Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 80 (2011)
Heft: 2: Ferrovie. Emigrazione. Territorio

Artikel: Mesolcina : il treno ritrovato
Autor: Pieracci, Gionata
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-325308

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

Gionata Pieracci

Mesolcina: il treno ritrovato

Nel segno della modernità

Sul finire dell'Ottocento in Mesolcina una piccola minoranza di liberal-progressisti esprime la volontà di salvare la valle dall'isolamento. Risale al 1891 una prima mozione da parte di 25 uomini di Mesocco per realizzare un collegamento con il capoluogo di Bellinzona. Nel 1898, per contenere i costi, si pensa di costruire una tramvia direttamente sulla strada cantonale, ma una commissione cantonale fa pressione affinché si realizzi una ferrovia a scartamento ridotto su tracciato autonomo, forse già in previsione di un possibile collegamento con la capitale retica[1].

Grazie poi alle favorevoli caratteristiche della Mesolcina, si decide infine di sfruttare la forza naturale dell'acqua per produrre energia idroelettrica da destinare alla ferrovia. La scelta di una trazione elettrica è innovativa per quei tempi: si tratta di un sistema sperimentato soprattutto per le linee tramviarie urbane, nel momento in cui linee ferroviarie principali e secondarie optano ancora per la sperimentata e più economica trazione a vapore[2].

Nel 1903 la neo costituita Società Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco dà quindi l'appalto ad una ditta di Winterthur (Johann Jakob Rieter SA) per costruire una ferrovia elettrica (2,5 milioni di franchi), inclusa una centrale idroelettrica a Cebbia, a nord di Mesocco[3]. L'*iter* burocratico e ingegneristico della ditta Rieter si perde però in lungaggini e sono soprattutto le insistenze e la determinazione di Silvio Tonella, primo direttore della Società, a permettere finalmente l'inizio dei lavori. Nel 1905 il Consiglio Federale approva il progetto e la nuova ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco (BM) viene inaugurata nel 1907[4].

---

[1] R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco*, Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 6.

[2] Ibid., p. 52.

[3] Ibid., p. 8.

[4] Ibid., pp. 9-10.

R. Rütimann, E. B. Leutwiler, Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco, *Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 11*

Il logo della ferrovia B-M.

Collezione privata di Giorgio Tonella, 6537 Grono

Silvio Tonella, primo direttore della Società ferroviaria, in una foto passaporto degli anni Trenta. Uomo robusto e schietto, di corrente liberale, si ritrova a combattere contro le ritrosie e i pregiudizi dei conservatori[5]. «*Il mezzo di trasporto del presente è la ferrovia*»[6], scrive nel 1908. Negli anni seguenti riceve lettere e biglietti anonimi di minaccia contro di lui e i suoi famigliari[7].

[5] Ibid., p. 10.
[6] Ibid., p. 18.
[7] Ibid., p. 10.

Centro Culturale di Soazza, Fondo iconografico

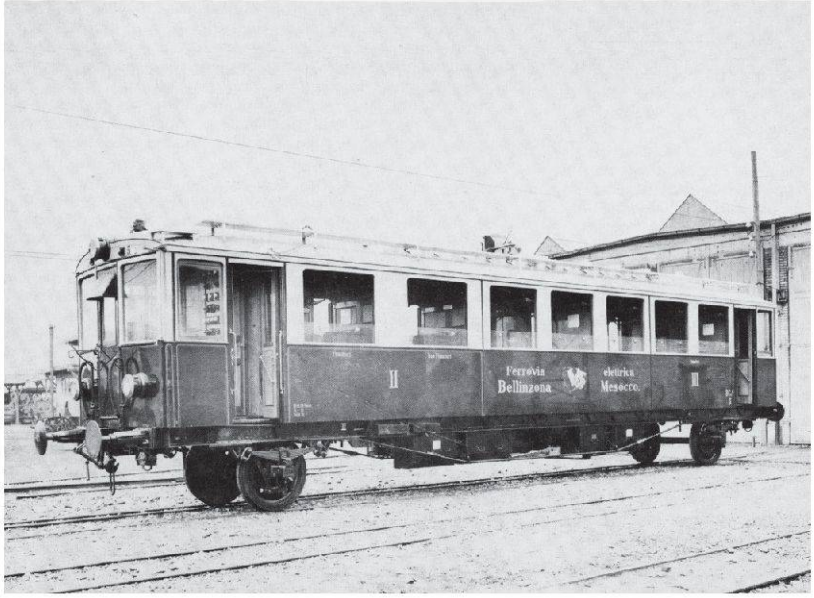
Gli operai posano per il fotografo tra il 1905 e il 1907, durante l'installazione dei binari a Soazza, con l'ausilio di una locomotiva a vapore.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Sul tracciato attuale permangono ancora binari forgiati nel 1892.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Operai in posa sul cantiere del ponte ferroviario del Sassello (Roveredo), tra il 1905 e il 1907.



R. Rütimann, E. B. Leutwiler, Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco, *Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 52*

Dato l'elevato fabbisogno di materiale rotabile nei decenni a cavallo del Novecento, la Svizzera è costretta ad importarlo dall'estero. La parte meccanica delle prime elettromotrici della B-M viene costruita a Praga, dalla ditta F. Ringhoffer di Smichov. Nella foto l'elettromotrice 5 della B-M in fase finale di allestimento nelle officine zurighesi di Oerlikon, che raggiungerà la Mesolcina nel 1909[8].

[8] Ibid., p. 52 e p. 54.

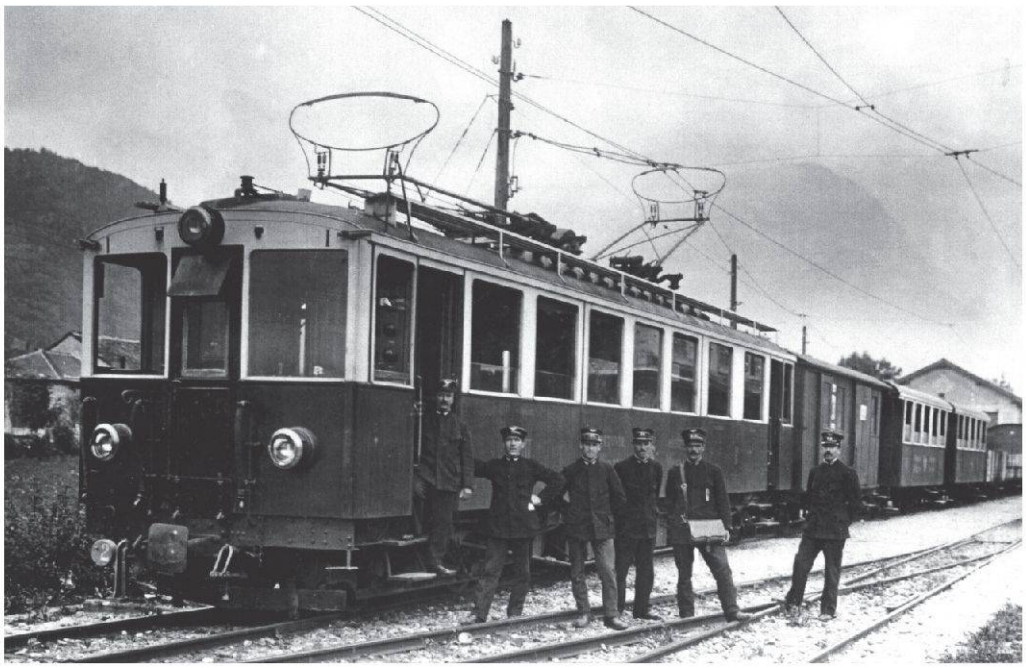
Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Il 6 maggio 1907 viene solennemente inaugurato il tratto Bellinzona-Lostallo. La foto ritrae invece i festeggiamenti per l'apertura dell'intera tratta, tenutisi a Mesocco il 31 luglio dello stesso anno.

Fotogramma preso da un Documento d'archivio della RTSI, serie «A spasso nella storia con Gino Cug», di Stefano Ferrari e Claudia Iseli, puntata 9 (Da qui la linea diretta con il Grigioni italiano), *puntata del 1° maggio 2007, TSI, Lugano 2007*

Di nuovo i festeggiamenti a Mesocco per l'apertura dell'intera tratta ferroviaria (31 luglio 1907). Il direttore Silvio Tonella tiene il suo discorso alla folla. Quando però il parroco di Mesocco, malgrado le demonizzazioni degli anni precedenti, vuole benedire la nuova linea, il direttore abbandona la festa in segno di protesta[9].

[9] Ibid., p. 10.



Collezione privata Ines Mengoni, in R. RÜTIMANN, E. B. LEUTWILER,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco,
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 12

Il personale della B-M in posa nel 1907 dopo il primo viaggio regolare.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Fotografia non datata, probabilmente risalente ai primi decenni d'esercizio. Ultima chiamata per i passeggeri in partenza dalla stazione di Roveredo.

Collezione privata Ines Mengoni, in R. Rütimann, E. B. Leutwiler,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco,
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 25

Regolarmente le opere dell'uomo si confrontano con l'imprevedibilità della natura. Nella foto gli onerosi lavori di sgombero dopo una frana in testa al ponte del Sassello (Roveredo) nel 1915.

Il progetto mai realizzato della ferrovia del San Bernardino

Nel 1896 era stata inaugurata la linea ferroviaria Coira-Thusis. Subito dopo l'inaugurazione della B-M (1907), il direttore Silvio Tonella inizia a progettare un prolungamento della nuova linea ferroviaria mesolcinese fino a Thusis, in modo da allacciarsi alla Ferrovia Retica (*Rhätische Bahn*). Una nuova Ferrovia del San Bernardino (*Bernardinbahn*) viene considerata un'opportunità da non perdere[10]. Nel 1909 i sostenitori sottolineano, oltre agli interessi politico-economici, anche quelli turistici: «Senza dubbio il percorso da Coira fino a Thusis attraverso [...] la famosa Viamala [...] poi attraverso l'impetuosa Rofla fino al Rheinwald in alta montagna e poi giù in basso nella valle Mesolcina passando per i pascoli alpini, attraversando i boschi di castagni fino ai laghi dell'Italia settentrionale [...] appartiene ai più belli e piacevoli che abbiamo nel nostro paese e quindi si dovrebbe realizzare anche un'alta affluenza di turisti»[11].

Si tratta di un progetto ambizioso, incompatibile però con gli orientamenti politi-

[10] R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer*, cit., p. 4 e p. 18.
[11] Ibid., p. 19.

co-economici del Consiglio federale di quegli anni, che forse non vede di buon occhio un corridoio alternativo al Gottardo. Nel 1909 Berna non rilascia quindi un'ulteriore concessione di linea alla Società ferroviaria mesolcinese e il progetto si arena per più di un quindicennio[12]. Si potrebbe affermare che la neonata ferrovia mesolcinese abbia «perso il treno» dopo soli due anni di splendore: la mancanza di sbocchi, dell'inserimento in una più ampia rete di collegamenti, decreterà il lento declino della B-M, relegata per volontà politica ad assolvere una funzione locale e non transregionale. Negli anni Venti, dopo la Grande Guerra, il progetto viene riesumato e rivalutato dalla ditta zurighese Prader & Cie, ma il destino (segnato dalla politica federale) di una ferrovia del San Bernardino è quello di rimanere sulla carta[13].

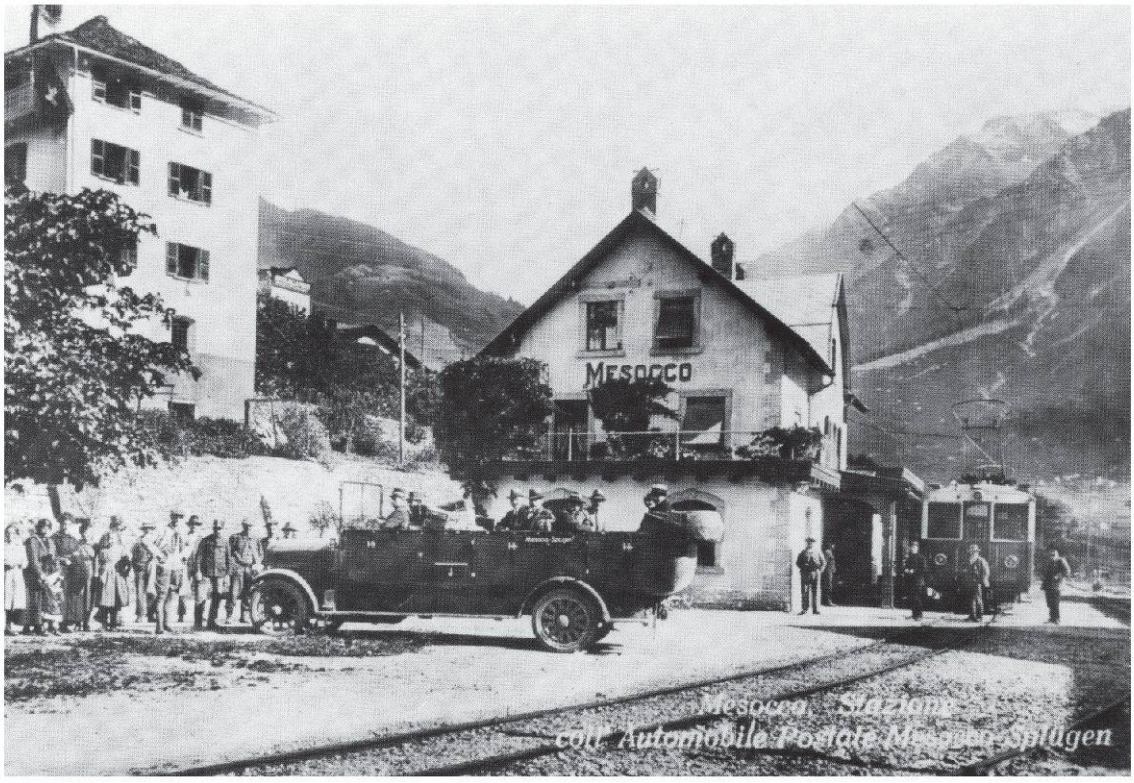
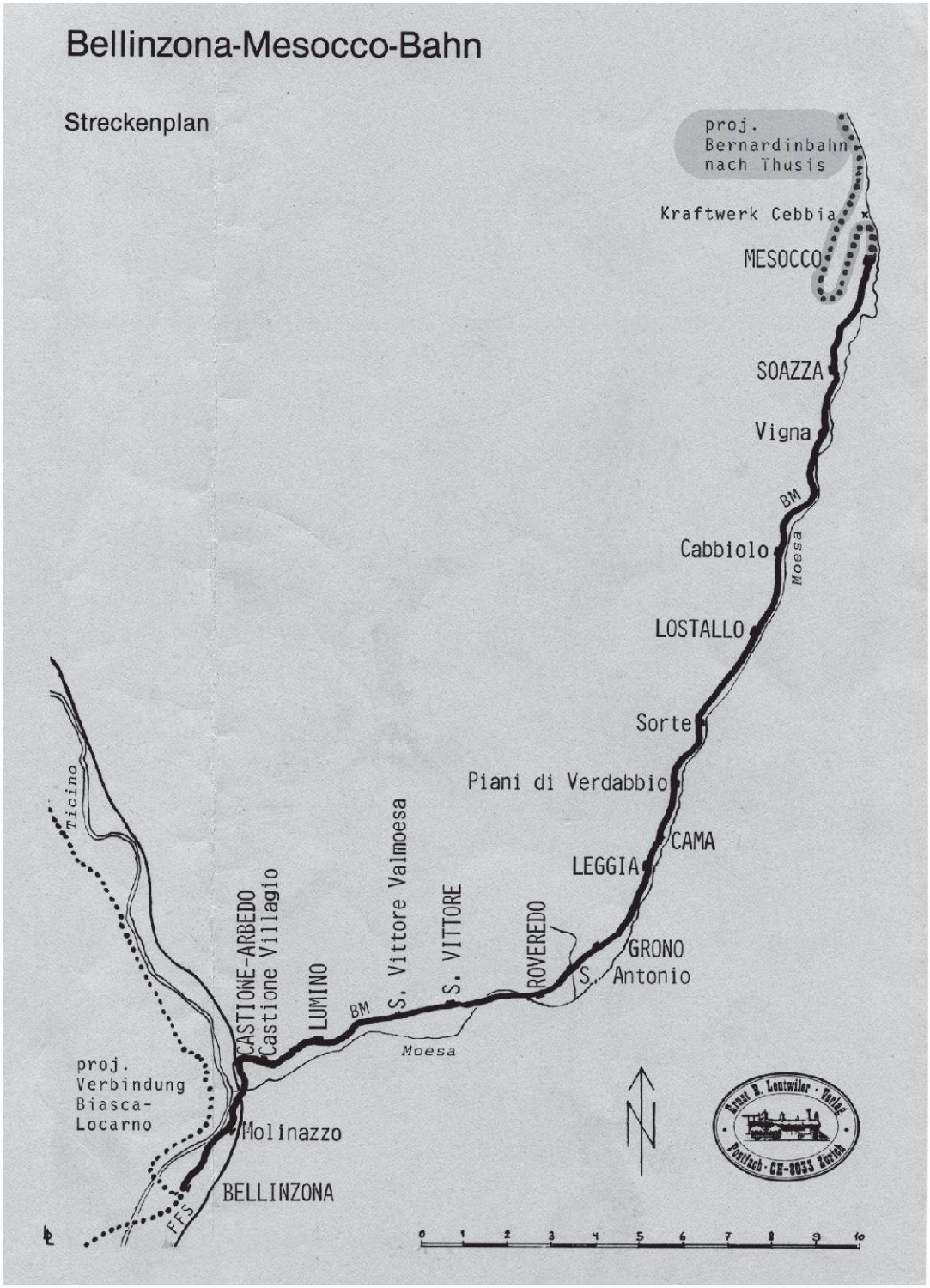


Foto E.Mazzoni, Collezione privata Armando Tamò, in R. Rütimann, E. B. Leutwiler,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco,
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 19

Il capolinea ferroviario di Mesocco in una foto anteriore agli anni Quaranta del Novecento. Dalla stazione parte un servizio di automobile postale fino a Splügen, attraverso il passo del San Bernardino.

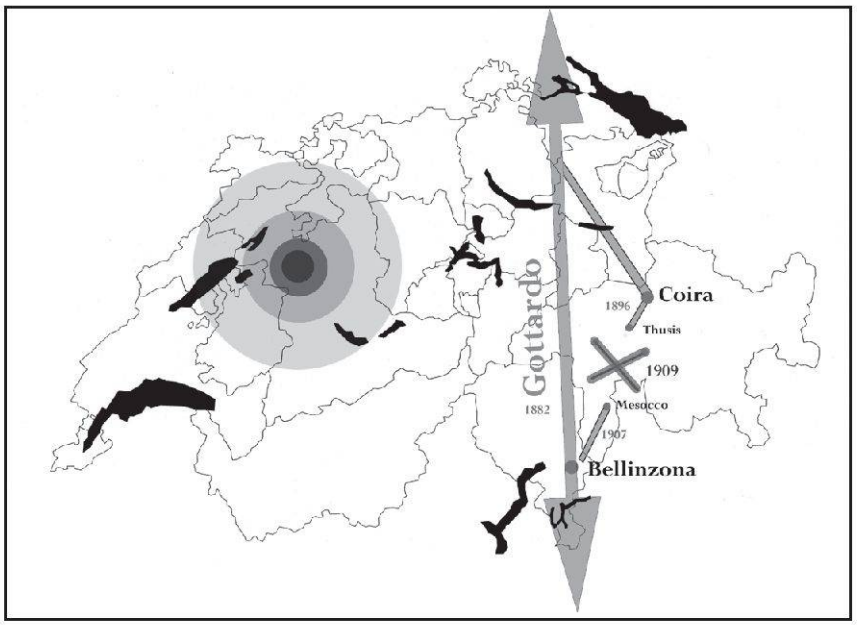
[12] Archivio privato di Giorgio Tonella, 6537 Grono.

[13] G. Pieracci, *Il percorso mai realizzato. I piani della Ferrovia del S. Bernardino*, mostra presentata al *Convegno sul San Bernardino*, San Bernardino-CH, 20 agosto 2009; la dicitura completa della ditta zurighese è Prader & Cie. (vorm. Simonett & Cie).



Archivio a Marca, Mesocco, Fondo Tonella, doc. 7,
particolare di un volantino propagandistico bilingue (italiano-tedesco)
della ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco, stampato nel 1906 dalla B. Ernst. Leutwiler Verlag di Zurigo

Volantino propagandistico della B-M datato 1906, distribuito durante i lavori di costruzione della ferrovia. È interessante notare come nello schema del tracciato ferroviario mesolcinese già si riporti il progetto per un futuro prolungamento della tratta ferroviaria fino a Thusis («proj[ekt] Bernardinbahn nach Thusis»).



elaborazione grafica Gionata Pieracci 2010

Schema dell'impedimento politico (da parte del Consiglio Federale) nei confronti di una nuova tratta ferroviaria Mesocco-Thusis, che avrebbe costituito l'anello di congiunzione per una tratta parallela e alternativa al Gottardo. Questa competizione tra i due assi viari transalpini dura ormai da otto secoli.

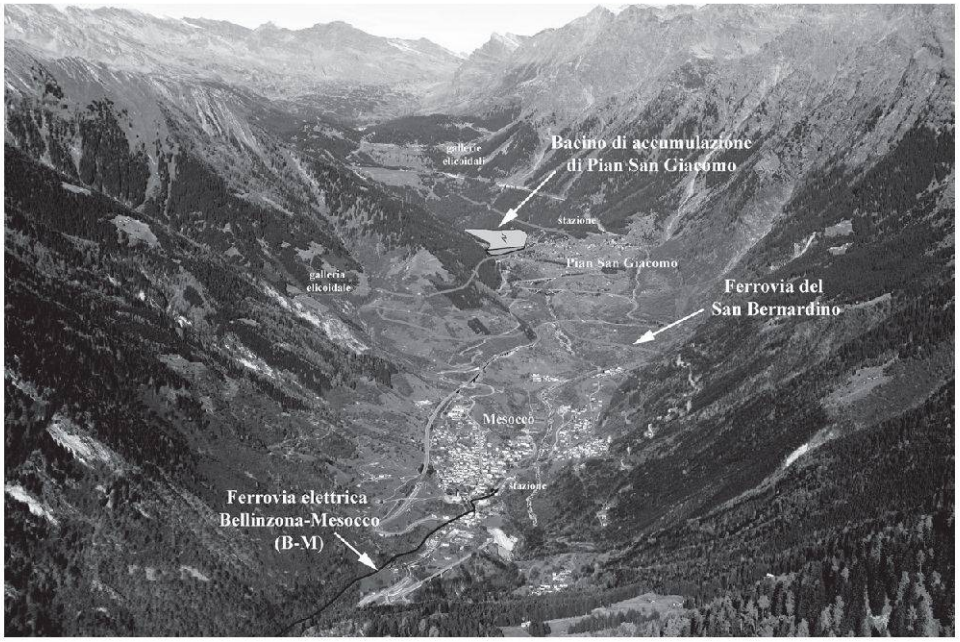


Foto aerea: Bruno Pellandini 2005 (www.fotowings.com);
rielaborazione grafica Andrea a Marca, Luigi Corfù e Gionata Pieracci 2009

Ricostruzione tridimensionale della mai realizzata Ferrovia del San Bernardino, con tre gallerie elicoidali per superare il dislivello fino a San Bernardino, una stazione e un grande bacino artificiale di accumulazione a Pian San Giacomo per potenziare la centrale idroelettrica di Cebbia.

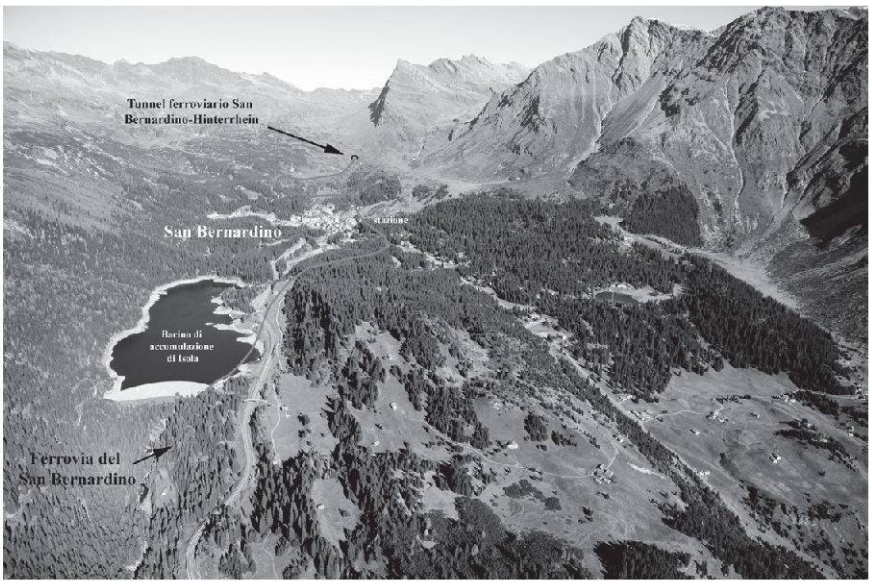
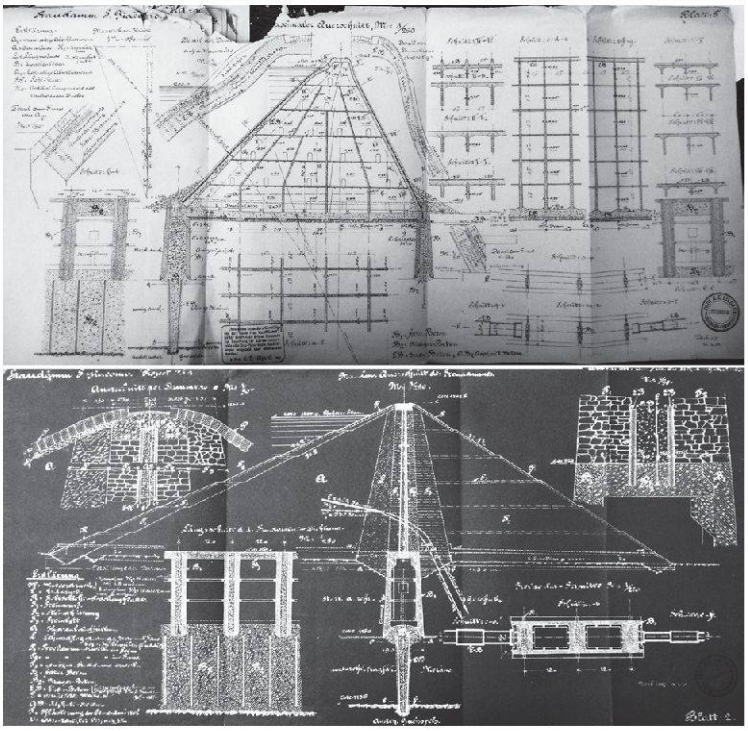


Foto aerea: Bruno Pellandini 2005 (www.fotowings.com);
rielaborazione grafica Andrea a Marca, Luigi Corfù e Gionata Pieracci 2009

Ricostruzione tridimensionale della parte alta del tracciato della mai realizzata Ferrovia del San Bernardino. Il tunnel ferroviario San Bernardino-Hinterrhein, lungo 5'150 metri, entrerebbe più in alto rispetto all'attuale tunnel autostradale.

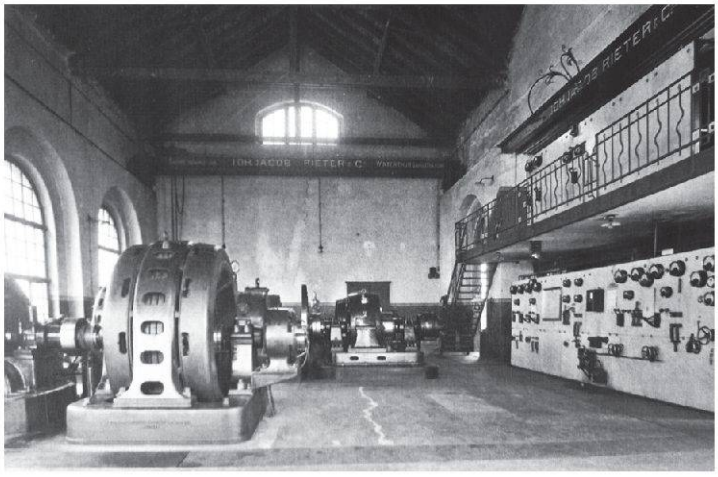


Archivio a Marca, Mesocco, Fondo Tonella, doc.9, componenti 1 e 5

Alcuni piani della mai realizzata diga a Pian San Giacomo, che permetterebbe di fornire l'energia necessaria alla ferrovia del San Bernardino, potenziando la centrale idroelettrica di Cebbia. Il progetto viene elaborato in due varianti dall'ingegnere zurighese K. E. Hilgard nel corso del 1908.

Carta: Ufficio federale di topografia 3084 Wabern,
Carta nazionale della Svizzera 1:25'000. Edizione 1998;
rielaborazione grafica Andrea a Marca, Luigi Corfù e Gionata Pieracci 2009

Il bacino artificiale di accumulazione di Pian San Giacomo progettato nel 1908 e mai realizzato, in un tentativo di ricostruzione. Il lago avrebbe sommerso anche un certo numero di pascoli e di edifici.



R. Zinggeler, Photografien von 1890-1936. Ein zürcher Industrieller erwandert die Schweiz,
Verlag der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, Basel 1991

La centrale idroelettrica di Cebbia (Mesocco), costruita tra il 1905 e il 1907 dalla ditta di Winterthur Johann Jakob Rieter SA, fornisce l'energia elettrica necessaria al funzionamento della B-M. Questo impianto viene smontato all'inizio degli anni Sessanta per volere della Ferrovia Retica, pochi anni dopo la sottoscrizione di un contratto con le nuove Officine Idroelettriche di Mesolcina (OIM), in funzione dal 1958[14].

[14] Ibid.

La fusione con la Ferrovia Retica

Tra le due guerre mondiali la B-M inizia a subire la graduale concorrenza del traffico merci e passeggeri su strada. Soprattutto per la mancata realizzazione della Ferrovia del San Bernardino, la ferrovia mesolcinese mantiene il suo carattere di servizio locale, non entrando in una più ampia rete di traffici. Il 1° luglio 1933 la strada cantonale viene aperta agli autocarri e alle vetture alpine, un giorno nero per la B-M, il cui utile cala vertiginosamente[15].

Nel 1936 la B-M chiede disperatamente l'aiuto federale per le ferrovie in crisi[16] ma Berna si rifiuta, facendo notare l'esistenza in seno alla B-M di fondi speciali in caso di catastrofe. Le F.F.S. di Bellinzona si dimostrano invece più solidali, diminuendo di 2'500 franchi la tassa per l'uso comune della stazione di Castione/Arbedo[17].

La situazione finanziaria della B-M è però critica e nel 1941 una commissione cantonale di esperti si interroga sull'opportunità di mantenere in vita o meno la ferrovia mesolcinese. Seppur concorrenziale con analoghi servizi offerti dalle P.T.T. [18] e autosufficiente dal lato energetico[19], gli esperti indicano come alternativa una fusione con la Ferrovia Retica (*Rhätische Bahn*), che di fatto avviene tra il 1942 e il 1943. La B-M può così beneficiare dell'aiuto federale per l'ammodernamento delle linee private, mantenendo la sua media di 53 addetti[20].

---

[15] R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer*, cit., p. 5 e p. 34.

[16] Attivo dal 1933.

[17] Ibid., p. 34.

[18] Ibid., p. 42; Confronto dei prezzi nel 1941:

	B.M.	P.T.T.
Andata e Ritorno da Bellinziona a Mesocco	5,50 Frs.	6,40 Frs.
Per ogni quintale di merce	0,95 Frs.	1,55 Frs.
Per ogni bidone di latte da 40 L.	0,45 Frs.	0,85 Frs.

[19] Ibid., p. 43; i periti incaricati di analizzare l'opportunità di una fusione con la RhB nel 1941 fanno anche notare che un servizio sostitutivo di autobus userebbe carburante straniero anziché l'energia idroelettrica locale.

[20] Ibid., p. 5 e pp. 34-35.

Foto Ernst Etzel, Zürich, in R. RÜTIMANN, E. B. LEUTWILER,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco,
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 33

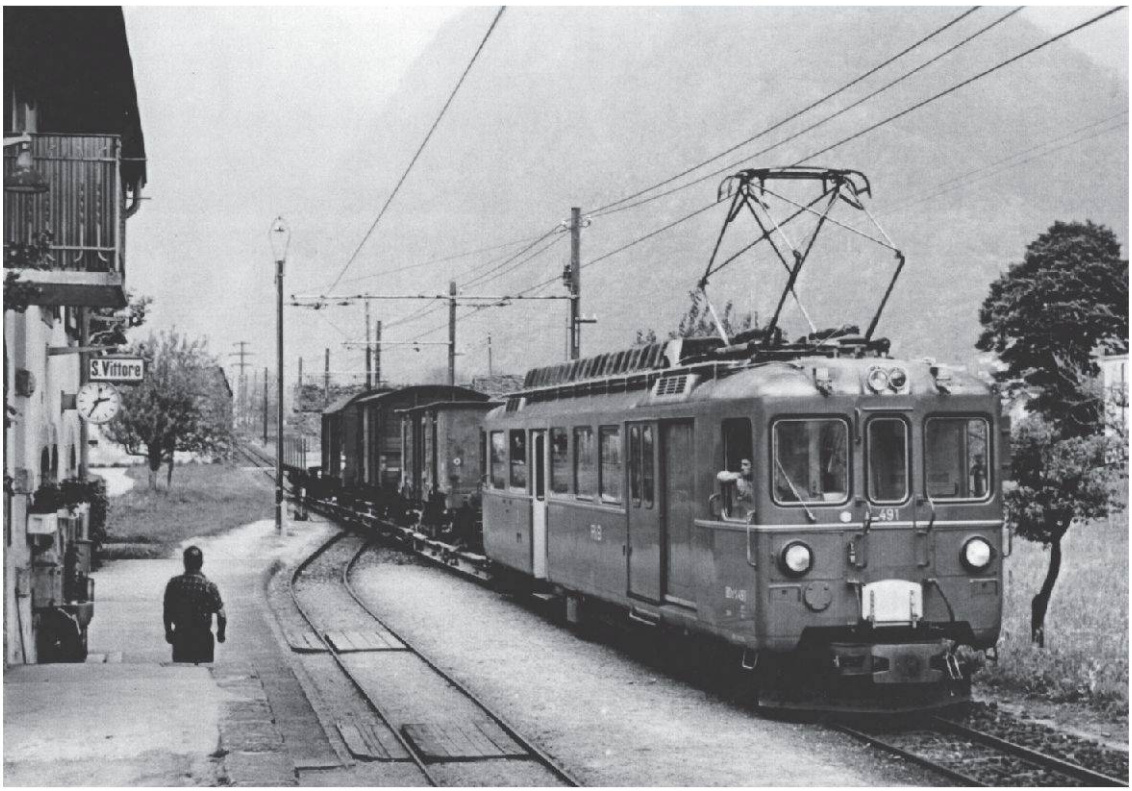
Un treno della B-M proveniente da Bellinzona, in una foto anteriore al 1943.

RhB

Elaborazione grafica Gionata Pieracci 2010

Il logo della Ferrovia Retica (Rhätische Bahn). Tra il 1942 e il 1943 la sigla RhB sostituisce il vivace logo della B-M su tutti i vagoni e le elettromotrici. Anche il colore delle carrozze passa dall'originario verde/crema al verde tipico della Ferrovia retica; dopo il 1963 le elettromotrici vengono verniciate di rosso[21], colore ormai entrato nell'immaginario collettivo come tipico della B-M.

21 Ibid., pp. 59-60.



Fra il 1943 e il 1947 le 5 elettromotrici della B-M vengono sottoposte a revisioni generali, mutando parzialmente il loro aspetto esterno. Vengono inoltre ammodernate le prese di corrente poste sul tetto[22]. Nella foto, posteriore al 1943, la stazione di San Vittore.

6. Bellinzona-Mesocco-Bellinzona. (2. u. 3. Klasse)

700	750	1032	1208	Nur an Sonn. allg. u. kant. Feiertagen	1417	1735	1832	2008	Nur an Sonn. allg. u. kant. Feiertagen bis 31. X. u. ab 1. V.	2056	■	Bellinzona II A, B ...	▲ an	638	731	918	1011	Nur an Sonn., allg. u. kt. Feiertagen	1318	1444	1824	Nur Werktags bis 31. X. u. ab 1. V.; Vor 1. XI.—30. IV. tägl.	1936	Nur an Sonn., allg. u. kant. Feiertagen bis 31. X. u. ab 1. V.	2038	—	—	—
704	755	1036	1212		1421	1741	1836	2012		2058		Molinazzo (H.)...	ab	634	727	913	1007		1313	1440	1820		1932		2034	—	—	—
708	803	1042	1218		1426	1747	1841	2017		2104		Castione (Stazione) ...		628	722	908	1003		1308	1436	1815		1928		2029	—	—	—
711	805	1044	1219		1428	1749	1843	2019		2106		Castione-Villaggio (H.a.V.)		626	715	902	1000		1305	1433	1811		1925		2026	—	—	—
715	809	1048	1223		1431	1753	1847	2023		2109		Lumino (H.)		623	716	858	957		1302	1431	1808		1923		2023	—	—	—
722	816	1055	1230		1438	1800	1854	2030		2116		S. Vittore		616	708	851	950		1255	1424	1801		1916		2016	—	—	—
726	822	1059	1234		1444	1808	1857	2034		2121		Roveredo-Stazione		612	704	845	945		1251	1420	1755		1912		2012	—	—	—
729	825	1102	1237		1447	1808	1858	2036		2124		S. Antonio (H.)		610	702	840	942		1248	1418	1751		1910		2010	—	—	—
734	830	1108	1241		1243	1454	1815	1903		2129		Grono		605	657	835	937		1243	1244	1413		1746		1906	—	—	—
739	an	1113	■ ←		1248	1500	1821	■		2133		Leggia		558	650	—	931		1239	—	1407		1740		1958	—	—	—
742	—	1116			1251	1504	1824			2135		Cama		556	647	—	928		1236	—	1404		1737		1956	—	—	—
745	—	1119	(Zug Nr. 6)		1254	1507	1827			2138		Piani di Verdabbio (Halt a. Verl.)		553	644	—	925		1233	—	1401		1734		1953	—	—	—
748	—	1122			1257	1510	1830			2141		Sorte (Halt auf Verl.) ...		550	641	—	922		1230	—	1358		1731		1950	—	—	—
753	—	1127			1302	1516	1836			2146		Lostallo		545	635	—	917		1225	—	1353		1725		1945	—	—	—
758	—	1132			1306	1521	1841			2150		Cabbiolo (Halt auf Verl.)		541	631	—	912		1221	—	1348		1722		1941	—	—	—
813	—	1147			1320	1537	1856			2203		Soazza		529	619	—	859		1209	—	1337		1709		1929	—	—	—
822	—	1156	—		1327	1546	1905			2211	■	Mesocco 148	■ ab	520	618	—	850		1200	—	1328		1700		1920	—	—	—

R. Rütimann, E. B. Leutwiler
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 36

Il nuovo orario in tedesco della B-M, emanato dalla Ferrovia Retica per l'anno di servizio 1941-1942.

22 Ibid., pp. 59-60.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Già all'inizio del Novecento, in fase di progettazione, è chiaro che la B-M necessiti di un collegamento diretto con la stazione di Bellinzona, per congiungersi alla ferrovia del Gottardo. Per via di ostacoli urbanistici si giunge però ad una soluzione sfavorevole, dal momento che la stazione della B-M viene situata nell'attuale Piazza Mesolcina, a 500 metri di distanza dalla stazione centrale. Anche questo è un punto a sfavore per la B-M, destinata a rimanere una ferrovia con sbocchi disagiati[23]. Nella foto (posteriore al 1943) un treno della B-M a Castione.

La soppressione del servizio passeggeri

Nel corso degli anni Sessanta, con il progetto dell'autostrada N13, il Dipartimento federale dei trasporti inizia a valutare quanto potrebbe risparmiare smantellando il tracciato della B-M, che in più punti intralcerebbe il sedime autostradale. Le stime di risparmio vengono gonfiate fino a 10 milioni di franchi, finché nel 1969 si fa luce sul caso: il risparmio reale ammonterebbe a 1,5 milioni di franchi. In quell'anno il Comitato per la tutela degli interessi del distretto della Mesolcina osserva con toni amareggiati: «Il fatto che ad una valle di montagna deve essere tolta la ferrovia per poter risparmiare nella costruzione di strade nazionali, potrebbe essere l'unico caso in Svizzera e probabilmente nell'intera Europa!»[24].

[23] Ibid., p. 21.

[24] R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer*, cit., pp. 44-45; la stazione ferroviaria di Roveredo è una spina nel fianco per la nuova N 13: l'autostrada passa talmente vicino alla stazione che quest'ultima deve essere abbattuta e una baracca provvisoria sull'altro lato dei binari viene adibita a stazione. Dopo questa vicenda la Confederazione inizia a valutare quanto si risparmierebbe abolendo la B-M.

Tra il 1969 e il 1970 l'intera valle Mesolcina è in subbuglio per manifestare contro la chiusura della B-M e il 2 agosto 1970 un corteo di duemila manifestanti, dopo aver bloccato la strada cantonale a Mesocco, approva all'unanimità una serie di decisioni, rimandando tra l'altro all'importanza umana e sociale del problema e invitando le autorità cantonali e federali a predisporre l'immediata e poco costosa modernizzazione della linea[25].

Tuttavia le 5000 firme già presentate nel 1969 al Dipartimento Federale dei Trasporti non hanno alcun peso politico. A partire dall'orario estivo del 1972 il trasporto di passeggeri in val Mesolcina viene affidato agli autobus delle P.T.T., mentre la ferrovia rimane in funzione solamente per il trasporto merci soprattutto nella bassa Valle[26].

Dopo che nel 1969, a seguito di due incidenti, vanno perse ben tre delle 5 elettromotrici originarie[27], nel corso del 1972 viene smantellata la tratta tra Bellinzona e Castione/Arbedo. Nella burrascosa estate del 1978 la natura assesta gli ultimi colpi alla ferrovia mesolcinese: la tratta Mesocco-Soazza subisce ingenti danni e a quel punto la Ferrovia Retica decide di chiudere anche la parte superiore del percorso[28]. Negli anni seguenti vengono levati i binari anche tra Soazza a Cama, riducendone drasticamente la capacità d'esercizio.

Archivio a Marca, Mesocco, Fondo Rieser, Costruzione N 13, doc. 32

Veduta su parte del cantiere della N 13 a Mesocco nel 1967. Spicca la céntina in legno del ponte di Nanin eretta dalla ditta zurighese Locher[29]. L'apertura dell'autostrada N 13 e del tunnel del San Bernardino assesta un colpo durissimo alla redditività della B-M.

[25] Ibid., pp. 46-48; la stampa del 2 agosto 1970 riferiva: «Più di duemila persone hanno preso parte ad un'imponente manifestazione. Alle 14.15 il corteo dei dimostranti si mise in movimento in direzione del castello di Mesocco. Alla testa del corteo erano portate le bandiere dei comuni della valle [...], i rappresentanti delle autorità erano arrivati al completo [...] e anche dai comuni ticinesi della Mesolcina arrivarono numerosi rappresentanti. Ma circa 200 metri prima dell'arrivo, all'altezza del ristorante Castello, la maggior parte dei partecipanti alla manifestazione preferirono bloccare la strada cantonale e di conseguenza l'asse nord/sud. I discorsi [delle autorità] finirono in parte in tumulto».

[26] Ibid., p. 49.

[27] Ibid., p. 5 e pp. 62-63.

[28] Ibid., p. 50.

[29] G. Pieracci, *Il percorso mai realizzato*, cit.

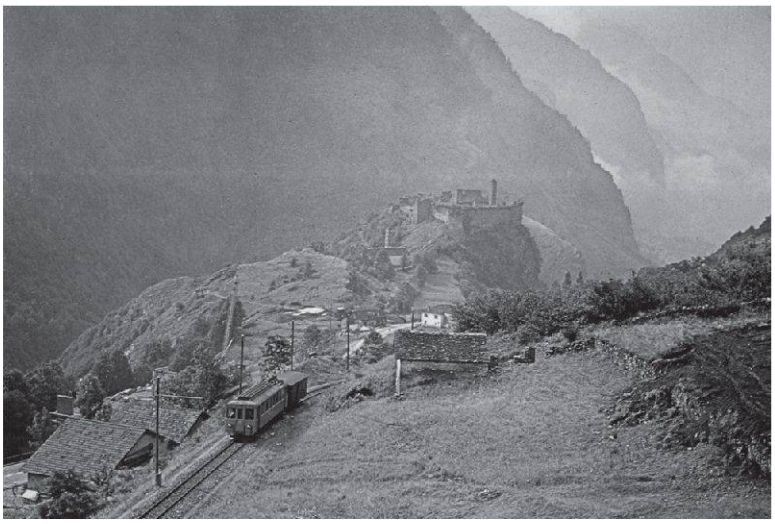


Foto Sébastien Jacobi, in R. Rütimann, E. B. Leutwiler,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco,
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, retrocopertina

Nel 1957, dopo 15 anni dalla fusione, la Ferrovia Retica ha investito nella B-M circa 5 milioni di franchi per la riparazione degli impianti e dai 387 posti a sedere si è passati a 549. Tuttavia le carrozze viaggiatori della B-M vengono sostituite con carrozze più vecchie e malandate, responsabili di frequenti deragliamenti. In ogni caso la fusione rimane proficua: i carri merci triplicano la loro capacità di portata (700 t) e i salari degli impiegati crescono dal 1939 al 1957 dai 215 franchi mensili a 760 franchi[30]. Nella foto un treno della B-M risalente agli ultimi anni d'esercizio nell'alta Valle.

Fotogramma preso da un filmato amatoriale girato da Marco Mantovani di Soazza tra il 1969 e il 1970

Il 2 agosto 1970 la polizia scioglie una manifestazione popolare in favore del mantenimento della B-M[31], ma già negli anni precedenti si tengono piccole manifestazioni di protesta a livello comunale, come quella ritratta nel fotogramma, tenutasi presso la stazione di Soazza tra il 1969 e il 1970. Alla fine i cartelli di protesta vengono infissi sull'elettromotrice diretta a Bellinzona.

[30] R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer*, cit., pp. 43-44.
[31] Ibid., p. 5.

Cartolina edita da Karl Engelberger 6362 Stansstad

La stazione ferroviaria di Mesocco nel 1972, anno in cui il trasporto passeggeri in val Mesolcina viene affidato agli autobus delle P.T.T.[32].

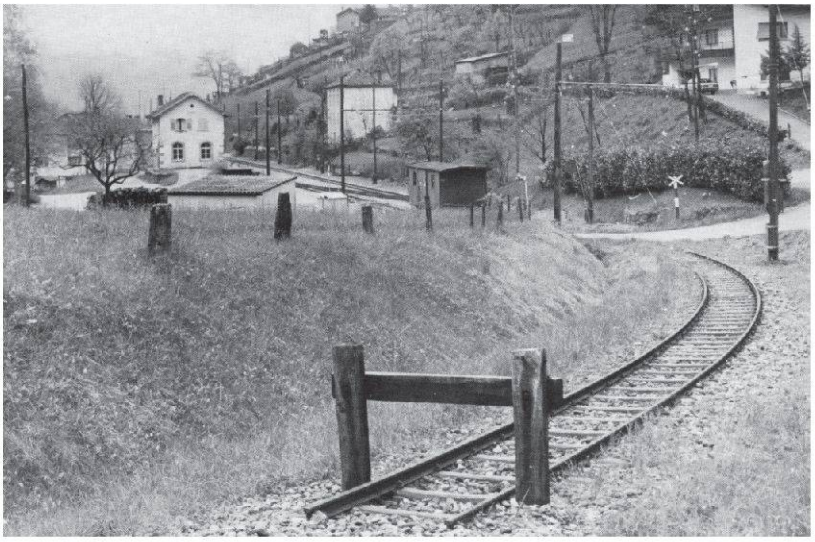


Foto Ernst B. Leutwiler, in R. Rütimann, E. B. Leutwiler,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco,
Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p. 50

A partire dal 1972 i binari della B-M vengono levati alle estremità del tracciato ferroviario, lasciando percorribile ai treni merci solamente la tratta Castione-Cama. Uno dei motivi centrali della critica alla Confederazione negli anni della soppressione del servizio passeggeri è la sottovalutazione degli aspetti sociali, che traspare anche in questa testimonianza di un'anziana donna di San Vittore: «Se c'erano da fare delle foto di famiglia, si andava alla stazione e ci si metteva davanti al trenino. La ferrovia apparteneva veramente agli abitanti della valle. Ma tali legami non contano nella lontana Berna!»[33]. Nella foto Cama nel 1983, con il binario chiuso in direzione nord.

[32] Ibid., p. 49.
[33] Ibid., p. 50.

Il treno ritrovato

Dopo le burrasche estive del 1978, la Ferrovia Retica decide di depositare il materiale rotabile in una fabbrica in disuso nel comune di Grono. Questa soluzione improvvisata diventa in seguito un ampio deposito-officina, in cui si revisionano i carrelli[34]. Questo spazio sarà il punto di partenza per la rivalorizzazione di quanto rimane della ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco.

Nel 1985, a 13 anni dalla soppressione del servizio passeggeri della B-M, nasce l'Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese (AAFM), con l'intento di ripristinare il servizio passeggeri in chiave turistica[35]. L'intento si realizza dieci anni più tardi, nell'estate del 1995, quando si inaugura il primo servizio passeggeri domenicale sulla rimanente tratta Castione-Cama, servizio da allora riproposto ogni estate per i turisti e gli amatori.

Dal 2000 l'Associazione si trasforma in Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT) e nel 2004 ritira dalla Ferrovia Retica l'infrastruttura ferroviaria mesolcinese. Essendo detentrice delle concessioni federali, la SEFT è oggi un'impresa ferroviaria autonoma[36].

Carico di simbolismo il recupero di un'elettromotrice originale della B-M, costruita a Praga nel 1909 e rimasta in servizio fino al 1980. In quell'anno viene ceduta al Club del San Gottardo per essere destinata ad un futuro museo ferroviario, ma nel 2000 la SEFT riesce ad acquistarla per impedirne un'imminente vendita in Francia, riportandola così sul suo tracciato originario[37].

La secolare ferrovia mesolcinese, che porta le ferite di una lotta contro le leggi della natura e del mercato, recupera oggi parte della sua dignità in chiave nostalgica, grazie alla passione di un gruppetto di volontari.

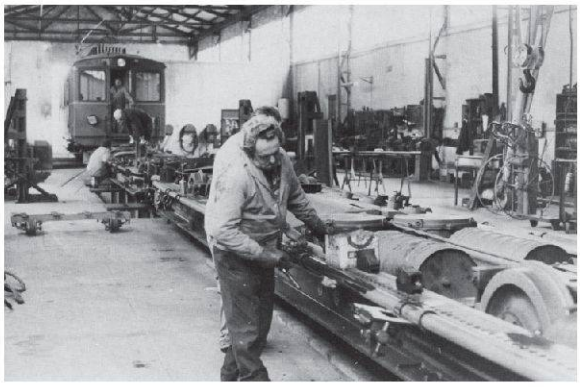


Foto Ernst B. Leutwiler, in R. Rütimann, E. B. Leutwiler,
Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco, *Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985, p.74*

Foto scattata nel nuovo deposito-officina di Grono il 27 aprile 1983, oggi sede centrale della SEFT.

[34] R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer, cit.*, p. 50.
[35] B. Ferrari, *Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT)*, volantino informativo, Soazza.
[36] M. Tognola, La *ferrovia cambia «pelle». L'Associazione si trasforma in Società per adeguarsi ai tempi*, in «Corriere del Ticino», 13 marzo 2000.
[37] B. Ferrari, *Società*, cit.

FERROVIA MESOLCINESE

Elaborazione grafica Gionata Pieracci 2010

Il nuovo logo della Ferrovia Mesolcinese.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Lavori di ripristino ad un'elettromotrice.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

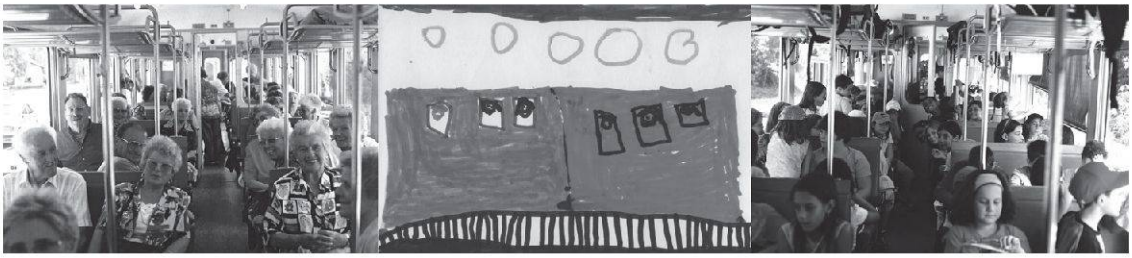
Lavori di pulizia della tratta con l'ausilio di un'elettromotrice.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Giangiorgio Helbling, attuale presidente della SEFT.

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Il gruppo degli appassionati volontari della SEFT.



Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza, disegno a mano libera di un allievo della scuola dell'infanzia di Lodrino (giugno 1999), elaborazione grafica Gionata Pieracci 2010

Il servizio turistico tra ricordi e nuove scoperte.

Triacca, collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

Il 17 maggio 2003 una carrozza restaurata della Ferrovia Mesolcinese percorre le rotaie della ferrovia del Bernina. Nella foto il passaggio del treno sull'alpe di Grüm.

Foto S. Triacca, collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

17 maggio 2003, Alp Bondo (GR), un'immagine di una realtà ricca di simboli.

Bibliografia

Testi

B. Ferrari, *Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT)*, volantino informativo, Soazza

G. Pieracci, *Il percorso mai realizzato. I piani della Ferrovia del S. Bernardino*, mostra presentata al *Convegno sul San Bernardino*, San Bernardino-CH, 20 agosto 2009

R. Rütimann, *Schweizer Privatbahnen 1, Bellinzona-Mesocco-Bahn*, Zürich, Ernst B. Leutwiler Verlag, 1984

R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco*, Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985

H.-B. Schönborn, *Die Rhätische Bahn. Geschichte und Gegenwart*, München, GeraMond Verlag, 2009

M. Tognola, *La ferrovia cambia «pelle». L'Associazione si trasforma in Società per adeguarsi ai tempi*, in «Corriere del Ticino», 13 marzo 2000

Fonti iconografiche

Archivio a Marca, Mesocco (Fondo Tonella, Fondo Rieser costruzione N13)

Cartolina del 1972 edita da Karl Engelberger 6362 Stansstad

Centro Culturale di Soazza, Fondo iconografico

Collezione privata Bruno Ferrari, 6562 Soazza

G. Pieracci, *Il percorso mai realizzato. I piani della Ferrovia del S. Bernardino*, mostra presentata al *Convegno sul San Bernardino*, San Bernardino-CH, 20 agosto 2009

R. Rütimann, E. B. Leutwiler, *Le chemin de fer – La ferrovia Bellinzona-Mesocco*, Breil-sur-Roya, Les éditions du cabri, 1985

R. Zinggeler, *Photografien von 1890-1936. Ein zürcher Industrieller erwandert die Schweiz*, Basel, Verlag der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, 1991

Alcuni video disponibili sulla B-M

Documento d'archivio della RTSI, serie «Buonasera» del 1° maggio 2007, TSI, Lugano 2007 (durata 21'02")

Documento d'archivio della RTSI, serie «A spasso nella storia con Gino Cug», di Stefano Ferrari e Claudia Iseli, puntata 9 (*Da qui la linea diretta con il Grigioni italiano*), puntata del 1° maggio 2007, TSI, Lugano 2007 (durata 3'21")

Filmato amatoriale, proprietà privata Marco Mantovani (Soazza), 1968-1969 (durata 11'42")

Documento d'archivio Tele Valsassina S.r.l . (22033 Asso – CO), serie «Viaggio sulla storica linea Bellinzona-Mesocco (Rhb)», *10 candeline per la Ferrovia Mesolcinese Castione-Cama. Stagione 2004* (durata 40')

Documento d'archivio Tele Valsassina S.r.l . (22033 Asso – CO), serie «Viaggio sulla storica linea Bellinzona-Mesocco (Rhb)», *Domenica 8 Giugno 2003* (durata 1h40')

Documento d'archivio della RTSI, serie «Il Quotidiano», puntata del 15.06.2010, servizio *Tutti in carrozza* (durata 2'), link:

http://la1.rsi.ch/home/networks/la1/ilquotidiano?po=a67e87f7-a37e-4926-8114-849a26e64637&pos=0dabfa06-d85c-454c-ae9b-5cb54d106104&date=15.06.2010&stream=low#tabEdition

Spezzone della *Trilogia su Roveredo* del regista roveredano Christian Tarabini (2004-2009)