

Zeitschrift: Bollettino della Società storica locarnese
Herausgeber: Società storica locarnese
Band: 5 (2002)

Artikel: Valicare il Gottardo con le navi : i progetti dell'idrovia Locarno-Venezia all'inizio del XX secolo
Autor: Huber, Rodolfo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1034209>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Valicare il Gottardo con le navi:

i progetti dell'idrovia Locarno-Venezia all'inizio del XX secolo

RODOLFO HUBER

La storia dell'idrovia Locarno-Venezia meriterebbe uno studio vasto ed approfondito. In essa si intrecciano interessanti questioni di politica internazionale (guerre e Fascismo) e di politichetta locale (dove costruire il porto di Locarno?), di storia delle tecniche e dei trasporti (è possibile valicare le Alpi con delle navi?), aspetti economici (rendono di più le vie fluviali, quelle ferrate o le autostrade?) ed aspetti ideali (visione lungimirante o utopia?). Ma ciò richiederebbe spazio e tempo che ora non abbiamo. L'intento è dunque quello di presentare brevemente uno dei primi capitoli di questa storia affascinante, che peraltro non è conclusa. Infatti, le vicende dell'idrovia Locarno-Venezia possono essere suddivise cronologicamente, grosso modo, in cinque periodi diversi.

1. Movendoci a ritroso (periodo 1980-2000), incontriamo dapprima i progetti più recenti, legati da un lato all'attività dell'Associazione dei Navigli di Milano e, per parte Svizzera, ai progetti Interreg 3/a. Sono disponibili per ora trecento mila euro che serviranno a regolare i livelli delle acque delle dighe della Miorina a Sesto Calende. Il secondo passo sarà il ripristino della navigazione sino a Milano e, successivamente, sino a Pavia. Poi, ricongiungendosi col fiume Po, si vuole ripristinare la via d'acqua fino a Venezia. Lo scopo perseguito è duplice. Primo, eseguire opere idrauliche in grado di mitigare gli effetti delle forti ed improvvise precipitazioni che negli anni scorsi hanno portato a più riprese ad esondazioni del Lago Maggiore e, secondo, riscoprire un percorso naturalistico e culturale di grande pregio da sfruttare a scopo turistico. Come si vede, alcuni passi in tal senso sono già stati mossi. In questa forma culturale e turistica, connessa con necessità di regolazione idraulica, sembra che ciò che spesso è stato definito un sogno, possa trovare una forma di realizzazione¹.

2. In precedenza (1950-1970 ca.), l'obiettivo era invece stato quello di costruire una via fluviale di interesse commerciale e industriale. Il progetto, da molti definito utopico, prevedeva che al piano di Magadino sorgesse un porto franco con annessa una vasta zona industriale e di trasbordo per le

1. *Iniziano i lavori per l'idrovia Locarno-Milano*, «Portfolio VCO», Verbania 15 marzo 2002. (www.portfolioitalia.com/vco/articoli/artvco105.html).

merci che avrebbero dovuto proseguire verso nord con la ferrovia. Questi progetti furono sviluppati con rinnovato slancio dopo la seconda guerra mondiale. Dopo che i primi sondaggi esperiti dall'Associazione Locarno-Venezia presso il governo italiano ebbero dato esito positivo, fu nominato un comitato italo-svizzero. La delegazione svizzera era diretta da Nello Celio, allora consigliere di Stato e dal 1966 al 1973 consigliere federale. Vennero tenute varie sedute a Locarno, Venezia e Milano e fu allestito un progetto tecnico dettagliato. Inoltre furono studiati i problemi giuridici, politici ed economici, giungendo alla formulazione di un progetto di convenzione internazionale per la nuova linea navigabile².

Ma fin dall'inizio degli anni Sessanta il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie aveva assunto un atteggiamento molto scettico, e sulla scorta del rapporto della Commissione Rittmann, non riteneva economica la via navigabile. Questa posizione federale fu accolta decisamente male in Ticino. Per esempio «Il Dovero», il 4 dicembre 1962, titolava in prima pagina: «Politica federale senza attenuanti. Contrappelo una volta ancora alle aspirazioni del Ticino. L'idrovia Locarno-Venezia nelle secche dell'incomprensione». Nella seconda metà degli anni Sessanta il Consiglio federale decise di favorire lo sviluppo della rete autostradale piuttosto che sviluppare le vie d'acqua. Infine, a partire dagli anni Settanta, l'intento di costruire un porto a Magadino si scontrava in modo crescente con le opposizioni degli ecologisti, che volevano conservare il prezioso ambiente naturale delle bolle³.

3. (Periodo 1930-1945) Le idee sviluppate nel dopoguerra si appoggiavano su studi e riflessioni che avevano iniziato a concretizzarsi nella seconda metà degli anni Trenta e che in piena guerra erano giunti ad un punto di maturazione sufficiente da suggerire ad un gruppo di promotori, fra cui Camillo Beretta, la fondazione dell'Associazione Locarno-Venezia. L'intento era seguito con interesse dalle autorità cantonali e da quelle comunali di Locarno. Tuttavia il Municipio di Locarno non volle, com'era invece avvenuto all'inizio del XX secolo, prendere direttamente in mano la questione. Le implicazioni politiche, la collaborazione con l'Italia fascista che allora la realizzazione dell'opera imponeva, consigliavano di non esporsi⁴.

4. (Periodo 1902-1925) Come detto, le autorità di Locarno si erano già impegnate a favore della realizzazione della Locarno-Venezia in prima

2. *L'idrovia Locarno-Venezia*, estr. dalla rivista «Strom und See», Basilea, pubblicato tradotto sulla «Rivista Tecnica della Svizzera italiana», 1968, n. 21.

3. *Problemi ecologici d'oggi e di domani. Dalle vie navigabili alle centrali atomiche*, «Il Dovero», 13 febbraio 1973.

4. R. HUBER, *L'atteggiamento della stampa e delle autorità di Locarno durante gli anni 1943-1945*, in: *La Svizzera e la lotta al Nazifascismo 1943/1945*, Locarno 1998, p. 124.

persona, e soprattutto tramite il sindaco Francesco Balli. Principale motore del progetto era a quell'epoca Giovanni Rusca. Con la dittatura fascista il dialogo con l'Italia si era però in un primo tempo interrotto perché il comitato milanese che si occupava della questione fu sciolto d'ufficio, con la motivazione che «si era ormai entrati nell'epoca delle grandi velocità»⁵.

5. (Seconda metà del XIX sec.) Ma l'idea, ed anche questo non va dimenticato, è in realtà precedente, come già ricordava il Municipio di Locarno all'Assemblea comunale del 20 aprile 1902, quando chiese un credito a favore dell'elaborazione dell'idrovia (già allora «splendido miraggio»). Nel 1888 il cavaliere Stefano Canavesio aveva creato, con l'appoggio di finanziatori anglo-italiani, un comitato promotore per la costituzione della Società Generale Italiana di Navigazione Interna. La società era riuscita a raccogliere un buon capitale di partenza e contava su contributi di enti interessati, province e comuni. Il 10 settembre 1893 Canavesio venne a Locarno per chiedere l'appoggio della città e del cantone. Una conferenza pubblica a Palazzo Marcacci fu organizzata dalla Pro Locarno.

L'8 maggio 1898 l'avvocato Giuseppe Volonterio interpellò il Municipio in Assemblea comunale per sapere come si stava sviluppando il progetto. Infatti, alla dimensione internazionale si accompagnavano (com'era già avvenuto per le tratte ferroviarie) rivalità locali: si temeva che il porto di Locarno potesse sorgere a Magadino. Il sindaco Francesco Balli spiegò che seguiva da vicino la questione, che aveva allacciato contatti a Milano ed a Venezia. Ma per intanto il lavoro si concentrava sulla congiunzione tra Venezia e Milano e la questione della località terminale non era ancora stata posta seriamente. Volonterio trasformò l'interpellanza in un ordine del giorno d'incoraggiamento al Municipio, che fu votato all'unanimità. Nel frattempo i primi promotori, il principale azionista inglese e poi Stefano Canavesio stesso, morirono.

A Locarno, il discorso fu ripreso all'inizio del secolo da Augusto Rusca (1879-1940), il quale era stato il fondatore della sezione di Chiasso della Società Svizzera dei Commercianti (1897) e aveva lavorato presso diverse ditte di trasporto a Luino, Chiasso, Mannheim, Francoforte, Colonia, Milano, Domodossola, dove era direttore della Società Nazionale di Trasporti Fratelli Gondrand e si occupava dello sviluppo della linea del Sempione. Soprattutto i suoi soggiorni in Germania e a Basilea lo avevano convinto dell'importanza della navigazione fluviale⁶.

5. *L'idrovia Locarno-Venezia*, estr. dalla rivista «Strom und See», Basilea, pubblicato tradotto sulla «Rivista Tecnica della Svizzera italiana», 1968, n. 21.

6. Archivio della città di Locarno, *Incarto Idrovia Locarno-Venezia*, carte di A. Rusca, lettera di presentazione inviata dal Rusca al Consigliere federale Giuseppe Motta, Basilea 9 novembre 1913 (copia).

Ma ritorniamo al 1902. Nell'aprile di quell'anno Augusto Rusca prese contatto con il sindaco di Locarno, Francesco Balli, e fu invitato ad esporre di persona i suoi intendimenti al Municipio. Egli chiedeva dalla città di Locarno un sostegno morale e finanziario per approfondire i suoi studi relativi alla costruzione di una via navigabile tra Locarno e Venezia. L'autorità cittadina, prima di pronunciarsi, gli chiese una relazione scritta che fu consegnata già pochi giorni dopo l'incontro, il 16 aprile⁷. Convinta nelle settimane successive anche la Commissione dei conti, si decise di appoggiare lo studio progettato da Rusca e di nominare una speciale commissione. Nel frattempo, il 20 aprile 1902, dell'iniziativa era stata informata anche l'Assemblea comunale:

È appena necessario il ricordarvi da quanti anni questo splendido miraggio incombe sulla immaginazione dei Locarnesi: e sempre pareva che appena accennasse ad escire dal dominio dei sogni per divenire una realtà, venisse nuovamente ricacciato da una mano ignota, quella del destino, nella regione delle ombre o delle inafferrabili chimere. Non sappiamo se quanto oggi ci si presenta possa considerarsi come una soluzione effettiva e nemmeno darne un principio di realizzazione: ma una cosa è certa: che, realtà o miraggio, la cosa è ora nelle mani dei Locarnesi e che dalla nostra solerzia e dalla nostra intraprendenza può dipendere ch'esso avvenga una buona volta, e si mantenga all'altezza di un serio ed imminente problema d'interesse cittadino. Ricordate la conferenza Canavesio tenutasi in questo stesso palazzo Civico sotto gli auspici della Società Pro Locarno nel 1894 [probabilmente 1893, ndr.]? Era il Canavesio un apostolo infaticabile e convinto della navigazione fluviale: e andava percorrendo il suo paese, l'Italia, apportando colla fede e l'entusiasmo del credente, la buona novella: ma qual credente morì: e poco di poi moriva un altro convinto pioniere dell'idea, Paulo Fambri, il promotore instancabile di quel Comitato d'iniziativa che fece le prime prove di navigazione sul Po, risalendo da Venezia a Pavia ed al nos[tro] lago coi rimorchiatori della marina italiana. Poi venne la costituzione in Venezia di una Società per azioni, con un milione di capitale che non ebbe grande fortuna: essa vive tutt'ora della vita «di chi domani morrà». Ed ecco che a raccogliere e a continuare il cammino dell'idea ci si presenta un giovine nostro concittadino, attivo ed intelligente, pratico delle cose della navigazione fluviale ch'egli vide in azione e conosce a fondo le vicende della Navigazione fluviale da Venezia.

Esso è in relazione per una parte col sig. Galm, direttore di una fiorente Società di Navigazione in Strasburgo, per l'altra col sig. Dr. Allegri, già Segretario del Comitato Fambri in Venezia, e si professa disposto di elaborare uno studio tecnico commerciale completo raccogliendo tutti i dati di fatto esatti e precisi che permettano la fondazione di una nuova potente Società con capitali nazionali e

7. A. RUSCA, *Relazione sullo sviluppo ed importanza della navigazione interna e sulla possibile attuazione d'un regolare servizio di navigazione tra Venezia e Locarno*, Bellinzona 1903.

stranieri, avendo il suo centro d'operazione e fors'anche la sua sede ufficiale in Locarno. Non possiamo qui intrattenerci di tutto quanto si rannoda a questo progetto: lo potremo fare a voce qui dentro come presso la Commissione dei Conti, come potremo darvi lettura, al caso, della pregevole relazione scritta al riguardo dallo stesso Rusca, nella quale sono tracciate le grandi linee e lumeggiati i diversi lati del problema. Ci basterà farvi notare, se pure è necessario, come il quesito sia andato trasformandosi o meglio completandosi. Alla vecchia Impresa di carattere quasi locale, avente lo scopo di attuare un servizio fra Venezia ed il lago Maggiore, elementi nuovi si sono aggiunti, coll'intendimento appunto di abbracciare più vasto campo d'azione e cioè di accomunare e fondere gli interessi e l'opera della navigazione fluviale italiana ancora bambina alla navigazione germanica già tanto ricca e potente: certo il disegno è grandioso, ma non è un'utopia: è anzi l'unico disegno che si possa dire poggiato su basi solide, pratiche e razionali⁸.

Al termine della relazione, all'Assemblea fu chiesto un contributo di 2'000 franchi per avviare lo studio del progetto. Il costo complessivo era stato valutato in quindici o ventimila franchi. Se si fosse poi giunti a fondare una società promotrice era previsto il rimborso completo (compreso un interesse del 5% annuo) del capitale anticipato dal comune di Locarno.

Ottenuto il credito, il 21 maggio 1902 fu nominata dal Municipio una commissione presieduta dal sindaco con l'incarico di giungere alla costituzione di una società di navigazione da Venezia a Locarno, «onde avviare il transito internazionale delle granaglie e merci povere in genere dall'Adriatico alla Svizzera, mettendo capo alle imprese di navigazione fluviale della Germania». All'interno della commissione si sarebbe poi formato un comitato d'azione con lo scopo di provvedere praticamente alla raccolta del finanziamento ed alla messa in opera del progetto. In qualità di membri furono eletti: il sindaco Francesco Balli, l'avv. Arturo Lotti e il dr. Alfredo Pioda, municipali, l'ing. Giovanni Rusca, Julius Galm, direttore di una società di trasporti fluviali a Strasburgo, W. Gascard, direttore della Banca Svizzero-Americana, l'avv. Mario Raspini-Orelli, l'avv. Luciano Volonterio ed i negozianti Willy Simona e Giuseppe Farinelli.

In una lettera del 15 febbraio 1915 Francesco Balli descrisse a Franzoni, con tono ironico, il successivo svolgersi della vicenda, almeno per quanto concerne Locarno.

Il Municipio nominò una Commissione [...] che tenne, se non erro, tre sedute. Alla prima eravamo al completo, alla seconda la metà, alla terza rimasi solo. Era composta del Sindaco, ing. Giov. Rusca, Gascard, Luciano Volonterio, Augusto Rusca e di un tedesco che aveva un nome breve e duro; per non sbagliare lo

8. Archivio comunale di Locarno, *Verbale dell'Assemblea*, data citata.

chiamavo il collega monosillabo, con manifesto dolore dei due Rusca, i quali, per la verità, prendevano la cosa seriamente e se ne occuparono con amore. Il monosillabo s'era spacciato come ex-direttore di una Società di navigazione; poco a poco si dileguò e si venne a sapere (con tutte le riserve) che era stato direttore sì, o quasi, ma anche un poco di buono. Intanto però dei 2'000.- franchi non volli si spendesse nemmeno un soldo, e i due Rusca hanno ancora il conto aperto che deve essere abbastanza lungo⁹...

Se dunque la commissione non fu molto attiva, fatta eccezione per alcuni suoi membri, ed in particolare Augusto e Giovanni Rusca, a livello internazionale, il progetto ebbe sempre un suo nutrito gruppo di sostenitori.

Nel 1905 si tenne a Milano la decima adunanza dell'Associazione Internazionale permanente dei Congressi di Navigazione. L'assemblea fu chiamata a dibattere una relazione che poneva il seguente problema: «Allo stato attuale della tecnica delle comunicazioni, è possibile pensare ad una via di navigazione interna che attraversi le Alpi e metta in comunicazione diretta l'Europa centrale col Mediterraneo e coll'Adriatico?» Ettore Palandini, rinomato idraulico dell'epoca, basandosi su studi dell'ingegnere Riedel di Vienna, analizzò la possibilità di costruire una via d'acqua transalpina che, partendo da Venezia, lungo il Po, e da Genova, passando dal Lago Maggiore, si riversasse nel Lago di Costanza, poi su Basilea e Strasburgo per la valle del Reno.

Da un punto di vista commerciale l'oratore riteneva che si potesse attingere ad un bacino di utenza enorme e che di certo avrebbe generato un volume di traffici notevolissimo. Per risalire le Alpi pensava ad un sistema di conche idrauliche. E, come altri ingegneri ed esperti dell'epoca, era convinto senz'altro di poter fare concorrenza alle ferrovie: «I 135 chilometri di ferrovia da Locarno a Flüelen non daranno mai un affidamento serio, efficace, durevole»¹⁰.

Da un punto di vista commerciale si affermava all'epoca che i costi provocati dal trasbordo delle merci, in una via mista con navi e poi con treni (di minore capienza, e comunque inaffidabili) avrebbe reso il percorso poco economico. Dunque bisognava costruire una via interamente fluviale. Il problema era che si sarebbe dovuto far capo a navi o chiatte di dimensioni più ridotte rispetto a quelle che risalivano il Reno. Perciò alcuni costi di trasbordo sarebbero stati inevitabili. Ma comunque si giungeva ad una conclusione positiva.

9. Archivio comunale di Locarno (ACL), *Incarti municipali 1896-1951*, n. 51, *Navigazione fluviale*.

10. *Comunicazioni dell'Associazione Ticinese*, «Schweizerische Wasserwirtschaft», n. 19/20, 10 luglio 1918.

Le tariffe che ho determinato con analisi rigorosa pei trasporti fra Genova e il Ticino non andranno (calcolando anche gli interessi del capitale impiegato) al di sopra delle tariffe renane. Costeranno sì e no 3 lire la tonnellata, cioè meno di un terzo di quanto ora si paga e, coi trasporti misti, si pagherebbe sempre, pel solo tratto ferroviario da Locarno a Lucerna. Fra Genova e Lucerna il trasporto costerebbe meno di 5 lire la tonnellata, batterebbe cioè senza dubbio il trasporto Rotterdam-Lucerna, che costerà almeno il doppio¹¹.

Non è che tutti fossero convintissimi che il disegno fosse tecnicamente fattibile. Come sappiamo da una sua lettera, il sindaco di Locarno Francesco Balli, convinto promotore di progetti ferroviari, era piuttosto scettico:

Ultimo avatar¹² del problema: la famosa scoperta di un ingegnere lombardo (non ricordo il nome) che fa valicare le navi, mediante un sistema successivo di conche, lungo il Gottardo, e poi discendere dall'altra parte. Una inezia! Ma il progetto ha la protezione di una illustrazione [sic] tecnica, l'ing. G. Colombo direttore del politecnico¹³.

Nel 1918 queste idee furono esposte ai Locarnesi dall'ingegnere Giovanni Rusca in una conferenza che provocò «vere ovazioni». Poi fu «votato entusiasticamente, all'unanimità dei presenti», il seguente ordine del giorno:

Riuniti a Comizio pubblico al Teatro, il giorno 30 maggio, i cittadini di Locarno, sentite le esaurienti relazioni sui due importantissimi problemi economici e sociali interessanti tutto il Cantone Ticino: ringraziando i conferenzieri, appoggiano e fanno proprie le idee svolte, raccomandandone la più larga diffusione a mezzo della stampa, acciò possano divenire l'opinione unanime del popolo ticinese, dando così alle nostre benemerite Autorità, l'incentivo ed il mezzo più efficace per farle prevalere mediante un'azione feconda di risultati, nel momento in cui il bisogno ne appare sempre più palese e manifesto¹⁴.

I progetti però si scontravano con diverse difficoltà. In primo luogo la guerra. Ed infatti ci si chiedeva, per esempio in Italia,

[...] Se tutta la balda gioventù la quale versò il suo sangue, disseminò le sue membra, od offrì in olocausto la propria vita dal Carso alle Alpi ed al Piave, [sia] d'accordo che, dietro le loro spalle, si proponga l'apertura di una grande via di

11. Ibidem.

12. S'intende «rinascita», «reincarnazione».

13. ACL Incarto n. 51 citato.

14. *Comunicazioni ... citate.*

traffico, per stringere nuovamente colle potenze centrali intimi legami economici, dai quali, sicuramente, come ammaestra il passato, deriverebbe una vera e propria dipendenza in tempo di pace, con risultati assai più disastrosi di quelli dell'oscura giornata di Caporetto¹⁵.

Parallelamente altri progetti di attraversamento delle Alpi aspiravano ad essere realizzati, richiedendo mezzi finanziari, studi ed ingegno, provocando lotte politiche fra i rispettivi fautori. In quegli anni si discuteva della questione di un valico ferroviario alpino orientale. Il dibattito aveva provocato un profondo contrasto fra chi appoggiava la variante attraverso la Greina e chi avrebbe invece preferito lo Spluga. Il sindaco di Locarno Francesco Balli, ricordando quelle vicende, scrisse:

Quarto periodo sindacale, 1908-1912. Il problema si innesta coll'altro della Greina. Lombardia contro Piemonte. Lago di Como contro il Lago Maggiore. Riunioni a Intra Torino ecc. Il Ticino e Locarno rappresentati dall'ing. Rusca, dal Bolla ecc. Però, se la manovra giovò alla Greina, non fece fare un passo alla fluviale¹⁶.

I promotori della Locarno-Venezia (ma questa designazione è riduttiva in considerazione dei sogni che allora si accarezzavano) portarono comunque avanti i propri progetti fino ad un notevole grado di maturazione. Per quanto concerne più direttamente la nostra regione, Giovanni Rusca li pubblicò con dettagliati disegni nel 1920 in un'edizione speciale della rivista «Schweizerland» col titolo *De la Suisse à la mer*. L'articolo illustra, con dovizia di particolari (calcoli tecnici ed economici, piani e profili), una vasta rete di navigazione fluviale i cui elementi principali possono essere così riassunti:

- Accesso fluviale da Venezia e da Genova al Lago Maggiore, seguendo i fiumi Po e Ticino.
- Sfruttando le acque del Toce, si pensava di costruire un canale con conche per risalire fino ad un porto da costruirsi nei pressi di Domodossola (ca. 240 metri sopra il mare), garantendo così il collegamento col Sempione. Le conche, combinate con impianti di forza motrice, avrebbero dovuto produrre anche energia elettrica.
- Prosecuzione della via d'acqua verso nord, lungo il fiume Ticino, mediante una serie di nove conche fino al porto di Bellinzona ed al porto di Biasca (salendo da quota 200 a quota 280 metri sopra il mare).

15. Ibidem.

16. ACL Incarto n. 51 citato.

- Sfruttando infine la Tresa, con la costruzione di altre otto conche, si pensava di creare un collegamento trasversale in direzione del Lago di Lugano.
- Il fulcro del sistema era rappresentato dal grande porto franco di Locarno, situato però a Mappo. Quest'idea aveva finito per prevalere per motivi tecnici, benché inizialmente vi fosse stata qualche opposizione campanilistica in città. La zona portuale sarebbe sorta nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria di Gordola e sarebbe stata composta da quattro bacini d'attracco con le rispettive banchine poste perpendicolarmente alla riva. Un'ulteriore lunga banchina di sbarco, questa invece parallela alla riva del lago, sarebbe stata costruita partendo dalla foce del fiume Verzasca e avrebbe fronteggiato una vasta area in cui sarebbero sorte le infrastrutture doganali ed i depositi del porto franco. Nelle vicinanze della Cartiera si sarebbe invece dovuta sviluppare una più estesa zona industriale¹⁷.

Lascio concludere il discorso a Francesco Balli, sebbene la sua riflessione (datata 15 febbraio 1915) sia in realtà antecedente alla pubblicazione del dettagliato progetto dell'ingegnere Giovanni Rusca:

Quanto a me, se penso alla guerra, al disagio economico dei due Stati, al terremoto – se penso che in ogni caso dovrebbe prima realizzarsi l'opera lenta e difficile e costosa della Milano-Venezia, e poi quella ancora controversa, della Milano-Sesto Calende – se, dico, penso a tutto questo, temo assai che di chiacchiere se ne possano ancor fare e molte, ma di opera utile e seria punta¹⁸.

17. G. RUSCA, *Les projets de navigation intérieure dans la Suisse méridionale subalpine*, in *De la Suisse à la mer*, édition spéciale de la revue «Schweizerland», 1920, pp. 45 ss.

18. ACL Incarto n. 51, citato.

