Avv. Mauro Belgeri
Consigliere comunale
Il Centro
Via Franscini 2A
6600 Locarno

Racc. a mano
Lodevole
Municipio
per il tramite
On. Marco Bosshardt
Presidente del consiglio comunale
Piazza Grande 18
6001 Locarno

Locarno, 05 dicembre 2023

Onorevoli signori Sindaco, Vicesindaco, signora e signori municipali,

avvalendoci delle facoltà concesse dagli art. 67 LOC e 41 ROC, in qualità di Consigliere comunale, a nome del Il Centro e a titolo personale, inoltro la seguente

Mozione

Oggetto: inserimento nel ROC di una commissione del Consiglio comunale che si occupi di riattivare le trattative per realizzare la ferrovia a scartamento normale Locarno – Fondotoce (con collocamento del Sopra ceneri in una prospettiva internazionale paritetica rispetto al Sottoceneri)

1. Premessa

Lo spunto del presente atto parlamentare è duplice.

Il primo è costituito dal centenario dell'apertura dell'esercizio della Centovallina festeggiato il 24 e il 25.11.2023, mentre il secondo si attaglia alle limitazioni d'uso della galleria di base del San Gottardo fino al settembre 2024.

È evidente che, tornando al primo argomento, la Centovallina era stata costruita per recuperare, almeno in parte e dal profilo turistico quanto perso con il tronco ferroviario che si tratta ora di resuscitare.

Per ragioni contingenti non si è ancora potuto approfittare della pubblicazione, curata da Cecilia Brenni, Mattia Dellagana, Matteo Inches, Nicola Pini, che sarà presentata presso la Biblioteca cantonale di Locarno l'11.12.2023 con la moderazione di Riccardo De Gottardi e di Stefano Vassere, Direttore delle Biblioteche cantonali; ci si scusa comunque doverosamente ringraziando tutti gli autori per l'ottima proposta.

2. Tematica

2.1 Essendo la letteratura svizzera arcinota, per una volta si ribalta la prospettiva citando quella italiana.

Di sicuro con la scelta del traforo ferroviario del San Gottardo (propiziata anche da notabili locarnesi) invece di quello del Lucomagno o dello Spluga si è relegato il Locarnese a una collocazione defilata dalla quale, in buona sostanza, non è ancora uscito.

Gli illuminati politici di fine Ottocento /inizio Novecento avevano molto operato per favorire la costruzione del tronco Locarno – Fondotoce con le autorità italiane.

Ad un certo punto, l'iter si è arenato ed occorre ora farlo ripartire con la massima celerità.

2.2 Il collegamento tra la zona del Verbano italiano e Locarno (città di passaggio per raggiungere il Gottardo) fu quello più significativo prevedendo *"la realizzazione di una ferrovia Locarno – Fondotoce che avrebbe (tra l'altro) permesso una nuova fioritura dei commerci a Intra e Pallanza, cittadine in un certo senso dimenticate dalla politica dei trafori".*[1]

E ancora:

"*Le idee e i progetti che sorsero in questi primi anni del nuovo secolo (1910 NdA) riprendevano il discorso abbandonato circa 30 anni prima di una ferrovia che potesse collegare, passando per la sponda destra del lago Maggiore, i più importanti centri industriali del Piemonte tra loro, con il nuovo traforo del Gottardo. Allora, e precisamente nel 1883, al proposta arrivava dall'Ing. Cav Locarni, Vicepresidente della camera di commercio di Torino che prospettava la realizzazione di una linea Ivrea – Biella – Omegnia-Pallanza-Intra (Locarno NdA) – Bellinzona.*[2]*"*

"Il progetto (della linea Santhià – Borgomanero) venne…accantonato per poi essere in qualche modo riscoperto circa 30 anni dopo, con la proposta della Locarno – Fondotoce, sicuramente differente per tracciato ed ambizioni, ma con il sempre vivo desiderio di unire in modo stabile ed efficace, una volta per sempre, le due "sorelle" Intra e Pallanza e non soltanto fra di loro, ma anche con la Svizzera e con i più importanti centri turistici e industriali della zona.

"Il progetto della Locarno – Fondotoce, a firma dell'ingegner Pietro Castelli, prevedeva una lunghezza complessiva del tracciato di 46 km e un costo di L.440.000 al km. La stazione di Pallanza – Intra doveva presumibilmente essere unica. Tale progetto venne poi rivisto e modificato e nel 1912 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresse parere favorevole ad una linea Pallanza – Locarno, lunga 33,399 km e con pendenza media dell'11.34 per mille, 23 gallerie e un centinaio di opere di muratura. Le stazioni sarebbero sorte a Cannobio, Cannero, Oggebbio, Ghiffa, Intra e Pallanza; lo Stato avrebbe contribuito con un sussidio di L.10.000 al chilometro per la durata di 50 anni. Ad Intra e Pallanza si provò in ogni modo a raccogliere i capitali per la realizzazione dell'opera, e il 22 dicembre del 1918 gli intresi si rivolgevano nuovamente a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici invocando questa ferrovia, fra "….le più utili, necessarie e doverose dell'Italia nostra…"Scrivevano nel documento:

…sembra impossibile che una regione in tali condizioni, che annovera fra i suoi centri più importanti Pallanza, Intra, Cannobio, Locarno, rinomati per la cospicua produzione industriale e come stazioni climatiche, una regione che impegna migliaia di cavalli elettrici e di operai […] non sia ancora collegata alla rete ferroviaria, tanto più quando si pensi che sin dal 1853 il Parlamento subalpino aveva impiegato sette sedute a discutere sulla scelta del tracciato per una ferrovia da Novara al Lago Maggiore ed al Gottardo, ed uno dei progetti in esame mirava appunto a Pallanza e ad Intra…: E ancora…. anche

[1] Virginia Lodi, *Sempione ….Ferrovia… nel Verbano Cusio Ossola*, Laberti e Grossi, Verbania, Domodossola, 2005, pag. 81/82

[2] Idem, PP. 81/82

Torino e tutto il Piemonte vi hanno un cospicuo interesse sotto il punto di vista di una comunicazione fra il Gottardo e la Riviera ligure – francese. Attualmente, l'unica linea ferroviaria percorsa dai forestieri che provengono dal centro d'Europa e sono diretti a Sanremo, Ventimiglia, Montecarlo, Nizza e Cannes è la Bellinzona – Milano – Genova – Ventimiglia, linea che ha l'indubbio vantaggio di passare per Milano […] ma l'inconveniente di obbligare chi cerca il sole d'inverno a sorbirsi in precedenza le nebbie della Lombardia . Ultimata la Cuneo – Nizza e costruita la Locarno – Fondotoce gli amatori del sole e della riviera avranno un'altra via da scegliere , che farà loro percorrere la paradisiaca sponda destra del Lago Maggiore da Locarno a Pallanza – Baveno – Stresa – Arona e che, per la Santhià – Torino – Tenda, li condurrà al mare ligure – francese con un percorso più breve dell'attuale.
*I ripetuti e disperati appelli al Governo da parte del*le forze politiche e imprenditoriali locali non riuscirono tuttavia a modificare il destino viabilistico…" [3]

2.3 "*Per collegare la Svizzera all'Italia vennero studiati due progetti differenti: il primo prevedeva di costruire una ferrovia che giungesse in territorio elvetico seguendo la sponda destra del lago Maggiore, il secondo prevedeva la realizzazione di una linea per congiungere Locarno e Domodossola attraverso le Centovalli.*
Il 30 settembre 1898 l'avvocato Francesco Balli, sindaco di Locarno , presentava al Governo federale la domanda per la concessione di una rete che doveva comprendere tre linee:

1. – La Locarno – Bignasco, totalmente in territorio svizzero;
2. – La Locarno – Valmara, lungo la sponda del Lago Maggiore;
3. – La Locarno – Ribellasca, che si staccava in località Ponte Brolla dalla linea Bignasco.

Si trattava di tre ferrovie a scartamento ordinario progettate dagli ingegneri Giovanni Rusca e Giuseppe Sona.
Nella richiesta era stata posta una condizione: l'Italia si sarebbe dovuta impegnare a prolungare le due linee internazionali fino alla ferrovia del Sempione."[4]

2.4 Ed ecco allora farsi largo, 25 anni prima della sua realizzazione, la proposta, in certo qual modo "sostitutiva" della linea Locarno Domodossola.

"*Il 23.09.1898 si formò infatti il "comitato svizzero" per la realizzazione di una ferrovia da Locarno a Domodossola. In data 28 dicembre il Consiglio Federale assegnava alla Società la concessione per realizzare una ferrovia Locarno – Camedo. Nel frattempo i sindaci del mandamento si Santa Maria Maggiore avevano costituito un "Comitato Vigezzino" a favore della nuova strada ferrata, ma le trattative fra i due paesi sembravano non arrivare ad un risultato concreto. Va infatti ricordato che questa linea costituiva un collegamento e dunque non riscontrava alcun interesse negli ambienti politici di Roma. Dal canto loro i vigezzini compresero che sarebbe stata miglior cosa accontentarsi di un piccolo tronco ferroviario che congiungesse Domodossola con Santa Maria Maggiore, il principale centro dell'altopiano. Nel 1904 il maestro vigezzino Andrea Testore, forte anche dall'appoggio dell'onorevole Alfredo Falcioni, deputato al parlamento italiano, contattò gli ingegneri lombardi Leopoldo Candiani e Urbano Marzoli affinché stendessero un progetto di massima di una ferrovia "economica" da Domodossola a Santa Maria Maggiore. Il progetto presentato a Domodossola il 21.06.1904, prevedeva la costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario, armata a cremagliera per superare i notevoli dislivelli del percorso e posta per buona parte della tratta su una porzione della strada della Valle Vigezzo. Il tracciato si snodava per una lunghezza complessiva di circa 15 km. Alla*

[3] Idem, pp 83/84
[4] Idem, pag. 130

presentazione del progetto parteciparono i sindaci dei comuni della Valle Vigezzo, l'onorevole Falcioni, deputato rappresentante dell'Ossola al Parlamento, una delegazione elvetica guidata da Francesco Balli. Il Balli sperava di convincere i comuni vigezzini ad abbandonare il proprio proposito affinché continuassero ad appoggiare l'idea di una ferrovia internazionale Locarno – Domodossola, che in Svizzera aveva già trovato numerosi sostegni economici. Venne costituito un Comitato Esecutivo Internazionale comprendente i sindaci di Locarno , di Domodossola e dei comuni vigezzini. Il Comitato incaricò nuovamente gli ingegneri Marzioli e Candiani affinché realizzassero il progetto della nuova ferrovia internazionale. Nel frattempo il 23 giugno 1905 l'autorità federale aveva rinnovato a Francesco Balli la concessione per una ferrovia da Locarno a Camedo. Il nuovo progetto, rielaborato dai due ingegneri italiani Marzoli e Candiani, venne ufficialmente presentato nell'agosto del 1905.[5]

Tornando alla Locarno – Fondotoce, giustamente l'allora Sindaco di Verbania, On. Claudio Zanotti, nella prefazione del libro, faceva riferimento all' "*arditezza di alcune intuizioni come quella della ferrovia Fondotoce – Locarno, lungo un traccia – l'alto Verbano e la statale 34, da anni ormai oggetto di infinite logomarpie e di contradditorie ipotesi progettuali .*[6]

3. Conclusioni

Occorre dunque riprendere il più velocemente possibile la trama del discorso, implementando una commissione del Consiglio comunale sul tipo di quella culturale e sociale che operarono a suo tempo che istituisca un comitato che appronti un progetto di linea ferrovia Locarno – Fondotoce.

La commissione è intendersi stabile fino a espletamento del suo mandato.

* * *

P.Q.F.M,
richiamate tutte le disposizioni del ROC, come pure ogni altro disposto in concreto applicabile alla fattispecie,
riservato un più ampio sviluppo delle argomentazioni riportate in sede di presentazione della mozione, rispettivamente di audizione commissionale,
considerati il rapporto della Commissione della legislazione e le osservazioni del Municipio,
si chiede cortesemente a codesto Consesso di

DELIBERARE:

La mozione è accolta.

§ È pertanto modificato l'art. 38 ROC con l'adozione, al cpv. 1, di una lett. d) del seguente tenore:

"*Commissione per la costituzione di un comitato per la costruzione della linea ferroviaria a scartamento normale Locarno – Fondotoce".*

§§ È parimenti modificato l'art. 39 ROC con l'adozione di un cpv. 5 del seguente tenore:

[5] idem, pag. 130/131
[6] idem, pag. 13

"*La commissione ferrovia Locarno – Fondotoce, composta da 5 membri, dei quali il Presidente protempore del Consiglio comunale e membro di diritto.*

I seggi sono ripartiti proporzionalmente tra i gruppi secondo il sistema di riparto stabilito dalla Legge sull'esercizio dei diritti politici. "

Con ogni ossequio

Avv. Mauro Belgeri