

INTERPELLANZA e relativa risposta del Municipio

(formalizzata e trattata nella seduta del Consiglio comunale del 19 febbraio 2024)

Interpellanza presentata da Mauro Belgeri e co-firmatari del 15 gennaio 2024:

“Riattivazione delle trattative e dei contatti 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 – Omegna-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.

¹ Virginia Lodi, *SempioneFerrovia... nel Verbano Cusio Ossola*, Laberti e Grossi, Verbania, Domodossola, 2005, pag. 81/82

² Idem, PP. 81/82

“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 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 sobbirsi 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 delle 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

³ Idem, pp 83/84

⁴ Idem, pag. 130

Società la concessione per realizzare una ferrovia Locarno – Camedo. Nel frattempo i sindaci del mandamento di 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 Vigizzo. Il tracciato si snodava per una lunghezza complessiva di circa 15 km. Alla presentazione del progetto parteciparono i sindaci dei comuni della Valle Vigizzo, 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 contraddittorie ipotesi progettuali.”⁶

3. Conclusioni

Occorre dunque riprendere il più velocemente possibile la trama del discorso, avviando contatti con le Autorità italiane per istituire un Comitato che appronti un progetto di linea ferrovia Locarno – Fondotoce.

* * *

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 dell’interpellanza,

ci si permette di chiedere cortesemente al Municipio quanto segue:

Quando e con quali tempistiche intende stabilire contatti con le Autorità italiane per istituire un Comitato che si occupi di rispolverare il progetto di linea ferroviaria a scartamento normale Locarno – Fondotoce?”

Interviene il signor **Mauro Belgeri**:

“Onorevoli signori Presidente, Sindaco, signora e signori Consiglieri municipali, colleghe e colleghi,

⁵ idem, pag. 130/131

⁶ idem, pag. 13

ringraziando di cuore le /i numerose/i co-firmatari/e, la presente succinta presentazione va a suggellare l'importanza epocale della posta in gioco, anche e soprattutto perché in Italia ha destato molto interesse, dunque ci sentiamo ancora più responsabilizzati.⁷

Non vi tedierò dunque con una lettura puntigliosa delle ricerche storiche, particolarmente feraci in Svizzera, come in Italia. Limitandomi al territorio elvetico e non potendo di converso aspirare a responsabilità italiane ed europee, mi limito ad annotare garbatamente che, sulle solide fondamenta storiche dell'Ottocento pensare in grande principiando dal basso è non solo lecito, ma doveroso, si tratti di palazzi congressuali, sale da concerto, chiese, palazzi del cinema e aggregazioni comunali; pur essendo stato cortocircuitato e messo su un binario morto non ho ancora smesso di auspicare per la città e la regione un futuro più grandioso rispetto all'invero modesto e sfilacciato presente; la proposta, sottoscritta da un buon numero di colleghe/i (che nuovamente ringrazio) non viene dal nulla; accanto ai collegamenti già citati nel testo, ve n'è infatti un altro, ed è forse quello principale, trattandosi evidentemente di comprimere il più possibile i costi, di per sé ingenti, ossia quello di costruire il traforo in parallelo rispetto alla canna della futura circonvallazione di Ascona.

Essendo doveroso che il Sopraceneri venga collocato in una prospettiva paritetica rispetto al Sottoceneri con un collegamento che da Genova raggiunge Monaco di Baviera, occorre dunque in conclusione avere il coraggio di essere visionari, come i più illuminati politici dell'Ottocento ci hanno insegnato.”

A nome del Municipio risponde il signor **Nicola Pini**:

“L'interpellanza contiene dei riferimenti storici molto interessanti – per i quali si ringrazia il sempre documentato estensore – che fanno stato di una realtà transfrontaliera sviluppatasi già a partire dalla metà dell'Ottocento. Non bisogna aspettare la nascita del Regno d'Italia per assistere alle prime iniziative sul fronte italiano, con Carlo Cadorna che intorno al 1855 promuove il collegamento lungo il lago fino alla svizzera, addirittura partendo da Genova. Nel 1866 saranno poi i sindaci di Pallanza (ing. Pompeo Azari) e di Locarno (Bartolomeo Varenna) a rilanciare il progetto, anche in funzione del crescente sviluppo dell'industria turistica. La preferenza dei governi italiano e svizzero, per quanto riguarda la linea ferroviaria lungo il lago, cadde però sulla sponda lombarda, con un accordo sottoscritto già nel 1869. Decisione che non impedisce a Giuseppe Pedrolì, ingegnere e politico ticinese di Brissago, di sviluppare comunque nel 1871 un progetto che contemplava lunghe tratte in galleria, per una spesa complessiva di oltre 11 milioni di lire dell'epoca. Con un decreto pubblicato nel 1879, il governo italiano raffreddò molto gli entusiasmi, escludendo la linea ferroviaria Gozzano – Valmara da qualunque forma di finanziamento statale. Un nuovo impulso venne ancora da un altro sindaco di Locarno, Francesco Balli, che richiese dapprima in Svizzera e poi in Italia la concessione per la realizzazione del collegamento, ottenendo un forte sostegno dai comuni Italiani che, basandosi su di un progetto dell'ing. Sutter, raccolsero tra il 1911 ed il 1912 dei fondi per un ammontare di oltre 2 milioni di lire. Delle tre ferrovie proposte dal Balli, solo due videro la luce – la Valmaggina e la Centovallina – e solo quest'ultime sopravvive (da qui comune il nome Ferrovie e Autolinee Regionali Ticinesi, FART).

Lo scoppio della guerra e le successive vicissitudini hanno infatti troncato qualunque altro serio tentativo per relazze il collegamento ferroviario verso Fondotoce, e questo nonostante uno scritto dei sindaci italiani al loro governo dopo la prima guerra mondiale per ottenere dei finanziamenti, ma invano. Addirittura, dopo la seconda guerra mondiale venne perfino smantellata la tramvia elettrica a scartamento normale che da Gravellona Toce raggiungeva Intra.

⁷ L. BILARDO, *La Svizzera rispolvera la vecchia idea del treno tra Locarno e Verbania, sino al Fondotoce lungo la sponda piemontese del Lago Maggiore*, La Stampa, Piemonte e Valle D'Aosta, 22.01.2024, pag. 41

R. BALDUCCI, *Un treno che corre lungo il lago per unire Locarno a Verbania*, tvsvizzera.it, 22.01.2024

R. BROGLIO, *Un treno chiamato desiderio... In Svizzera si torna a parlare della Fondotoce – Locarno*, Ecorisveglio, 25.01.2024, pag. 6

M. GRITTI, *Un treno lungo la sponda occidentale del Lago Maggiore per uscire “dall'isolamento”*, tvsvizzera.it, 03.02.2024

Queste ulteriori informazioni storiche mostrano l'impegno profuso da diversi politici e tecnici dell'epoca per sviluppare un collegamento ferroviario che a quel momento poteva effettivamente ancora rappresentare un'alternativa ai principali assi ferroviari sorti nel corso degli ultimi 150 anni. Pur rammaricandosi di questa occasione persa, il Municipio non può al contempo negare alcune evidenze che rendono ora impensabile rilanciare questa soluzione:

- dal punto di vista tecnico, si evidenzia una chiara difficoltà nel creare ponti e gallerie su di un pendio notoriamente soggetto a scoscendimenti e nel frattempo ampiamente urbanizzato, per rapporto a quello che avrebbe dovuto essere il tracciato in corrispondenza dei principali comuni collocati lungo il suo asse;
- dal punto di vista finanziario, le risorse dei due stati sono allocate in altri progetti di rafforzamento degli assi ferroviari esistenti, rispettivamente di potenziamento delle infrastrutture legate al traffico merci e viaggiatori per garantire un adeguato trasferimento dalla strada alla rotaia di tale traffico;
- dal punto di vista istituzionale, la pianificazione della rete ferroviaria è di competenza federale e come Canton Ticino facciamo fatica ad ottenere le tratte prioritarie richieste da anni, quali la circonvallazione di Bellinzona, éa gronda Ovest Luino e il completamento di Alp Transit a Sud di Lugano. Anche un approccio “dal basso” sul fronte italiano appare di difficile applicazione, visto che i comuni hanno poca voce in capitolo, specie in quegli ambiti di stretta competenza dello Stato italiano e con poche deleghe a regioni e comuni (lo testimoniano anche altri progetti di carattere trasfrontaliero e legati ai trasporti, a partire da navigazione e dal progetto di idrovia locarno-milano-veneziana). E questo ancor di più in assenza di uno studio che evidenzia opportunità e necessità di un'infrastruttura ferroviaria su quest'asse, così come di un potenziale di utenti e sviluppi.

Ciò detto, il Municipio non ritiene che sussistano le premesse tecniche, finanziarie e istituzionali per procedere nel senso auspicato dai promotori e ritiene ad oggi più utile concentrare i propri sforzi su progetti e iniziative volte al miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, così come nell'approfondimento di uno sviluppo della navigazione sul Lago Maggiore intesa non solo come offerta turistica ma anche di trasporto pubblico.”

L'interpellante si dichiara soddisfatto e osserva quanto segue:

“Onorevole Presidente, consiglieri municipale, Sindaco, colleghe e colleghi certo sono soddisfatto per la ricerca storica non faccio una replica vista che l'ora sta diventando tarda ci si dovrà concentrare su altri livelli istituzionali per tentare di sbloccare qualcosa chiaramente non pensavo evidentemente che non auspicavamo anzi collettivamente tutti i firmatari magari che si potesse farlo a livello comunale ma evidentemente a livello di enti superiori. Dunque si riprenderà in mano, se del caso prossimamente il dossier dopo ulteriori contatti con le autorità italiane, su altre basi quindi l'obiettivo non lo accantonerei definitivamente perché per l'ennesima volta risultiamo come locarnesi perdenti. D'altronde il collegamento autostradale è lì a dimostrarcelo in modo estremamente chiaro non è con i rappezzati che tentiamo di inserire in tre o quattro altre situazioni che giustamente il capodicastero ha citato che togliamo il locarnese da questa impasse. Capisco per finire le questioni urbanistiche che nei decenni hanno evidentemente proliferato le costruzioni di urbanizzazione su parti della tratta senza dubbio ma la questione finanziaria credo legittimamente che sarebbe superabile. Comunque ringrazio ancora una volta per l'approfondimento storico che il municipale ha fatto e riferirò ai media italiani e ripartiremo su altri basi. Grazie mille.”