Zeitschrift: Bollettino della Società storica locarnese

Herausgeber: Società storica locarnese

Band: 25 (2021)

Artikel: Il progetto della ferrovia Locarno-Fondotoce (1850-1914) : dal "risveglio" locarnese allo sviluppo turistico della costa occidentale del Lago Maggiore

Autor: Kessler, Alex

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1034162

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: 13.12.2025

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

Il progetto della ferrovia Locarno-Fondotoce (1850-1914): dal "risveglio" locarnese allo sviluppo turistico della costa occidentale del Lago Maggiore

Alex Kessler

Il 2021 rimarrà negli annali ticinesi come l'anno della mobilità resa possibile dalla piena attivazione della galleria di base del Ceneri che dimezza i tempi di percorrenza tra Locarno e Lugano. Per la prima volta dall'apertura del valico del San Gottardo (1882), la Città di Locarno non è più servita da una linea periferica. La regina ticinese del Verbano si è in qualche modo riappropriata di una posizione centrale che le spettava da tempo, se si considerano i primi progetti ferroviari, sviluppati tra gli anni Quaranta e Cinquanta dell'Ottocento. Già allora, i maggiori Stati europei erano interessati a realizzare un'efficiente strada ferrata che collegasse il porto di Genova al Lago di Costanza attraverso la sponda destra del Lago Maggiore e il valico del Lucomagno. L'Unificazione del regno d'Italia (1861) portò però ad un cambio della configurazione geografica, spostando sempre di più gli assi ferroviari dal Novarese verso il Milanese, che attraeva più merci. Di conseguenza, il tracciato del Verbano perse la sua importanza come asse principale. Così nel 1869 il progetto di perforazione del Lucomagno fu definitivamente abbandonato a favore del progetto del San Gottardo, che avrebbe consentito un migliore e più rapido collegamento con Milano tramite Chiasso, Lugano e Bellinzona.

Il nostro intento non è tuttavia quello di riproporre i dibattiti inerenti alla scelta della transalpina più conveniente, poiché tale argomento vanta già un'ampia bibliografia[1]. Qui di seguito intendiamo approfondire il ruolo della ferrovia nel processo di rinnovamento di Locarno e durante la fase di sviluppo del turismo lungo la costa occidentale del Lago Maggiore. Analizzeremo i coraggiosi tentativi della Città di Locarno e dei suoi abitanti di promuovere la realizzazione di una linea ferroviaria tanto attesa che collegasse Locarno con i principali centri svizzeri ed europei. Vedremo come i diversi progetti

1 Cfr. A. Gabba, *Le ferrovie e il superamento delle Alpi nei dibattiti degli ingegneri dell'Ottocento*, in *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'AlpTransit: atti del Convegno internazionale di studi sulle trasversali alpine svoltosi a Locarno, il 17-19 ottobre 2007*, a cura F. Panzera, R. Romano, Bellinzona 2009, pp. 77-87; B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, a cura di C. Lacaita, Bellinzona 2007.

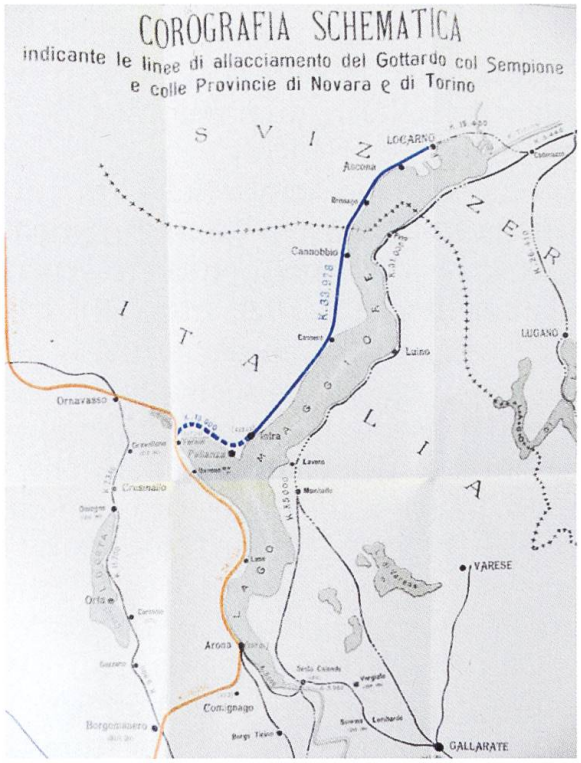
ferroviari, spesso ricordati come la tratta Locarno-Fondotoce[2], fecero nascere le prime riflessioni sugli aspetti transfrontalieri e sulla promozione turistica del lago. Anche se alla fine il collegamento non venne realizzato – principalmente a causa dei costi molto elevati – questi tentativi di attuare tali progetti generarono forti impulsi, portarono ad un cambiamento della mentalità e furono fonte di una considerevole pubblicità a favore del territorio. La "scoperta" del potenziale turistico del bacino verbanese e l'estensione delle reti ferroviarie sono due elementi fortemente interconnessi. L'esempio più palese fu l'arrivo nelle aree del Lago Maggiore di numerosi esperti delle ferrovie, visite che contribuirono ad aumentare la notorietà della regione, specie dopo il memorabile soggiorno della regina Vittoria (1879), che fu ospite a Baveno dell'ingegnere Charles Henfrey.

Vedremo però come all'epoca molti Stati, tra cui la Svizzera e l'Italia, non badavano molto alla promozione turistica perché non consideravano strategico questo settore per la crescita del loro Paese. Di conseguenza, l'esigenza di una ferrovia lungo il Lago Maggiore si giustificava unicamente con lo smercio dei prodotti giunti nel porto di Genova. Perciò quando fu operata la scelta di abbandonare il progetto del Lucomagno per il Gottardo, il Governo italiano privilegiò un tracciato sulla sponda sinistra del Lago Maggiore che passasse da Luino e Pino, perché più breve e meno costoso rispetto ad un tracciato sull'altro versante. Nel corso degli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento tale decisione scoraggiò l'azione dei comitati di Locarno, Intra e Pallanza. Tuttavia, il progetto della Locarno-Fondotoce fu rilanciato con forza dal sindaco di Locarno Francesco Balli (1896-1913) che fu un grande promotore del turismo nella sua città. Egli aveva infatti capito che, per sviluppare ulteriormente il settore turistico, occorreva rendere accessibile Locarno tramite le importanti linee ferroviarie internazionali. In questo senso la realizzazione della tratta Locarno-Fondotoce venne vista come il mezzo per raccordare il valico del San Gottardo al Sempione. Ciò avrebbe infatti permesso alla Città di Locarno di gestire meglio i flussi d'Oltralpe nonché di captare parte dei viaggiatori in trasferta tra Parigi e Milano grazie alla corsa quotidiana del Simplon-Express, attivata nel dicembre 1906.

Fatte queste debite premesse, con la presente analisi non intendiamo limitarci al solo progetto della linea lacustre, bensì vogliamo integrarlo

2 Nel corso della seconda metà dell'Ottocento vennero discusse diverse varianti del tracciato ferroviario. Tutti i progetti prevedevano Locarno come stazione di partenza. Tuttavia, fu solo nel 1906, con l'inaugurazione della stazione di Fondotoce sulla linea Milano-Domodossola, che si impose tale capolinea. In precedenza, la collocazione della stazione termine cambiava a seconda delle altre linee in progettazione, anche se, in genere, il traguardo si situava nei pressi di Pallanza o di Gravellona.

in un discorso più ampio che comprenda anche una riflessione sull'arrivo della ferrovia nell'area del Lago Verbano, in particolare ad Arona (1855) e a Locarno (1874). Vedremo il legame tra il progetto della linea ferroviaria e la realizzazione dei Grand Hotel di Stresa (1863), di Pallanza (1870) e di Locarno (1876), e come l'espansione del fenomeno turistico sulla sponda occidentale, che nel 1910 vantava la presenza di 92 fra alberghi e pensioni rispetto ai 25 sulla riva orientale[3], contribuì a sua volta alla ripresa del progetto per una ferrovia lacuale sulla riva destra.



Tracciato della ferrovia Locarno-Fondotoce

Infine, vedremo come la progettazione della linea Locarno-Fondotoce e il successo turistico contribuirono a ridefinire la configurazione territoriale della regione lacustre, evidenziando quanto gli aspetti geografici rivestissero un ruolo maggiore rispetto a quelli relativi ai confini politici. Il turismo servì indubbiamente da elemento di coesione dal punto di vista transfrontaliero. In effetti, se consideriamo le attività economiche di Locarno prima dell'inaugurazione del Grand Hotel (1876), esse erano caratterizzate dalle attività artigianali e da piccoli commerci. Molto diversa fu invece l'evoluzione del Centro Lago piemontese che sin dall'inizio Ottocento si era distinto con un orientamento prevalentemente manifatturiero,

3 Calcolo ottenuto conteggiando gli alberghi menzionati dalla guida, *Il Lago Maggiore e le vallate circostanti*, a cura di F. Bezzio, Luino 1910.

come preludio di una conversione industriale, realizzatasi nella seconda metà del secolo con il prosperare dei cotonifici di Intra e Pallanza[4].

Uno studio sul progetto della ferrovia lacuale permette dunque di riconoscere un certo filo conduttore che iniziò con il decollo economico di Locarno e si sviluppò con il processo di ridefinizione della sponda destra del Verbano, interessata dallo sviluppo turistico.

La staticità dell'economia locarnese pre-turistica

Senza volerci addentrare nella storia socioeconomica di Locarno, ciò ci porterebbe troppo lontano, vediamo come prima dell'avvento del turismo, l'economia locarnese fosse fondamentalmente povera e sprovvista di un settore trainante in grado di favorire un processo di industrializzazione. La maggior parte degli autoctoni continuava a lavorare nel mondo rurale, mentre le attività artigianali, come quella di fabbri, falegnami, osti, bettolieri, calzolai, prestinai, pizzicagnoli, macellai, speziali, caffettieri, sarti, negozianti, benché piuttosto numerose, venissero generalmente lasciate ai forestieri poiché scarsamente remunerate e poco considerate. A Locarno le fabbriche erano poche e di modeste dimensioni: una fonderia di campane, un paio di opifici di cappelli e piccole produzioni di stoffa paesana[5].

Le ragioni che distinguevano l'economia locarnese da quelle molto più dinamiche di Intra e Pallanza sono molteplici e in parte risalgono alla separazione territoriale iniziata con la conquista, nel 1513, da parte dei Confederati della zona a nord del Lago Verbano. Tale cambiamento di giurisdizione implicò infatti il pagamento di tasse doganali, alle quali si sommavano i pedaggi, i pontaggi e i portaggi del ducato di Milano. Per le piccole produzioni locali simili imposizioni erano difficilmente sopportabili. D'altro canto, non era possibile accontentarsi del mercato dell'attuale Canton Ticino poiché esso era troppo ristretto, i centri erano troppo piccoli e fino al 1798 il territorio era frazionato in otto baliaggi. Infine, l'esportazione Oltralpe era molto costosa e per otto mesi all'anno i passi alpini erano quasi impraticabili[6]. Le ricerche di Roberto Negroni mostrano invece come le industrie di Pallanza e Intra, oltre alla possibilità di usufruire del vasto mercato piemontese, erano favorite dal sistema di tassazione. Negroni sottolinea come la revisione delle imposte del Comune di Intra nel 1838 fu pensata *ad hoc* per non danneggiare il commercio all'ingrosso

4 R. Negroni, *Il Verbano nella rivoluzione industriale: per una storia economica locale*, Verbania 1977.

5 R. Huber, *Locarno nella prima metà dell'Ottocento*, Locarno 1997, p. 177; A. Galli, *Il Ticino all'inizio dell'Ottocento*, Bellinzona 1943, p. 120.

6 Per le politiche daziarie cfr. M. Dubini, *Fiere e mercanti, transiti e dogane*, in *Storia della Svizzera italiana. Dal Cinquecento al Settecento*, Bellinzona 2000, pp. 247-253; Ufficio Ricerche Economiche (URE), *Il settore industriale ticinese. Profilo storico*, Bellinzona 1968, pp. 12-31; A. Galli, *Notizie sul Cantone Ticino*, vol. II, Bellinzona 1937, pp. 951-961.

e nemmeno gli interessi manifatturieri[7]. Dal canto loro, le prospettive di una produzione locarnese non migliorarono molto né con la creazione dello Stato ticinese nel 1803 né con la sua definitiva indipendenza nel 1815. Difatti, il neo-cantone non aveva un peso economico sufficiente da permettergli di negoziare delle tariffe doganali vantaggiose con i regni Lombardo-Veneto e Piemonte-Sardegna. Le ricerche di Carlo Kuster e Alessandro Bonzanigo mostrano chiaramente come il Ticino esportasse soprattutto generi alimentari (selvaggina, pesci, formaggio, castagne) nonché prodotti grezzi (marmo, seta, pelli, trecce, legname), mentre i prodotti trasformati erano pochi: soprattutto cappelli di paglia e sigari[8].

Le politiche protezioniste degli Stati vicini rappresentavano sicuramente un freno allo sviluppo proto-industriale e industriale non soltanto di Locarno, ma anche di tutto il cantone, poiché tale problematica esisteva in tutto il Ticino di quell'epoca. Tuttavia, tale disincentivo non è l'unico fattore da considerare. Lo statista Stefano Franscini aveva infatti constatato come, grazie al commercio di transito e alle rimesse degli immigrati, la passività della bilancia commerciale ticinese con l'estero non impediva alla bilancia economica cantonale di essere piuttosto attiva[9]. I soldi dunque c'erano, occorreva però trovare un settore competitivo in cui specializzarsi e ciò richiedeva uno spirito imprenditoriale. Secondo Paolo Boletti, scrittore nonché imprenditore edile venuto a stabilirsi a Locarno da Intra, il problema risiedeva nel fatto che i Locarnesi non avevano la volontà d'intraprendere progetti innovativi.

> È veramente peccato, ma temo che ciò [l'immobilismo] non cangerà, se non quando il commercio, potrà mutare la faccia al Paese, ed innamorare i cittadini al lavoro, al traffico, all'industria, [...] si spera che la strada ferrata abbia ad avere una vantaggiosa influenza[10].

L'analisi di Boletti trova conferma in due esempi significativi. Il primo è l'appello lanciato nel 1850 dall'avvocato Alberto Franzoni in favore della realizzazione di un teatro per «l'educazione, il decoro e l'incivilimento del paese». Per raccogliere i fondi si rese necessario l'acquisto di 40 azioni, sebbene alla fine Franzoni ne ottenne con difficoltà solo quattordici[11]. L'altro esempio è quello della bonifica del Piano di Magadino, che rappresentava la maggior superficie pianeggiante del Sopraceneri e sarebbe stata

7 R. Negroni, *Il Verbano nella rivoluzione industriale...*, p. 8.

8 C. Kuster, *Il Ticino zona franca italiana?*, Locarno 1937, p. 11; A. C. Bonzanigo, *Cenni sulle industrie del Cantone Ticino*, Bern 1917, pp. 4-12.

9 S. Franscini, *La Svizzera italiana*, Lugano 1837, pp. 257-258, 275-279.

10 P. Boletti, *Una passeggiata nella città e dintorni di Locarno*, Bellinzona 1857, p. 23.

11 *Amor ci mosse. I cent'anni del Teatro di Locarno*, a cura di G. C. Bertelli, Locarno 2003, pp. 9-10.

pertanto ideale per l'agricoltura. Per renderla coltivabile dovevano però essere prosciugati gli acquitrini, costantemente alimentati dagli affluenti del fiume Ticino. L'impresa venne però realizzata soltanto nel momento dell'arrivo della ferrovia che necessitava di un terreno stabile per gli ancoraggi. Neanche i tre blocchi economici imposti al Ticino dal Regno Lombardo-Veneto tra il 1848 e il 1855 riuscirono a fare cambiare idea ai proprietari e alla Corporazione borghese di Locarno, allora detentrice di una vasta parte del Piano, che si rifiutavano di effettuare investimenti nel progetto[12].

Il risveglio di Locarno e l'esordio del turismo verbanese

Nonostante gli ostacoli strutturali e psicologici sopracitati fossero ingenti, Locarno stava comunque cambiando: il segno più tangibile della sua trasformazione era il raddoppio del numero dei suoi abitanti che passò da 1'308 unità nel 1801 a 2'676 nel 1850. Mancava però ancora un elemento capace di infondere nuova linfa a un'economia arrugginita: esso fu la ferrovia. Negli anni 1848-1850 due società, la Settentrionale Elvetica e la Meridionale Elvetica, concessionarie del Lucomagno, progettarono un sistema ferroviario a forma di Y rovesciata che collegava Biasca, Locarno e Chiasso. Congiunti fra loro all'altezza di Bellinzona i due tracciati erano pensati per estendersi il primo verso il Piemonte e il secondo verso Milano. Dalle carte disponibili emerge quanto la cittadina di Locarno e i comuni dei dintorni fossero entusiasti e disposti ad investire soldi in tale progetto che avrebbe consentito a Locarno di diventare un importante snodo ferroviario. Nel 1850 l'assemblea comunale locarnese votò pertanto all'unanimità l'assunzione di 200 azioni da 500 franchi della ferrovia Elvetica Settentrionale. Anche se il progetto non andò mai in porto, nel gennaio 1853 l'assemblea comunale non esitò a deliberare l'acquisto di 1'000 azioni da 500 franchi per la ferrovia Sardo-Elvetica[13].

L'impegno finanziario fu sicuramente molto gravoso per Locarno e per i comuni circostanti che l'affiancarono, ma con tale sforzo il Locarnese intendeva influenzare le decisioni al vaglio dei vari governi (piemontese, ticinese, grigionese e sangallese). L'anno 1853 fu infatti un anno decisivo poiché, dopo tante richieste di concessioni rimaste senza successo, era stata avviata la costruzione della linea tra Alessandria e Novara e una commissione parlamentare piemontese stava esaminando due varianti per raggiungere il Lago Maggiore tramite Arona o Intra. La scelta del percorso che avrebbe portato ad Intra avrebbe

12 C. Cattaneo, *Saggi di economia rurale*, a cura di L. Einaudi, Torino 1975, pp. 171-223; F. Viscontini, *Il Piano di Magadino nella storia economica del Cantone Ticino*, in «Bollettino della SSL» n. 22 (2018), pp. 13-16.

13 *Memoria al Consiglio di Stato del comitato Svizzero promotore della ferrovia internazionale Locarno*, Locarno 1914, p. 8.

aumentato le possibilità di prolungare il collegamento fino a Locarno, stazione che avrebbe avuto a sua volta il privilegio di allacciarsi al valico alpino del Lucomagno. Un capolinea ad Arona, non precludeva la possibilità di collegare in futuro anche Locarno, tuttavia tale soluzione andava piuttosto verso un mantenimento della navigazione per il transito sul Lago Maggiore.

I primi riscontri sembravano di buon auspicio per Locarno e il rapporto della Commissione piemontese propese per il collegamento che passava da Intra e caldeggiò il proseguimento in treno sino all'estremità del lago. La relazione sottolinea come: «Da Novara a Locarno per via ferrata continua si impiegherebbero solo due ore trenta e col servizio dei battelli a vapore non meno di 5 ore»[14]. Nello stesso periodo si tenne a Berna una conferenza intercantonale che riuniva i tre cantoni coinvolti, il Ticino, i Grigioni e San Gallo, il cui esito caldeggiò la realizzazione di una linea Locarno-Rorschach attraverso il Lucomagno[15].

La situazione subì tuttavia un brusco cambiamento a causa della decisione del Primo ministro Cavour e del ministro dei Lavori Pubblici Paleocapa che preferirono la soluzione di Arona. È difficile valutare le ragioni di tale scelta, ma molto probabilmente Cavour e il suo Governo volevano conoscere con certezza in anticipo quale valico alpino sarebbe stato perforato. Ad ogni modo, il Parlamento sardo votò in favore della proposta governativa. A Locarno la delusione fu grande, ma l'impegno per rilanciare il progetto non venne meno. Nel 1860 la Città di Locarno si fece nuovamente iniziatrice di una pubblica sottoscrizione per raccogliere il capitale richiesto dalla Banca di San Gallo, concessionaria della tratta Biasca-Brissago. Si trattava però di acquistare 8'000 azioni da 500 franchi l'una, ossia occorreva trovare quattro milioni di franchi, una somma troppo onerosa per essere reperita interamente *in loco*. Il Locarnese, con il sostegno dalla Vallemaggia, riuscì comunque a raggiungere la cifra record di 1'666 sottoscrizioni[16]. Un tale esito fu sicuramente dovuto al desiderio di sviluppare il settore turistico, un comparto che nella zona del Centro Lago, presso il Golfo Borromeo, e successivamente all'arrivo della ferrovia ad Arona (1855) e all'annessione della Lombardia (1859) era già fiorito considerevolmente.

L'arrivo della ferrovia ebbe anche un certo impatto a livello pubblicitario. È interessante notare, ad esempio, come appena un anno dopo l'attivazione della ferrovia aronese, la guida Baedeker aveva aggiunto nel

14 Relazione parlamentare in ASV [Archivio di Stato Verbania] Fondo Biblioteca Antonio Rossi, b. 3839, p. 67.

15 Cfr. la documentazione che fa riferimento alla ferrovia del Lucomagno 1853-1856 in ASTi, Fondo diversi, sc. 188.

16 *Memoria al Consiglio di Stato del comitato Svizzero...*, p. 8.

titolo dei suoi numeri sulla Svizzera un riferimento ai laghi italiani[17]. Inoltre, il migliore collegamento con la Lombardia incentivò notevolmente l'arrivo di milanesi nell'area del Lago Maggiore, che finalmente potevano evitare i rigorosi controlli doganali austriaci e che, grazie all'inaugurazione della tratta ferroviaria Milano-Novara, potevano infine raggiungere facilmente Arona passando da Novara. Il transito su quella tratta divenne talmente intenso che neanche dieci anni più tardi, nel 1868, venne inaugurata una linea diretta tra Milano ed Arona. La comodità dei collegamenti favorì l'edificazione di maestosi stabilimenti alberghieri. I pionieri in tale settore furono gli Omarini, intraprendenti albergatori stresiani, già proprietari di un piccolo albergo sull'Isola Bella. Subito dopo l'aggregazione della Lombardia, essi comprarono un terreno a Stresa e nel 1863 inaugurarono il primo Grand Hotel sul Lago Maggiore[18]. Un'idea simile venne ripresa anche a Pallanza e ad Intra dove un gruppo di imprenditori era alla ricerca di capitali per costruire un albergo di grande lusso. Il settimanale il «Lago Maggiore» del 16 febbraio 1861 lanciò un appello in tal senso.

> Non v'ha chi non vegga la necessità d'un comodo stabilimento sul lago Maggiore. Infatti il forastiere che si imbarca a Sesto Calende o ad Arona è obbligato a percorrere tutto il lago per ricercarsi un'elegante abitazione. Siffatta verità ha obbligato da tre anni questa direzione a progettare l'idea ai riverani facoltosi del Verbano di unirsi in Società per raccogliere azioni, onde creare una Colonia di delizie per vieppiù attirare i viaggiatori d'ogni nazione a fare sosta anche a queste amene sponde, come sono usi a farlo in altri laghi[19].

Il progetto fu poi concretizzato nel 1870 a Pallanza con l'inaugurazione del sontuoso Grand Hotel Pallanza, impresa faraonica fortemente voluta dal sindaco-ingegnere della città, Pompeo Azari, che si occupò personalmente di disegnare la planimetria. La realizzazione dei Grandi Alberghi di Stresa e Pallanza diedero un forte impulso a tutte le località del Golfo Borromeo, specie a Baveno, località che dopo essere stata gratificata dal soggiorno della regina Vittoria nel 1879 beneficiò di una considerevole visibilità[20].

17 Nelle prime cinque edizioni, il Baedeker sulla Svizzera, dal 1844 al 1854, recava il titolo: *Die Schweiz: Handbüchlein für Reisende, nach eigener Anschauung und den besten Hilfsquellen bearbeitet*. A partire dal 1856 il titolo venne modificato in: *Die Schweiz, die italienischen Seen, Mailand, Turin, Genua, Nizza: Handbuch für Reisende*.

18 Sugli Omarini cfr. *Il Grande Albergo delle Isole Borromee a Stresa*, in «Verbania» n. 7 (luglio 1910), pp. 149-159.

19 *Un sontuoso stabilimento*, in «Il Lago Maggiore», 16 febbraio 1861.

20 Sulle ricadute del soggiorno della regina Vittoria cfr. M. Wright, *Un sogno luminoso. La regina Vittoria a Baveno 1879*, Verbania 2010, pp. 43-52; M. F. Renaudo, *Il turismo a Baveno. Sviluppo e trasformazioni territoriali dal 1800 ai giorni nostri*, Verbania 1999, pp. 58-66.

Sebbene ogni cittadina cercasse ovviamente di sfruttare al meglio le potenzialità offerte dalla bellezza del paesaggio-montano e dalla spettacolarità delle vicine Isole Borromee, l'origine del successo di tali località era dovuto principalmente all'attivazione della ferrovia di Arona. Il problema per Locarno era l'eccessiva distanza dalla fermata aronese. Se per raggiungere Stresa un battello da Arona impiegava un'ora e un quarto e due ore per arrivare a Pallanza, per raggiungere Locarno erano necessarie 5 ore e 30[21]. Per Locarno era dunque impensabile trarre vantaggio seriamente dalla fermata aronese. Tuttavia, l'esempio del Centro Lago lasciava presupporre delle buone prospettive turistiche anche per Locarno a condizione che essa fosse riuscita a disporre di un collegamento ferroviario.

La perseveranza di Locarno per ottenere il proprio collegamento ferroviario

La posizione di Locarno divenne decisamente più precaria dopo l'inaugurazione, il 30 maggio 1864, della ferrovia Zurigo-Zugo-Lucerna. Tale collegamento tra poli economicamente rilevanti era infatti il migliore presupposto per estendere il collegamento a sud attraverso il Gottardo fino a raggiungere Lugano, Chiasso e Milano, così come auspicava sempre più il Governo italiano. I rischi che Locarno rimanesse isolata erano fondati, poiché non vi erano nemmeno certezze che il progetto per una seconda branca sulle rive del Lago Maggiore venisse effettivamente realizzato. E anche in caso di realizzazione, con molta probabilità la linea ferroviaria sarebbe stata costruita sulla riva lombarda. Locarno non era però intenzionata ad abbandonare la partita. Al contrario, il suo sindaco, Bartolomeo Varenna, incentivò i contatti con i comuni italiani per promuovere la linea sulla riva occidentale del lago. L'Archivio della Città di Locarno conserva un'intensa corrispondenza risalente alla primavera 1866 tra il sindaco Varenna e i suoi omologhi di Pallanza ed Intra. Attraverso tali scambi epistolari Varenna intendeva sollecitare i comuni italiani a manifestare presso il Ministero dei Lavori Pubblici il loro desiderio di essere allacciati alla strada ferrata del Gottardo. Negli scritti predominano le lettere del sindaco di Pallanza, Pompeo Azari, il quale si impegnò molto in questo senso, mosso dal desiderio di promuovere una stazione climatica-curativa nel suo comune. Azari assicurò la Municipalità locarnese che avrebbe sostenuto «a tutt'uomo l'attuazione della linea ferroviaria vivamente reclamata dagli interessi di questi abitanti»[22]. Durante i mesi di marzo e aprile 1866, Azari informò quasi

21 L. Boniforti, *Per laghi e monti. Guida descrittiva, storica, artistica e pratica, Lago Maggiore, di Como e Lugano, S. Gottardo, Brianza, Varesotto, Lago d'Orta, valle Sesia, Ossola, Sempione e M. Rosa*, Milano-Torino 1889, p. 34.

22 Archivio della Città di Locarno [ACom Locarno], Fondo Ferrovia Locarno-Fondotoce, sc. 20, Corrispondenza di Pallanza a Locarno del 27 marzo 1866.

settimanalmente il sindaco di Locarno sull'evolversi della situazione nei comuni circostanti. Nella lettera del 9 aprile 1866, egli precisava:

> che fino del giorno 4 andante lo scrivente invitava i Municipi di Casale Corte Cerro, Crusinallo, Omegna, Orta e Gozzano a caldeggiare [presso il Ministro dei Lavori Pubblici] la linea di congiunzione da quest'ultimo paese a Locarno della rete ferroviaria italiana al traforo delle Alpi Elvetiche. [...] Da informazioni private ebbe a sentire che anche il Municipio di Cannobio o già deliberò o sta per deliberare favorevolmente[23].

Successivamente anche i Comuni di Gozzano ed Intra accettarono il progetto ferroviario. Tuttavia, malgrado l'intensa promozione svolta dai comuni della sponda destra del lago, durante la conferenza internazionale di Berna del 1869, alla quale presenziarono Italia, Prussia, il Granducato di Baden, il Württemberg e i cantoni svizzeri coinvolti dall'attraversamento delle Alpi, la scelta cadde definitivamente sul traforo del San Gottardo, che avrebbe consentito il collegamento con Lugano e Chiasso. Il tracciato ferroviario sul Lago Maggiore non fu incluso nel trattato, anche se il Governo italiano lasciò intendere di volerlo realizzare sulla sponda orientale del lago poiché su tale sponda il percorso complessivo sarebbe stato meno lungo: 107,6 km per la linea Novara-Luino-Bellinzona contro i 130 km per la Novara-Arona-Locarno-Bellinzona.

Per evitare un completo isolamento del Locarnese, l'accordo prevedeva che la Società del Gottardo avrebbe finanziato una diramazione Bellinzona-Locarno, prendendo a suo carico i costi per la costruzione della stazione. Per Locarno tale concessione era vista come una magra consolazione. Infatti, la linea per Locarno sarebbe stata solo una linea locale senza sbocchi. D'altro canto, in quell'epoca sarebbe stato piuttosto difficile ottenere maggiori concessioni. L'Italia, che – è importante ricordarlo – su un totale stimato di 85 milioni ne pagava 45, ebbe qualche difficoltà a far approvare il trattato in Parlamento poiché diversi deputati consideravano l'accordo di Berna troppo a favore della Svizzera. Il politico più critico nei confronti del trattato fu il deputato Romualdo Bonfadini:

> In verità a me pare una follia questo che noi facciamo; noi spendiamo 29'800'000 lire per aiutare un'opera da eseguirsi in paese straniero, e rinunziamo a tutti quei vantaggi economici che il solo fatto dello stabilimento di una ferrovia diffonde ed allarga e moltiplica pel territorio che essa percorre[24].

23 Ibidem, Corrispondenza di Pallanza a Locarno del 9 aprile 1866.

24 ACom Locarno, Fondo ferrovia Locarno-Fondotoce, sc. 29, Atti parlamentari della Camera dei deputati del regno d'Italia, incarto 76.

Tuttavia, nonostante i diversi malumori, l'accordo fu ratificato dalla Svizzera, dall'Italia e dalla Germania. Così, a partire dal 1872 il Canton Ticino si trasformò in un enorme cantiere. Nel dicembre 1874 fu infine attivata la tratta ferroviaria Biasca-Bellinzona-Locarno, la quale nel 1882 venne poi collegata con la linea Lucerna-Chiasso.

La svolta: dal primo treno al Grand Hotel Locarno

Per Locarno l'arrivo della prima locomotiva sbuffante rappresentò una vera e propria pietra miliare. L'élite del luogo, prima reticente a investire soldi, si rese subito disponibile per finanziare il progetto portato avanti dall'avvocato e imprenditore Giacomo Balli, che prevedeva la costruzione di un grandioso albergo prospiciente la stazione ferroviaria. Per costruire il Grand Hotel, inaugurato nel 1876, occorsero così meno di due anni. L'impresa comportò diversi interventi di ammodernamento sia per il Comune di Locarno sia per il Comune di Muralto (Orselina fino al 1881) su cui si trova effettivamente la stazione ferroviaria e il Grand Hotel Locarno. Tra le opere maggiori che si intendevano costruire, vi era un'azienda del gas che illuminasse e riscaldasse l'albergo. I revisori del bilancio della Città di Locarno ed altri maggiorenti vollero estendere il progetto allo scopo di diffondere l'illuminazione a gas alle principali strade e piazze del luogo. Così fu creata una Commissione *ad hoc* nel cui rapporto si legge:

> Noi [membri della Commissione] siamo intimamente convinti della convenienza pel Comune d'accettare questo progresso d'illuminazione a gas, d'altronde necessaria della nuova fase in cui fortunatamente entra la Nostra Città pel volto della ferrovia che fa capo quella della prossima apertura del nuovo Grande Albergo, e della sede del governo, elementi tutti che varranno ad attirare fuori d'ogni dubbio, una quantità di forestieri... [sic][25].

L'esito del voto assembleare preferì affidare la concessione a una società privata che si costituì in poche settimane, cosicché già a fine anno 1875 sessanta fanali pubblici sostituirono le trentacinque lanterne a petrolio maleodoranti[26].

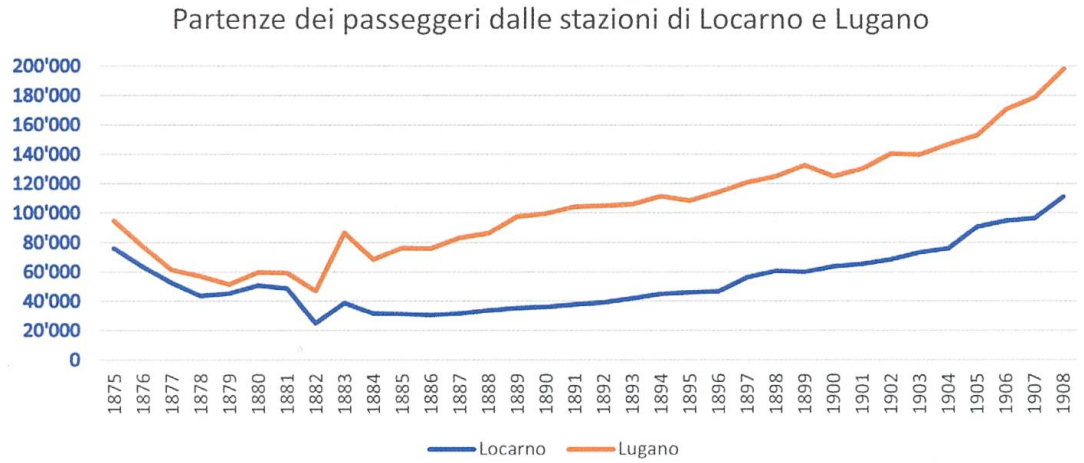
Tale slancio si riscontra pure nei dati della Società ferroviaria del Gottardo: nel 1875 dalla stazione di Locarno partirono ben 75'959 persone. L'euforia fu tuttavia di breve durata dato che già nel 1876 il numero delle partenze calò drasticamente, con un vero e proprio crollo successivo che iniziò nel 1881 e si protrasse quasi fino a fine secolo. Le cause della decrescita furono diverse: un'ondata di malaria nell'agglomerato milanese,

25 ACom Locarno, *Rapporto della Commissione sull'attuazione del gas, in Verbali dell'assemblea*, 14 marzo 1875.

26 G. Mondada, *L'azienda del Gas ha cento anni*, Locarno 1975, pp. 5-10.

gli effetti della grave crisi economica del 1873-1896 (fase B del ciclo di Kondratieff) nonché la scadenza del termine, alla fine del 1881, del turno sessennale di Locarno quale capitale cantonale. Tra questi motivi, però, la ragione predominante fu l'apertura nell'aprile 1882 della galleria del Monte Ceneri. Infatti, essa permetteva un comodo collegamento con il Sottoceneri e incoraggiava quindi i passeggeri arrivati a Bellinzona a proseguire direttamente alla volta di Lugano, invece di cambiare treno per raggiungere la discosta Locarno.

Il grafico seguente, che mostra le partenze da Locarno e Lugano durante gli anni gestiti della ferrovia del Gottardo (1875-1908)[27], permette di calcolare il rapporto fra lo sviluppo a Locarno e a Lugano, il cui divario può essere distinto in tre periodi: il primo periodo (1875-1881) che mostra un distacco meno marcato di 1,23 a 1 a favore di Lugano; il secondo periodo (1882 al 1899) in cui il vantaggio di Lugano crebbe fino a raggiungere una media di 2,44, rispetto allo sviluppo di Locarno pari a 1; infine, un terzo periodo (1900-1908) in cui si registra un recupero di Locarno con un rapporto di 1,88 a 1.



Questi dati indicano come i fattori esterni, tra i quali predominano la crisi economica e le epidemie, colpirono molto più duramente Locarno rispetto a Lugano poiché la cittadina sul Lago Maggiore continuava a subire gli svantaggi legati al fatto di essere una regione discosta rispetto alle linee principali di transito. Inoltre, è importante notare come gli anni del tracollo del numero di passeggeri corrisposero con il periodo del fallimento del Grand Hotel Locarno. A tale riguardo è di certo interessante evidenziare la forte volontà dei Locarnesi dell'epoca e anche di altri investitori di continuare a lottare per ricostituire una nuova

27 Grafico elaborato dall'autore partendo dai dati forniti dalla ferrovia del Gottardo. Cfr. *Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn*, Luzern 1875-1908.

Società per il Grand Hotel alla fine del 1884[28]. Grazie all'*Annuaire Suisse du Commerce* del 1887 scopriamo tra l'altro che tra gli azionisti vi fu Georg Seyschab, il proprietario del Grand Hotel Pallanza. Nella successiva edizione del 1891 però, l'albergo risultò proprietà della Società Balli. Qualche ulteriore informazione trapela dal giornale di propaganda turistica «The Lago Maggiore Times», il quale precisa che:

> la fioritura di Locarno data dal 1888, da quando la Società Anonima, con un importo di 1'700'000 franchi edificò il Grand Hôtel, su iniziativa del lungimirante Signor Attilio Balli[29].

A prima vista l'intervento di Seyschab apparve provvidenziale, per quanto un po' troppo a favore di Balli. Una spiegazione plausibile potrebbe essere l'intento dell'epoca di promuovere il turismo in tutta l'area del Lago Maggiore per dare più visibilità al territorio. Inoltre, è molto verosimile che Seyschab si augurasse un consistente sviluppo turistico per far ripartire il progetto di una ferrovia lacuale sulla sponda destra del lago.

Ritornando al grafico, a partire dal 1900, ossia il periodo che corrisponde alla fine della crisi economica internazionale e a tutta una serie di migliorie e abbellimenti realizzati dalla società di sviluppo Pro Locarno, fondata nel 1892 da Francesco Balli, si osserva una ripresa significativa delle partenze da Locarno. Tuttavia, il confronto rispetto a Lugano continua a evidenziare quanto Locarno fosse penalizzata da un servizio ferroviario locale: nel 1900 la tratta Cadenazzo-Locarno fu persino classificata ufficialmente dal Consiglio federale come "linea di seconda categoria". Il giornale «Il Dovere» dell'epoca svelava, tuttavia, che le autorità federali erano disposte a ridefinire il tracciato come "principale" non appena sarebbe stato realizzato un allacciamento lacuale verso il Sempione[30].

Il Sempione come chiave di volta per una ripresa della ferrovia lacuale

L'idea di realizzare un traforo nel Sempione fu seriamente considerata sin dagli anni Cinquanta dell'Ottocento sia dal finanziere francese André de la Vallette sia dagli ambienti turistici vodesi. Tuttavia per decenni il progetto non progredì molto poiché la Confederazione, i cantoni nonché la vicina Italia erano soprattutto concentrati sulla realizzazione del traforo del San Gottardo. Tale cantiere preoccupava però

28 È fatto riferimento alla nuova società del Grande Albergo nel «Dovere» del 24 dicembre 1884.

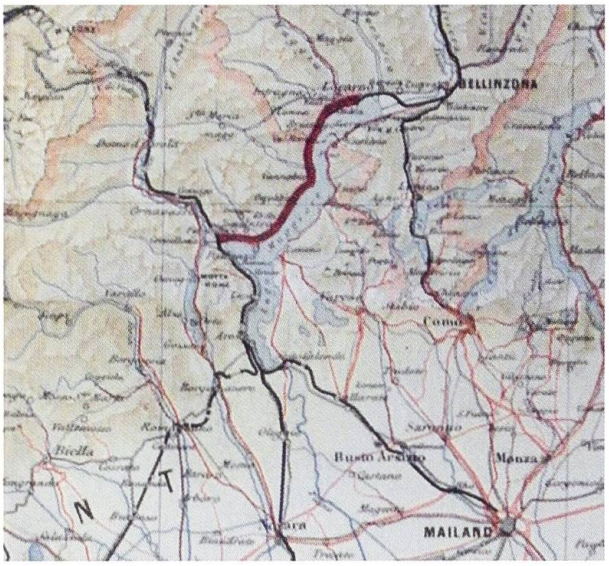
29 *Die Statistik*, in «The Lago Maggiore Times», 8 gennaio 1898.

30 *Per la questione ferroviaria*, in «Il Dovere», 8 gennaio 1902.

la Svizzera occidentale che temeva di essere tagliata fuori dalle grandi rotte internazionali. Per portar avanti l'impresa del Sempione fu necessario l'intervento di due Consiglieri federali, il Ginevrino Adrien Lachenal e il vodese Eugène Ruffy, i quali appoggiarono il progetto della Società Jura-Simplon presso le autorità italiane, fino alla stipulazione dell'accordo del 25 novembre 1895[31].

Senza addentrarci troppo nei dettagli concernenti le complesse trattative all'origine del valico del Sempione, notiamo come non appena fu firmata la convenzione italo-svizzera del 1895, il progetto per una ferrovia lacuale venne riproposta. Infatti, il sindaco di Torino, Severino Casana, non si lasciò sfuggire la possibilità di riaffermare la centralità della sua città promuovendo l'estensione della linea Santhia-Borgomanero, che avrebbe poi potuto essere prolungata fino a Locarno. Per evidenziare l'internazionalità del progetto, il 7 marzo 1897 Casana organizzò una grande assemblea alla quale invitò anche due ticinesi: il presidente del Consiglio di Stato Rinaldo Simen e il sindaco di Locarno Francesco Balli. Quest'ultimo, convinto dalla validità del progetto, nel 1898 chiese la concessione federale per la linea Locarno-Brissago.

Da parte sua Milano era pure interessata ad avere un collegamento con il Sempione e così incaricò la Società delle Ferrovie Mediterranee di estendere il tracciato da Arona fino a Domodossola. Per soddisfare Pallanza ed Intra, tale società chiese una concessione e un sussidio anche per la tratta Gravellona-Intra, ottenendo però solo la possibilità di realizzare una fermata a Fondotoce, frazione di Pallanza.



Percorso della ferrovia Locarno-Fondotoce

31 Cfr. G. Benz, *Le percement du Simplon. 50 de négociations en faveur de l'Europe*, Genève 1983, pp. 5-41, 195-245; C. Métrailler, *La politique ferroviaire des cantons de Vaud, Valais et Fribourg en faveur du tunnel du Simplon (1852-1887)*, tesi di laurea, Università di Friborgo 1978.

Nel 1905 la linea Milano-Domodossola fu attivata e un anno più tardi fu inaugurata anche la galleria del Sempione. A questo punto l'avvenire della stazione turistica pallanzese era seriamente a rischio poiché le grandi rivali, Stresa e Baveno, erano direttamente servite dai treni regionali e internazionali. Dal dicembre 1906, il treno lussuoso Simplon-Express trasportava quotidianamente ricchi turisti da Parigi a Milano e, benché la stazione di Fondotoce precedesse le fermate di Baveno e di Stresa, la Città di Pallanza rimaneva comunque fortemente penalizzata dalla distanza di sette chilometri che la separava dal centro turistico. Come precisa il sindaco di Pallanza in uno scritto del 1907 all'Associazione Nazionale del Movimento dei Forestieri, il suo Comune dispone di ben 1'500 posti letto. Se però confrontiamo questa disponibilità con le tabelle ritrovate negli archivi relative ai pernottamenti negli alberghi e nelle pensioni durante i giorni 20, 21 e 22 agosto 1906 si registrano rispettivamente solo 85, 98 e 67 clienti[32]. Per risolvere il problema dell'accesso in tempi brevi al centro città, il Comune di Pallanza decise dunque di agire in modo autonomo e di chiedere una concessione per una tramvia tra la fermata di Fondotoce e l'imbarcadero di Intra. La concessione fu accolta con il decreto del 30 ottobre 1906 e così il 5 marzo 1907 fu costituita la Società Verbano per la trazione elettrica con un capitale iniziale di 1'200'000 franchi per la costruzione e l'esercizio della ferrovia[33].

Il passo indietro di Pallanza e l'audace iniziativa del sindaco Francesco Balli

La decisione di Pallanza creò tensioni fra i comuni della sponda destra del lago che erano a favore della linea Locarno-Fondotoce. Il Comune di Intra cercò di svolgere il ruolo di mediatore, auspicando sia la realizzazione della tramvia sia quella della ferrovia. Tuttavia, il comitato intrese a favore della linea internazionale non si sentì più motivato a intraprendere il complesso iter di studi tecnici e di ricerca fondi necessari per chiedere la concessione. A quel punto, l'8 marzo 1907 il sindaco Balli organizzò una riunione con i maggiorenti della Città di Locarno e dei comuni circostanti e spiegò loro che l'unico modo per portare avanti il progetto era di costituire un comitato *ad hoc* per richiedere una concessione per la tratta italiana della linea Valmara-Fondotoce.

32 La lettera del sindaco Ranieri all'Associazione Nazionale del Movimento dei Forestieri del 10 dicembre 1907 e la tabella dei pernottamenti sono depositate presso l'Archivio di Stato di Verbania [ASV], Comune di Pallanza n. 872, fasc. Associazione Nazionale Movimento dei Forestieri 1907 e 1906.

33 La prima tratta della tramvia Fondotoce-Pallanza fu inaugurata il 9 ottobre 1910, mentre l'estensione sino all'imbarcadero di Intra fu attivata il 29 aprile 1929. Cfr. *La Tramvia Pallanza-Fondotoce*, in «Verbano», novembre 1910, pp. 261-268; V. Lodi, *Sempione. Strada napoleonica, galleria ferroviaria, ferrovie e tranvie nel Verbano-Cusio-Ossola*, Verbania-Domodossola 2005, pp. 87-95.

L'impresa risultò molto difficoltosa in quanto le procedure italiane erano molto diverse rispetto a quelle svizzere. Infatti, se in Svizzera la concessione era il punto di partenza di ogni lavoro necessario per l'attuazione di un programma ferroviario, in Italia essa rappresentava l'ultimo atto di una lunga e minuziosa procedura che prevedeva la presentazione di un progetto dettagliato provvisto del rispettivo piano di situazione, completo sia a livello tecnico sia finanziario e che comprendesse i dovuti sussidi statali nonché quelli degli enti locali. La realizzazione degli studi fu impegnativa e costosa, ma grazie al talento dell'ingegnere Giacomo Sutter e all'assistenza di Ferdinando Gianella il comitato locarnese poté presentare un progetto di massima e ottenere nel dicembre 1908 la concessione italiana.

In tale fase, per portare avanti il progetto fu però indispensabile ristabilire una collaborazione transfrontaliera che consentisse di ottenere dei sussidi dagli enti locali. Si trattava di motivare di nuovo il Comitato di Intra, impresa tuttavia facilitata dall'ampio successo turistico che tutta la riva occidentale del lago stava conoscendo in quegli anni. Difatti, per gestire meglio l'aumento dei viaggiatori, la società Pro Belgirate portò avanti l'idea di costituire una società, la Pro Verbano, che coordinasse meglio le iniziative delle diverse Pro Loco negli ambiti relativi alla pubblicità e ai servizi di comunicazione. Molto abilmente il presidente della Pro Locarno, Ettore Balli, cugino del sindaco Francesco, propose l'adesione alla Pro Verbano. La nuova società, assieme alla sua rivista «Verbano», offrì con piacere un valido canale per promuovere il progetto della ferrovia lacuale. Così ci si trovò di fronte a due diverse fazioni, ossia quella della Pro Verbano e del comitato intrese che sostenevano il progetto locarnese, e l'altra, quella rappresentata dal municipio pallanzese, che rimase invece scettica nei confronti di tale progetto.

Nel febbraio 1910 la rivista «Verbano» elogiò la decisione del comitato intrese di allearsi con l'Associazione locarnese, che ebbe il merito di mettere a punto un progetto tecnicamente e finanziariamente completo[34]. Ciò significò la ripresa della collaborazione transfrontaliera, anche se il progetto e la domanda di concessione rimanevano svizzeri. A quel punto, il problema principale era ottenere l'appoggio degli enti locali e perciò tutti rivolsero la loro attenzione al Comune di Pallanza, che era meno interessato rispetto agli altri alla realizzazione del progetto, perché dall'ottobre 1910 era servito dalla tramvia. Gli sviluppi furono complessi e richiesero lunghi tempi di realizzazione. In ogni caso, il 2 marzo 1910 il Comitato ferroviario rivolse la domanda di sussidi a Pallanza il cui Consiglio comunale però, appena due settimane prima,

34 *Ferrovia Locarno-Fondotoce*, in «Verbania», gennaio-febbraio 1910, p. 32.

aveva già concesso un sussidio di 100'000 lire alla Società Verbano per la realizzazione della tratta che collegava Fondotoce a Pallanza. Nonostante tale spesa, anche se frazionata in cinque *tranche*, fosse un investimento importante per il comune, il consiglio, considerata la prossima inaugurazione della tramvia, fu disposto a fare dei sacrifici. La domanda di sussidio per la linea Locarno-Fondotoce fu invece discussa solo il 10 dicembre 1910, ossia dopo l'entrata in funzione della tramvia. Le circostanze non erano dunque le più favorevoli per realizzare una nuova linea ferroviaria. Nonostante l'intervento favorevole del progetto da parte di alcuni consiglieri, il Consiglio comunale deliberò il rinvio della sua decisione, motivando che il Comune non avrebbe potuto concedere sussidi, in quanto il comitato all'origine del progetto non essendo italiano, non aveva "esistenza giuridica"[35].

Malgrado tale battuta d'arresto, il presidente del comitato promotore, Francesco Balli, restò fermo nel suo intento. Assieme al sindaco di Intra, Delorenzi, e quello di Cannobio, Reschigna, Balli chiese una nuova concessione, prassi in ogni modo resa necessaria dopo l'adozione della legge Sacchi (21 luglio 1911), che prevedeva di aumentare i sussidi statali a 10'500 lire per ogni chilometro. Considerati i lunghi tempi di attesa per ricevere la nuova concessione, non fu possibile ripresentare una richiesta di sussidi a Pallanza prima dell'aprile 1912. La lunga attesa andò tuttavia a favore del progetto ferroviario. Infatti, quando il Consiglio comunale pallanzese trattò la questione il 1° giugno 1912 erano trascorsi quasi due anni dall'attivazione della tramvia, la quale non aveva portato i frutti sperati come ben sottolinea la relazione del professor Pouli richiesta dal consiglio:

> Con una recente nostra deliberazione del 4 maggio 1912 si autorizzava d'urgenza il nostro sindaco a porre la sua firma alla domanda di concessione della linea ferroviaria Fondotoce-Valmara già presentata ai pubblici poteri dai sindaci di Intra e di Cannobio. Tale consenso nostro dimostra chiaramente come tutti noi fossimo compresi della grande importanza, diremo meglio della necessità di una linea ferroviaria che attraverso questa sponda del nostro lago avesse a congiungerci alle maggiori arterie ferroviarie del Gottardo e del Sempione. Necessità invero, quant'altra vitale, all'avvenire alla risurrezione di questa nostra terra. Da molti anni la nostra Pallanza soffre [...] da quando Pallanza non ha potuto più presentare al forastiero, al villeggiante, all'imprenditore quegli stessi vantaggi mezzi di trasporto che a parità di condizioni, per la bellezza del suo paesaggio, la facevano preferire ad altre terre[36].

35 ASV, Comune di Pallanza, b. 379. Domanda ferrovia Locarno-Fondotoce, delibera del 10 dicembre 1910, n. 96; vedasi anche *Il sussidio alla Locarno-Fondotoce al Consiglio Comunale*, in «La Vedetta», 13 dicembre 1910.

36 ASV, Comune di Pallanza, b. 379. Concorso per la costruzione della ferrovia Locarno-Fondotoce, delibera del 1 giugno 1912, n. 25.

In questa fase, l'atteggiamento del Consiglio comunale si mostrò molto favorevole al progetto ferroviario al punto che approvò con la maggioranza di voti un contributo di 200'000 lire, ossia il doppio rispetto a quanto previsto inizialmente.

In questo modo, grazie all'appoggio finanziario di Pallanza, il Comitato della Locarno-Fondotoce riuscì in poco tempo a raccogliere il cospicuo contributo di oltre 2 milioni di lire in azioni di secondo grado ottenute dai comuni lacuali, dal Consiglio provinciale e dalla Camera di Commercio di Novara nonché dal Municipio e dalla Camera di Commercio di Torino. Per la parte svizzera il Gran Consiglio aveva elargito un milione. Dal momento che Governo ed enti locali avevano concesso gli opportuni sussidi, le difficoltà per ottenere i crediti necessari dalle banche non sarebbero più state insormontabili. Fiduciosi che tutto sarebbe andato per il meglio, sul fronte svizzero la Commissione esecutiva organizzò una seduta a Locarno con i sindaci interessati alla realizzazione della linea ferroviaria al fine di ripartire tra i comuni le spese per gli espropri. Tuttavia, era il 24 luglio 1914 e una settimana dopo per l'Europa e per il mondo intero avrebbe avuto inizio un conflitto tra i più cruenti della storia.

Nel primo dopoguerra ci furono ancora alcuni tentativi per far ripartire il progetto e il Canton Ticino da parte sua fu disposto a concedere due milioni di sussidi a tale scopo. Nel frattempo però i prezzi dei terreni, del materiale nonché della manodopera erano aumentati, mentre la crisi economica aveva iniziato a manifestarsi sempre più. Dopo diversi tentativi, negli anni Trenta il progetto fu definitivamente affossato a causa della concorrenza sempre più marcata delle automobili.

Il fatto che il progetto ferroviario non venne realizzato rappresentò sicuramente una sconfitta per i comuni della sponda destra del lago. Tuttavia, l'impresa facilitò il decollo di Locarno grazie al suo considerevole sviluppo turistico dato che, se nel 1883 la cittadina contava solo tre alberghi di buona qualità, nel 1910 ne poteva vantare ben 28. La crescita non fu invece così spettacolare a Pallanza. Infatti, se nel 1883 in quell'area, grazie al collegamento ferroviario esistente con Arona, vi erano già 6 alberghi, nel 1910 ve ne erano solo 10. Locarno fu avvantaggiata rispetto a Pallanza dalla ferrovia, anche se l'allacciamento non era diretto. Ad ogni modo, secondo i dati rilevati dalla Pro Locarno, tra il 1911 e il 1914 gli arrivi più numerosi a Locarno erano quelli dall'Italia. Pure a Lugano gli italiani erano tra i maggiori clienti. Comunque, se si considera il grado di prosperità dell'offerta luganese, nel 1883 la località sul Lago Ceresio disponeva già di 10 stabilimenti ricettivi, mentre nel 1910 il loro numero era salito fino a raggiungere le 63 unità[37]. Anche se non si

37 Ufficio Ricerche Economiche (URE), *Il turismo nel cantone Ticino*, Bellinzona 1968, pp. 22,

può affermare che il vantaggio di Lugano nei confronti di Locarno fosse dovuto solo alla sua connessione a una rete ferroviaria internazionale, tuttavia tale fattore ebbe sicuramente un peso piuttosto rilevante come mostra il seguente prospetto.

PROSPETTO

ITINERARI	TASSE						Km.	Durata del percorso
	Semplice corsa			Andata e ritorno				
	I	II	III	I	II	III		
1. Bellinzona-Berna.								
Via Fondotoce	34.70	24.35	17.10	54.75	36.—	23.60	255	Ore 6.37
Via Olten	37.65	26.40	18.80	56.40	36.60	24.15	286	„ 6.02
2. Bellinzona-Losanna								
Via Fondotoce	33.30	23.35	16.35	52.55	34.45	22.45	285	„ 6.49
Via Olten	47.70	33.45	23.85	71.55	46.30	30.45	383	„ 8.04
3. Bellinzona-Ginevra								
Via Fondotoce	39.55	27.75	19.50	61.90	40.45	26.30	345	„ 8.23
Via Olten	53.25	37.35	26.60	79.80	51.60	33.90	436	„ 9.12
4. Locarno-Berna								
Via Fondotoce	32.40	22.75	15.95	51.30	33.75	22.10	234	„ 6.—
Via Olten	39.95	28.—	19.95	59.85	38.85	25.65	307	„ 6.59
5. Locarno-Losanna								
Via Fondotoce	31.—	21.75	15.20	49.10	32.20	20.95	264	„ 6.12
Via Olten	50.—	35.05	25.—	75.—	48.55	31.95	404	„ 9.01
6. Locarno-Ginevra								
Via Fondotoce	37.25	26.15	18.35	58.45	38.20	24.85	324	„ 7.46
Via Olten	55.55	38.95	27.75	83.25	53.85	35.40	457	„ 10.09

Prospetto estratto da Memoria al Consiglio di Stato del comitato Svizzero…