

Dalla ferrovia ...al tram di Locarno

Una storia tipicamente svizzera

Di Yamina Maggetti



Lavoro di maturità 2014/2015

Classe: 4B

Docenti: Thomas Ron e Roberta Lenzi

Immagine in copertina: foto di M.Polier (Minusio, 2005)

Indice

Introduzione	1
Glossario	3
1. La storia della ferrovia	4
1.1 Le prime strade ferrate.....	4
1.2 La ferrovia e la Svizzera.....	4
1.3 Dal vapore all'elettricità.....	6
1.4 "Le ferrovie svizzere al popolo svizzero"	7
2. La ferrovia arriva in Ticino	9
2.1 Per una via attraverso le Alpi	9
2.2 Una strada ferrata Elvetica Meridionale.....	9
2.3 Il Ponte-diga di Melide	9
2.4 San Gottardo o Lucomagno?.....	10
2.5 Il traforo del San Gottardo	11
2.6 Il valico del Monte Ceneri.....	12
2.7 Chiasso stazione internazionale	13
2.9 Le ferrovie regionali	14
2.10 Mezzi di trasporto su rotaia in Ticino all'inizio del 1900.....	16
3. La storia del tram di Locarno	17
3.1 Il ruolo del sindaco Francesco Balli.....	17
3.2 La ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco	18
3.3 L'idea di una tramvia in città	21
3.3.1. Locarno agli inizi del Novecento	21
3.3.2 Il progetto prende avvio	24
3.3.3 Le domande di concessione.....	24
3.3.4 Il progetto si concretizza: la concessione del Comune di Locarno e del Gran Consiglio.....	27
3.3.5 Nasce il Comitato d'iniziativa: La Società delle Tramvie Locarnesi	29
3.3.6 La concessione federale: l'ultimo passo	30
3.3.7 Generalità	31
3.3.8 Dati caratteristici della linea	31
3.3.9 Il tracciato	31
3.3.10 Armamento e sottostrutture	33
3.3.11 La trazione.....	33
3.3.12 Materiale rotante.....	34
3.3.13 Esercizio	34
3.4 La realizzazione della linea	35
3.4.1 I lavori di costruzione e i primi problemi finanziari.....	35
3.4.2 3 luglio 1908- L'inaugurazione della tratta Sant'Antonio-Stazione della Compagnia del Gottardo	36
3.4.3 Il ponte sulla Ramogna	37
3.4.4 Il ponte sul riale Remardone.....	37
3.4.5 1 ottobre 1908 - Il tram entra in servizio	38
3.4.6 Costi e orari	41
3.4.7 Il successo del tram	42
3.4.8 I binari alla stazione FFS.....	44
3.4.9 Il prolungamento fino alla Piazza Sant'Antonio	45
3.4.10 La festa del Tiro.....	47
3.4.11 Il prolungamento fino a Bellinzona	48
3.4.12 Il prolungamento fino al Macello pubblico	50
3.4.13 Il prolungamento fino all'albergo Esplanade di Minusio	51

3.4.14 Il binario d'incrocio alla Stazione di Locarno.....	53
3.4.15 Binario provvisorio in Via Bramantino	53
3.4.16 La tettoia alla fermata Esplanade.....	54
3.5 Le prime grandi difficoltà finanziarie.....	56
3.5.1 Dal successo alle difficoltà	56
3.5.2 Le prime avvisaglie	57
3.5.3 La crisi.....	58
3.5.4 La chiusura definitiva sembra vicina	60
3.6 Il salvataggio.....	67
3.6.1 Il ruolo fondamentale della Centovallina e delle FRT	67
3.6.2 La ripresa del servizio.....	69
3.6.3 Il binario al lago	70
3.6.4 La sospensione della tramvia fino a piazza Sant'Antonio	71
3.6.5 Il prolungamento fino a Solduno.....	73
3.7 Il tram di Locarno, le FRT e la LPB	74
3.7.1 I problemi finanziari delle FRT	74
3.7.2 I lavori di rinnovamento alla stazione FFS	76
3.7.3 Anni difficili per il tram a Locarno.....	77
3.7.4 ...uno spiraglio di luce	77
3.7.5 Anni difficili per le ferrovie private.....	78
3.7.6 La situazione sembra migliorare.....	79
3.7.7 Per quindici giorni via i tram	80
3.7.8 Tornano i problemi	82
3.7.9 Risanamento FRT.....	83
3.7.10 FRT e Comuni.....	84
3.8 La fine del tram a Locarno	87
3.8.1 Il destino del tram è ormai segnato	87
3.8.2 L'addio al tram	89
3.8.3 Entrano in servizio gli autobus	95
3.9 La tramvia Locarnese: dati tecnici e statistici.....	97
3.9.1 Orari e costi	97
3.9.2 Il tracciato e il suo sviluppo.....	98
3.9.3 Finanziamento.....	100
3.9.4 Uno sguardo alla situazione finanziaria	100
3.9.5 Il materiale rotante	102
3.9.6 La trazione	105
Conclusione	107
Ringraziamenti.....	110
Bibliografia	111
Fonti inedite	111
Giornali.....	111
Pubblicazioni.....	111
Siti internet	112
Fonti delle illustrazioni	112
Allegati	114

Introduzione

Ancora oggi, tra i ciottoli di Piazza Grande, su un tratto di un centinaio di metri, è visibile un vecchio binario. A volte mi chiedo se la gente che lo attraversa, si soffermi a riflettere sui motivi della sua presenza proprio nel bel mezzo della città. Io me lo chiedo da quando un giorno di tanti anni fa, trovandomi in quel grande spazio libero circondato da case con portici e vetrine, lo vidi per la prima volta.

Essendo nata e cresciuta nelle vicinanze di una stazione ho imparato presto che sulle rotaie passano i treni e si deve fare molta attenzione. Quel giorno invece notai, e la cosa mi parve assai strana, che tutti le attraversavano senza esitare. Allora ero ancora una bambina e come tutte a quell'età, animata da una grande voglia di scoprire e di sapere. La curiosità mi spinse a seguire quei binari; volevo capire, dove conducevano e vedere il treno di città. Dopo averne percorso un breve tratto, mi accorsi però che s'interrompevano. Un po' stupita, ritornai allora sui miei passi e iniziai a camminare in senso opposto, sicura che quella doveva essere la direzione giusta da seguire per trovare quello che cercavo. Invece, con grande delusione, scoprii che anche da quella parte, finivano nel nulla.

Perché c'erano delle rotaie se non poteva passarci nessun treno?

Non riuscendo a trovare una spiegazione, ritornai sotto i portici da mia madre e continuai a camminare guardando le vetrine.



Immagine 1: Rotaie del tram presenti ancora oggi in Piazza Grande.

Alcuni anni dopo, ormai un po' cresciuta e decisa a trovare finalmente una risposta alla mia curiosità, chiesi a mio padre perché c'erano quei binari in Piazza Grande. Lui allora mi spiegò che un tempo a Locarno, quando non c'erano ancora le auto, i tram trasportavano la gente da una parte all'altra della città. Poi, sono stati messi *in pensione* e sostituiti dai bus che erano più veloci e potevano trasportare più passeggeri. Poiché molte persone si erano affezionate ai loro tram sferraglianti che avevano segnato un importante momento della loro vita, le autorità decisero di lasciare un tratto di rotaia come testimonianza del loro passaggio.

Ecco perché in Piazza Grande c'erano quei binari che tutti attraversavano senza guardare!

Quest'anno a gennaio ho saputo che avrei potuto svolgere il lavoro di maturità su un fatto storico. Forse ispirata proprio da quel lontano episodio, ho deciso di ascoltare una vocina che mi spingeva a voler approfondire la storia della ferrovia.

Dovendosi trattare di un argomento *tipicamente svizzero* avevo pensato inizialmente alla galleria del San Gottardo, un'opera di fondamentale importanza non solo per il nostro paese ma per tutta l'Europa. Poi, discutendo con il mio professore di storia, è uscita l'idea di approfondire un tema che, pur rimanendo in questo contesto, riguardasse un argomento più vicino alla nostra realtà locale, come il trenino delle Centovalli oppure il tram di Locarno.

Ho allora iniziato a sfogliare e leggere ogni tipo di materiale che riguardasse la ferrovia.

In tal modo ho scoperto come questo mezzo di trasporto era nato e com'era riuscito a diffondersi in breve tempo in tutti i principali paesi europei.

Quello che però maggiormente m'interessava era sapere come aveva potuto imporsi anche in un paese come il nostro, molto frammentato e diviso al suo interno, e con un territorio caratterizzato da molti ostacoli naturali: montagne, vallate, laghi e infine anche da quell'invalicabile massiccio roccioso costituito dalle Alpi.

Chi avrebbe mai potuto pensare che un giorno un treno avrebbe attraversato la Svizzera?

Dal lontano 7 agosto del 1847, anno in cui la prima locomotiva a vapore entrava sbuffando alla stazione Basilea, è trascorso poco più di un secolo e mezzo.

L'impresa di realizzare una rete ferroviaria nel nostro Paese fu affidata in un primo tempo all'iniziativa privata e ai cantoni economicamente forti. Dopo circa mezzo secolo di esperimenti e di errori, fu infine presa in mano dalla Confederazione che riuscì a trovare una soluzione integrale, ispirata a una visione d'assieme del problema. Soltanto grazie a un'importante evoluzione nella mentalità degli svizzeri, che per la prima volta superarono l'orgoglio verso la tradizione con la caduta delle barriere interne, fu possibile un processo unificativo (1848). In questo modo si poté realizzare una rete di collegamenti che, dopo aver allacciato tutti i Cantoni, si diffuse capillarmente anche al loro interno. Da qui, grazie a tutta una serie d'innovazioni tecnologiche, alla determinazione e all'ingegno umano, questo mezzo di trasporto, in parte con le stesse modalità, si è sviluppato anche nelle più piccole realtà urbane, permettendo oggi di raggiungere ogni angolo del nostro Paese.

Il lavoro di ricerca sul tram è stato suddiviso in diverse parti: dapprima ho consultato i testi che proponevano informazioni riguardanti il tema. Poi ho visitato l'archivio comunale della città di Locarno e quello di Minusio alla ricerca della relativa documentazione. Ho anche consultato le problematiche che i Comuni hanno dovuto affrontare, cercando tra i verbali, spesso scritti a mano, le discussioni tenute nei vari consigli comunali. In seguito mi sono recata all'archivio di Stato del Canton Ticino, dove ho trovato parecchi documenti riguardanti le domande di concessione e le richieste di modifica concernenti le autorità cantonali e federali.

Mi sono poi rivolta all'archivio in rete dei giornali dell'epoca, che spesso mi sono venuti in aiuto soprattutto per la descrizione di eventi che hanno avuto una risonanza mediatica, oppure per fatti dei quali non riuscivo a rintracciare negli archivi.

I momenti che più mi piace ricordare sono le interviste a Carlo Tosetti, che è stato uno degli ultimi conducenti dei tram a Locarno, e a Federico Martinoni, che quando andava al ginnasio prendeva il tram tutti i giorni. Le conversazioni con loro mi hanno fornito informazioni preziose sul percorso, sulle difficoltà e sulle normalità che caratterizzavano la vita sui binari del tram.

Nel primo capitolo della ricerca verrà trattata la storia della ferrovia: come nacque, quali furono le cause che la portarono prima in Svizzera, e poi in Ticino. Così facendo ci avvicineremo sempre di più alla situazione di Locarno in quegli anni, fino a scoprire come mai proprio nella cittadina di Locarno si sentì la necessità di costruire una rete tramviaria, un progetto di enorme importanza, con costi e fatiche per nulla trascurabili, che avrebbe elevato Locarno al livello delle più importanti città svizzere. In seguito, nel secondo capitolo, quello interamente dedicato alla *Storia del tram di Locarno*, cercherò di ripercorrerne la storia: dall'idea, alla realizzazione e al suo sviluppo nel Novecento e a come infine cessò di esistere, lasciando però persistere fino ad oggi le sue tracce.



Immagine 2: Entrata in Piazza Grande da Via Franchino Rusca.

Glossario

Nel testo vengono spesso usati i seguenti acronimi:

FART:	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
FF:	Ferrovie Federali
FR:	Ferrovie Regionali
FRT:	Ferrovie Regionali Ticinesi
GB:	Gotthard Bahn
LPB:	Locarno-Ponte Brolla
SSIF:	Società Subalpina Imprese Ferroviarie
TEL:	Tramvie Elettriche Locarnesi
TLo:	Tramvie Locarnesi

1. La storia della ferrovia

1.1 Le prime strade ferrate

Le prime ferrovie risalgono all'inizio del 1800 con la nascita delle locomobili, mezzi che si muovono per forza propria su strada¹.

Il merito di aver ideato la prima locomotiva su binari spetta all'inglese George Stephenson, che la realizzò nel 1814 per la miniera di Killingsworth, capace di trainare otto carri con 30 tonnellate di carbone alla velocità di sei chilometri e mezzo l'ora.

Sempre a lui, nel 1825, venne affidato l'incarico di realizzare la prima linea ferroviaria del mondo, dal centro carbonifero di Darlington al porto inglese di Stockton. Alcuni anni più tardi, entrò in servizio la ferrovia Manchester-Liverpool destinata anche al trasporto di viaggiatori.

Molta gente vedeva questo nuovo mezzo di trasporto come una rivelazione, ma altri come un'invenzione diabolica. Un esperto, chiamato a esprimere un giudizio, ne diede questa definizione:

*"La locomotiva vomita un fumo velenoso che appesta l'aria, che uccide gli uccelli, che rende malati gli uomini. Le case in vicinanza della linea vengono incendiate dalle scintille, che escono dal camino della macchina. Le galline, spaventate, non depongono più tranquille le uova, le mucche non possono più brucare le erbe dei prati, l'agricoltura è colpita a morte perché non vi saranno più cavalli per mangiare il fieno. I viaggiatori stessi sono poi continuamente esposti ai più gravi pericoli, giacché le caldaie, esplodendo, li ridurranno a pezzetti ed i loro famigliari non potranno neppur più dar loro conveniente sepoltura cristiana."*²

Ma i pregiudizi furono accantonati e pochi anni dopo la costruzione di ferrovie passò dall'Inghilterra al nostro continente, con la costruzione di una linea ferroviaria in Francia che collegava Parigi a Versailles e una in Germania da Norimberga a Fürth.

1.2 La ferrovia e la Svizzera

La ferrovia nel nostro Paese s'impose con parecchi anni di ritardo rispetto ai principali altri stati europei³.

Gli ostacoli derivavano innanzitutto dalla conformazione topografica del territorio, caratterizzato dalla presenza di alte montagne e profonde vallate.

La Confederazione, prima del 1848, era inoltre frazionata in tanti cantoni sovrani e divisi al suo interno da tutta una serie di barriere locali esistenti su strade e ponti e da un sistema doganale non uniformato e complesso. A queste vanno aggiunte inoltre le vive opposizioni delle imprese di trasporto a trazione animale che disponevano di buone strade.

¹ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

DR. ED. SCHÜTZ, *Le nostre ferrovie al servizio del paese*, Bellinzona 1945, pp. 12-15

² Ibid, p.13

³ PUBBLICATO PER CURA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *Il centenario delle ferrovie svizzere*, Bellinzona, pp. 15-22

In tali condizioni riuscire a creare una politica ferroviaria comune in Svizzera, avrebbe comportato insormontabili difficoltà.

L'iniziativa rimase allora ai Cantoni e alle capitali economicamente più importanti e legate al commercio internazionale. Solo con l'arrivo a Basilea del primo tronco ferroviario per opera di un'impresa francese, iniziarono a prendere consistenza anche dei progetti svizzeri.

Il 7 agosto 1847 venne inaugurata la linea da Zurigo a Baden, prima tappa della ferrovia Svizzera del Nord, scherzosamente chiamata "Ferrovia del pan di Spagna" e concepita come collegamento più importante al maggior centro economico del nostro Paese.

Tra le principali città Svizzere interessate alla costruzione di ferrovie per i loro commerci, nacquero però a quei tempi molti contrasti a causa della differenza di vedute che rendeva di fatto impossibile l'applicazione di una politica ferroviaria comune.

Solo la nascita dello Stato federale nel 1848, con la caduta delle singole barriere all'interno della Svizzera, consentirà di trovare delle soluzioni d'insieme alla nascita di una rete ferroviaria su tutto il territorio della Confederazione.

(Richiamando l'art. 21 della Costituzione federale, che conferiva alla Confederazione la facoltà di costruire e promuovere opere pubbliche e le concedeva a tal fine anche il diritto d'espropriazione. L'Assemblea Federale, già nel dicembre 1849, affidava al Consiglio Federale il mandato di elaborare il piano di una legge ferroviaria per la Svizzera).

Particolarmente accesa fu però la lotta sulla questione per sapere se la costruzione spettasse allo Stato oppure ai privati. Il dibattito tra "l'orso bernese" e "il leone zurighese" fu personalizzato da due grandi politici quali Stämpfli ed Escher, quest'ultimo strenuo difensore dell'iniziativa privata.

All'inizio prevalse l'idea di affidare il compito ai privati, cui si deve in un primo tempo lo sviluppo della rete ferroviaria svizzera.

A partire dal 1850, la costruzione di nuove ferrovie divenne febbrile, tanto che ogni vallata rivendicava il diritto di possedere la propria linea ferroviaria. Le strade ferrate mutarono talora la fisionomia di talune regioni, di parecchi villaggi e dei centri abitati.

Questo sviluppo non mancò di attirare l'attenzione di competenti personalità estere che, in occasione di un congresso sul tema, così arrivarono a definire la ferrovia nel nostro Paese:

"Le ferrovie svizzere presentano caratteristiche singolari da parecchi punti di vista, che rispondono alla natura del Paese e dei suoi abitanti. Questo popolo vivace, aperto e contrario a tutto quanto sa d'aristocrazia, ha adottato subito per il servizio viaggiatori le carrozze lunghe, divise nel mezzo da un corridoio, posate su carrelli girevoli, che permettono di muoversi e di conversare, di godersi liberamente il paesaggio e di superare le curve più strette. Il popolo svizzero, dotato di grande senso pratico, si avvide subito che, se voleva costruire delle ferrovie, doveva liberarsi dallo spirito campanilistico, ciò che gli permise di costituire potenti società ferroviarie che, incuranti delle barriere cantonali, portarono a compimento una rete ferroviaria eccellente e adeguata ai bisogni locali." (Berlino 1900)⁴

⁴ PUBBLICATO PER CURA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *Il centenario delle ferrovie svizzere*, cit., p. 9

Il fervore per questo progresso, che si tradusse nella costruzione di linee ferroviarie pari a circa 1300 km (contro i 650 previsti dagli esperti), trovava in generale larghi consensi, pur creando malumori tra la popolazione. Infatti, poiché non esisteva un piano ben coordinato, ogni società privata si preoccupava prevalentemente del proprio interesse piuttosto che di quello generale più vasto e più complesso.

L'influsso del capitale straniero, crisi finanziarie e fallimenti di piccole e grandi imprese che seguirono a partire dal 1870, portarono alla conclusione che l'ultima ora per le ferrovie private era ormai scoccata.

Il 20 febbraio del 1898 il popolo Svizzero, accettò a grande maggioranza la legge sul riscatto da parte della Confederazione delle cinque principali società ferroviarie e di altre minori, traducendo in realtà il motto "*Le ferrovie svizzere al popolo svizzero*". Un principio che fu poi riaffermato nel 1945, quando fu riconosciuto che lo scopo supremo di un'azienda di servizio pubblico dev'essere l'interesse generale e non il guadagno. Poté così finalmente realizzarsi anche il risanamento finanziario da tanti anni atteso.

Nel 1902 iniziò l'esercizio delle ferrovie federali svizzere FFS, impresa della Confederazione con amministrazione propria. Fin quasi agli inizi della Prima guerra mondiale essa poté agire in regime di quasi monopolio e in un clima di riconosciuta efficienza e sicurezza. Non a caso in quel periodo il treno era unanimemente considerato il più perfetto mezzo di trasporto.

Poi però arrivò la grande concorrente, la diligenza postale, che dopo aver servito fedelmente valli e villaggi remoti, disfattasi dei cavalli, si trasformò in comodi torpedoni gialli accaparrandosi presto le simpatie del pubblico.

1.3 Dal vapore all'elettricità

I primi treni delle ferrovie svizzere erano trainati da locomotive a vapore; quest'ultime erano fornite dai paesi a noi vicini: Germania, Francia e Belgio.⁵ A partire dal 1873, anche per diminuirne i costi, esse vennero costruite nella fabbrica di locomotive di Winterthur che sin dall'inizio si impose per l'accurata esecuzione e la qualità, riportando grandi successi anche all'estero. Nel 1914, la fabbrica raggiunse il record con la produzione di ben 1'588 locomotive a vapore.

Nel 1912 una commissione delle ferrovie Federali arrivava alla conclusione che l'esercizio elettrico di una ferrovia potesse essere ritenuto come il più sicuro e soddisfacente.

Le Ferrovie si fecero carico della costruzione e dell'esercizio di centrali idroelettriche per la produzione di energia, per garantire la continuità dell'esercizio in qualsiasi situazione.

La prima linea elettrificata fu quella del Gottardo, alimentata dalle centrali elettriche del Riom e di Amsteg.

⁵ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

PUBBLICATO PER CURA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *Il centenario delle ferrovie svizzere*, cit., pp.66-68

Dal 1917, la penuria di carbone estero a seguito della Prima guerra mondiale, contribuì al rapido progresso dell'elettrificazione della rete ferroviaria e non vennero più prodotte macchine a vapore. Ciò determinò un aumento dei pesi dei veicoli e della velocità, che costrinse le ferrovie a grandi opere di sostituzione delle rotaie e la ricostruzione di quasi tutti i ponti.

La liberazione dal carbone venne raggiunta con un programma accelerato di dieci anni. Nel 1928, circa l'85% di tutto il movimento ferroviario veniva effettuato con la trazione elettrica.



Immagine 3: Il treno a vapore, a destra la Chiesa San Quirico a Minusio.

Il nuovo sistema, oltre a essere meno costoso, permise di eliminare l'inconveniente del fumo, una riduzione della durata del viaggio e l'aumento del numero delle corse. La seconda guerra accelerò la completa elettrificazione delle linee che le Ferrovie Federali prevedevano di attuare entro l'anno 1950.

1.4 "Le ferrovie svizzere al popolo svizzero"

Il nostro Paese è riconosciuto in tutto il mondo come il paese del lavoro di qualità.⁶ La ferrovia ha senz'altro contribuito in modo importante a far nascere questo sentimento. Le circostanze naturali, come la configurazione del suolo o la mancanza di materie prime, hanno stimolato le facoltà individuali e trasformato il più grande organismo collettivo del paese in un grande laboratorio sperimentale. Di generazione in generazione la ferrovia ha contribuito a far nascere una coscienza collettiva che ci identifica in misura ben superiore a quella militare e a quella politica. Un sentimento tuttora ben radicato nel popolo svizzero che ha sempre riposto mol-

⁶ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

PUBBLICATO PER CURA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *Il centenario delle ferrovie svizzere*, cit., pp.8-13

tissima fiducia in questo mezzo di trasporto. A testimoniare è la “Convenzione delle Alpi”, un accordo volto a favorire uno sviluppo permanente e riguardoso dello spazio alpino. L'accordo, che ha implicato la costruzione delle due Nuove Trasversali Ferroviarie Alpine NEAT, ha dato un nuovo impulso al trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia e ha aperto le sfide future per un trasporto compatibile con l'ambiente, veloce e sicuro. A tutti i cittadini è ormai chiaro che la ferrovia nel nostro paese è di vitale importanza per l'economia, il progresso culturale e la vita sociale:

“Lo sviluppo della ferrovia nell'ambito del progresso economico di un popolo e il loro influsso sulla vita professionale e privato di ogni ceto hanno conferito alla divisa “Le ferrovie svizzere al popolo svizzero!” un senso che supera di gran lunga quello politico. Di generazione in generazione si è trasmessa la coscienza che, fra tutte le conquiste tecniche realizzate dopo la metà del secolo scorso, la ferrovia possiede una specie di diritto di primogenitura. La sensazione provocata dalla prima lampadina elettrica in un villaggio montano, o dal primo motore nel cortile di una casa colonica, non è stata di certo così potente come l'impressione del primo viaggio in ferrovia provata dall'individuo cresciuto lontano dalle vie dei grandi traffici. Gli svizzeri, uomini e donne, che non hanno mai visto il proprio paese dal finestrino di una carrozza ferroviaria, sono così pochi che a mala pena potrebbero popolare un villaggio”⁷

Date e numeri da ricordare:⁸

1845 Prima stazione ferroviaria: linea Strasburgo-Basilea
1847 Apertura prima linea ferroviaria in territorio svizzero: Baden-Zurigo
1882 Inaugurazione della linea del Gottardo (galleria 15,003 km)
1882 Galleria di base della Furka (15,44 km, tra Uri e Vallese)
1906 Apertura tunnel del Sempione (19,823 km)
1912 Ferrovia a cremagliera della Jungfrau 3'454 metri di quota (la più alta d'Europa)
1913 Inaugurazione traforo del Lötschberg (14,612 km)
1930 Primo viaggio treno panoramico Davos/St Moritz-Zermatt (patrimonio dell'Unesco)
1999 Apertura galleria della Vereina (19,042 km, attraverso il Passo della Fluela)
2000 Primo treno ICN (Intercity Neigezug) ad alta velocità: Ginevra-Neuchâtel-Bienne-Olten-Zurigo-Winterthur-San Gallo (200 km/h)
2007 Apertura del tunnel di base del Lötschberg (34,577 km)
2016 Inaugurazione della nuova galleria del Gottardo (la più lunga al mondo: 57 km)
2019 Apertura tunnel di base del Ceneri (15,400 km)

⁷ PUBBLICATO PER CURA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *Il centenario delle ferrovie svizzere*, cit., p.13

⁸ cfr. http://it.wikipedia.org/wiki/Lista_di_gallerie_per_lunghezza, 10.8.2014

2. La ferrovia arriva in Ticino

2.1 Per una via attraverso le Alpi

Di pari passo all'importanza che la ferrovia andava sempre più assumendo in molti paesi, appariva sempre più evidente come Svizzera, Germania meridionale e Lombardia, in una parola tutta l'Europa centrale, rimanevano tagliate fuori dalle grandi linee di traffico.⁹

Per evitare l'isolamento iniziò allora a farsi strada l'idea di trovare un passaggio attraverso le Alpi.

Un primo progetto, presentato al Governo Ticinese nel 1845 ad opera del cav. Carbonazzi, prevedeva il collegamento Lago Maggiore-Lago di Costanza, luogo dove confluivano tutte le grandi linee ferrate della Germania. L'attraversamento delle Alpi passava dal Lucomagno, ritenuto, fino ad allora, più conveniente del Gottardo:

"[...] I soli passi della Biaschina, di Polmengo e di Monte-Piottino, richiederebbero l'impiego di milioni e milioni. E con quale speranza di frutto? - Nessuna, né per Cantone, né per la Società che l'imprenderebbe perché da quella parte non potrà mai, per le cose anzidette, essere attivo commercio".¹⁰

2.2 Una strada ferrata Elvetica Meridionale

Nel 1846 il Governo del cantone Ticino concedeva al signor Carlo Rota-Vezzoli di Milano, il privilegio esclusivo per la costruzione di una strada ferrata da Bellinzona a Lugano e da Capolago a Chiasso.¹¹ La tratta da Lugano a Capolago sarebbe stata percorsa usufruendo della navigazione.

Nello stesso anno si costituì un comitato per la formazione di una società anonima denominata "Strada ferrata Elvetica Meridionale" che, tramite l'emissione di azioni, avrebbe raccolto il capitale necessario, stimato in 12 milioni di franchi francesi.

Ad assestare il colpo di grazia a questa iniziativa, facendo naufragare il progetto, fu però lo stesso Governo Cantonale che, a seguito di problemi politici-organizzativi della Lombardia, ridusse ai minimi termini la sua sottoscrizione di azioni, seguito a ruota anche dai privati.

2.3 Il Ponte-diga di Melide

La costruzione del ponte di Melide rappresentò la chiave di volta per lo sviluppo della stazione internazionale di Chiasso, ma non solo, come vedremo più avanti.¹²

Il ponte fu inaugurato il 2 ottobre 1847 davanti a un folto pubblico. Un giornale dell'epoca riportò l'avvenimento con queste parole:

"Tutti applaudivano al forte ingegno di Pasquale Lucchini, che concepì il felice progetto, e ai poteri dello Stato, che ispirarono l'idea e la condussero a termine".¹³

⁹ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso (evoluzione storica e sviluppo del traffico)*, volume terzo della collana *Pagine di storia chiassese*, Como, pp. 25-29

¹⁰ Ibid, p. 29

¹¹ ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., pp. 35-43

¹² Ibid, pp. 49-53

¹³ Ibid, p. 53

La costruzione del ponte-diga, fu propugnata anche da illustri personaggi come G.B. Pioda e S. Franscini, che consideravano la grande opera appena realizzata non solo dal punto di vista del traffico locale ma anche da quello intercantonale e internazionale.

Essi vedevano nel ponte tra Melide e Bissone l'elemento essenziale per rafforzare il traffico del San Gottardo di fronte alla concorrenza degli altri valichi alpini.

La via nord-sud, almeno per quanto riguarda la parte meridionale del Cantone, era segnata.

2.4 San Gottardo o Lucomagno?

Fra tutte le possibilità di trovare una via tra le Alpi, furono dapprima escluse tutte quelle che avrebbero isolato il Ticino. Fra queste il Septimer (Coira-Venezia), lo Spluga, il San Bernardino e il Sempione.¹⁴ I motivi, prevalentemente politici, sono ben riassunti dalle parole dell'allora Consigliere federale Jakob Stämpfli che nel 1862 così si esprimeva:

*“Pour ce qui concerne le choix du passage des Alpes, nous nous bornons à faire observer qu'en aucun cas on ne pourrait admettre un passage qui isolerait le Tessin du réseau suisse; agir autrement, ce serait repousser de gaîté de coeur ce Canton de la Suisse pour l'enchaîner à l'Italie”.*¹⁵

Il traforo del Lucomagno, con il benplacito del Canton Ticino, dei Grigioni e del Regno di sua Maestà il re di Sardegna (che comprendeva Piemonte, Liguria, valle D' Aosta, Pavese, Savoia, Nizza e Sardegna), nel 1845 sembrava ormai deciso.

Malgrado ciò i fautori del Gottardo però non demordevano. Fu allora istituito un Collegio di periti per stabilire quale dei due valichi fosse davvero il più vantaggioso. Il referto del 1864 diede la preferenza al San Gottardo. I motivi principali della decisione possono così essere riassunti:

- il Gottardo è la via più centrale per il traffico di merci e viaggiatori;
- maggior bacino d'influenza di popolazione (2 milioni contro 400'000);
- minor distanza dalle maggiori otto città svizzere (oltre 100 km);
- più rapida comunicazione della Svizzera con il Ticino e l'Italia e viceversa. In Italia i prezzi delle macchine, del ferro e del carbone erano più miti.

Non mancarono le motivazioni di carattere prettamente tecnico-finanziarie, legate ai problemi geomorfologici del tracciato del Lucomagno, che avrebbero comportato spese molto maggiori a quelle inizialmente previste.

Un contributo importante alla causa del Gottardo lo diede anche l'ing. Pasquale Lucchini, il tecnico che già aveva progettato il ponte-diga di Melide. La geniale invenzione delle “gallerie elicoidali” risolse infatti il problema legato ai forti dislivelli della Biaschina e del Piottino. Nel

¹⁴ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., pp. 55-105

¹⁵ Ibid, p. 57

1853 elaborò per il Gran Consiglio un progetto di strada ferrata attraverso il S. Gottardo che non lasciava spazio a dubbi sulla sua eseguibilità.

Non mancò neppure il decisivo appoggio di alcune importanti figure e personalità politiche e non di allora, tra cui G.B. Pioda, Carlo Cattaneo, l'avv. C. Battaglini, Stefano Franscini, il grande statista ticinese che in un primo momento fu uno degli assertori del valico del Lucomagno contro il Gottardo, e infine di A. Escher già fondatore del Credito Svizzero e della Ferrovia Svizzera del Nord-Est.

Ovviamente il Comitato del Lucomagno, non mancò di far valere le proprie ragioni a favore della sua linea, tra cui quella delle future tariffe che a loro dire dimostravano la grandissima superiorità del Lucomagno.

Dopo un aspro confronto, durato oltre un decennio, con tanti retroscena da "camorra" che portarono addirittura a mettere in dubbio i supremi interessi del Cantone, il 5 aprile del 1869 i rappresentanti degli Stati del Regno d'Italia, la Confederazione della Germania e il Gran Ducato di Baden informavano il Consiglio Federale Svizzero che i loro governi si pronunciavano definitivamente per il S. Gottardo.

Questo programma abbracciava, oltre a quella principale Goldau-Flüelen-Biasca-Bellinzona, diverse altre linee, tra le quali:

- Bellinzona-Lugano-Chiasso;
- Bellinzona-Locarno.

2.5 Il traforo del San Gottardo

L'Assemblea federale, il 22 ottobre 1869, ratificò l'accordo fissando a 85 milioni di franchi la sovvenzione da accordare alla Società che si sarebbe dovuta occupare della costruzione e l'esercizio per la ferrovia del S. Gottardo, così ripartiti¹⁶:

- Italia 45 milioni
- Germania 20 milioni
- Svizzera 20 milioni

Il 10 ottobre 1871 fu costituita la Compagnia del Gottardo con sede a Lucerna. Gli statuti furono approvati il 1° novembre 1871 dal Consiglio federale.

A partire dal 1872, il Canton Ticino, ad eccezione della zona del Ceneri, fu trasformato in un grande cantiere, ove si lavorava senza tregua. Da una rivista tecnica dell'epoca apprendiamo che ben 17'658 operai, in prevalenza lombardi, bergamaschi, bresciani e veneti, erano impegnati nella costruzione della linea del Gottardo, di cui ben 3405 solo per i lavori preparatori per il traforo.

¹⁶ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., pp. 107-135

La direzione dei lavori al tunnel fu affidata all'imprenditore Luigi Favre che, il 19 luglio 1879, poco prima che le due squadre del Gottardo stavano per incontrarsi, morì improvvisamente. Guido Calgari e Federico Hunziker nella pubblicazione "Il nostro San Gottardo" così ricordano l'avvenimento:

*"L'opera grandiosa della ferrovia del Gottardo richiese dieci anni di lavoro, dal 1872 al 1882 ed una spesa di duecento ventisette milioni, versati per gran parte dall'Italia, dalla Germania e dalla Svizzera."*¹⁷

2.6 Il valico del Monte Ceneri

Nella mente dei tecnici di allora c'era la convinzione che Luino doveva essere la porta principale sud della linea del S. Gottardo.¹⁸ Di facile accesso e senza rampe era la via più diretta per raggiungere Genova.

Lo sviluppo del traffico per Luino rimase però sempre secondario rispetto a quello del Ceneri a seguito sia dello sviluppo industriale preso dalla Lombardia che dell'attuazione del ponte di Melide.

Gioachino Respini, ardente propugnatore della linea del Ceneri, percorrendone a ritroso la storia, lo ricordò in un discorso del 7 febbraio 1889, al Gran Consiglio:

*"La linea patriottica del Ceneri divenne una realtà causa le insistenze del Ticino meridionale appoggiate da alcune personalità del Sopraceneri e la concomitanza d'interessi del Ceneri nei riguardi del Ticino e di Milano."*¹⁹

A quest'opera così importante, non poté mancare l'intervento di quella *mente dinamica e geniale* dell'ingegnere Pasquale Lucchini che, avvalendosi della sua riconosciuta perizia, propose tutta una serie di soluzioni per risolvere il problema legato alle pendenze del tracciato, arrivando a concludere:

*"Qualunque ferrovia che si stendesse da Chiasso a Lugano non presenterebbe in nessun punto pendenze che non siano affatto di pianura e però superabili colle ordinarie locomotive e non si incontrerebbe nessuna seria difficoltà nello svolgerla opportunamente, perché il terreno si presterebbe benissimo...La differenza tra il mio progetto e quello del sig. ing. Wetli, che sulle prime potrebbe parere ad alcuno svantaggiosa, sarebbe la maggior lunghezza della galleria del Ceneri, la quale, secondo la proposta Wetli, sarebbe di 1580 metri, mentre la mia sarebbe di 3000".*²⁰

(dal progetto di valico di P. Lucchini, già ingegnere in capo del Canton Ticino, novembre 1870)

Il maggior scavo, anche in virtù dell'esperienza acquisita con il Gottardo, non avrebbe costituito un ostacolo serio, come concluse lo stesso Lucchini: *"quando si tratta di valicare un monte con pendenze di pianura alla fine comportano tali vantaggi da compensare largamente le maggiori spese."*²¹

¹⁷ Ibid., p. 125

¹⁸ ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., pp. 134-140

¹⁹ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

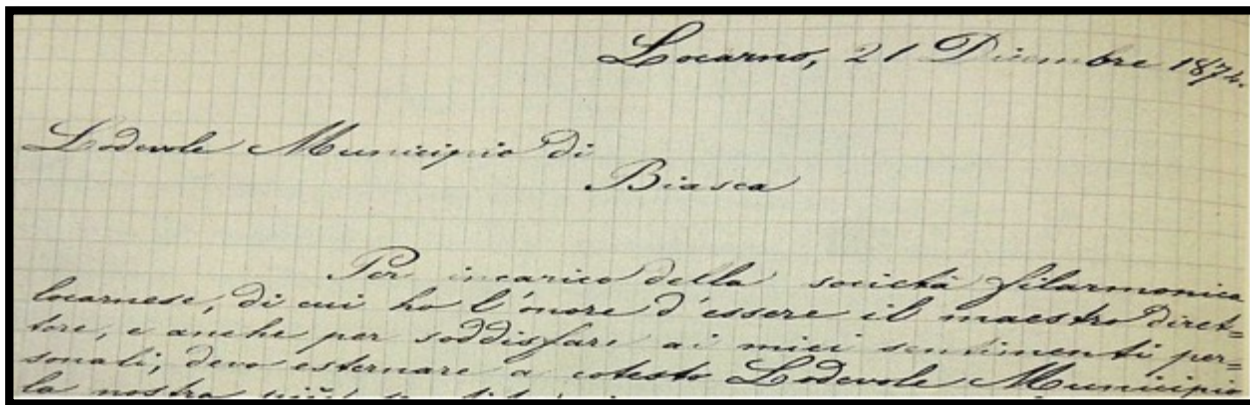
ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., p. 137

²⁰ ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., p. 138

²¹ Ibid., pp. 138-39

La galleria finale risultò poi essere di 1675 metri che, a causa delle pendenze, provocò parecchi inconvenienti all'epoca della trazione a vapore: molti convogli furono costretti a fermarsi a causa del troppo peso "Al Sasso", per l'incrocio col treno discendente.

La tratta Lugano-Chiasso fu inaugurata nel 1874, unitamente alla Locarno-Bellinzona-Biasca, di cui vi è questa testimonianza:²²



LOCARNO, 21 DICEMBRE 1874

LODEVOLE MUNICIPIO DI BIASCA

Per incarico della società filarmonica locarnese, di cui ho l'onore d'essere il maestro Direttore, e anche per soddisfare ai miei sentimenti personali, devo esternare a codesto Lodevole Municipio la nostra più sentita riconoscenza, per la cordiale accoglienza avuta e pei generosi trattamenti di cui ci volle onorare, nell'occasione che costì ci recammo per festeggiare l'apertura della Ferrovia.

Coi sensi della più perfetta stima e considerazione passo a rassegnarmi.

Per la Società filarmonica locarnese

Il maestro direttore

Marazzi Innocente

Il 10 aprile 1882 con l'apertura della galleria del Monte Generi si ebbe finalmente il raccordo tra Bellinzona e Lugano. Il 4 dicembre dello stesso anno fu aperta la linea ferroviaria Cadenazzo-Luino.

2.7 Chiasso stazione internazionale

Nella conferenza di Berna del 27 settembre 1973, tra Svizzera e Italia nacquero delle vivaci discussioni per decidere a chi dovesse spettare la sede delle previste due stazioni.²³

*"I Delegati italiani, dopo aver dichiarato, sotto il punto di vista della reciprocità, di non poter rifiutare che una delle due stazioni internazionali sia stabilita su territorio svizzero, la conferenza si accorda di designare Luino e Chiasso come sedi di queste stazioni."*²⁴

In seguito al trattato del 23 dicembre 1873 Chiasso venne dichiarata stazione internazionale.

²² Archivio di Stato del Canton Ticino, *Quaderni biaschesi, La ferrovia*, volume 1, Prosito, pg. 76

²³ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., pp. 141-165

²⁴ *Ibid.*, p. 165

2.8 La linea del Gottardo

Dal 21 al 25 maggio 1882 con i rappresentanti di tre nazioni: Italia, Germania e Svizzera, rappresentata da sei Consiglieri federali, 66 Consiglieri nazionali, 17 deputati agli Stati, i giudici federali e i delegati dei governi cantonali, venne inaugurata l'intera linea del Gottardo Lucerna- Milano.²⁵ All'arrivo a Milano l'ambasciatore germanico Kendell espresse queste parole:



Immagine 4: Prospetto della Gotthard-Bahn.

“Mi associo al presidente della Confederazione svizzera a nome del sovrano e del popolo germanico. All'imperatore nessuna notizia può tornare più gradita dell'accoglienza fattaci qui, in questa città nobilissima, dove egli viene a salutare il primo Re d'Italia. Signori che avete avuto una così gran parte nell'opera grande del Gottardo, ricordatevi del grande patriota Carlo Cattaneo²⁶; salutiamolo a cuore aperto. Faccio voti per la prosperità sempre maggiore della generosa Milano.”²⁷

2.9 Le ferrovie regionali

Il primo giugno 1882, con l'apertura all'esercizio regolare della ferrovia del Gottardo, la rete delle linee nazionali ed internazionali del Cantone risultava completa²⁸. Tuttavia questa via, da sola, non poteva soddisfare le necessità regionali. Molte zone discoste del Sopraceneri e del Sottoceneri rimanevano infatti isolate dai loro centri naturali.

Agostino Soldati, già deputato a Berna, e che in quegli anni presiedeva il governo ticinese, sapeva bene come la costruzione di una rete capillare nella svizzera confederata avesse contribuito allo sviluppo delle regioni discoste. Il 17 ottobre 1891, proponeva tramite messaggio al

²⁵ ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., pp. 183-185

²⁶ Carlo Cattaneo nasce a Milano nel 1801 e muore il 6 febbraio a Lugano. Scrittore, docente e politico è stato più volte eletto deputato del Parlamento dell'Italia unificata.

In seguito ai moti del 1848/49 da parte del Regno Lombardo-Veneto per liberarsi dal dominio austriaco, ripara in Svizzera a Lugano dove dopo aver stretto amicizia con S. Franscini, partecipa alla politica del Cantone e della città. E' considerato un fervente liberale, repubblicano e federalista. l'Italia, secondo il suo pensiero, avrebbe dovuto ispirarsi a una confederazione di stati sul modello della Svizzera che lui ammirava profondamente.

[http://it.wikipedia.org/wiki/Carlo_Cattaneo_\(patriota\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Carlo_Cattaneo_(patriota)), 11.8.2014

²⁷ ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, cit., p. 185

²⁸ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

ALBERTO POLLI E ANGELO GHIRLANDA, *C'era una volta... la Lugano-Cadro-Dino*, Lugano-Pregassona 2010, pp. 25-29

A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina, La ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco 1907-1965*, Locarno 2007, pp. 57-63

Gran Consiglio, la legge sulle ferrovie regionali²⁹, nota come “Legge Soldati”, che comprendeva pure il decreto attuativo delle seguenti tre linee:

- Locarno-Bignasco;
- Lugano-Tesserete;
- Biasca-Malvaglia-Comprovasco.

Gioacchino Respini, relatore della Commissione del Gran Consiglio, in linea con gli intendimenti del messaggio governativo sull'importanza di avere delle vie di comunicazioni adeguate, nel suo rapporto scrisse:

“L'allacciamento dei diversi Comuni e la facile unione e i cittadini sono da considerarsi tra i principali fattori della prosperità di un paese.”³⁰

Lo stesso Soldati intervenendo alla discussione aggiunse:

“Non è forse vero che il Ticino è probabilmente l'unico Cantone confederato che posseda una sola ferrovia, e ch'esso si senta umiliato di fronte agli altri cantoni che ne posseggono molte?

Il denaro che si spende in costruzioni di ferrovia si può dire impiegato al cento per cento, poiché le ferrovie coi loro redditi diretti e indiretti compensano ad usura ciò che spende lo Stato.”³¹

Si delineava così in modo sempre più marcato la necessità di costruire nuove linee che oltre a migliorare i contatti fra la popolazione, avrebbero attenuato la differenza sociale tra campagna e città. Ci sarebbero inoltre stati dei vantaggi immediati derivanti dal poter utilizzare in patria le migliaia di braccia che a quei tempi erano costrette a emigrare.

Sul corriere del Ticino del 29 dicembre dello stesso anno si poteva leggere:

“Costruire una ferrovia significa rendere propizie le ricchezze che prima non lo erano, permettendo a mo' di esempio di esercitare cave di pietra e di granito prima neglette.

Per deficienza di mezzi di trasporto; significa aumentare il considerevolmente il valore dei terreni e fabbricati della plaga da essa percorsa; significa ridurre della metà e talvolta anche di proporzione maggiore il prezzo di trasporto delle merci e delle persone.”³²

La proposta di legge fu sottoposta a votazione popolare il 3 gennaio 1892. Tuttavia il progetto fu respinto e non venne approvato che il 24 gennaio 1899, quando tutti i consiglieri votarono a favore e non vi fu richiesta di referendum.

Con l'approvazione dell'Assemblea Federale, che in base alla legge ferroviaria nazionale del 1899 poteva rilasciare la concessione, si poté dare definitivamente avvio ai diversi progetti di ferrovie e impianti regionali di trasporto.

²⁹ La legge sulle ferrovie regionali prevedeva una partecipazione dello Stato alla costruzione di ferrovie regionali a scartamento ridotto in ragione del 30% della spesa preventivata.

³⁰ A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., p. 57

³¹ *Ibid.*, pp. 57-58

³² ALBERTO POLLI E ANGELO GHIRLANDA, *C'era una volta... la Lugano-Cadro-Dino*, cit., p.26

2.10 Mezzi di trasporto su rotaia in Ticino all'inizio del 1900³³

1886	Funicolare Lugano-Stazione	234 m
1890	Funicolare del San Salvatore	1,507 km
1890	Ferrovia del Monte Generoso	9,031 km
1896	Tramvie Luganesi	7,484 km (lunghezza totale)
1906	Funicolare della Madonna del Sasso	811 m
1907	Ferrovia Locarno-Bignasco	27,321 km
1908	Ferrovia Bellinzona-Mesocco	31,519 km
1907 e 1908	Tramvie di Locarno	3,235 km (lunghezza fino a Minusio)
1908 e 1912	Funicolare del Monte Brè	1,494 (lunghezza tot. delle due tratte)
1909	Ferrovia Lugano-Tesserete	7,981 km
1910	Tramvie mendrisiensi	11,914 km
1911	Ferrovia Lugano-Cadro-Dino	7,834 km
1911	Ferrovia Biasca-Acquarossa	14,349 km
1912	Ferrovia Lugano-Bioggo-P. Tresa	12,344 km
1913	Funicolare degli Angeli	133 m
1921	Funicolare del Ritom	1'360 m
1923	Ferrovia Centovallina	15, 898 km (su territorio svizzero)
1926	Ferrovia Mendrisio-Stabio-Valmorea	36 km (5,148 km su territorio svizzero)

³³ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

ALBERTO POLLI E ANGELO GHIRLANDA, *C'era una volta... la Lugano-Cadro-Dino*, cit., p. 29

3. La storia del tram di Locarno

3.1 Il ruolo del sindaco Francesco Balli

Le famiglie Balli, di origine valmaggese, ebbero un ruolo fondamentale nello sviluppo socio-economico di Locarno e dintorni tra Ottocento e Novecento.³⁴ Essi appartenevano a due rami principali: uno detto “di Locarno” e l’altro “di Muralto”. Al ramo “di Locarno” appartenevano i due fratelli Francesco (1852-1934) e Federico. Federico morì prima di compiere 40 anni, dopo aver fatto edificare, nel 1883, l’Hôtel du Glacier a Bignasco, portando avanti l’iniziativa dello sviluppo alberghiero iniziata dal ramo dei Balli “di Muralto” con la costruzione del Gran Hôtel attorno al 1875. Francesco invece, consigliere nazionale e sindaco di Locarno, nonostante appartenesse a una famiglia facoltosa, si batté infaticabilmente in favore della comunità³⁵.

Egli si sforzò per portare nel nostro territorio musica, cultura, teatro (ecco perciò il Kursaal); rese utilizzabile la corrente elettrica negli alberghi dalla centrale di Brione a quella per la ferrovia; bonificò la zona paludosa dei Saleggi; chiuse il canale del “Laghetto” (ex porto del Castello); creò sicurezza (come le cantine in cemento armato dell’arch. Bernasconi in via Luini) creò ville e parchi (dalla Moresca, alla Meridiana, alle ville periferiche); diede inizio alla Banca Svizzero Americana; costruì nuovi alberghi (il “Reber au lac”); valorizzò Ascona e Brissago, ecc. Tuttavia, una delle sue più grandi missioni fu quella di migliorare i trasporti nella regione del Locarnese. Nel 1892 fondò la FIR, la Federazione Interessi Regionali, l’antenata della “Pro Locarno”, avente lo scopo di promuovere il turismo locale.

Il 30 settembre 1898, deposta presso le competenti autorità una domanda di concessione per tre vie ferroviarie:

- La Valle Maggia deve aprirsi al turismo via Locarno-Ponte Brolla anche per poter trasportare l’importante produzione del granito.
- Un’altra via deve poi innestarsi da Ponte Brolla, in direzione della Ribellasca (Italia), passando per le Centovalli.
- Infine una terza linea deve servire la sponda destra del lago Maggiore da Locarno-Ascona fino alla dogana di Valmara nei pressi di Brissago.

Il 22 dicembre 1898, la Confederazione concede la concessione della costruzione delle tre linee a una società anonima che si era costituita. La concessione della durata di 80 anni è sottomessa alla condizione che l’Italia consenta il prolungamento della linea delle Centovalli fino a Domodossola e quella sul lago Maggiore fino a Intra.

La società della ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (LPB) viene fondata il 12 luglio 1903. Gli altri progetti ferroviari non prendono avvio. Bisognerà attendere fino al 1923 per vedere l’apertura della linea delle Centovalli. Il collegamento sulla sponda destra del Lago Maggiore non vedrà mai la luce. In compenso, entrerà in funzione nel 1906 la funicolare Locarno-Madonna del Sasso.

³⁴ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., pp. 83-92

MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 1. Teil in «Tram, Illustrierte Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr in der Schweiz», numero 116/ 11.2013-01.2014, pp. 38-39

³⁵ cfr. Allegato 1, Archivio Turi, Minusio

In questa situazione di progresso, siccome la linea ferroviaria della Vallemaggia parte da Locarno Sant' Antonio, a circa due chilometri dalla stazione della compagnia del Gottardo, Francesco Balli si batte per creare un collegamento tramviario che la colleghi alla stazione di Sant'Antonio, situata all'altra estremità della città. Questo collegamento servirà pure anche agli abitanti dell'agglomerato urbano. Il 28 novembre 1903 Francesco Balli depone una domanda di concessione per la via tramviaria Locarno Sant'Antonio-Stazione del Gottardo-Muralto-Minusio-Gordola.

3.2 La ferrovia Locarno–Ponte Brolla–Bignasco

Francesco Balli considerava la Valmaggia una sorta di polmone verde della città e, convinto della possibilità di sviluppo del turismo in Valle, giocò un ruolo fondamentale nella costruzione della ferrovia.³⁶ L'opera di Francesco Balli per la ferrovia valmaggese iniziò poco dopo che la legge delle ferrovie regionali fu finalmente votata nel 1901.³⁷ Egli chiede e ottiene dalle Camere federali un decreto di concessione della linea; incarica gli ingegneri Sona e Rusca di allestire un progetto di massima e inizia personalmente uno studio approfondito del problema economico e finanziario. Allo scopo di informare autorità e popolazione dei comuni interessati all'impresa, in modo che potessero convincersi dell'utilità di una ferrovia in Valmaggia e soprattutto della sua attuabilità, il 19 giugno del 1901 pubblicò una Relazione: "[...] non scrissi per i dotti e per i tecnici, ma per il popolo e per le località interessate. Intrapresi, anni or sono, senza preconcetti, le pratiche e gli studi preliminari intorno a questa ferrovia, nel desiderio di poterne ritrarre così profonda la convinzione della sua attuabilità, da poter tradurre la medesima convinzione nei miei compaesani."³⁸

Con queste parole egli riuscì nel suo intento e a tempo debito vennero nominati una Commissione ferroviaria presieduta dall'avv. Florindo Respini e un comitato d'azione, composto dai signori Balli Francesco presidenti, dal consigliere Giovanni Pedrazzini, dagli avvocati Giuseppe Respini, A. Casserini e A. Dazio, dal redattore E. Pometta, da Arnoldo Pozzi e dall'avvocato Arturo Lotti quale segretario.

Per riunire i fondi necessari, il Comitato d'azione promosse la sottoscrizione di azioni da 25 franchi. Si raccolsero così 14'560 franchi. A questa somma il Consigliere G. Pedrazzini aggiunse generosamente 5'000 franchi e la Banca Svizzera Americana anticipò il resto delle spese iniziali di cancelleria, di progetto e di propaganda che ammontavano a 29'000 franchi circa.

Si poté così procedere con il progetto definitivo che fu allestito dall'ingegnere Ferdinando Gianella, con la collaborazione degli ingegneri Sona e Rusca.

La lunghezza del percorso risultò poco superiore a 27 chilometri (non c'era ancora il raccordo con la stazione FFS, allora Ferrovia del San Gottardo), con un costo di 71'500 franchi al chilometro. Nel 1903 fu costituita la *Società per la Ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco* e le spese di costruzione vennero raggiunte grazie alla sottoscrizione di azioni da parte dei valmaggesi e al contributo dello Stato.

³⁶ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., pp. 9-15, 20-22, 35-37

³⁷ Lo stato poteva partecipare alla costruzione delle ferrovie regionali nella misura del 30% con assunzione di azioni di secondo grado, non aventi cioè diritto a dividendo fino a quando le altre azioni, sottoscritte da Patriziati, Comuni e privati, non avessero conseguito un dividendo del 5%.

³⁸ A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., p. 12

La corrente elettrica fu fornita dalla centrale di Ponte Brolla, che apparteneva alla Società Elettrica Locarnese e sin dal primo anno d'esercizio la società LPB distribuì energia elettrica (fino al 1923) a diversi comuni della valle.

Il lavoro di costruzione fu eseguito negli anni 1905-1907 dalle imprese Gasperi Rodari e Francesco Cravatti senza particolari difficoltà, dal momento che togliendo i tre ponti sulla Maggia il percorso ferroviario da Locarno a Bignasco era piuttosto pianeggiante.

Finalmente il 23 agosto 1907 poté aver luogo il collaudo e il 24 agosto 1907 la Valmaggia fu percorsa per la prima volta dal treno, un nuovo mezzo di trasporto che relegava definitivamente la diligenza fra i mezzi antiquati e oramai sorpassati.



Immagine 4: Trasporto dei vagoni della Ferrovia Vallemaggia il 24.7.1907, giorno del collaudo

Anche i lenti e faticosi viaggi a piedi lungo il fondovalle di chi non era in grado di pagarsi un viaggio in diligenza o di chi seguiva il bestiame sulla via della transumanza potevano finalmente essere sostituiti dai comodi vagoni messi in moto da una nuova fonte energetica: l'energia elettrica appunto.

La costruzione della ferrovia rappresentò un evento eccezionale e di grande risalto per la storia recente della Valle: *“di gran lunga l'avvenimento più importante della nostra storia recente, senza voler far torto alla diga del Sambuco...”* (cit. P. Martini)³⁹.

Una ferrovia regionale, la prima interamente costruita in territorio ticinese, che permise alla Valmaggia di aprirsi verso l'esterno, agevolando gli spostamenti e favorendo lo sviluppo del commercio locale, in particolare quello della pietra e del legname, e del turismo, grazie soprat-

³⁹ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:
A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., p. 37

tutto alla forte riduzione dei tempi di collegamento con Locarno (dalle sei ore e mezzo circa, si passò a un'ora e diciannove minuti):⁴⁰

Tempi di percorrenza in Valmaggia (in ore e minuti)

	Lavizzari (1849)	Brusoni (1898)	Ferrovia LPB (1907)
Da Locarno a Bignasco	tratta	tratta	tratta
Ponte Brolla		0.50	0.10
Avegno	1.45	0.40	0.09
Ponte Aurigeno-Moghegno		1.20	0.15
Maggia	1.15	0.15	0.03
Coglio		0.45	
Giumaglio		0,10	0,11
Someo		0.30	0.08
Riveo	1.15	0.40	0.08
Cevio	1.30	0.45	0.07
Bignasco	0.25	0.40	0.08
TOTALE:	6.10	6.35	1.19

Ovviamente non poterono mancare, come si legge da molti quotidiani, i ringraziamenti a colui che tanto si batté per realizzare quel sogno; fu lui il trionfatore di quel giorno: *“Sì onore e gloria a Francesco Balli che, con mente acuta e con cuore grande, ideò e seppe con tenacia impareggiabile rompere per sempre le barriere che contrastavano una più salda unione della sua Valle natia alla città, fortuna di averlo a capo de' suoi destini.”*⁴¹

È bene ricordare, che le famiglie Balli, fra le diverse iniziative, fecero edificare il Grand Hôtel di Muralto e, già nel 1883, l'Hôtel du Glacier a Bignasco. Un altro valido motivo per costruire la ferrovia, per consentire cioè di raggiungere più rapidamente e comodamente l'Hôtel du Glacier, che, di fatto, era una vera e propria dépendance del Grand Hôtel di Muralto.

V'è da dire che la Valmaggina fu spesso confrontata con difficoltà di carattere finanziario e gestionale. Anzitutto, i numerosi danni causati da calamità naturali alla linea e al parco veicoli, imposero consistenti spese d'ordine straordinario; inoltre, i diversi cambiamenti intervenuti nella gestione della LPD e l'introduzione di altri mezzi pubblici di trasporto nel Locarnese (le tramvie, la Centovallina, i battelli e gli autobus), contribuirono a rendere sempre più problematica la gestione della ferrovia e a determinarne infine la soppressione.

In particolare, in occasione del risanamento finanziario del 1952 (in tre occasioni il Tribunale federale dovette omologare un concordato in favore della società delle LPB: nel 1927, nel 1937 e nel 1952), si capì che la Valmaggina per il cantone non rappresentava una priorità nel-

⁴⁰ Ibid., p. 22

⁴¹ A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., p. 11

la quale si voleva investire. I circa 800'000 franchi previsti per la linea della Valmaggia vennero destinati in gran parte al servizio di navigazione sul Lago Maggiore. E, come se non bastasse, quando nel 1956 questo servizio fu ceduto all'Italia, il ricavato non venne ceduto alla LPB, bensì fu utilizzato per risanare la linea delle Centovalli!

“È paradossale: se ad inizio Novecento la Valmaggina nacque proprio grazie alla volontà di progresso, negli anni Sessanta essa fu sepolta a causa dello stesso desiderio di progresso che regnava in quegli anni: strade più larghe e sicure, automobili ed autobus comodi, la grande opportunità dei lavori idroelettrici.”⁴²

E infine, anche quella stessa popolazione che aveva tanto lottato per la Valmaggina, si lasciò convincere e accettò a denti stretti la sua soppressione a favore della strada.

3.3 L'idea di una tramvia in città

3.3.1. Locarno agli inizi del Novecento

L'arrivo della ferrovia nel 1874 a Locarno rompe un lungo periodo di torpore durato quasi tre secoli, consegnando la plaga ormai definita *le village où l'on s'endort* alla nascente, *industria dei forestieri*.⁴³ La città, ai bordi del lago Maggiore, sembrava avviata a ritrovare tutto l'antico splendore acquisito sin dall'epoca romana, quando già era riconosciuta come un importante luogo di transito delle genti e delle merci in provenienza dai valichi alpini. Muralto, con la costruzione nel 1875 del “Grand Hôtel”, fece da apripista al turismo alberghiero.

Le speranze di vedere la città attraversata da treni internazionali si spensero però definitivamente nel 1882, con l'apertura della linea del Gottardo. La principale linea di traffico internazionale transitava infatti dal Monte Ceneri, via Lugano e Chiasso.

Una linea ferroviaria attraversava la via del lago Maggiore, ma sulla sponda opposta, seguendo la direzione Magadino-Luino. Locarno, grazie soprattutto alla sua invidiabile posizione geografica, ha tuttavia altre buone carte da giocare.

La fine del secolo XIX, con la costruzione nel 1891 degli argini del fiume Maggia, segna l'inizio di un periodo contraddistinto da molte iniziative. La città, con il suo clima particolarmente dolce, inizia a espandersi sul delta sfruttando il lungolago con i suoi parchi verdeggianti e verso la zona suddetta, che prese il nome di Quartiere Nuovo.

Nel 1892 nasce la Federazione Interessi Regionali (FIR), l'antenata della Pro Locarno, che darà il via a un nuovo concetto di turismo. Dalla centrale elettrica di Brione, un anno dopo, nei migliori hotel della regione arriva l'elettricità. Per sostenere i numerosi progetti viene creata la Banca Svizzera Americana. Nel 1902 s'inaugura il Palazzo del Teatro che diverrà poi Kursaal Teatro di Locarno e s'iniziano a ristrutturare i musei. Nel 1909 viene costruito il Pretorio, sede

⁴² Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina*, cit., p. 15

⁴³ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

PRO CENTOVALLI, *Centovalli e Terre di Pedemonte*, 1988 Locarno, p. 49

ARMANDO DADÒ, *Il treno in una valle alpina*, pp. 90-91

MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 37

della Conferenza per la Pace⁴⁴ del 1925, e numerosi alberghi, che concorsero a imporre la città tra i più ambiti luoghi di villeggiatura.



Immagine 6: Mussolini all'hotel Esplanade in occasione della Conferenza per la Pace, (foto del 1925).

Altri impulsi al turismo furono dati dalla valorizzazione di Ascona e Brissago. Nel 1906 venne realizzata la funicolare per la Madonna del Sasso e nel 1907 fu inaugurata la ferrovia della Vallemaggia.

Nel 1908 entra in servizio la tranvia Locarno–Minusio. Nello stesso anno Francesco Balli chiama l'ingegner G. Sutter per realizzare un progetto di ferrovia transfrontaliera Locarno-Domodossola⁴⁵. Il 18 novembre 1909 fu costituita la società della Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT). La messa in funzione della Centovallina, in un primo tempo ritardata dalle lungaggini della burocrazia italiana e poi dagli eventi bellici (prima guerra mondiale), avverrà solo nell'anno 1923.

⁴⁴ Dal 5 al 25 ottobre 1925 a Locarno si svolse una conferenza di pace tra le maggiori potenze europee allo scopo di garantire la pace. Il patto Renano sottoscritto da Francia, Belgio, Germania, con Italia e Gran Bretagna in qualità di garanti, fissava le frontiere occidentali e confermava la smilitarizzazione nella zona del Reno. Ogni nazione era rappresentata da una delegazione di diplomatici. Battezzato anche con il motto l' "Esprit de Locarno" esso sembrava prefigurare l'inizio di un tempo nuovo, fatto di pace e solidarietà internazionale.

Nel marzo del 1936, dopo aver occupato militarmente la Renania, Hitler dichiarerà decaduto il Patto.

Cfr. [http://it.wikipedia.org/wiki/Patto di Locarno](http://it.wikipedia.org/wiki/Patto_di_Locarno), 14.11.2014

⁴⁵ ALESSANDRO ALBÉ, *La Ferrovia Locarno Domodossola*, Nuova edizione trilingue, 1988 Lugano, pp. 16/17 e 195

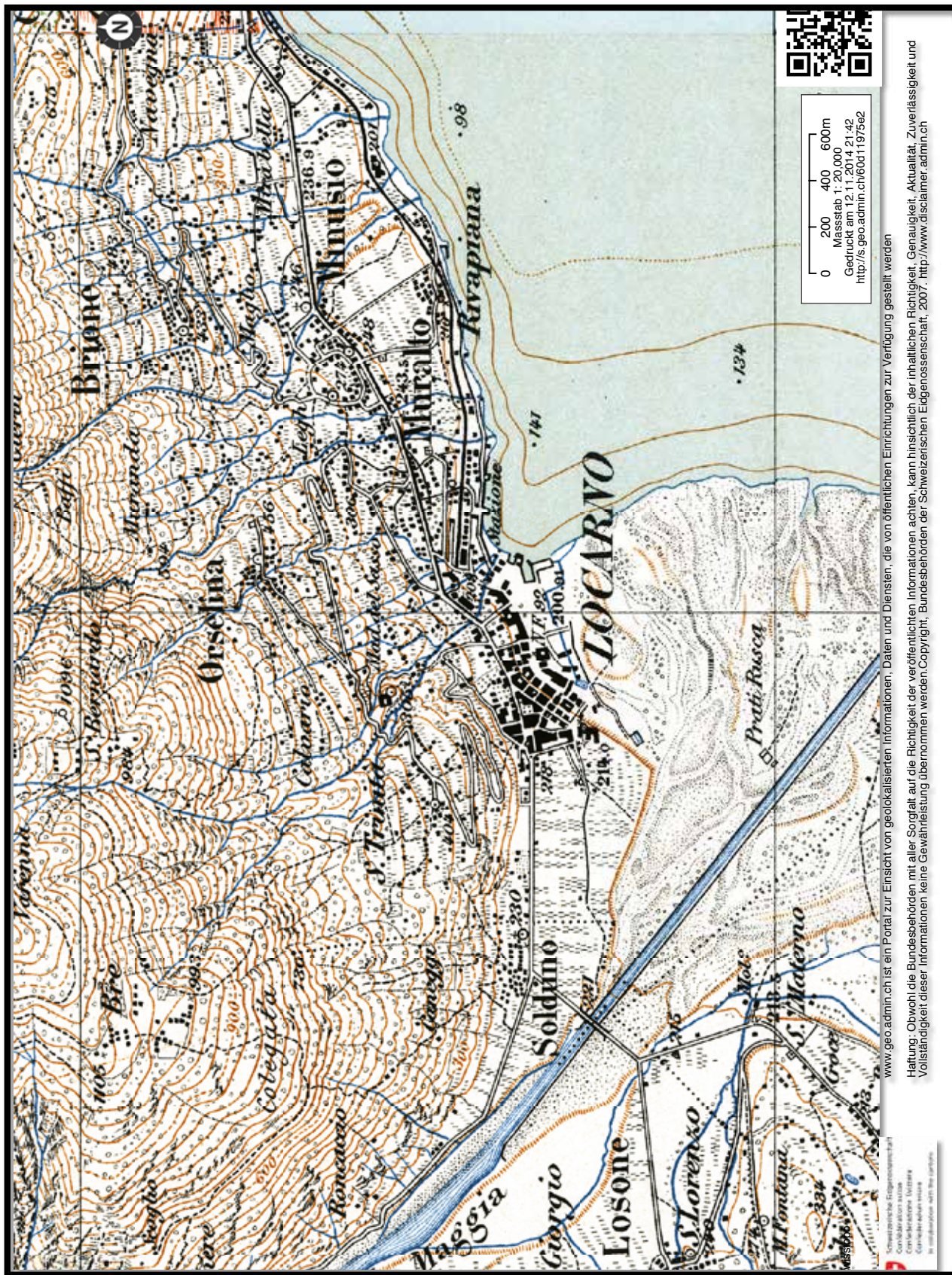


Immagine 7: Cartina di Locarno nel 1895.

3.3.2 Il progetto prende avvio

La linea ferroviaria della Vallemaggia parte da Locarno Sant'Antonio, a circa due chilometri dalla stazione della Compagnia del Gottardo (l'attuale stazione FFS).⁴⁶ Francesco Balli pensa allora a una soluzione per collegare le due stazioni situate alle estremità della città: una via tramviaria, che oltre, a collegare, potesse estendersi fino a Minusio Crocefisso, così da migliorare nel contempo anche gli spostamenti all'interno dell'agglomerato urbano.

3.3.3 Le domande di concessione

Il 28 novembre 1903, Francesco Balli inoltrava una domanda di concessione per una tramvia che partiva da Locarno Sant'Antonio, passava dalla Stazione della compagnia del Gottardo e in seguito continuava verso Muralto e Minusio, lasciando poi un punto di domanda aperto sul prolungamento fino a Gordola⁴⁷. Sollecitava inoltre l'autorizzazione per costruire un raccordo tra Piazza Castello e il porto di Locarno per offrire uno sbocco al granito proveniente dalla Vallemaggia, evitando il passaggio del materiale nelle vie cittadine. Per la Locarno Ponte Brola Bignasco (LPB) tale collegamento con il lago Maggiore era di vitale importanza⁴⁸.

Il 22 ottobre del 1904, anche un'altra influente figura della Locarno di quel tempo, promosse un'analogha richiesta:⁴⁹

LOCARNO, 22 OTTOBRE 1904
ALLE ALTE CAMERE FEDERALI E PER ESSE
ALL'ALTO CONSIGLIO FDERALE
B E R N A

Onorevolissimi signori,

il sottoscritto Avv. Luciano di Giuseppe Volonterio da e domiciliato in Locarno, chiede che gli venga accordata la concessione per l'impianto ed esercizio di una linea Tramviaria da Locarno a Minusio, da prolungarsi eventualmente fino a Gordola.

Dagli Atti annessi alla presente Istanza appare immediatamente come non si tratti di una grande opera, né importanti gravi spese.

La città di Locarno, favorita da diverse circostanze, segue da tempo un sensibile sviluppo, che si estende al Comuni limitrofi di Muralto e Minusio, i quali economicamente costituiscono con Locarno un sol paese.

Allo scopo di riavvicinare i suddetti Comuni con facili e comode comunicazioni, con evidente vantaggio dei forestiere che vi si sono stabiliti, e vi dimorano, il sottoscritto ha deliberato di presentare alle S.S.V.V.O.O. la presente Domanda di Concessione, per poi costituire una Società per la costruzione e l'esercizio delle Tramvie locarnesi. Quest'opera soddisferà ad un bisogno generalmente sentito, ed è quindi facile immaginare che verrà favorevolmente accolta dalla popolazione locarnese, e prontamente costituita la Società⁵⁰. (...)

⁴⁶ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 39

⁴⁷ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 39

⁴⁸ cfr. Allegato 2, Archivio federale svizzero, cartella Tram di Locarno

⁴⁹ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁵⁰ cfr. Allegato 3, Archivio federale svizzero, cartella Tram di Locarno

Nella domanda si precisava che la linea tramviaria doveva unire la ferrovia di Vallemaggia a quella del Gottardo passando per vie di una larghezza media di 5 metri. Partendo dalla parte superiore della Città (Via Borghese), si scendeva la Via Marcacci, quindi si attraversava Piazza Grande e si risaliva Via Ramogna fino alla Stazione del Gottardo, per poi proseguire verso Minusio ed eventualmente fino a Tenero o Gordola.

Il Tram sarebbe stato a trazione elettrica, con energia fornita dalla locale società elettrica (centrale di Ponte Brolla) con linea a un solo binario e a scartamento ridotto (1000 mm).

La lunghezza era calcolata in 2500 metri circa, con pendenze di lieve importanza, svolte comode e nessuna difficoltà di esercizio né di costruzione.

Il percorso non necessitava di alcuna espropriazione di proprietà private in quanto la linea percorreva le strade comunali di Locarno e la Via cantonale che, dopo aver attraversato Muralto e Minusio, continuava fino a Bellinzona.

La spesa di costruzione era stimata attorno ai centomila franchi e quella d'esercizio in undicimila. Il reddito medio annuale era difficile da stimare anche in via approssimativa.

Il tram, secondo l'ultimo censimento annuale, doveva servire una popolazione di circa 7'000 abitanti così suddivisi: Locarno 4'314, Muralto 1'502 e Minusio 1'162.

In questo calcolo non erano comprese le centinaia di forestieri che visitavano e soggiornavano in queste località.

Il prezzo dei biglietti sarebbe stato di dieci centesimi per il primo chilometro di strada percorsa e di venti per l'intera tratta. Partendo da una stima prudente di trecento persone trasportate ogni giorno, l'introito giornaliero, sempre secondo le stime del progetto, sarebbe stato di 45 franchi, ciò che avrebbe comportato un'entrata annua di 16'425 franchi.

Volontario proponeva poi di far viaggiare sull'intera tratta un solo tram a intermittenza durante tutto il giorno e in coincidenza con arrivi e partenze dei battelli, dei treni *del Gottardo* e della *Valmaggina*. Chiedeva inoltre che la concessione fosse accordata per un termine di 80 anni.



Immagine 8: Il tram esce dalla Piazza Grande in direzione di Via Ramogna.

Pochi giorni dopo, il 27 ottobre del 1904, Francesco Balli con lettera diretta al consigliere di stato Antonio Battaglini, sollecitava il Cantone ad accelerare le procedure per l'ottenimento della concessione:⁵¹

LOCARNO, 27 OTTOBRE 1904

SIGNOR DR. ANTONIO BATTAGLINI

DIRETTORE DELLE PUBBLICHE COSTRUZIONI

BELLINZONA

Pregiatissimo signore,

già da un paio d'anni, in previsione dell'esito ch'ebbe poi l'iniziativa sorta qui per la Ferrovia di Vallemaggia, avevo dovuto riflettere sulla necessità di allacciare con un tram elettrico la stazione di St. Antonio al lago ed alla stazione del Gottardo: di lì, al progetto di costituire una Società per l'esercizio di un tram, da Locarno a Minusio (Crocefisso), con un binario morto al lago, a sfogo delle merci, non v'era che un passo. Feci quindi allestire un progetto preliminare dall'Ing. Martinoli, in attesa che la ferrovia di Vallemaggia divenisse una realtà.

Nel novembre del 1903, con altri tre Signori di qui, inoltrai la domanda di concessione a Berna: là se ne prese atto, pure invitandomi, come di prammatica, a definire prima le pratiche necessarie, per l'occupazione del campo stradale, cogli interessati, che nel caso nostro sono il comune di Locarno (da St. Antonio alla Ramogna) e lo Stato (dalla Ramogna a Minusio). Appena il sussidio alla Vallemaggia fu votato e quindi assicurata quella linea, avviai le necessarie pratiche con il Municipio di Locarno, sulle basi della convenzione tra Lugano e quella Società delle Tramvie, che mi sono potuto procurare. In quella convenzione, lo Stato come il Municipio di Lugano erano rappresentati dal rispettivo Ufficio tecnico.

Sono quindi a pregare le S.V. di volere dare identico incarico al Capotecnico Ing. Demarchi, perché a risparmio di tempi, possa stipulare una identica convenzione unitamente al Municipio di Locarno: dopo di che essendo gli atti completi, potrei aspirare ad ottenere la concessione ancora nella prossima sessione delle Camere federali.

Avrei volentieri rivolto la presente istanza direttamente al lod. Consiglio di Stato se non temessi che con ciò la cosa vada per le lunghe ed entri nel dominio del pubblico al mezzo dei pubblici fogli, il che, indipendentemente dal pericolo di possibili incagli o difficoltà (pella verità non credo che vi sia chi pensi ad attraversarmi la via) non sarebbe conveniente che avvenga prima che il Municipio abbia preso una definitiva risoluzione in proposito, e che siano stati inoltrati a Berna gli atti e documenti richiesti dalle leggi a suffragio della mia domanda.

Naturalmente s'intende che la firma eventuale del rappresentante di codesto Dipartimento, sarebbe fatta colla riserva della ratifica del consiglio di stato.

Come vede la cosa è abbastanza urgente, ma se elle volesse avere, prima, cognizione della convenzione, potrei mandarle quella che mi fu spedita da Lugano della quale, come dissi la nostra non sarà, mutatis mutandis, che una fedele riproduzione.

In attesa di un riscontro, cortesemente sollecito, mi è grato dichiararle, Egregio Signor Consigliere, i sensi della mia distinta stima.

⁵¹ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella1, incarto 2

3.3.4 Il progetto si concretizza: la concessione del Comune di Locarno e del Gran Consiglio

La città di Locarno, in risposta alla domanda scritta da Francesco Balli, espresse il suo parere favorevole il 31 ottobre 1904⁵². Nella risoluzione municipale veniva accordata la concessione per la costruzione e l'esercizio di una rete tramviaria a un gruppo rappresentato dal signor Balli. Il Municipio si riservava però la facoltà di domandare modificazioni del tracciato qualora questo andasse contro i bisogni della viabilità, o le esigenze del Paese. Pure salvaguardati erano tutti i diritti del Comune in merito, specialmente quelli riguardanti il riscatto.

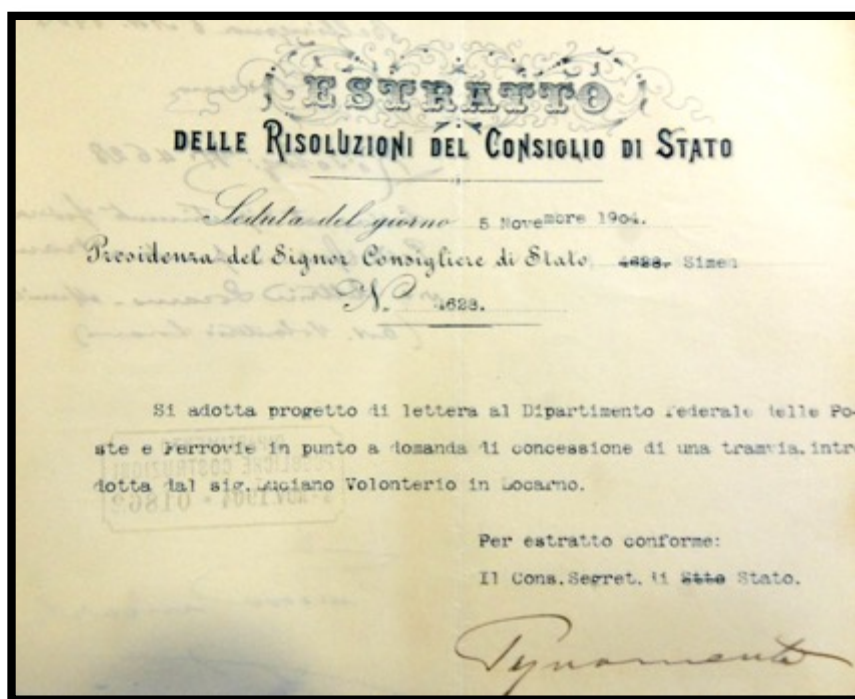
Il 5 novembre del 1904 sia la domanda di Luciano Volonterio, come pure quella fatta in precedenza da Francesco Balli, vennero accolte dal Gran Consiglio⁵³:

Si adotta progetto di lettera al Dipartimento federale delle poste e ferrovie riferito a domanda di concessione di una tramvia introdotta dall'onorevole Luciano Volonterio di Locarno.

E in quella subito dopo⁵⁴:

Idem in riferimento alla stessa domanda introdotta dal signor Francesco Balli.

L'autorizzazione per l'utilizzo della strada cantonale da parte del tram era dunque stata concessa⁵⁵.



⁵² Archivio comunale Locarno, *Risoluzioni Municipali*, Risoluzione N. 1628, 1904

⁵³ Archivio di Stato del Canton Ticino, *Risoluzioni del Consiglio di Stato*, Risoluzione N. 4628 (seduta no° 250), 5 novembre 1904

⁵⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, *Risoluzioni del Consiglio di Stato*, Risoluzione N. 4629 (seduta no° 250), 5 novembre 1904

⁵⁵ Archivio di Stato del Canton Ticino, *Risoluzioni del Consiglio di Stato*, Risoluzione N. 4628, 5 novembre 1904

Lo stesso giorno, da Bellinzona, fu inviata una lettera al Dipartimento Federale delle Poste e Ferrovie per ottenerne la concessione:⁵⁶

5 NOVEMBRE 1904

ALL'ALTO DIPARTIMENTO
FEDERALE DELLE POSTE E FERROVIE
(SEZIONE FERROVIE)
B E R N A

(...) Per quanto riguarda l'utilizzazione delle aree comunali di Locarno, quantunque secondo i piani vengano occupati in minima parte, dobbiamo riservare a quella autorità comunale la facoltà di esaminare e decidere sulla ammissibilità della domanda del sig. Volonterio per rapporto alla sicurezza pubblica e pubblica viabilità.

Per quanto riguarda invece la strada cantonale che è quella che verrebbe percorsa per la maggior parte della progettata Tramvia, dichiariamo che desiderosi di assecondare tutte le utili iniziative consentiamo volentieri nella chiesta occupazione (...).

Veniva poi specificato che il consenso valeva soltanto nel caso in cui fossero ottemperate tutte le prescrizioni del decreto legislativo del 3 giugno 1888, nonché quelle di polizia stradale in vigore. Infine, si precisava che il consenso per l'occupazione stradale non era esclusivo per il signor Volonterio, bensì per chiunque ne avesse richiesta. Si riconosceva infine all'Autorità Federale, chiamata ad assegnare la concessione, la facoltà di esprimere la sua preferenza tra i vari concorrenti.

I promotori erano infatti due: Francesco Balli e Luciano Volonterio. Alla fine prevalse però il buonsenso e i due contendenti si accordarono per sostenere una sola autorizzazione.



Immagine 9: Minusio, dipinto di Silvestro Mondada, 1938.

⁵⁶ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

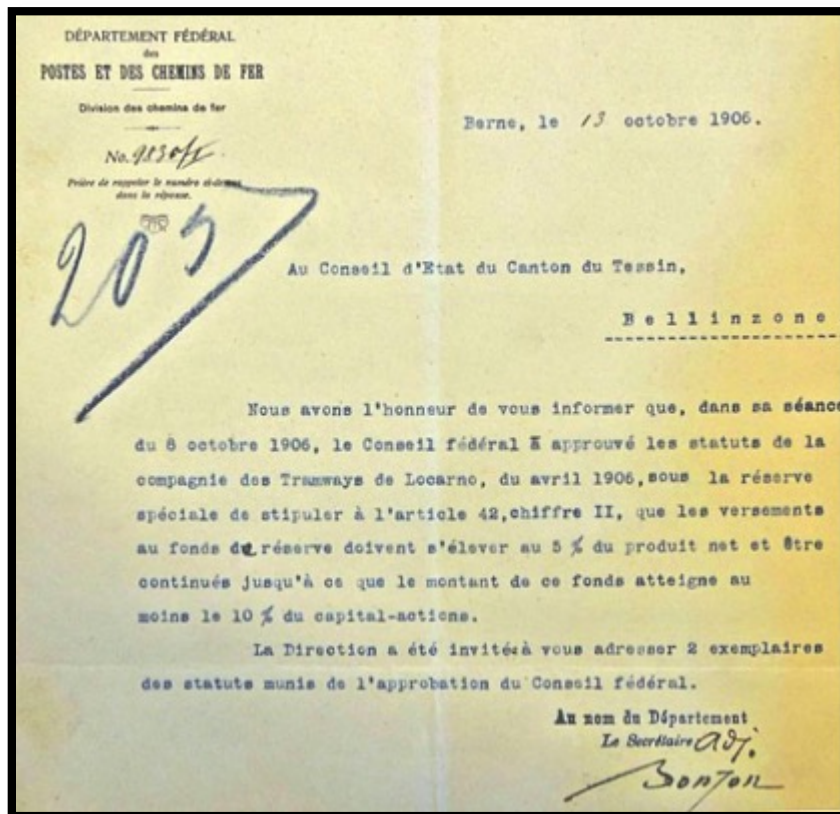
3.3.5 Nasce il Comitato d'iniziativa: La Società delle Tramvie Locarnesi

Il 12 aprile 1906 veniva fondato il comitato promotore per dare il via al progetto di realizzazione della tramvia, così composto⁵⁷:

- *Francesco Balli*, sindaco della città di Locarno, presidente;
- *Luciano Volonterio*, avvocato e notaio di Lugano, vice-presidente;
- *Luciano Balli*, sindaco del comune di Muralto;
- *Giovanni Pedrazzini*, industriale di Locarno;
- *Achille Gianella*, direttore della banca Elvetico-americana di Locarno.

Il Comitato, sotto il nome di *Società delle Tramvie Locarnesi* (STL), designata anche dalla sigla TLo (*Tramvie Locarnesi*), si occupò del tram di Locarno fino al 1922.

Il 13 ottobre del 1906 la società venne riconosciuta dal Consiglio federale⁵⁸.



⁵⁷ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 40

⁵⁸ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

3.3.6 La concessione federale: l'ultimo passo

Siccome la concessione federale tardava ad arrivare, nel gennaio 1905 il Comune di Locarno approva una nuova risoluzione, volta a rafforzare quella già data in precedenza⁵⁹:

21 GENNAIO 1905

TRAM URBANO

Il sig. Francesco Balli, quale rappresentante il Comitato Promotore del Tram-urbano Locarno-Minusio, chiede che il Municipio, allo intento di facilitare il conseguimento della concessione Federale abbia a surrogare colla dichiarazione seguente, l'altra da lui rilasciata [...]

1. Al Comitato rappresentato dal Signor Francesco Balli, rispettivamente alla futura Società Anonima, alla quale sarà trasferita la concessione Federale dallo stesso ottenuta pella costruzione ed esercizio di un tram Urbano Locarno-Minusio, con eventuale diramazione a Gordola, è concessa la facoltà di utilizzare le vie e le piazze pubbliche del Comune di Locarno per tutta la durata della concessione Federale con riserva dell'approvazione del Municipio nei limiti delle sue competenze.

2. È riservata a favore del Comune di Locarno la facoltà del riscatto di quella parte del Tram urbano sita dentro il suo territorio alle condizioni e modalità seguenti [...].

Finalmente il 31 marzo 1905, l'Assemblea federale concede l'attesa autorizzazione con una scadenza di ottant'anni⁶⁰.

⁵⁹ Archivio comunale Locarno, *Risoluzioni Municipali*, Risoluzione N. 133, 1904

⁶⁰ cfr. Allegato 4, Archivio federale svizzero, cartella Tram di Locarno

3.3.7 Generalità

La tramvia, che serviva a collegare la stazione ferroviaria della LPB di Sant'Antonio a quella della Compagnia del Gottardo (GB), mirava anche a migliorare i trasporti urbani fra Locarno e Minusio e a ottenere un raccordo per le merci con il Lago Maggiore.⁶¹

La relazione tecnica presentata il 10 dicembre 1906 dalle tramvie elettriche Locarnesi era perciò suddivisa in tre distinte tratte:

- **TRATTA A:** collegava la stazione della LPB a quella della GB. Su questa linea potevano transitare anche i vagoni del treno della LPB.
- **TRATTA B:** Parte da una biforcazione del tronco A in zona Castello e va fino alla rampa di carico del porto di Locarno. Questa tratta é riservata unicamente al servizio merci fra la Vallemaggia e il Lago Maggiore.
- **TRATTA C:** dalla stazione GB continua fino a Minusio (Crocefisso). A causa della ristrettezza delle curve e delle forti pendenze questo tronco resta adibito esclusivamente al trasporto tramviario.

3.3.8 Dati caratteristici della linea⁶²

	Tronco A	Tronco B	Tronco C
Scartamento dei binari	1000 mm	1000 mm	1000 mm
Raggio minimo delle curve	60 m	55 m	40 m
Pendenze massime	50‰	5,2‰	72,8‰
Larghezza massima del materiale ruotante	2,70	2,70	2,10
Scambi: angolo 1:5			

3.3.9 Il tracciato

TRATTA A: Partiva dalla stazione della Locarno PLB e scendeva verso la Piazza Grande per la nuova Via del Gazometro (Via R. Simen) fino al vecchio Castello. In questo punto la linea si divideva: un ramo proseguiva verso il lago formando la tratta B, mentre l'altro entrava in Piazza Grande.⁶³ Davanti alla Posta vi era posto per permettere lo scambio dei tram.

Dopo lo scambio, il tracciato seguiva il trottatoio lungo i giardini pubblici e s'immetteva mediante curva e controcurva in via Ramogna; dopo aver attraversato il ponte sopra il torrente omonimo, arrivava al piazzale della stazione della GB. Da qui volgeva poi a sinistra, attraversando i binari della GB al passaggio a livello (formando così lo scambio destinato al servizio normale dei tram) ed entrava infine nel piazzale della ferrovia del Gottardo con un binario destinato al servizio merci, mentre con l'altro proseguiva per poi formare la tratta C. Nel piazzale

⁶¹Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁶² Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁶³ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da

MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 40-41

Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

era previsto un binario morto, della lunghezza di 50 metri, sui quali i treni della LPB avrebbero sostato in attesa dell'arrivo di quelli della GB.

TRATTA B: Incominciava alla biforcazione della linea davanti al Castello e percorreva in tutta la sua lunghezza Via B. Luini fino a giungere al lago; quindi svoltava a destra e continuava fino allo scalo merci lungo il trottoio sinistro del Quai di Locarno.

TRATTA C: Incominciava alla fine della tratta A. Dopo lo scambio, risaliva il viale della Stazione, dove raggiungeva la pendenza massima del 73 ‰ e poi svoltava a destra, continuando sul rettilineo della strada cantonale (*Via San Gottardo*) sino alla chiesetta di Minusio (*Crocefisso*).

Il progetto prevedeva già l'estensione della linea fino a Gordola, come si vede dalla cartina.



Immagine 10: Progetto del tracciato da Sant'Antonio a Muralto.



Immagine 11: Tracciato da Minusio in direzione Gordola.

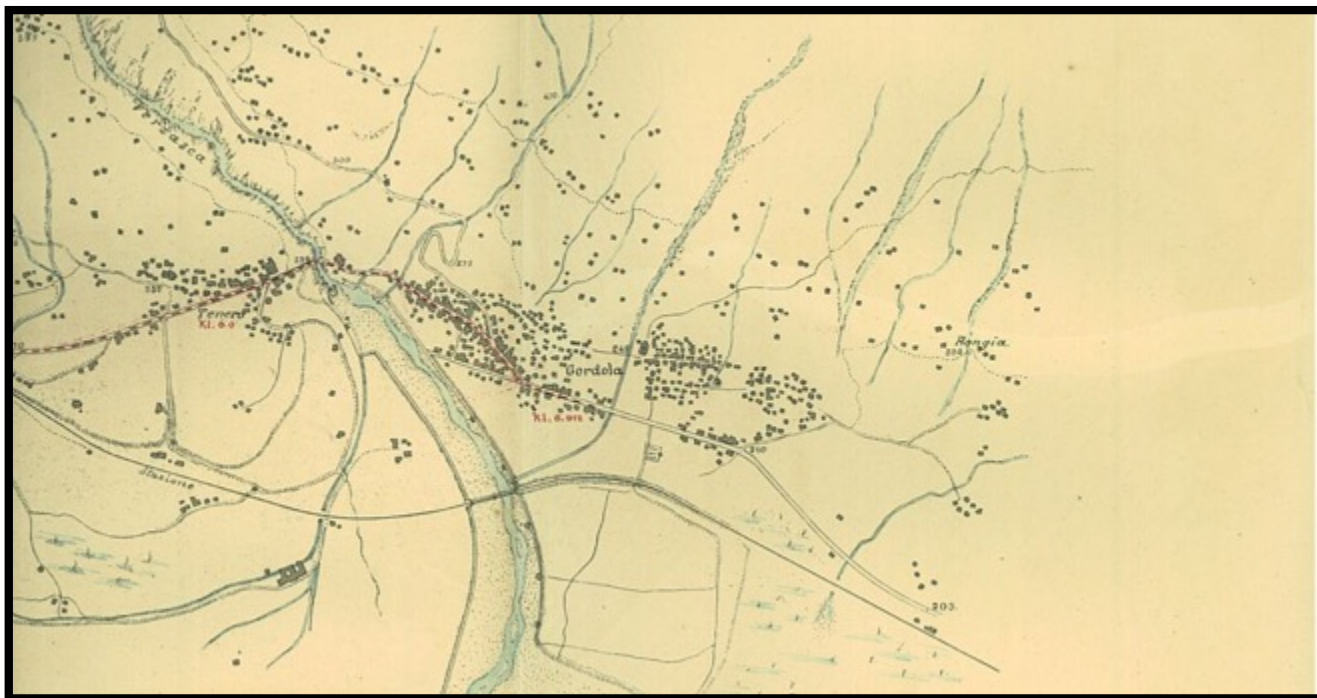


Immagine 12: Tracciato Tenero-Gordola.

3.3.10 Armamento e sottostrutture

L'armamento era previsto con rotaie scannellate del tipo Phoenix di un peso di 34,5 chilogrammi al metro cubo⁶⁴. Le rotaie, della lunghezza normale di 12 metri, dovevano essere tenute alla distanza esatta, da cinque stanghe trasversali e saranno posate direttamente sopra una solida massicciata. Nelle strade di recente costruzione la massicciata sarebbe stata eseguita sotto tutto il binario, mentre in quelle vecchie con buon sottofondo, si sarebbero disposti i ciottoli in due canali scavati sotto le rotaie.

3.3.11 La trazione

Dal momento che la rete tramviaria serviva quale prolungamento della Ferrovia LPB, era fondamentale che avesse il medesimo sistema di trazione di quest'ultima: cioè il sistema monofase a 20 periodi.⁶⁵ La corrente che sulla LPB aveva la tensione di 5000 V, sarebbe sar  trasformata alla tensione concessa per l'interno dell'abitato, cio  a 500 V.

La trasformazione di tensione sarebbe stata effettuata nelle vicinanze della stazione della LPB, nel piazzale riservato alla rimessa delle tramvie.

Il cambio di presa doveva avvenire sotto il controllo del capo-stazione.

I vagoni della LPB sarebbero stati provvisti di due prese, una per la bassa e una per l'alta tensione, mentre quelli del tram avrebbero avuto unicamente una semplice presa per la bassa tensione e non avrebbero potuto quindi percorrere i binari della LPB.

La linea di contatto per la presa usuale, con archetto, avrebbe avuto un'altezza massima di 6,25 metri sopra il fungo della rotaia, in modo che l'altezza del filo, anche nei punti pi  bassi,

⁶⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁶⁵ MARTIN SCHWEIZER, *Societ  delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 45

non fosse mai stata inferiore ai 6 metri. La sospensione del filo sarebbe stata eseguita con pali e mensole, oppure mediante rosette applicate ai muri delle case.

Nelle vicinanze della stazione e lungo la Piazza Grande invece si sarebbero utilizzati pali di ferro, per garantire una maggior sicurezza.

3.3.12 Materiale rotante

All'inizio erano stati preventivati esclusivamente vagoni motori per passeggeri a due assi, con un solo scompartimento interno di 18 posti, disposti su due file longitudinali di sedili e con due piattaforme della capacità di 12 posti in piedi.⁶⁶ Il vagone sarebbe stato munito d'installazione completa per l'illuminazione e il riscaldamento, e la tramvia di apparecchi acustici, del freno a mano a chiusura rapida e degli apparecchi per lo spandimento di sabbia. A causa delle forti pendenze presenti in alcune tratte, sarebbero poi state prese tutte le misure necessarie per poter applicare, più tardi, anche il freno elettromagnetico.

3.3.13 Esercizio

Avrebbe avuto luogo mediante due vetture: l'una partiva da Minusio e l'altra, quasi contemporaneamente, dalla Stazione della LPB a Sant'Antonio.⁶⁷

I tram avrebbero effettuato quattro paia di corse all'ora ciascuno; cioè una ogni 15 minuti.

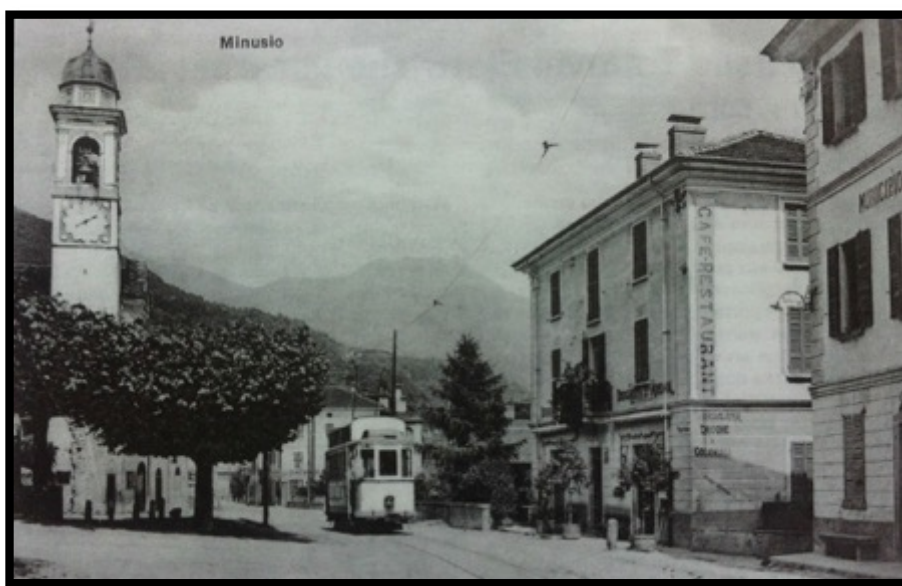


Immagine 13: Il tram a Minusio.

⁶⁶ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁶⁷ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

3.4 La realizzazione della linea

3.4.1 I lavori di costruzione e i primi problemi finanziari

Il 12 aprile 1906, veniva fondata la società delle TEL (Tramvie Elettriche Locarnesi) con un capitale iniziale garantito dalla Banca svizzera americana e dal Credito ticinese di 200'000 franchi, aumentabili a 500'000 per semplice delibera del Consiglio di Amministrazione.⁶⁸

Sulla spinta del successo che riscontravano le tramvie luganesi, con oltre un milione di utenti trasportati nel 1908, tutto faceva credere che l'idea della tramvia locarnese sarebbe stata accolta con tangibile entusiasmo, anche perché la stessa prevedeva, oltre al tram cittadino, anche un proseguimento della linea fino a Gordola.

I promotori, ottenuta il 31 marzo 1905 la concessione federale, erano fiduciosi e nell'aprile del 1907, accolsero compiaciuti l'annuncio che presso il gasometro (Via R. Simen) era stato dato il primo colpo di piccone alla linea. Tuttavia si trovarono presto confrontati con due preoccupanti problemi: da una parte le spese di attuazione, che risultavano essere eccessive, e dall'altra il mancato concorso finanziario dei Comuni interessati.

L'ultima domenica di giugno di quello stesso anno, gli azionisti decisero allora di aumentare il capitale sociale di 100'000 franchi. Il concorso e le pratiche, tanto per i comuni che per i privati, andavano però per le lunghe, minacciando di differire l'apertura della linea. Come già era successo con la Lugano-Cadro-Dino, quando il Patriziato di Sonvico, grazie al suo patrimonio forestale, con 52'000 franchi (equivalenti a 5 milioni rapportati a oggi) contribuì in modo determinante alla realizzazione dell'opera, anche a Locarno si fece avanti un uomo di *dinamica efficienza*: Giovanni Pedrazzini. Egli, a nome di un gruppo di privati, si dichiarò infatti disposto a garantire il capitale azionario. In attesa delle sottoscrizioni dei Comuni e degli enti interessati i lavori poterono così continuare.

Cosa che trova conferma in questo articolo di febbraio:

Tramvie locarnesi

Continuano i lavori per la costruzione della tramvia locale⁶⁹. Presto il desiderio di tutti sarà un fatto compiuto ed un'altra vittoria sarà segnata sul cammino del progresso della città nostra.

⁶⁸ Tutte le seguenti informazioni sono tratte da:

MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 40

«Giornale del Popolo», 9.4.1981

⁶⁹ «Corriere del Ticino, 5.2.1908»

3.4.2 3 luglio 1908- L'inaugurazione della tratta Sant'Antonio-Stazione della Compagnia del Gottardo

L'inaugurazione del primo tratto della linea tramviaria, da Sant'Antonio alla Stazione della Compagnia del Gottardo, avvenne il 3 luglio 1908. Il collegamento, di una lunghezza di 1381 metri, si estendeva dalla stazione di Locarno Sant'Antonio a quella della Compagnia del Gottardo (da quell'anno in poi, FFS), passando da Piazza Grande.

Dal momento che le motrici del tram non erano ancora state fornite dalla STL, in un primo tempo la tratta è percorsa solo dai convogli della Vallemaggia, che non compiono alcuna fermata intermedia sulla tratta. Il terminale della LPB si trovava sul lato a sud della stazione della FFS.

Nello stesso periodo ha inizio anche il traffico merci sul nuovo raccordo che, partendo da Piazza Castello, seguiva la via Bernardino Luini, per svoltare a destra sul lungolago Giuseppe Motta e terminare, dopo un percorso di circa 300 metri, la sua corsa al porto, situato in prossimità del Bosco Isolino.



Immagine 14: Il tram al Castello di Locarno, foto del 1960.

Oltre alle notizie di ammirazione e gratitudine, il 25 luglio di quello stesso anno, si leggeva di una tragedia capitata appena venti giorni dopo l'apertura della linea tramviaria⁷⁰:

Locarno e Dintorni: Un ciclista investito ed ucciso dal Tram

Sono poche settimane che le pesanti automotrici della Ferrovia Vallemaggia attraversano la città, sibilando, facendo traballare il suolo, e già vollero fare una vittima umana.

Infatti ieri sera, poco prima delle 8 si spargeva rapidamente in città, accolta con generale rammarico, la notizia che nelle vicinanze della stazione, e precisamente in faccia all'Hotel Milano, un uomo che montava una bicicletta andava a dar di cozzo contro la parte anteriore del tram, che giunge da Bignasco alle ore 7:22, coincidendo con il treno della G.B. che parte alle 7:45 per Bellinzona. L'urto fu così forte che lanciò il disgraziato ciclista a una ventina di metri, sfracellandolo contro il parapetto dell'Hotel Milan. Raccolto subito, si constatò che l'infelice aveva la testa in uno stato miserando e il corpo fracassato, ma dava ancora segno di vita.

Immediatamente trasportato al nostro ospedale La Carità, a mezzo della pratica lettiga acquistata dal Comune di Muralto, fu subito sottoposto ad una visita dei medici toto accorsi, i quali dichiaravano mortali le ferite; infatti il ricoverato spirava verso la mezzanotte, senza aver ripreso i sensi.

⁷⁰ «Il Dover», 25.7.1908

3.4.3 Il ponte sulla Ramogna

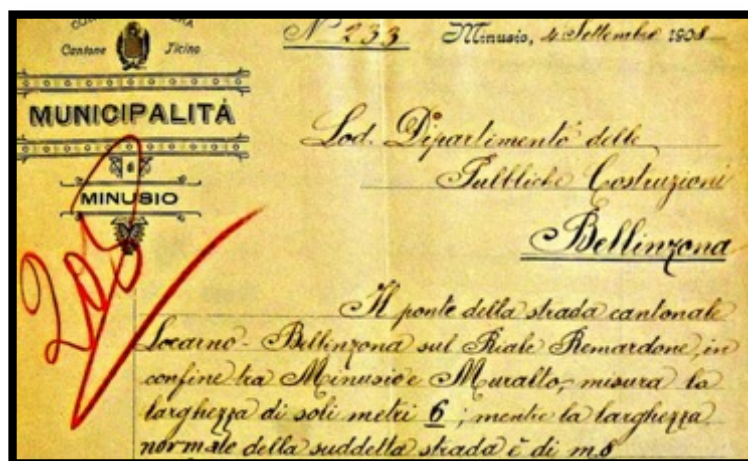
Il ponte sulla Ramogna, sulla strada di accesso alla stazione, necessitava di rafforzamenti prima di poter garantire il servizio tramviario. Locarno approvò il progetto in data 19 giugno del 1908, e il Dipartimento federale delle Poste e delle Ferrovie fece altrettanto l'11 luglio dello stesso anno, dando definitivamente avvio ai lavori⁷¹.



Immagine 15: Dopo un violento acquazzone la Ramogna è straripata e i detriti hanno sotterrato il ponte, (foto degli anni '30).

3.4.4 Il ponte sul riale Remardone

Anche il ponte del Remardone, situato al confine tra Muralto e Minusio, necessitava di lavori. Era troppo stretto per il passaggio del tram: misurava infatti soltanto sei metri, mentre avrebbe dovuto misurarne otto. Così, il 4 settembre del 1908, il Municipio di Minusio inviò al Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni un progetto per allargarlo⁷².



⁷¹ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁷² Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 1

Richiamandosi all'aumento del traffico, sia dei veicoli che pedonale, e facendo menzione dell'ormai prossima attivazione del servizio tramviario, questa miglioria della strada cantonale si rendeva necessaria per evitare possibili incidenti in quel tratto molto frequentato della strada cantonale.

Il progetto, in muratura, chiedeva al Cantone una partecipazione pari a 400 franchi, corrispondenti al 50% dei costi, comprendendo anche le spese di progettazione.

3.4.5 1 ottobre 1908 – Il tram entra in servizio



Immagine 16: Articolo pubblicato sul "Giornale del Popolo", 9.4.1981

Il 29 settembre del 1908, con sei mesi di ritardo, la linea ferroviaria, percorsa da tre motrici con diciotto posti a sedere e dodici in piedi sui terrazzini (o piattaforme) all'esterno⁷³, alla presenza degli esperti federali e cantonali fu collaudata. Anche se proprio il giorno precedente era capitato un incidente per via di due muli che erano stati legati troppo vicini alla linea e si erano imbizzarriti all'arrivo del tram, le prove diedero buonissimi risultati.

Il 1° ottobre la linea tramviaria, completata su tutta la sua lunghezza, con l'aggiunta di altri 1479 metri tra la stazione di Locarno e Minusio Crocefisso con un sussidio di 100 franchi annui da parte del Comune di Minusio stesso⁷⁴, passando per la via San Gottardo, venne inaugurata e i tram cominciarono le loro corse regolari, attraversando l'asse maggiore della città in direzione est-ovest.

Tutte le infrastrutture appartenevano al consorzio STL, che gestiva anche tutti gli incassi.

La linea del tram partiva dalla stazione ferroviaria della LPB a Sant'Antonio. Un centinaio di metri più avanti un altro deviatoio immetteva i tram nella rimessa, dotata di tre binari di ricovero e di una piattaforma girevole (dove ha oggi sede la rimessa degli autobus). La linea pro-



Immagine 17: Via Ramogna, il tram in lontananza.

⁷³ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 40-41 e «Giornale del Popolo», 9.4.1981

⁷⁴ Archivio comunale di Minusio, Verbale municipale, 5.9.1908

seguiva al centro della Via R. Simen, discendendo verso la Piazza Castello, attraversava quindi per tutta la sua lunghezza la Piazza Grande per poi risalire Via Ramogna, dove la linea raggiungeva per un tratto di 80 metri la massima pendenza della rete (78 per mille). Dal raddoppio del binario sul piazzale della stazione si staccava il raccordo che collegava allo scalo merci della Gotthard Bahn (GB). Dalla stazione della GB si proseguiva verso Muralto sulla strada cantonale (oggi via S. Gottardo) fino all'allora capolinea; la chiesa di Minusio (Crocefisso).

Gli eleganti carrozzoni del tram non fecero la cattiva figura di quelli del treno Locarno-Bignasco che, come riportava un giornale di allora, quando passava da Piazza Grande “...era condannato a trainare carri di svariate merci, rompendo con eccessiva prosa l'euritmia della nostra cittadina⁷⁵”.

La linea tramviaria rappresentava un'importante novità per il Locarnese, e non solo: le tramvie locarnesi furono le prime tramvie urbane al mondo a essere costruite secondo il sistema della corrente monofase.

La sua apertura non passò inosservata alla stampa locale di allora, che non risparmiò articoli al riguardo:

Tramvie locarnesi.

Col giorno di domani, 4 luglio, avrà principio il servizio regolare dei treni della Ferrovia Locarno-Pontebrolla-Bignasco dalla stazione di Sant'Antonio in Locarno alla stazione terminus della Ferrovia del Gottardo in Muralto ed al lago (quai di Locarno), come all'orario pubblicato ed alla Convenzione 18 marzo 1908 con la Società della Tramvie elettriche locarnesi, proprietaria di detto tronco.

La distribuzione dei biglietti per viaggiatori e bagagli nonché la spedizione delle merci ed animali in transito dalla stazione della linea di V. M. si farà dagli uffici della Ferrovia del Gottardo; per contro, il servizio locale di consegna e spedizione delle merci ed animali avrà luogo al magazzino merci della T. E. L. secondo le tariffe che si possono avere presso la Direzione della Ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco.⁷⁶

Ferrovia L.P.B.

“Da stamane fu iniziato il regolare servizio dei treni fra la Stazione di S. Antonio e la stazione del Gottardo. Il servizio viaggiatori e merci in transito dalla GB. Per la Vallemaggia è fatto dagli Uffici della ferrovia del Gottardo: invece il servizio locale di consegna e spedizione animali e merci ha luogo al magazzino merci delle Tramvie Elettriche.⁷⁷

Sul quotidiano ticinese “Popolo e Libertà”, il giorno seguente la completa apertura della linea, ovvero il 2 ottobre, si trova un simpatico riassunto della prima giornata dei tram a Locarno:

La prima giornata dei tram

Le tramvie fecero ieri, primo giorno di esercizio, buoni affari. Taluni per la novità della cosa, altri per reale bisogno, altri infine per godersi un po' di vacanza nella bella giornata di giovedì, ne approfittarono largamente.

Esteticamente la circolazione delle vetture tramviarie fa ottima impressione, specialmente lungo la piazza grande di cui rompe la monotonia conferendole l'aspetto civettuolo ed aria di grande città. È opinione generale che se verrà prolungata fino a Tenero la linea tramviaria sarà ancora più utile e anche più redditizia.⁷⁸

⁷⁵ «Giornale del Popolo», 9.4.1981

⁷⁶ «Il Dovero», 3.7.1908

⁷⁷ «Popolo e Libertà», 4.7.1908

⁷⁸ «Popolo e Libertà», 2.10.1908

Il tram rappresentava senza dubbio una novità ben accolta da tutti. Ecco come veniva descritto⁷⁹:

In pochi minuti il *tram* conduce dalla stazione del Gottardo a quella di S. Antonio; ma il breve tempo della traversata lascia agio di spingere gli sguardi in magnifici giardini ove verdeggiano aranci e magnolie, cedri ed azalee; di intravedere la magnifica piazza e la caratteristica distesa de' suoi portici; di contemplare in alto il Santuario della Madonna del Sasso, tanto caro alla pietà dei fedeli ed agli amanti dell' arte. L' ampia strada che dalla Motta conduce alla Campagna, ove sorge la stazione di S. Antonio è di nuovissima costruzione: più dei forastieri, l' ammirano i Locarnesi che furono qualche tempo assenti; sul suo tracciato non erano due anni fa che strette callaie chiuse fra muri neriastri, ed una palude, e campi solitari. Gli ospiti di Locarno ammireranno invece da questa nuova via l' antico castello, di viscontea e sforzesca memoria. Si presenta in ruvida veste antica, e sembra guardare arroncigliato sulle novità osate ai suoi piedi, dalle quali esula il voci degli sgherri, lo stridor delle saracinesche ed il rombo delle archibugiate.

La tramvia costò complessivamente 360'000 franchi ed ebbe subito un grande successo. Già il 15 di ottobre Alberto Pedrazzini poteva scrivere sulla sua "Cronaca ticinese": *"I tram cittadini erano ieri una novità. Oggi ci si è abituati come ad una vecchia conoscenza. Ci si serve volentieri del loro servizio e ci piace vederli volta a volta pieni zeppi passare in Piazza Grande verso la ferrovia di Vallemaggia"*⁸⁰. Il suo compiacimento suggeriva anche di prolungare la linea fino a Mappo, Gordola, Cugnasco,...



Immagine 18: Cartina di Locarno con le varie linee su rotaia, (foto del 1908).

⁷⁹ G. POMETTA, *Album-Guida della Vallemaggia*, Libreria Editrice A. Gamba, Locarno 1908

⁸⁰ «Giornale del Popolo», 9.4.1981

3.4.6 Costi e orari

Dal 1° ottobre al 31 dicembre 1908 le tramvie elettriche locarnesi, in servizio dalle 6.40 del mattino fino all'ultima corsa delle 20.22⁸¹, trasportarono una media giornaliera di 930 persone e generarono un introito di 10'775,03 franchi con un attivo di 4'354,23 franchi.

Orari:

Ferrovia LPB⁸²

	Orari delle corse
<u>Ferrovia in Vallemaggia</u>	
Partenze da Locarno per Bignasco	5:05; 7:33; 9:19; 1:30; 3:17; (solamente in ottobre e aprile) 4:50
Partenze da Bignasco per Locarno	5:16 (solamente in ottobre e in aprile); 7:45; 9:29; 1:42; 3:29; 6:29
<u>Corse locali</u>	
Locarno - Pontebrolla	11:54; 7:50
Pontebrolla - Locarno	12:27; 8:06

Le partenze da Locarno si riferiscono alla stazione della G.B.

Tramvia⁸³

Orario giornaliero:

Una corsa dalle due direzioni ogni 20 minuti a partire dalle 6:40 del mattino sino alle 8:22 della sera.

Inoltre, su un avviso pubblicato su "Popolo e Libertà", si aggiunge che gli abbonamenti per 50 biglietti si possono acquistare dal bigliettaio sulle vetture e che, per quanto riguarda invece gli abbonamenti scolastici, bisogna rivolgersi alla direzione dell'esercizio a Sant'Antonio (direzione della ferrovia di Vallemaggia)⁸⁴. Viene poi precisato che, l'ascesa e la discesa dalle vetture, ha luogo esclusivamente a sinistra delle stesse.

Le tariffe variavano dai dieci ai venti centesimi e non crearono alcuna protesta. Qualche polemica ci fu invece in relazione alle coincidenze, in particolare per il fatto che tra le 8 e le 10 del mattino non vi erano corse per chi voleva scendere in città da Muralto o da Minusio.

⁸¹ «Giornale del Popolo», 9.4.1981

⁸² «Il Dovero», 1.10.1908

⁸³ «Popolo e Libertà», 1.10.1908

⁸⁴ «Popolo e Libertà», 1.10.1908

3.4.7 Il successo del tram



Immagine 19: La stazione della Compagnia del Gottardo a Muralto, crocevia del tram, dei treni della Vallemaggia e di eleganti carrozze, (foto del 1908).

Contemporaneamente all'inaugurazione del collegamento tra la stazione di Locarno Sant'Antonio e quella della compagnia del Gottardo, il 3 luglio 1908 entra in esercizio anche la linea per il solo traffico merci quella tra Piazza Castello e il porto, seguendo prima la Via B. Luini e poi il lungolago Giuseppe Motta, come già detto⁸⁵. Nel 1911 questa via fu prolungata di circa 300 metri fino al nuovo macello della città.

L'utilizzo del tram si rivelò all'inizio molto positivo, si leggeva sul giornale Corriere del Ticino⁸⁶:

Tramvie Locarnesi

Nello scorso mese di novembre le tramvie elettriche locarnesi trasportarono 19'252 persone, e kg. 1510 di bagagli, con un introito di franchi 1567 in ragione di un introito di fr. 688,20 per chilometro.

Nel corso dei primi tre mesi dalla sua entrata in esercizio, il tram trasportò ben 76'318 passeggeri e 2427 tonnellate di merce. Nel suo primo anno completo (1909) i passeggeri trasportati ammontarono a 237'567.

All'inizio la compagnia tramviaria occupava otto persone a tempo pieno che divennero in breve undici per far fronte a una crescente richiesta da parte dell'utenza.

⁸⁵ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., pp. 40-41

⁸⁶ «Corriere del Ticino», 16.12.1908



Immagine 20: Il personale della compagnia della tramvia il 14 dicembre del 1908. A sinistra troneggia la motrice Ce 2/2 3 e a destra la 2/2 2.

Il primo orario prevedeva una cadenza di frequenze di 20-30 minuti, ma subito la popolazione chiese un miglioramento dell'offerta: nessuno era infatti disposto a prendere il tram se doveva attendere mezz'ora. La compagnia rispose favorevolmente e l'intervallo tra una corsa e l'altra divenne di soli 15 minuti.

Nel 1912 le FFS modificarono completamente l'orario dei treni, cosa che sconvolse le coincidenze dei tram alla stazione di Locarno.

L'orario dei tram prevedeva delle partenze irregolari ogni 16-30 minuti tra le ore 6 e le 21. Il tragitto da Minusio a Sant'Antonio durava 16, 18 minuti. Il prezzo di una corsa da S. Antonio alla stazione di Locarno era di venti centesimi e quello del tragitto fino a Minusio di trenta.



Immagine 21: Il tram alla fermata Posta a Locarno.

3.4.8 I binari alla stazione FFS

All'uscita di Locarno, in direzione di Minusio, la tramvia fin verso il 1936 s'incrociava con due binari della Compagnia del Gottardo. Qui di seguito ne sono riportati la domanda di costruzione⁸⁷ e il progetto⁸⁸:

BELLINZONA, 14.9.1906

SPETT. SOCIETÀ TRAMVIE ELETTRICHE LOCARNESI

In risposta alla vostra Tramvia colla stazione del Gottardo, vi comunichiamo che per quanto riguarda ciò che ci compete non abbiamo osservazioni da fare al progetto rimessoci: e però prima di darvi il nostro benestare é duopo v'intendiate chiaramente colla Direzione della Ferrovia del Gottardo ed avutane una dichiarazione, ce la trasmetterete. In seguito a ciò proporremo al Consiglio di Stato l'approvazione del piano rimessoci.

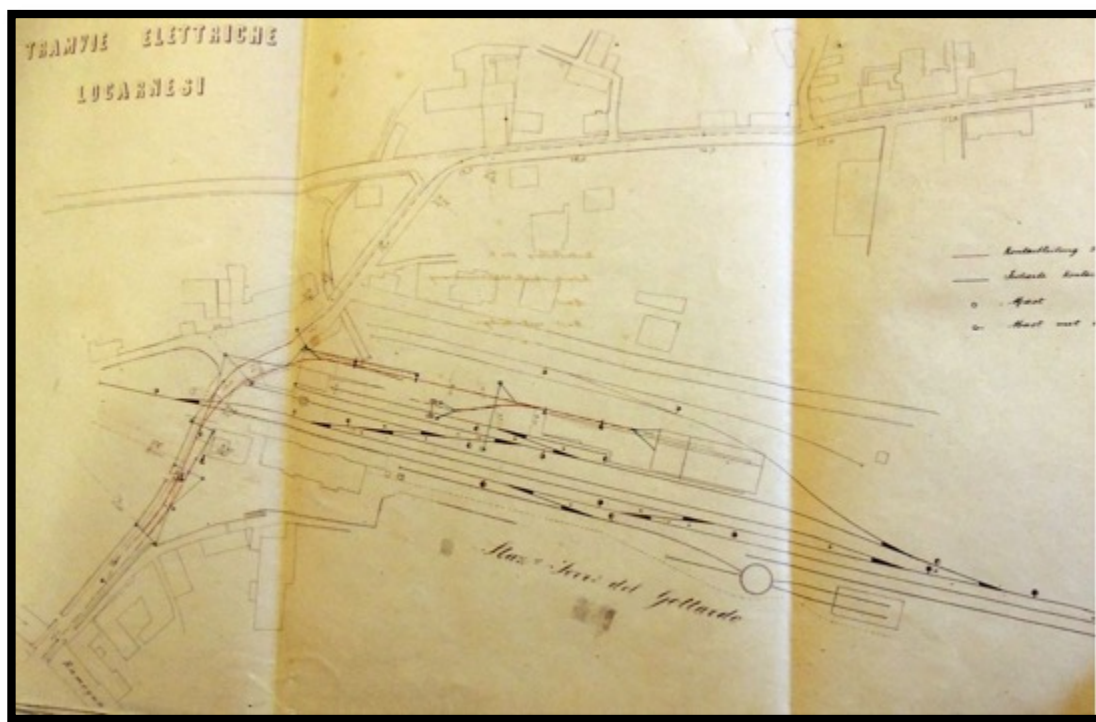


Immagine 22: Progetto per la costruzione del binario d'incrocio alla stazione della Compagnia del Gottardo.

I binari furono posati tra il pavé e senza fondazioni, come era in uso fare a quei tempi anche per altre linee tramviarie.⁸⁹ Questa soluzione, permetteva un consistente risparmio, ma alla lunga si rivelerà non pagante, in quanto obbligherà la compagnia a costosi interventi di riparazione determinando spese e disagi in continuazione.

⁸⁷ Archivio comunale Locarno, Cartella *Tramvie Elettriche Locarnesi 1908-1932*

⁸⁸ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

⁸⁹ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., pp. 41-42

Le infrastrutture legate alla via tramviaria furono sin da subito gestite dalla STL, mentre la LPB assicurò il raccordo per le merci fino all'imbarco.



Immagine 23: La stazione della Compagnia del Gottardo, a destra il treno della Valmaggina.

3.4.9 Il prolungamento fino alla Piazza Sant'Antonio

Visto il successo riscontrato dal servizio tramviario, già nel novembre del 1908 gli abitanti dei quartieri alti della città domandarono un prolungamento della tratta dalla stazione fino alla piazza di Sant'Antonio⁹⁰.

Il 3 novembre del 1908 settanta firmatari, i primi dodici riportati in fondo al documento, depositarono la seguente petizione alla città⁹¹:

LOCARNO, 3.11.1908

Antonio Simona ed altri,
fanno istanza perché il Comune abbia ad assumere il numero necessario di azioni della Società per le Tramvie perché sia reso possibile il prolungamento della rete fino alla Piazza di Sant'Antonio.

Siccome la domanda, il 20 marzo del 1909, non era ancora stata inoltrata al Consiglio Comunale, i firmatari cominciarono a dubitare che questa fosse una mossa studiata per conglobare il lavoro della costruzione della linea Minusio-Gordola.

Allora, sempre con primo firmatario lo stesso Simona, il 20 marzo scrissero un'altra lettera al Municipio. In quest'ultima essi rammentavano il danno che la nuova strada di circonvallazione verso i Saleggi, e in genere lo sviluppo dei quartieri nuovi, avesse conferito al traffico del piccolo nucleo superiore di Sant'Antonio. Essi chiedevano questo prolungamento quale "ricompensa" volta proprio a ripagare il disagio in cui si trovavano. Chiedevano quindi che il Consiglio Comunale trattasse la loro petizione nella prossima tornata, con preavviso favorevole.

⁹⁰ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., pp. 40-42

⁹¹ Archivio comunale Locarno, Cartella *Tramvie Elettriche Locarnesi 1908-1932*

Le rivendicazioni degli abitanti di Sant'Antonio furono ascoltate dal Municipio, che il 27 maggio dello stesso anno si dichiarava favorevole a tale iniziativa e pronto a investire per la sua realizzazione.

Il 14 agosto 1909 le Tramvie Elettriche Locarnesi scrivevano una lettera al Dipartimento delle pubbliche costruzioni presentando un progetto per il prolungamento della linea di 284 metri, passando da Via R. Simen e Via Vallemaggia fino alla piazza di S. Antonio.

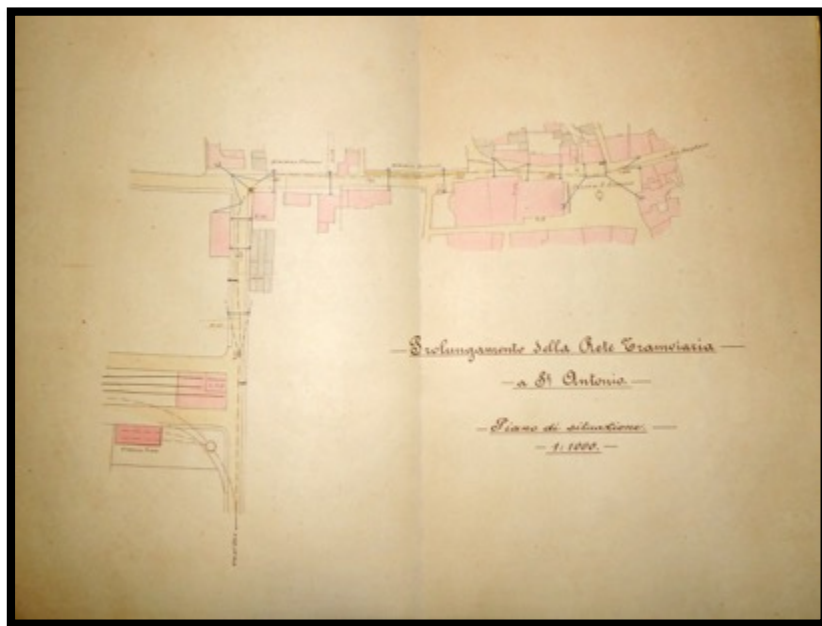


Immagine 24: Progetto per l'allungamento della linea fino in Piazza Sant'Antonio.

Il 19 agosto il Consiglio di Stato promosse il progetto, come si legge da una risoluzione del Consiglio di Stato di quel giorno⁹²:

BELLINZONA, 19 AGOSTO 1909

ESTRATTO DELLA RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

Premesso:

Che la Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi abbia presentato all'Autorità Federale per la debita approvazione un progetto riflettente il prolungamento della sua linea tramviaria dalla stazione di St. Antonio alla piazza omonima in Locarno;

e che il Consiglio di Stato, al quale l'Autorità Federale ha sottoposto per esame il progetto dianzi accennato, abbia nel suo ufficio 3 Luglio u.s. dato preavviso favorevole;

RISOLVE

1)

È data facoltà alla Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi di occupare il piano stradale (Via di Vallemaggia) di proprietà dello Stato per il prolungamento della linea tramviaria dalla stazione di St. Antonio alla piazza omonima in Locarno;

[...]

⁹² Archivio comunale Locarno, Cartella Tramvie Elettriche Locarnesi 1908-1932

Il costo stimato era di circa 10'000 franchi. La nuova tratta venne realizzata e il 19 novembre del 1909 entrò in servizio.



Immagine 25: Il tram in Piazza a Sant'Antonio.

3.4.10 La festa del Tiro

Si trattava di un'importante festa cantonale⁹³, che avrebbe attirato a Locarno molti Ticinesi. Per questo si pensò di prolungare provvisoriamente la rete tramviaria fino al luogo del Tiro, situato nei pressi del Bosco Isolino, in modo da agevolare gli interessati nel raggiungimento del luogo⁹⁴.

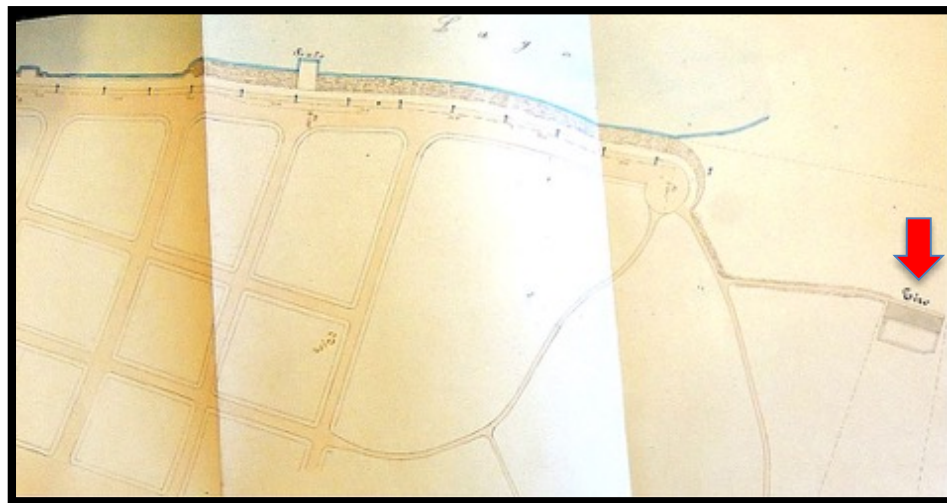


Immagine 26: Progetto di prolungamento del tracciato fino al luogo della festa del Tiro.

Il Dipartimento delle poste e delle ferrovie oltre a precisare che il Governo cantonale non si opponeva alla realizzazione del collegamento e aveva già dato il preavviso favorevole il 28

⁹³ Dopo il 19 ottobre del 1901 a Bellinzona, in occasione del primo Tiro cantonale al Revolver, nacque l'idea di fondare una Federazione cantonale ticinese delle società di tiro (F.C.T.S.T.), che venne realizzata ufficialmente il 6 aprile del 1902. Il primo Tiro cantonale ebbe luogo nel 1906 a Chiasso e tre anni dopo, nel 1909, a Locarno. cfr. <http://www.ftst.ch/content/storia>, 12.11.2014

⁹⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2

febbraio 1909, confermava la sua approvazione formale, visto il carattere provvisorio del collegamento, a condizione che sarebbe stata smantellata subito dopo la fine del Tiro cantonale.

3.4.11 Il prolungamento fino a Bellinzona

Nel 1913 il dibattito si sposta presto sul collegamento di un tram fino a Bellinzona.⁹⁵ Il 14 novembre 1908 il Consiglio di Stato del Canton Ticino accorda alla società STL la possibilità di utilizzo per la costruzione di una tramvia strada cantonale Gordola-Bellinzona. La concessione dovrà però sottostare alla condizione che non sarà inoltrata alcuna richiesta di circolazione nel perimetro interno della città, in quanto la municipalità di Bellinzona vuole riservarsi il diritto di poterla ottenere e realizzare di sua iniziativa.

La STL dovrà attendere il 17 ottobre 1910 per ottenere il diritto di poter estendere la tramvia via Gordola-Riazino-Cugnasco-Gudo-Sementina fino all'entrata di Bellinzona.

La società sperava in tal modo di poter assicurare il collegamento a tutti i paesi a Nord del Piano di Magadino fino al capoluogo cantonale e poterla poi raccordare alla Bellinzona-Mesocco.

Il progetto presentava le seguenti caratteristiche:

Lunghezza del tracciato (m)	12400
Pendenza massima (%)	5,74
Raggio di curva minimo (m)	25
Numero di stazioni intermedie	7

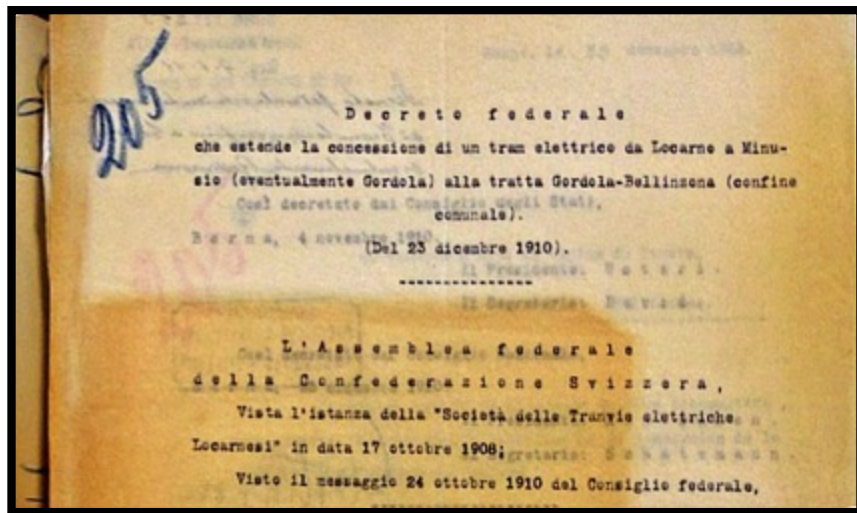
La corrente elettrica necessaria sarebbe stata fornita dalle centrali della Verzasca o della Morobbia.

Il costo di costruzione della linea fu stimato in 80'000 fr al chilometro, ciò che avrebbe comportato una spesa complessiva di 992'000 franchi.

Dal momento che la STL disponeva già di una concessione per la tratta Locarno-Minusio-Gordola, il Dipartimento federale trovò logica la continuazione della tratta fino a Bellinzona. Quindi il Consiglio federale il 23 dicembre 1910 accordò la concessione alla condizione che il progetto definitivo venisse realizzato entro il periodo di 24 mesi e che la linea sarebbe stata costruita entro i sette mesi successivi all'approvazione dei piani⁹⁶.

⁹⁵ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., pp. 43-44

⁹⁶ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2



L'apertura della linea era stata prevista per l'anno 1915, e l'interesse e l'impegno per fare in modo che il collegamento avvenisse ci furono.

Le tramvie

Colla questione del Gas, si agita in Bellinzona quella delle tramvie. Qui però il Municipio stesso ha già dimostrato di volere fare sul serio. Pare esistano già i piani tecnici e finanziari per la costruzione di una linea tramviaria che partendo da Giubiasco e passando per la capitale, metta in comunicazione con Molinazzo. Si sta ora cercando di costituire una società.

È sperabile che risorga in questa occasione il progetto per un collegamento colle tramvie locarnesi a Gordola. Non mancheranno certo i sussidi dello Stato per un'opera il bisogno della quale è fortemente sentito in tutti i paesi sparsi lungo il Ticino, e dal progressivo allargarsi e intensificarsi della Capitale⁹⁷.

Le tramvie bellinzonesi

Esiste da parte della Società delle Tramvie Locarnesi un progetto di prolungamento lungo la via destra del Ticino fino a Molinazzo ed Arbedo attraverso Bellinzona.⁹⁸ Parrebbe che sì, se ne parlava già quando si costituì in Bellinzona la società Berta-Colombi per la domanda di concessione di una tramvia bellinzonese.

Anzi, ho già informato a suo tempo la Gazzetta che la società Berta-Colombi aveva ritirata la propria domanda a favore delle Tramvie Locarnesi. Fatto sta che il Municipio ci fa sapere di aver risolto preavviso favorevole al Consiglio Comunale nel senso che venga concessa in via di massima l'occupazione, per parte delle Tramvie Elettriche Locarnesi, delle strade comunali necessarie per effettuare lo allacciamento alla stazione della ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco, attraversando la città, e meglio dal quadrivio di Urieto, per il viale al Portone, strada della Posta, ecc. Questo primo passo ha l'aria di realizzare il progetto che è nella mente di tanti: una futura linea elettrica continuata dal Sempione a Coira colla Fondotoce o la Centovallina, un linea del Ticino ed un proseguimento della linea Bellinzona-Mesocco oltre il San Bernardino.

Chi vivrà vedrà.

Tuttavia, alla fine, motivi di ordine finanziario ne resero impossibile la realizzazione, facendo così rimanere il progetto di costruzione solo a livello di buone intenzioni.

⁹⁷ «Gazzetta ticinese», 24.1.1910

⁹⁸ «Gazzetta ticinese», 15.7.1910

3.4.12 Il prolungamento fino al Macello pubblico

Come abbiamo già accennato, il porto era collegato da un binario realizzato dalla LPB per il trasporto delle merci che, passando da via B. Luini, confluiva sul lungolago G. Motta e da lì fino al porto dove si trovava una rampa d'accesso per imbarcare o sbarcare i carichi⁹⁹.

Nel 1911 il raccordo venne prolungato per circa 300 metri fino al nuovo macello pubblico (1910) situato nella zona meridionale della città in Via Serafino Balestra (ai no. civici 19-21) e in parte occupato dai magazzini comunali¹⁰⁰.

L'edificio aveva un soffitto a botte, attraverso il quale dall'alto poteva entrare della luce. Accanto ad esso sorgevano due edifici a tetto piatto. Fu progettato nel 1911 dall'architetto Eugenio Cavadini e rappresenta ancora oggi una preziosa testimonianza di architettura industriale del novecento.



Immagine 27: Il Macello pubblico oggi.

Il Macello pubblico fu attivo in quanto tale fino agli anni Novanta. Rappresentava un luogo importante per il commercio del tempo e infatti, nel 1910, sorse l'idea di collegarlo alla Valmaggina e alle FFS attraverso la rete tramviaria, permettendo così agli animali che giungevano dalla Vallemaggia e dalle Valli a nord di essere portati direttamente davanti al macello.

Nel luglio di quello stesso anno il Municipio firmò una convenzione con le Tramvie Elettriche, nella quale quest'ultime, dopo essersi dichiarate favorevoli alla costruzione e all'esercizio di un binario di allacciamento fra la rete tramviaria e il macello pubblico, sottolineavano che le spese di costruzione incombevano al Municipio. La STL avrebbe invece assunto a suo carico la manutenzione e il rinnovamento della linea e delle installazioni quando ne fosse stato necessario, nonché la spesa e il rischio del bestiame trasportato.

Si specificava poi persino il costo dei trasporti, meticolosamente suddivisi tra I o II classe e III o IV:

Per il trasporto di bestiame, tanto dalla stazione FFS che da St. Antonio, il Municipio autorizzò la Società delle TEL a percepire le tasse seguenti oltre a quelle previste per il trasporto fra le due stazioni:

- per il bestiame facente parte delle classi I e II della tariffa Svizzera per il trasporto di bestiame vivo dal primo marzo 1909 a franchi 1,70 per capo.
- per il bestiame facente parte delle classi III e IV della medesima tariffa a franchi 0,30 per capo.

⁹⁹ cfr. http://www.heimatschutz.ch/index.php?id=779&tx_wfqbe_pi1%5Buid%5D=92, 1.10.2014

¹⁰⁰ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 41

3.4.13 Il prolungamento fino all'albergo Esplanade di Minusio

Nel 1913 il Consiglio di Amministrazione dell'albergo Esplanade di Minusio chiede a sua volta l'estensione della linea del tram dal chilometro 2,691 al 3,290 (599 metri)¹⁰¹, che significava da Via Crocefisso fino al suo albergo situato nei pressi del riale Navegna.



Immagine 28: Sala da pranzo dell'Albergo durante il sontuoso banchetto della sua inaugurazione, (foto del 1913).



Immagine 29: Albergo Esplanade alla sua inaugurazione, (foto del 1913).

Questo fatto rende bene l'idea di come il servizio tramviario fosse richiesto nella Locarno di quel tempo e riflette nel contempo l'importanza strategica per un albergo di poter disporre di un collegamento diretto con la città per la sua clientela.

La richiesta di allungamento della linea di circa 600 metri tra le FFS e Minusio, creava però alcuni problemi relativi alla differenza di lunghezza con quella del percorso Sant'Antonio-Stazione FFS.

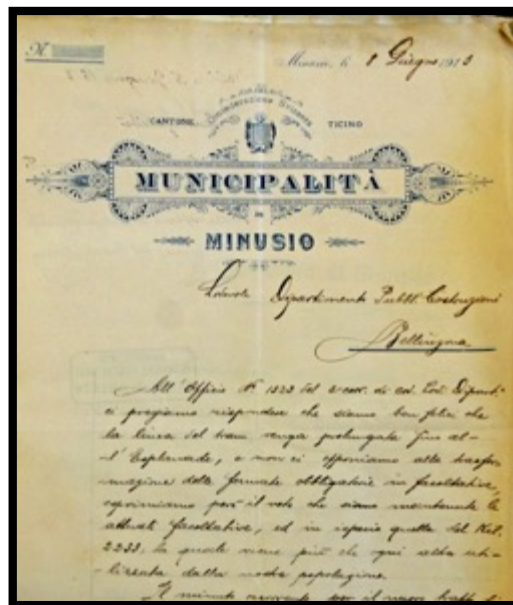


Immagine 30: La motrice Ce 2/4 alla fermata Esplanade, (foto del 1959).

¹⁰¹ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., pp. 41-42

Il Dipartimento Federale delle Ferrovie, incaricato di studiare il prolungamento, propose perciò di compensare il maggior tempo di percorrenza rendendo, da obbligatorie a facoltative, le tre fermate Birreria Nazionale, Orselina e Minusio Chiesa, e sopprimendo le tre fermate facoltative ai chilometri 1,740; 2,015 e 2,233¹⁰².

Il Municipio di Minusio, oltre alla soddisfazione per il prolungamento della tratta del tram e la sua disponibilità a non opporsi alla trasformazione delle fermate obbligatorie in facoltative, esprimeva il desiderio che quest'ultime fossero però mantenute:



“... ed in ispecie quella del chilometro 2,233, la quale viene più che utilizzata dalla nostra popolazione.

Il minuto occorrente per il nuovo tratto di linea, viene più facilmente ottenuto mediante la soppressione delle fermate obbligatorie, il tempo di fermata alla stazione terminale è sempre stato talmente lungo da bastare da solo per un'andata e ritorno fino all'Esplanade.”

Le Tramvie Elettriche Locarnesi, da parte loro, in data 15 ottobre 1913, dopo le riserve espresse dalla Società Acqua Potabile di Minusio per via della condotta d'acqua che passerebbe lungo tutto il suo percorso, presentarono al Consiglio di Stato un progetto in cui il nuovo tronco di linea veniva spostato a monte della strada cantonale al fine di evitare ogni inconveniente¹⁰³.

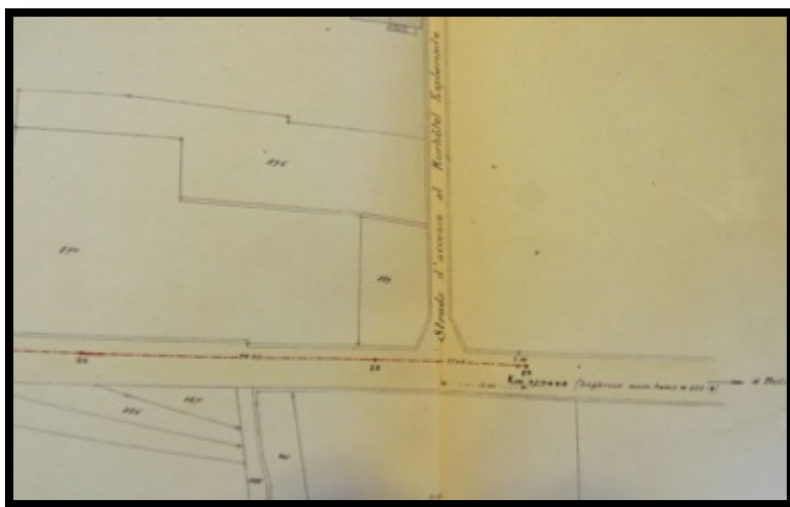


Immagine 31: Progetto per il prolungamento della tramvia fino all'Albergo Esplanade.

¹⁰² Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 1

¹⁰³ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 1

L'autorizzazione al prolungamento della linea venne infine concessa dal Consiglio Federale nel novembre dello stesso anno e il tram, a partire dal mese di marzo 1914, poteva già percorrere la nuova tratta¹⁰⁴.

3.4.14 Il binario d'incrocio alla Stazione di Locarno

Per una maggior fluidità del traffico su rotaia, nel 1915 si ritenne opportuno inserire, alla stazione FFS, un binario d'incrocio. Il progetto proposto dalle Tramvie Elettriche Locarnesi e approvato dal Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni, fu inviato da quest'ultimo al Dipartimento Svizzero delle Ferrovie il 18 novembre dello stesso anno, dopo aver già ottenuto il consenso delle municipalità di Locarno e Muralto¹⁰⁵.



Immagine 5: progetto per il binario d'incrocio alla stazione di Locarno.

3.4.15 Binario provvisorio in Via Bramantino

Le Tramvie Elettriche Locarnesi, il 20 maggio del 1915, ricevettero la concessione dal Municipio di Locarno per posare un binario provvisorio per collegare la zona portuale con Via Bramantino¹⁰⁶. Il binario sarebbe stato utilizzato esclusivamente per il trasporto del pietrame che serviva per la costruzione del fabbricato F del Quartiere Nuovo. Una volta ultimati i lavori, il binario sarebbe stato rimosso. Tutte le spese erano a carico dell'impresario, che pagò inoltre alla compagnia una tassa fissa per il logorio delle rotaie e delle traversine.

¹⁰⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 1

¹⁰⁵ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1

¹⁰⁶ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1

La tassa da pagare stabilita fu di 37,50 franchi mensili, pari a 10 centesimi al metro quadrato, una cifra bassa rispetto alla norma, che ne prevedeva invece 20.

La concessione era valida alla ovvia condizione che, a suo tempo, il campo stradale sarebbe stato rimesso allo status quo.

Quello stesso giorno la società scrisse al Dipartimento Svizzero delle Ferrovie, chiedendone l'autorizzazione.



Immagine 33: Progetto per il prolungamento provvisorio in Via Bramantino.

3.4.16 La tettoia alla fermata Esplanade

Nel 1918 si pensò di costruire una tettoia d'aspetto per i viaggiatori che riparasse la fermata. Il progetto fu accolto dal Municipio di Minusio il 10 settembre dello stesso anno e dal Consiglio di Stato nove giorni dopo¹⁰⁷.

Tuttavia in seguito essa fu tolta, a causa dell'allargamento della strada cantonale. Poiché nessun privato era d'accordo di concedere qualche metro quadrato di terreno per potervi erigere la tettoia, e siccome se ne percepiva la forte necessità, il 26 gennaio del 1939 la società delle Tramvie Elettriche Locarnesi tramite il Comune scrisse al Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni chiedendo la concessione a costruire la detta tettoia sul marciapiede stesso¹⁰⁸.

Tale domanda era seguita da un progetto della società, in cui se ne specificava la lunghezza, che sarebbe stata di 4 metri e che sarebbe sporta dal muro per 1,75 metri, lunghezza corrispondente alla larghezza del marciapiede.

¹⁰⁷ Archivio comunale di Minusio, Classificatore FART (scaffale n. 2), riparto Costruzione Tettoia fermata Esplanade

¹⁰⁸ Minusio, Classificatore FART (scaffale n. 2, riparto Costruzione Tettoia fermata Esplanade

Veniva poi precisato che la tettoia era prevista senza pareti laterali, e che sarebbe stata costruita con ossatura in ferro e rivestimento in Eternit. Vi si sarebbe poi collocata una panchina di legno, della lunghezza di 3 metri¹⁰⁹.

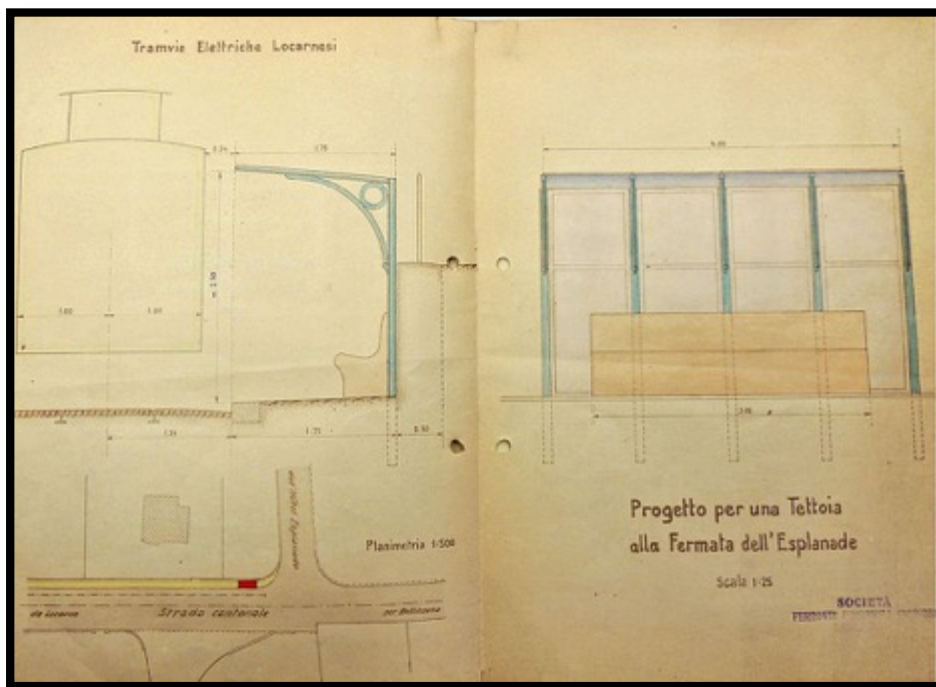


Immagine 34: Progetto per una Tettoia alla fermata Esplanade.

La questione non si rivelò però facile e le trattative continuarono fino al 1948, quando fu trovato un terreno e finalmente venne dato il via ai lavori.

Tale fermata è presente ancora oggi, anche se il tempo le ha inevitabilmente apportato qualche modifica.



Immagine 35: La fermata Esplanade oggi.

¹⁰⁹ Minusio, Classificatore FART (scaffale n. 2, riparto Costruzione Tettoia fermata Esplanade