

3.5 Le prime grandi difficoltà finanziarie

3.5.1 Dal successo alle difficoltà

La gestione economica del tram registrava ogni anno degli utili d'esercizio. Tuttavia gli introiti, oltre a non consentire l'accumulo di riserve, non bastavano ad ammortizzare i costi d'investimento¹¹⁰.

Già dal 1909, la STL si lamentava degli insufficienti introiti che la LPB le riversava a titolo di risarcimento per i costi di manutenzione (binari, scambi, traversine), che erano sottoposti a un'importante usura a seguito del transito dei suoi pesanti convogli.

Inoltre le manovre effettuate dalla LPB sulla linea di raccordo tra Sant'Antonio e la stazione FFS e quelle in direzione del porto, causavano un forte consumo di elettricità, ciò che significava ulteriori costi.

Non potendo investire dei soldi per il rinnovamento dei mezzi, le uniche tre motrici a disposizione erano molto sollecitate e mancavano dei veicoli di riserva per sostituire quelli in revisione. Le riparazioni, ormai ridotte a quelle più urgenti, causavano un continuo e preoccupante deterioramento dello stato dei tram.

Il 30 settembre del 1915, una commissione del Municipio di Locarno fu delegata per studiare, con i rappresentanti di Muralto e Minusio, l'eventualità di un riscatto della linea da parte dei tre comuni.

Sul rapporto del consiglio di Amministrazione della TEL, avvenuta quello stesso giorno all'assemblea degli azionisti, veniva presentata un'ulteriore soluzione al problema: le Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT) avrebbero comprato il tram, prendendo a loro conto tutto il passivo, le obbligazioni e il debito fluttuante fino a un massimo di 30 mila franchi e assumendo anche il programma di estensione della linea tramviaria fino a Bellinzona.

Considerando però che la spesa finale avrebbe subito un ulteriore aggravio con l'apertura della Locarno-Domodossola, la cui apertura era prevista negli anni '20, le incertezze della guerra in corso e le incognite legate al fatto che un'azienda tramviaria municipalizzata da tre comuni sarebbe stata la prima del genere in Svizzera, la commissione esprerà parere negativo, senza tuttavia rinunciare alla possibilità di un riscatto, diritto d'altronde inscritto nella convenzione esistente e che, anche nel caso di cessione del tram all'impresa Sutter, sarebbe rimasto inalienabile.

Riguardo alle incertezze generate dall'idea di un'azienda tramviaria municipalizzata a tre comuni, Luciano Volonterio, avvocato e municipale, il 15 ottobre 1915 presentò un rapporto di minoranza in cui invitava i comuni a prendere in seria considerazione l'idea di un rilievo dei tram, ricordando che diverse città svizzere avevano municipalizzato il servizio tramviario. A



Immagine 36: Il tram scende in Via Ramogna.

¹¹⁰ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil in «Tram, Illustrierte Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr in der Schweiz», numero 117 / 02.2014-04.2014, pp. 65-66

suo dire, il momento per una ripresa era più che propizio e una simile occasione difficilmente si sarebbe ripresentata in futuro.

3.5.2 Le prime avvisaglie

Le avvisaglie di una crisi ormai incombente apparivano all'orizzonte già durante l'Assemblea degli azionisti del 29 giugno 1918, riunitasi per approvare i conti per l'anno 1917¹¹¹.

I costi di riparazione e di costruzione continuavano a essere importanti, viste anche le frequenti domande dei passeggeri per la costruzione di tettoie o di banchine di aspetto alle varie fermate.

Nel corso della stessa Assemblea fu promessa a un azionista la costruzione di una banchina alla stazione delle Ferrovie federali, dato che il Consiglio comunale di Muralto aveva già deliberato il credito.

Era poi confermato che i lavori alla tettoia d'aspetto dell'Esplanade, dati i prezzi elevatissimi, erano stati eseguiti in muratura con il tetto in cemento armato: una soluzione magari non ottimale dal profilo estetico, ma che aveva il vantaggio di ridurre la manutenzione pressoché a nulla.

In seguito s'informarono gli stessi azionisti che il Gran Consiglio, pur non avendo ancora preso posizione in merito al condono delle imposte, aveva accordato una proroga al pagamento della somma di franchi 6'200.

Per compensare le indennità di caro-vita, che si elevarono a 6600 franchi, la Direzione proponeva un aumento di cinque centesimi per ogni categoria dei biglietti.

Anno	Numero dei viaggiatori	Introiti tram Fr.	Introiti provenienti dal traffico della L. P. B. Fr.	Introiti Totali Fr.	Spese d'esercizio Fr.
1908	76.318	10.775.03	—.—	10.775.03	6.620.80
1909	237.567	23.864.08	7.637.83	31.501.91	31.353.79
1910	245.000	24.030.40	6.920.—	30.950.40	29.195.73
1911	263.546	26.015.36	7.960.—	33.975.36	28.553.78
1912	279.079	26.977.35	7.971.14	34.948.49	31.210.37
1913	285.551	27.253.40	9.546.38	36.799.78	28.933.65
1914	273.043	28.139.35	6.849.98	34.989.33	30.434.81
1915	255.169	25.825.20	7.686.88	33.512.08	30.394.81
1916	302.511	29.918.35	10.448.57	40.366.92	36.777.98
1917	347.203	36.712.75	10.248.77	46.961.52	41.660.59
1918	406.950	45.767.60	11.599.54	57.367.14	46.043.74

Gli introiti aumentavano

Relativamente all'esercizio si faceva notare un aumento degli introiti, ma purtroppo, come si vede dalla tabella, anche delle spese¹¹².

¹¹¹ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, Relazione annuale n.12, 29 giugno 1918

Come si nota, dal 1915 gli introiti erano costantemente in aumento. Nel 1919 addirittura la cifra d'affari raggiunse il risultato record di 427'768 viaggiatori¹¹³. Le merci trasportate dalla compagnia Vallemaggia verso Sant'Antonio e la stazione delle FFS e del porto raggiunsero non meno di 18'019 tonnellate.

Tuttavia, di pari passo con l'incremento delle entrate, aumentano pure i costi.

L'aumento dei viaggiatori veniva attribuito all'uso sempre crescente di quelli della plaga a oriente di Locarno e all'abitudine di servirsi di questo mezzo che andava facendosi sempre più strada tra gli abitanti di Tenero e Gordola.

La situazione poteva definirsi però tutt'altro che rosea in quanto, a partire da quell'anno, il 1918, l'impresa doveva iniziare a rimborsare il capitale obbligazionario. Con queste cifre si chiedeva agli azionisti di approvare i conti e dar scarico al Consiglio di Amministrazione della sua gestione¹¹⁴.

IV. PARTE FINANZIARIA

a) Costruzione. Le spese di costruzione, si mantennero, come per il 1917, in	fr. 394,980.43
b) Esercizio. Gli introiti d'esercizio si elevano a e le spese a rimanendo un'eccedenza di introiti di	» 57,367.14 » 46,043.74 fr. 11,323.40
Fatta deduzione di	fr. 4,500.—
per gli interessi del debito ipotecario; di	» 640.55
per gli interessi del debito fluttuante; di	» 6,997.—
per il versamento al fondo di rinnovamento per l'anno 1918, e di	» 62,167.90
per i versamenti al fondo di rinnovamento per gli anni 1908-1917; e dopo aver aggiunto il saldo passivo a fine 1917 di	» 10,716.13
chiudiamo il Conto Profitti e Perdite con un saldo passivo di	» 73,698.18
	fr. 85,021.58
	fr. 85,021.58

Come ci mostra la tabella, gli introiti dell'anno 1918 si elevarono a 11'323.40 franchi, che tuttavia non sarebbero mai bastati a pagare gli arretrati (debito ipotecario, fluttuante, ecc.). Il bilancio terminava con un saldo in negativo di 85'021.58 franchi, impossibile da pagare.

3.5.3 La crisi

Il 30 gennaio del 1919 le Tramvie Locarnesi, con riferimento all'articolo 3 della legge del 6 maggio dello stesso anno che prevedeva un'azione di soccorso verso le imprese di trasporto

¹¹² Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, Relazione annuale n.12, 29 giugno 1918

¹¹³ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, Relazione annuale n.12, 29 giugno 1918

¹¹⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, Relazione annuale n.12, 29 giugno 1918

che si trovavano in difficoltà¹¹⁵, dopo aver fatto presente che la Camera del Lavoro aveva fissato l'onorario annuo dei manovratori in franchi 19'000 e quello dei bigliettai in 17'000 franchi, chiedeva al lodevole Consiglio di Stato che si assumesse, oltre al condono delle imposte per gli anni 1916/19, la metà delle maggiori spese supplementari che riguardavano gli stipendi degli impiegati, stimate in 10'248.05 franchi, come risultava dal seguente calcolo¹¹⁶:

1/ Cadra Silvestro , manovratore		Fr. 3000.-
2/ Tralauzza Francesco, "		" 3000.-
3/ Consolascio Ettore, "		" 2700.-
4/ Pettini Ermenegildo, "		" 3500.-
5/ Stefanini Vittore, "		" 3100.-
6/ Vietti Ettore, bigliettario		" 2700.-
7/ Tosetti Giuseppe, "		" 2700.-
8/ Cadlolo Clemente, "		" 3000.-
9/ Gobbi Ferdinando, cantoniere		" 2200.-
In totale		Fr. 35700.-
Per il 1918 abbiamo speso per gli stessi impiegati, come risulta dai conti che vi alleghiamo :		
Sotto Capitolo II.A.4	Fr. 1964.75	
" III.A.3	" 6791.26	
" IV.A.2	" 10450.84	
In totale		Fr. 19206.85
A dedurre le cifre seguenti non previste nel totale del 1919 : per rimpiazzi del cantoniere	Fr. 652.45	
per rimpiazzo manovratori e bigliettari	" 2309.55	
e per uniformi	" 792.90	" 3754.90
Risulta così una spesa supplementare per il 1919 di		Fr. 10248.0

La società delle Tramvie Locarnesi, facendo leva sul fatto che non aveva mai richiesto dei sussidi al Cantone per la costruzione della linea e che per diversi anni si era sforzata di pagare sia le imposte cantonali che comunali, auspicavano che il Cantone, oltre ad accordarle il credito, la esentasse per sempre dal pagamento delle imposte, per permetterle di far fronte ai suoi impegni più urgenti: "[...] tanto da poter vivere¹¹⁷".

Mentre le discussioni attorno alla delicata situazione finanziaria si acuivano sempre di più, il Consiglio di Amministrazione, pochi mesi più tardi, di fronte a un saldo negativo di ben 91'355 franchi, iniziava a mettere in dubbio la sopravvivenza stessa del tram.

Il 25 luglio le Tramvie Locarnesi informarono nuovamente Bellinzona della situazione, ponendo l'attenzione sul fatto che dal 1914 al 1919 il saldo passivo era andato via via crescendo e chiedendo dunque un'azione immediata.

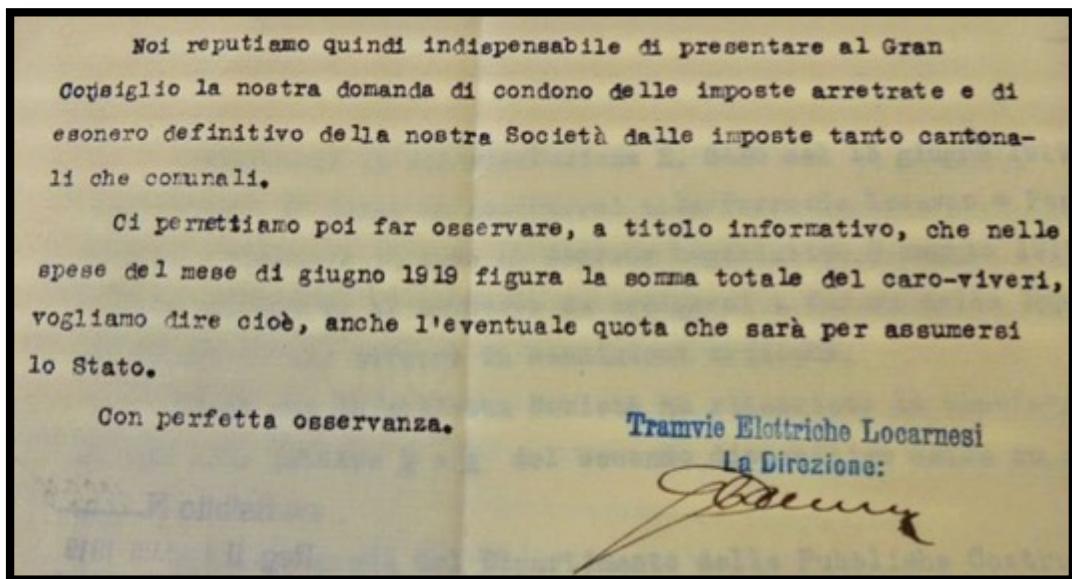
¹¹⁵ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1

¹¹⁶ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1

¹¹⁷ cit. Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1

La Società non riusciva a prevedere un miglioramento della situazione finanziaria¹¹⁸, da lei stessa definita estremamente critica anche in virtù del fatto che, oltre ad aver dovuto aumentare sproporzionalmente i salari del personale, all'incirca triplicati dal 1913, dal 1° agosto di quello stesso anno sarebbero state introdotte le otto ore di lavoro giornaliero, ciò che li avrebbe obbligati ad assumere due nuovi impiegati.

La lettera così concludeva:



3.5.4 La chiusura definitiva sembra vicina

Il 15 marzo 1921, la STL con una lettera si rivolge direttamente alla città di Locarno per attirare l'attenzione sulla delicata situazione finanziaria in cui si trova a dover operare¹¹⁹. Per poter ancora assicurare il servizio nel 1922, servivano non meno di 345'000 franchi per eseguire i seguenti investimenti:

- | | |
|---|-------------|
| • rifacimento di circa 3 km di binari | 152'000 fr. |
| • sostituzione di sette scambi | 33'000 fr. |
| • ampliamento dell'officina di Sant'Antonio | 40'000 fr. |
| • acquisto di una quarta motrice | 120'000 fr. |

Non disponendo dei mezzi per sostenere queste spese, le TEL scrissero anche al Dipartimento Svizzero delle Poste e delle Ferrovie per chiedere l'autorizzazione a sospendere, o quantomeno a ridurre alla fine dell'anno corrente (1921), l'esercizio tramviario se i comuni di Locarno, Muralto e Minusio non avessero acconsentito a sostenere adeguatamente i loro progetti.

Il Consiglio di Amministrazione, in alternativa alla chiusura totale dei tram¹²⁰, prevedeva una riduzione dell'esercizio, mantenendo in funzione soltanto la tratta da Locarno Posta a Minusio

¹¹⁸ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1

¹¹⁹ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., pp.67-68

¹²⁰ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1

Chiesa, con una sola vettura e con partenza a intervalli di 20 minuti dall'una o dall'altra estremità. La riduzione dell'esercizio, avrebbe consentito di utilizzare il materiale della soprastruttura della tratta Minusio Chiesa-Minusio Esplanade, per il rinnovamento della linea Locarno-Minusio Chiesa che rimaneva ancora in servizio, con una vettura in riserva e un'altra in riparazione. In questo modo le tre vetture sarebbero state rimesse in buono stato. Inoltre l'ingrandimento della rimessa a Sant'Antonio non sarebbe più stato necessario e, da ultimo, il rinnovamento delle sottostrutture e delle soprastrutture sulla tratta Sant'Antonio-Locarno FFS sarebbero state a carico della LPB.

Dal momento che i Comuni non furono propensi ad assumersi l'impegno di fronteggiare la critica situazione in cui si trovava la Società delle Tramvie¹²¹, l'8 ottobre del 1921, il Consiglio di Stato accoglie la domanda di riduzione dell'esercizio della rete.

Il 9 dicembre dello stesso anno, le Tramvie invitarono il Municipio di Locarno a inoltrare la richiesta al Consiglio di Stato per l'istituzione di un Consorzio a seguito della legge del 21 luglio 1913¹²² (e relative modifiche). Si vedeva in questa soluzione l'unica possibilità di salvare la plaga dalla grave iattura della cessazione del servizio tramviario, che altrimenti sarebbe diventata definitiva¹²³.

Il Municipio reagisce prontamente all'invito, chiedendo al Consiglio di Stato di stabilire entro breve tempo l'importo complessivo del sussidio che le Tramvie richiedono agli enti interessati.

In data 4 febbraio 1922¹²⁴, il Consiglio di Stato dà seguito alla proposta e, riconoscendo indubbiamente applicabile a questo caso la legge citata, impone tramite decreto ai comuni di Locarno, Minusio, Muralto, Solduno e Orselina di partecipare in proporzione, al versamento per quell'anno di 12'000 franchi così suddivisi:

RIPARTO DEL CONTRIBUTO.		
Locarno	Fr. 4,800	% 40
Muralto	" 2,700	22½
Minusio	" 3,000	25
Orselina	" 900	7½
Solduno	" 600	5
<hr/>		
	Fr. 12'000	100
<hr/> <hr/> <hr/>		

¹²¹ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1

¹²² Legge sui consorzi (del 21 luglio 1913): il Gran Consiglio, su proposta del Consiglio di Stato, aveva decretato secondo l'art. 29 del capitolo II su consorzio dei Comuni per altri scopi di utilità pubblica: **Art. 29** Quando l'interesse pubblico lo richieda, il Consiglio di Stato può, dietro istanza di uno o più interessati o d'ufficio, decretare la istituzione di consorzi obbligatori per l'esecuzione di qualsivoglia altra opera.

cfr. <http://www3.ti.ch/CAN/RLeggi/public/index.php/raccolta-leggi/legge/vid/30b>, 10.10.2014

¹²³ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Trasferimento Tramvie Locarnesi alla società Ferrovie Regionali

¹²⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Trasferimento Tramvie Locarnesi alla società Ferrovie Regionali

Il comune di Locarno si dichiarò alla fine favorevole ad assumersi la quota delle spese che gli spettavano¹²⁵ a condizione, beninteso, che anche gli altri Comuni interessati fossero disposti a partecipare al risanamento delle Tramvie e che la somma, a seguito di varianti, non venisse aumentata.

Tuttavia, gli altri Comuni (Muralto, Minusio, Solduno e Orselina), si dichiararono invece contrari al finanziamento e rifiutarono di aderire al decreto dell'8 agosto del Consiglio di Stato.

La questione diede il via a un lungo strascico di decisioni e ricorsi.

Muralto reputava i costi richiesti al Comune per il mantenimento delle Tramvie troppo alto in relazione al "lento e deficiente" servizio che esse offrivano agli abitanti, come riporta il documento riportato di seguito¹²⁶.



Il Comune di Orselina si rifiutava a sua volta di aderire al decreto, in quanto i costi erano reputati esagerati per le finanze non molto floride del Comune¹²⁷ che non era minimamente interessato al sussidio delle Tramvie, perché nessun abitante di Orselina usufruiva del tram: il Paese si trovava in collina, gli abitanti approfittavano esclusivamente della funicolare.

¹²⁵ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Trasferimento Tramvie Locarnesi alla società Ferrovie Regionali

¹²⁶ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Corrispondenze

¹²⁷ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Corrispondenze

Solduno chiese l'esenzione da qualsiasi partecipazione al Consorzio e alle spese¹²⁸.

Nel suo ricorso argomentava che il comune non doveva e non poteva essere costretto a far parte del Consorzio invocato dalle TEL, giacché non aveva nessun interesse, di nessuna specie, alla società medesima, anche perché la sua situazione topografica non si addiceva a nessuna industria dei forestieri, non avendo nessun albergo, nessuna pensione, dove questi potevano soggiornare. Il Comune non aveva di fatto nessun contatto diretto con la linea delle Tramvie, perché si fermava ad almeno un chilometro di distanza dal confine del territorio soldunese. Minusio sottolineava come il Comune in passato si fosse assunto la cifra di 40'000 franchi¹²⁹, finanziando a pieno il prolungamento della linea fino all'albergo Esplanade. Inoltre contestava che potesse essere applicata la legge del 29 maggio 1922 e riteneva ingiustificata la pretesa del contributo previsto. Rifacendosi alla decisione dell'Assemblea comunale del 13 agosto 1922, riteneva che la decisione del contributo richiesto al Comune non fosse legalmente giustificata, come dimostrano le argomentazioni rivendicate (di cui qui di seguito ne vengono riportati alcuni estratti).

La legge dice semplicemente che i Comuni le quali usufruiscono dell'impianto di imprese, imprese che non riescissero a coprire cogli introiti le spese di esercizio, possono essere chiamate a contribuire finanziariamente ad assicurarne l'esercizio, ma sarebbe assurdo il ritenere che le Imprese in istato di completo dissesto finanziario cioè di insolvenza possano esigere un contributo che assicura l'esercizio prima di essere arrivate alla loro sistemazione finanziaria.

Quando l'impresa T.E.L. avrà dimostrato di avere in fatto e non in speranza sistemata la propria posizione finanziaria, e che malgrado tale sistemazione gli introiti di esercizio non bastano a coprire le relative spese di esercizio allora potrà venir innanzi e chiedere alle Comuni un contributo all'esercizio e le Comuni si provvederanno.

¹²⁸ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Corrispondenze

¹²⁹ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Corrispondenze

Eccettuati i pochi forastieri dell'Esplanade si puo' dunque dire che l'uso delle tramvie e fatto da poche persone di Minusio, non dall'estremita della linea a partire dalla Chiesa del Crocefisso verso Locarno. Abbiamo detto da poche persone in quanto che la popolazione di Minusio composta di contadini e da operai non usa e non puo usare moltro delle tramvie causa tariffe proibitive minimum il 20 centesimi per le corse in ore prestabilite al mattino, mezzodi, ed alla sera. Quattro di queste corse, due di andata a Locarno e due di ritorno fanno per l'operaio che vuol recarsi a casa a Minusio anche a mezzodi 80 centesimi al giorno.

Non mancavano poi accenni polemici verso le autorità cantonali.

E' nostra opinione che la legge 29 Maggio 1922 contiene delle disposizioni cosi droconiane che si risolvono in una specie di confisca pura e semplice delle entrate comunali.

Detta legge federale 18 Dicembre 1918 e per quanto sappiamo, ancora in vigore. La legge cantonale ticinese 29 maggio 1922 contiene delle disposizioni in certo manifesto colle disposizioni e coi principi di detta legge. Lo scrivente Municipio chiede che la legge stessa venga dichiarata inapplicabile in concreto caso, e venga respinta perche' legalmente inammissibile, l'istanza 2 Agosto corrente delle Tramvie El. Locarnesi.

Il finale non lasciava molto spazio a malintesi:

“A Minusio, se l’arco si vuol mantenere troppo teso, potrebbe succedere il contrario, cioè il caso della folla che strappa essa stessa (...) le rotaie del tram.”

Il 22 settembre il Consiglio di Stato, statuendo sulle posizioni prese dai singoli comuni, rilevava innanzitutto che nessuno fra loro aveva contestato i conti per l’anno 1921 delle Tramvie Locarnesi (approvato dal Dipartimento federale il 31 giugno 1922)¹³⁰, che chiudevano con un saldo passivo di franchi 113.955.79, e nemmeno messo in dubbio il preventivo del 1922 che accusava un deficit superiore ai 12'000 franchi, escluse le spese di manutenzione e gli interessi dei debiti.

Dall’istanza della Società e dai responsi dei tecnici del Dipartimento appariva inoltre chiaro che il materiale della soprastruttura e quello del materiale rotante era in cattivo stato e doveva essere rinnovato, così come l’acquisto di una quarta vettura e l’ingrandimento della rimessa di Sant’Antonio.

Appariva pertanto del tutto evidente che le condizioni per l’applicazione della legge del 21 luglio 1913 erano date, anche in considerazione del fatto che le Tramvie Locarnesi non riuscivano con i loro introiti a coprire le loro spese d’esercizio.

Accertato che l’impresa di trasporto aveva un’importanza considerevole per una popolazione residente di quasi 10'000 anime e che Locarno e Muralto avevano accettato il decreto riconoscendone l’interesse per la regione, il Cantone riteneva del tutto giustificato assicurare l’esercizio con un contributo complessivo di 12'000 fr.

Considerando che il sostegno dei comuni era limitato a due soli anni e che l’imminente apertura della ferrovia delle Centovalli avrebbe potuto portare alle Tramvie dei benefici, il contributo era ritenuto incontestabile.

Le tesi di Solduno non furono prese in considerazione, poiché il comune era confinante con la stazione di St. Antonio, luogo dove “... metteva capo la ferrovia¹³¹”. Inoltre, essendo comune periferico, era divenuto ricettacolo di lavoratori esteri che trovavano occupazione in città, nella quale per via del costo dell’alloggio, non potevano risiedere ma che solvevano i tributi nel Comune, fatto che non giustificava il suo chiamarsi fuori da ogni vantaggio.

A Orselina, che si lamentava di non aver per la sua gente alcun beneficio dalla tramvia non essendone direttamente toccata per via della crisi dell’industria alberghiera e perché la sua popolazione era dedita principalmente all’agricoltura e che quindi se ne serviva poco, il Consiglio di Stato faceva presente che numerosi forestieri abitavano in ville private sul suo territorio. Il collegamento tramite funicolare non escludeva inoltre l’uso frequente della tramvia che aveva una considerevole importanza per lo sviluppo dell’industria del turismo.

¹³⁰ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Risoluzione del Consiglio di Stato, 22.9.1922

¹³¹ Ibid

Per questi motivi era considerata equa e ponderata la partecipazione del 7,5% proposta dalla Società.

A Minusio, che si opponeva ritenendo che poche sue persone si servivano della tramvia e, in via subordinata, alla tangente del 25% ritenendola eccessiva avendo già contribuito con circa 40'000 franchi tra partecipazione azionaria e prolungamento della tramvia fino all'Esplanade, il Consiglio di Stato faceva presente la grande estensione del suo abitato, “*che va molto al di là delle sue estremità orientali del binario*¹³²”, giacendo interamente a valle e a monte della tramvia; per cui non poteva sostenere che la sua gente non si servisse della tramvia.

Tuttavia, riconoscendo la validità di alcune sue argomentazioni, riconosceva che una partecipazione superiore a quella di Muralto non si giustificava, motivo per cui proponeva per entrambi i comuni una quota equiparata.

Rilevando che la legge del 29 maggio 1922 non tendeva a formare dei consorzi, ma si limitava a stabilire l’obbligo, da parte dei Comuni interessati, di contribuire ad assicurare l’esercizio, il Consiglio di Stato respingeva i ricorsi. I Comuni di Locarno, Muralto, Minusio, Orselina e Solduno vennero dichiarati in obbligo di contribuire finanziariamente ad assicurare l’esercizio delle Tramvie Elettriche Locarnesi mediante il versamento, a favore della Società, della somma complessiva di 24'000 franchi. Questo contributo sarebbe stato diviso in due annualità di 12'000 franchi ciascuna. Il primo versamento avrebbe dovuto essere versato entro il 30 novembre dell’anno corrente (1922); il secondo entro il primo giugno del 1923.

Le quote di partecipazione dei Comuni erano poi ridefinite in questo modo¹³³:

Locarno	40 %
Muralto	23 3/4 %
Minusio	23 3/4 %
Orselina	7 1/2 %
Solduno	5 %
	Total 100 %

Dal momento che i Comuni non furono propensi ad assumere l’impegno di fronteggiare la critica situazione in cui si trovava la Società delle Tramvia, l’8 ottobre del 1921, il Consiglio di Stato accolse la domanda di riduzione dell’esercizio della rete¹³⁴.

Grazie ai dispositivi dell’articolo 7 della legge federale del 25 settembre 1917, che veniva in soccorso alle imprese di trasporto che si trovavano in situazioni precarie, le Tramvie ottennero la proroga straordinaria per il pagamento degli interessi passivi per due anni.

¹³² Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Risoluzione del Consiglio di Stato, 22.9.1922

¹³³ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Risoluzione del Consiglio di Stato, 22.9.1922

¹³⁴ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Risoluzione del Consiglio di Stato, 8.10.1921

3.6 Il salvataggio

3.6.1 Il ruolo fondamentale della Centovallina e delle FRT

Il 25 settembre 1922, in un ennesimo ricorso contro l'obbligo di contribuire finanziariamente all'esercizio delle Tramvie Locarnesi, il comune di Solduno tornava a ribadire quanto aveva già affermato nella sua prima istanza¹³⁵.

Veniva ribadito che gli operai di Solduno che andavano a lavorare a Locarno percorrevano a piedi il tratto di strada per recarsi agli stabilimenti dove lavoravano, senza quindi fare uso della tramvia cittadina.

Oltre a queste motivazioni riportava una notizia apparsa sul giornale "Il Dovere" il 21 settembre, quindi pochi giorni prima, sotto il titolo "La Centovallina".

"Col 1° gennaio del 1923 prenderà inizio la fusione amministrativa della Ferrovia di Valle-maggia e delle Tramvie Elettriche Locarnesi colla nuova linea Locarno-Santa Maria-Domodossola per formare il magnifico Gruppo delle Ferrovie Regionali Locarnesi."

Queste parole, confermando quanto già espresso in via generica nel loro precedente ricorso, avrebbero dovuto automaticamente comportare l'immediato decadimento dei contributi, almeno per quei Comuni che non li avevano volontariamente consentiti. La fusione delle tre società in una sola avrebbe infatti, a loro dire, costituito un uso improprio del denaro dei Comuni per una rappresentazione d'interessi del tutto privata. Solduno chiedeva pertanto, nella peggiore delle ipotesi, che almeno il pagamento della seconda quota del contributo per l'anno 1923 non fosse imposto ai Comuni.

Il Consiglio di amministrazione persegua infatti anche un'altra via per risolvere i suoi problemi finanziari¹³⁶; quella di una fusione con la Compagnia della Centovallina che sarebbe entrata in esercizio nel 1923.

Il Consiglio di Stato, il 15 settembre 1922, in uno scritto alle Tramvie Elettriche Locarnesi specificava che, una volta realizzata la fusione¹³⁷, ovvero una volta che l'esercizio della rete tramviaria si fosse fuso con quello delle FRT, anche i contributi dei comuni sarebbero cessati.

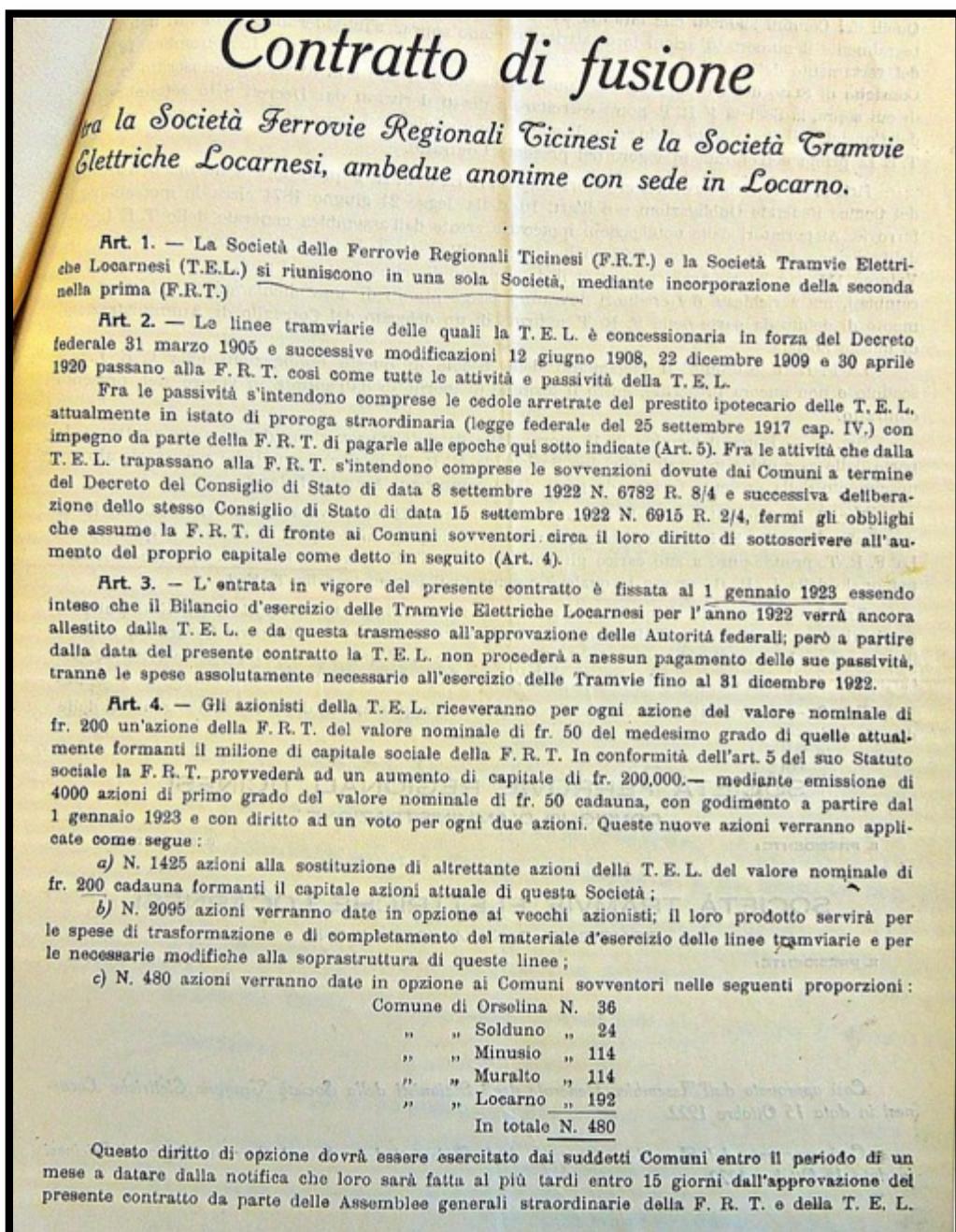
Se la impresa si fonde con un'altra, la sua situazione finanziaria muta certamente e può anche diventare ottima. Avvenendo la fusione non può più essere detto che la impresa non riesce a coprire cogli introiti le spese di esercizio e scompaiono così le condizioni volute dalle leggi. Ma d'altra parte è equo e giusto che l'effetto della fusione sia calcolato solo dal giorno in cui essa è applicata ossia attuata. Così ad esempio la fusione della Centovallina potrà essere stipulata prima che quella linea si apra all'esercizio ma avere effetto solo dal giorno dell'apertura. In tal caso secondo il decreto, il contributo deve ritenersi cessato solo col giorno dell'apertura all'esercizio della Centovallina.

¹³⁵ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Corrispondenze

¹³⁶ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 68

¹³⁷ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Corrispondenze

Nel corso di un'Assemblea generale convocata nell'ottobre del 1922, gli azionisti della Società delle TEL e delle FRT ratificano il progetto di fusione¹³⁸. Il 1° gennaio 1923, la FRT riprende così, oltre alla concessione della STL datata del 31 marzo 1905, anche i debiti ammontanti a 128'000 franchi.



Nel contratto si specifica inoltre ai Comuni che chi, facendo uso del diritto d'opzione sottoscriverà il numero di azioni loro attribuite, sarà esonerato dall'obbligo di pagamento dei sussidi derivanti dalle ordinanze 8 e 15 settembre 1922 del Consiglio di Stato. Inoltre il personale in

¹³⁸ Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, incarto 1, Trasferimento Tramvie Locarnesi alla società Ferrovie Regionali

servizio alle TEL, il 31 dicembre 1922, verrà assunto dalla FRT alle stesse condizioni d'impiego in cui si trovava precedentemente.

Il documento, datato 15 ottobre 1922, si concludeva con l'approvazione dell'Assemblea Generale degli Azionisti della Società Tramvie Elettriche Locarnesi.



La Centovallina fu inaugurata il 25 novembre 1923 con la partenza da Locarno di due convogli diretti fino a Domodossola¹³⁹. Il primo con la banda cittadina e il secondo con le autorità e i giornalisti. Al ritorno, sosta obbligata a Santa Maria Maggiore davanti alla lapide dei caduti di guerra e sul lavoro.

A 25 anni dalla sua concezione l'utopia promossa da Francesco Balli diveniva realtà.

Il tratto Sant'Antonio-Locarno FFS venne convertito a corrente continua di 1200 volt.

La trasformazione dell'officina elettrica di Ponte Brolla comporterà la chiusura del servizio tram dall'inizio di giugno fino alla metà luglio del 1923¹⁴⁰. Un servizio autobus assicurerà il collegamento del tram per un periodo di 19 mesi, a partire dal 20 novembre 1923. Questa interruzione consentirà la revisione delle motrici che riprenderanno il servizio alimentate a corrente continua 1200 volt a partire dal 23 giugno 1925.

3.6.2 La ripresa del servizio

L'utilizzo del tram, negli anni '20, subì un considerevole calo per quanto riguarda il numero di passeggeri trasportati¹⁴¹:

1920:	359'079
1921:	267'418
1922:	223'288
1927:	176'625

A partire dall'orario del 15 maggio 1938, si registrano due paia di corse, con una cadenza dai 16 ai 20 minuti.

Nel corso degli anni seguenti la compagnia delle Centovalli rinnovò tutta la soprastruttura della linea compresa tra Sant'Antonio e la stazione FFS di Locarno. Il tratto tra la stazione di Lo-

¹³⁹ ALESSANDRO ALBÉ, *La Ferrovia Locarno Domodossola*, cit., pp. 20-21

¹⁴⁰ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 68

¹⁴¹ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., pp. 68-69

carno e Minusio Esplanade venne rinnovato durante il periodo 1928-1932, grazie ai contributi dei comuni di Muralto e Minusio.



Immagine 6: Il tram supera la Piazza Grande allagata dopo uno straripamento del lago Maggiore negli anni '30.

3.6.3 Il binario al lago

Dal 1° gennaio 1927, per alleggerire il traffico cittadino, i treni della Centovallina furono istrati per il lungolago secondo un semi-anello di circonvallazione, in parte costituito da preesistenti binari di raccordo¹⁴². I vecchi binari tra Sant'Antonio e la Piazza Grande restarono riservati al movimento tranviario e come itinerario ferroviario alternativo durante le esondazioni del Lago Maggiore.

Tutti i raccordi vennero realizzati con lo scopo di creare un funzionale collegamento tra: Stazione FFS-Lido-Officina del Gas-Piazza Castello. Essi permisero, a partire dall'8 aprile del 1927, di avere una via dove i treni della Vallemaggia e della Centovallina potevano circolare



Immagine 38: Una motrice della Centovallina raggiunge Via della Stazione.



Immagine 39: Il binario al lago visto dall'Imbarcatoio di Locarno.

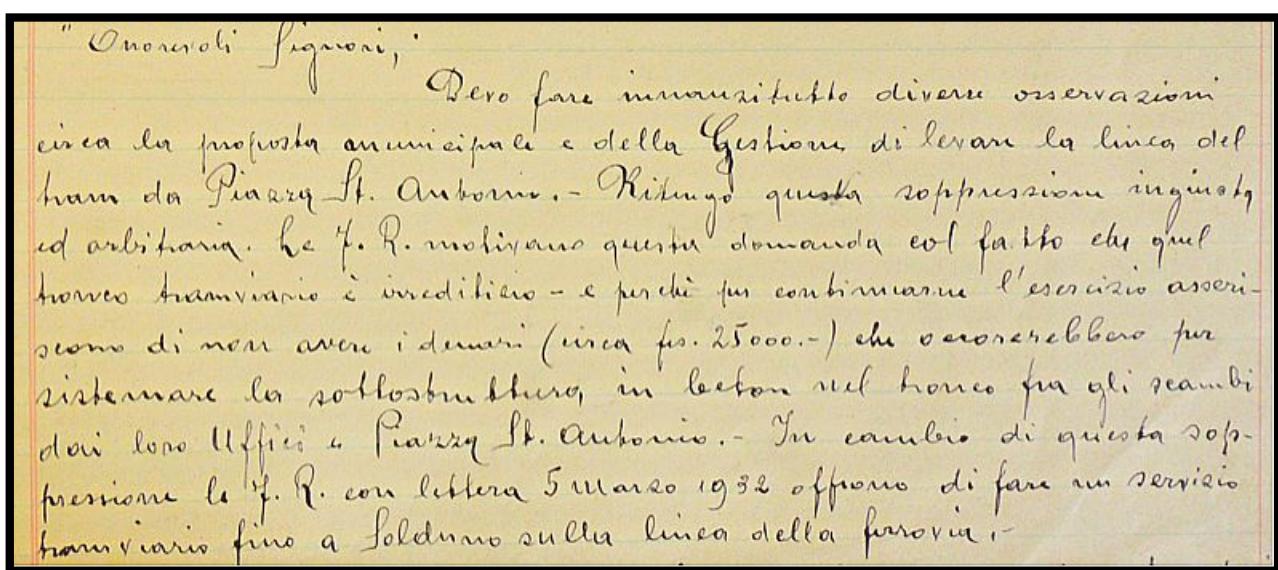
¹⁴² MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 69

contornando la città. Queste zone, poco abitate e non servite dal tram, offrono un'importante alternativa all'attraversamento della Piazza Grande assolutamente non idonea al transito dei treni regionali.

3.6.4 La sospensione della tramvia fino a piazza Sant'Antonio

Nella seduta del 12 luglio 1932 del Consiglio comunale di Locarno veniva discussa la proposta di adesione al messaggio municipale e a quella della gestione, favorevoli alla soppressione della linea del tram dalla stazione FRT alla Piazza di St. Antonio.

Willy Simona in entrata, contrario alla decisione, leggeva la seguente dichiarazione¹⁴³:



Onorevoli signori,

devo fare innanzitutto diverse osservazioni circa la proposta municipale e della Gestione di levare la linea del tram da Piazza St. Antonio. Ritengo questa soppressione ingiusta ed arbitraria. Le F.R. motivano questa domanda col fatto che quel tronco tramviario è irreditizio – e perché per continuare l'esercizio asseriscono di non avere i denari (circa franchi 25'000) che occorrerebbero per sistemare la sottostruttura in beton sul tronco fra gli scambi dai loro Uffici e Piazza St. Antonio. In cambio di questa soppressione le F.R. con lettera 5 marzo 1932 offrono di fare un servizio tramviario fino a Solduno sulla linea della ferrovia.

A suo modo di vedere la soppressione non si giustificava, sia in virtù del diritto acquisito mediante convenzione, sia per "i rilevanti sacrifici pecuniari" a suo tempo sopportati. Anche se la gestione era deficitaria, il grave provvedimento non trovava giustificazione, essendo a tutti noto che, seguendo quel principio, l'intera linea avrebbe dovuto essere chiusa. Un'azienda pubblica, anche solo per parità di trattamento, non poteva essere "sminuzzata", bensì considerata e valutata nel suo complesso. Nel suo intervento non mancavano neppure le precise critiche espresse all'indirizzo dei responsabili.

¹⁴³ Archivio comunale Locarno, Risoluzione municipale, 12 luglio 1932

non del pubblico che diserta il tram. Il sistema di esercizio del tram sembrerebbe fatto apposta per dare risultati passivi. – Scarsità e irregolarità delle corse, nessuna coincidenza negli arrivi e partenze dei treni alla stazione delle F.F. impediscono l'incremento del traffico. Tutti hanno potuto constatare questa grave lacuna. Se quel servizio fosse fatto razionalmente il rendimento sarebbe maggiore per tutti i tronchi.

(...) non del pubblico che diserta il tram. Il sistema di esercizio del tram sembrerebbe fatto apposta per dare risultati passivi. – Scarsità e irregolarità delle corse, nessuna coincidenza negli arrivi e partenze dei treni alla stazione delle F.F. impediscono l'incremento del traffico. Tutti hanno potuto constatare questa grave lacuna. Se quel servizio fosse fatto razionalmente il rendimento sarebbe maggiore per tutti i tronchi.

Secondo Simona, la proposta di soppressione delle FRT si giustificava non tanto per l'esiguo deficit, quanto per il timore di dover procedere alla sistemazione della sottostruttura in beton che avrebbe richiesto una spesa di circa 25'000 franchi. Non poteva mancare una critica alla scarsa avvedutezza degli industriali dirigenti ritenuti irrazionali e poco lungimiranti al punto da rendere monca definitivamente la loro linea. Il comune avrebbe potuto evitare la "distruzione definitiva di un progresso" concedendo un prestito momentaneo a basso tasso d'interesse. Veniva poi citato l'esempio del comune di Solduno, che metteva in rapporto la mancata ammissione della loro istanza per la costruzione di una nuova scuola primaria con la richiesta per l'ottenimento del trasporto con il tram dei loro allievi a Locarno a condizioni di favore. Questa concessione ritenuta giusta anche se costosa, non trovava ora riscontro in un provvedimento così grave come la soppressione assoluta del tram. Riguardo alla FRT, così sollecita nelle statistiche, viene criticata per non aver presentato nessun piano alternativo alla soppressione del tram. La via ragionevole avrebbe potuto conciliare a suo avviso il servizio del tram a Solduno con il mantenimento del tronco a Sant'Antonio.

Nonostante le lamentale, tuttavia, a seguito della scarsa frequenza la breve tratta tra la stazione e la Piazza di Sant'Antonio nel 1933 venne soppressa¹⁴⁴.

Alcuni cittadini nel 1929 insorsero contro questa decisione¹⁴⁵:

LOCARNO, 5 GIUGNO 1929

LODEVOLE MUNICIPIO DI LOCARNO

Onor. Signori Sindaco e Municipalì,

i sottoscritti cittadini, si permettono di presentare petizione, perché codesto Lod. Municipio, abbia ad ottenere nel più breve termine possibile, dalle Spett. Ferrovie Regionali Ticinesi, il ripristino del servizio tramviario fino a Piazza Sant' Antonio. [...]

¹⁴⁴ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 68

¹⁴⁵ Aco, Messaggio al Consiglio comunale, 5.6.1929

Ma, di fronte ai rilievi nei quali risultava che, delle 40 corse quotidiane proposte, 30 non trasportavano passeggeri e le rimanenti venivano usate solo da un numero esiguo di utenti, non poterono fare nulla.

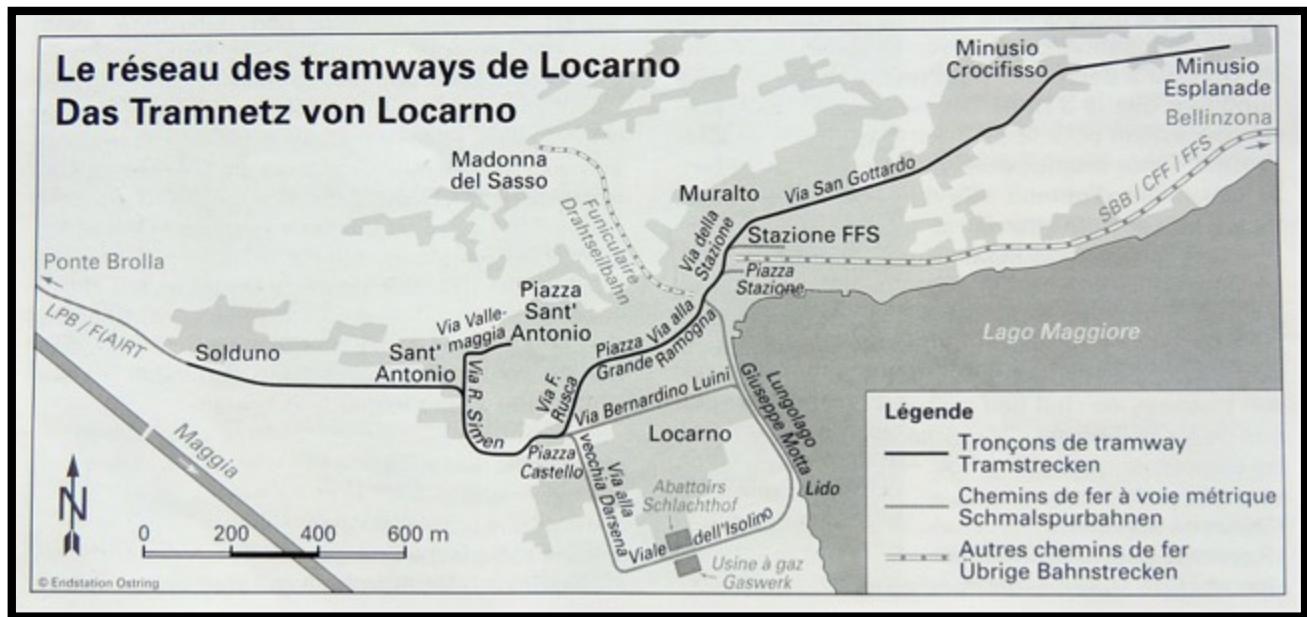


Immagine 40: Il percorso del tram nell'anno 1932, con l'esistenza, ancora, del prolungamento fino a Piazza Sant'Antonio.

3.6.5 Il prolungamento fino a Solduno

A partire dal 30 ottobre 1932, anche a seguito della fusione di Solduno con il comune di Locarno (14.2.1928), la linea del tram viene prolungata di altri 932 metri da Sant'Antonio a Solduno, con l'aggiunta di due fermate intermedie: Via in Selva e Via del Passetto¹⁴⁶. In quel periodo la linea raggiunse la sua massima estensione: 4,625 km.



Immagine 41: La motrice Ce 2/4 5 si ferma a Solduno, al capolinea, (foto del 1959).

¹⁴⁶ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 69

3.7 Il tram di Locarno, le FRT e la LPB

3.7.1 I problemi finanziari delle FRT

Gli anni '20, come già ricordato, furono difficili per la società FRT¹⁴⁷, che si ritrovò in una precaria situazione finanziaria. I suoi creditori ipotecari (Cantone e Comuni di Locarno e Muralto) erano sul punto di inoltrare una domanda di liquidazione della Società. Nel 1925, per rimborsare i debiti contratti per rinnovare la tramvia e per il riassetto della ferrovia della Vallemaggia, si ritrovò costretta a chiedere un prestito ipotecario di 1,5 milioni di franchi.

Occorre qui ricordare che nel 1922 la FRT aveva assunto la gestione delle Tramvie Elettriche Locarnesi e, più o meno nello stesso periodo, aveva stipulato i contratti con la Locarno-Ponte Brolla-Bignasco¹⁴⁸, per assicurarne l'esercizio. A questo va aggiunto anche l'accordo raggiunto con la Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, concessionaria della Navigazione sul Lago Maggiore in virtù del quale aveva ottenuto così l'esercizio delle comunicazioni lacuali sul bacino svizzero del Verbano.

Occorreva perciò attivarsi per trovare dei creditori disposti ad anticipare quella somma.

Alla fine alla richiesta aderirono:

- il Cantone con 750'00 franchi
- il comune di Locarno con 300'000 franchi,
- il comune di Muralto con 100'000 franchi,
- l'Unione di Banche Svizzere ed alcuni privati per il resto.

L'aiuto economico venne usato dalle FRT esclusivamente per le opere di rinnovamento delle infrastrutture, senza pensare che il personale, da un anno, fosse ormai senza stipendio. Questa fu poi la causa del primo sciopero che costrinse la società ad accordarsi con le autolinee per un servizio sostitutivo delle corse per Intragna e Bignasco. Grazie all'ufficio cantonale di Conciliazione la vertenza fu poi risolta accogliendo le legittime richieste del personale che ottenne, oltre al pagamento dei salari dovuti, aumenti di stipendio e partecipazione agli utili dell'azienda.

Il debito ipotecario gravava soprattutto sulla tratta Ponte Brolla-Camedo e sulla linea tramviaria cittadina, che aveva un debito ipotecario di complessivi 238'000 franchi.

Questi due prestiti, tra interessi e ammortamenti, richiedevano un importo annuo di 80'000 franchi. La somma non si rivelò però un problema e poté essere regolarmente versata sino al 1931. Tuttavia, a partire dal 1932, le entrate subirono una considerevole diminuzione, fino a giungere all'anno peggiore per la ferrovia: da 17'000 franchi nel 1933 a 13'700 nel 1934. I motivi di questo pauroso calo erano legati agli avvenimenti politici di quegli anni che impose severe disposizioni per il valico delle frontiere e alla crisi mondiale che iniziava a farsi sentire, spingendo diversi abitanti delle valli a emigrare in altri continenti a "cercar fortuna".

Cominciarono le trattenute degli stipendi e i primi licenziamenti.

¹⁴⁷ «EdL», 4.6.1936

¹⁴⁸ Dal 1923, infatti, la LPB pur rimanendo concessionaria della Valmaggina affidò il suo esercizio alla FRT, con la quale si sarebbe poi fusa nel 1949.

I principali creditori si videro scoperti per un importo sempre più rilevante e privo di garanzie, a causa dell'acuirsi della crisi e del peggioramento del traffico turistico. Venne così inoltrata una domanda di liquidazione della Società. Quest'ultima però non si arrese e presentò a sua volta al Tribunale Federale una domanda di concordato, che fu accolta alle seguenti condizioni:

- a. l'ammortamento di tutti i crediti ipotecari veniva sospeso sino alla fine dell'anno 1945;
- b. l'interesse convenzionale era sostituito da un interesse variabile secondo i risultati dell'esercizio;
- c. gli interessi arretrati sui crediti ipotecari sarebbero stati trasformati in azioni privilegiate;
- d. i crediti chirografari (non assistiti da alcuna garanzia, pegno o ipoteca) venivano convertiti in azioni privilegiate.

Dopo aver dimostrato che la Società poteva, grazie alle entrate, far fronte alle spese d'esercizio, il Consiglio di Stato approvò il concordato, subito seguito dai comuni di Locarno e Muralto. La ferrovia rappresentava infatti un'importante, se non indispensabile, risorsa per il Locarnese, come scriveva un sostenitore nella ferrovia in quegli anni¹⁴⁹:

Il decretare il fallimento della Società, come da qualcuno è desiderato, sarebbe per conseguenza di quanto più sopra esposto, un danno reale per la nostra regione. Inoltre lo Stato e il Comune di Locarno, nel caso acquistassero le ferrovie nel fallimento, dovrebbero sopportare le perdite d'esercizio inevitabili quando un'azienda, che dovrebbe essere amministrata con ogni economia, viene ferita da enti pubblici e con criteri politici; da ciò la necessità di far sì che sulla base delle condizioni proposte si venga ad un accordo definitivo e vantaggioso nel miglior interesse dello Stato e della plaga locarnese.

Nonostante le difficoltà dovute alla crisi, la situazione delle FRT tende a migliorare, anche grazie all'entrata in circolazione di autobus postali nel 1937, che non costituiranno una concorrenza, poiché le concessioni, venendo incontro alle esigenze della ferrovia, seguiranno il concetto: l'autobus prosegue dove il treno si ferma.



Immagine 42: Il tram in Piazza Grande.

¹⁴⁹ «EdL», 4.6.1936

3.7.2 I lavori di rinnovamento alla stazione FFS

Nel corso degli anni successivi alla ripresa della tramvia da parte delle FRT ebbe luogo un rinnovamento dell'infrastruttura tra la stazione di Sant'Antonio e quella delle FFS¹⁵⁰.

La linea del tram tra la stazione FFS e Minusio Esplanade, grazie ai contributi dei comuni di Muralto e Minusio venne rinnovata tra gli anni 1929 e 1932.

La stazione di partenza dei treni della Vallemaggia e delle Centovalli fu posta a sud della stazione di Locarno. La fermata dei tram a due binari venne posizionata proprio in faccia, così da raggruppare tutte le fermate in Via della Stazione¹⁵¹.

I lavori di posa e riorganizzazione iniziarono nel novembre del 1933. La stazione alla fine conterà quattro binari. I primi due destinati ai tram mentre le vie 3 e 4 sono riservate ai treni delle FRT e della LPB.



Immagine 43: Panoramica sulla Piazza Stazione a Muralto, (foto anni '50).

Uno scambio della linea smantellata in Piazza Sant'Antonio, venne riutilizzato e installato in questa tratta. La nuova stazione aprì nel gennaio del 1935.

Queste trasformazioni furono coronate da grande successo. Mentre le spese di gestione rimasero stabili, grazie a un forte aumento del traffico le entrate aumentarono. A partire dal 1937 anche il trasporto postale veniva assicurato dalla ferrovia con un miglioramento dei conti annuali per il primo anno di 120 franchi.

¹⁵⁰ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 68

¹⁵¹ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 68

3.7.3 Anni difficili per il tram a Locarno...

Benché la situazioni finanziaria sembrasse migliorare, la tramvia non era esente da critiche. La popolazione iniziò a lamentarsi dell'inefficienza del servizio, che non rispondeva convenientemente ai suoi bisogni. Questo sarcastico articolo è solo uno fra i tanti pubblicato in quegli anni sull'Eco di Locarno¹⁵²:

Il sabato del villaggio

"Come son diventate belle le vetture tramvarie. Sembrano nuove. Passano via sulla tratta Minusio-Solduno che è un piacere. Ed è un piacere ancora maggiore quando ti passano via sotto il naso, senza lasciarti il tempo di riflettere se devi o non devi "attaccarti al tram", come nostranamente si dice.

Ma guai a te se speri di trovar lì un tram bell'e pronto quando scendi dal treno, o se pretendi che una seconda vettura segua subito la prima, che se ne è appena andata al momento opportuno. Ti conviene aspettare pazientemente, seduto (se per es. ti trovi sul piazzale della stazione) comodamente sulle belle e moderne panchine che in un futuro anteriore saranno collocate dove si fermano le linee elettriche. E ti puoi riparare dall'ardente sole o dall'infausta pioggia sotto la pratica ed elegante tettoia, da tanto tempo desiderata..."

Altra interessante originalità di quelle estetiche tramvie è di esserci posto per tutti. Difatti è raro il caso in cui se ci contiamo, troviamo di essere una dozzina. Normalmente si potrebbero fare due partite alla morra di quattro giocatori ciascuna se ci si mettono anche i tramvieri.

Non che io voglia motteggiare la triste conseguenza di un periodo di acuta crisi, ma si cerca, perbacco, di sostenere un'impresa che dovrebbe essere un po' come le vene e le arterie del nostro corpo: le linee di circolazione dei globuli, cioè dei cittadini bianchi, necessari all'esistenza.

Ma che non ci sia proprio un rimedio all'incremento demografico delle tramvie cittadine? Forse con un po' di quei premi che da alcuni anni circolano in Italia e in Germania, si riuscirebbe ad ottenere ottimi risultati. E a chi si darebbe questo premio? Mi chiederete voi. Non alle vetture tramvarie, di certo, ma a quelle persone che avessero un giorno la buona idea di aumentare le corsie Minusio-Solduno e viceversa, per esempio nella proporzione di una corsia doppia. Sono convintissimo (e lo sono perché anche parecchi cittadini la pensano come me) che aumenterebbe il traffico in modo tale, da poter sopportare alle spese derivanti da un doppio esercizio".

Gedeone

3.7.4 ...uno spiraglio di luce

Dal 1937 in poi, le Tramvie conobbero un progressivo miglioramento. Nel 1944 il tram trasportò ben 623'195 passeggeri e nel 45 si raggiunse un'eccedenza d'introiti di ben 72'370 franchi, cosa mai accaduta nei precedenti esercizi¹⁵³.

Fu allora evidente che per le tre vecchie motrici un tale traffico non era sostenibile.

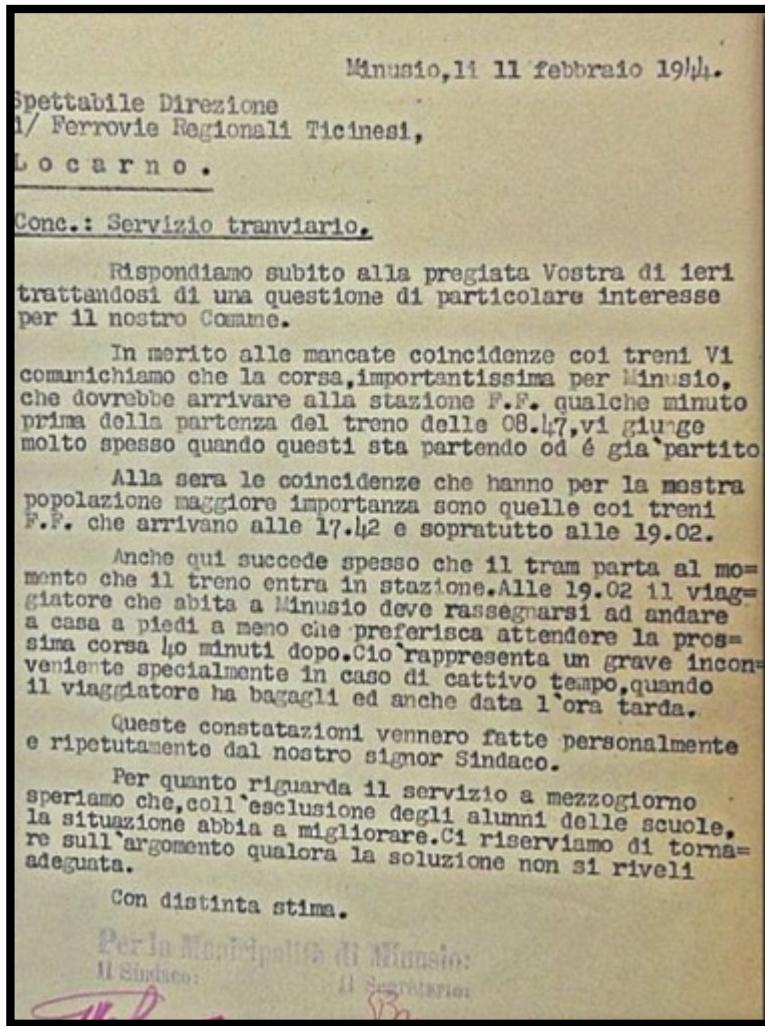
Nello stesso anno le FRT acquistarono dalle tramvie della Valle del Reno due elettromotrici a corrente continua del 1911, ormai in disuso, che furono rinnovate e messe nuovamente in funzione nel 1946 con la designazione Ce 2/4 4 e 5.

L'utilizzo del tram era in costante aumento. Alla fine della Seconda Guerra mondiale il traffico turistico conoscerà un nuovo forte incremento. Grazie ai buoni risultati d'esercizio si potranno addirittura accantonare dei fondi di rinnovamento.

¹⁵² «EdL», 20.6.1936,

¹⁵³ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 69

Le lamentele e i disagi tuttavia non cessarono del tutto. Ne è prova questa lettera del municipio di Minusio alla Direzione delle FRT, in cui si citavano i continui ritardi del tram che causavano la perdita delle coincidenze con altri treni¹⁵⁴.



3.7.5 Anni difficili per le ferrovie private

Dall'anno 1946 al 1947 l'eccedenza degli introiti delle FRT subisce una contrazione senza precedenti¹⁵⁵: da 50'409 franchi a 12'278. I motivi sono da ricercare nelle nuove spese cui la società si ritrova a dover far fronte. Sarebbero necessari numerosi lavori, ma i fondi a disposizione sono sufficienti soltanto per una piccola parte.

Nel 1948, anno del 25esimo anniversario della Società, sebbene il numero dei passeggeri fosse in costante ascesa, le difficoltà finanziarie obbligarono le FRT a chiedere un nuovo sussidio alla Confederazione.

¹⁵⁴ Archivio comunale di Minusio, Classificatore FART (scaffale n. 2)

¹⁵⁵ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., pp. 69-70

L'anno seguente la Commissione tecnica federale, su richiesta della Società stessa, visitò tutte le linee gestite dalle Ferrovie Regionali Ticinesi¹⁵⁶.

Durante il sopralluogo, il Governo ebbe modo di prendere atto dei gravi e importanti problemi che affliggevano la Società. Sia le infrastrutture che il materiale rotante delle linee Locarno-Bignasco, Locarno-Camedo e della tramvia locarnese si trovavano in cattivo stato.

I Commissari federali si resero anche conto delle enormi difficoltà tecniche, già affrontate e superate dalle FRT, per mantenere in buono stato le linee e assicurarono di voler insistere presso l'alto Consiglio Federale affinché gli aiuti economici, nella già deliberata azione di sussidio a queste ferrovie, venissero deliberati in tempi brevissimi.

Avendo sempre provveduto, con notevoli sacrifici, a parziali miglioramenti delle proprie linee e del materiale rotabile, le FRT dimostrarono così di saper utilizzare nel giusto modo, e dunque di meritare, i sussidi sia cantonali sia federali loro spettanti. I sussidi federali avrebbero permesso il rifacimento della linea di contatto sulla tratta Ponte Brolla-Bignasco (23 km) e l'acquisto di una nuova automotrice.

La visita si concluse alle officine Tosi di Arona, cui le FRT avevano affidato la costruzione del nuovo battello a nafta per la navigazione sul Lago Maggiore.

3.7.6 La situazione sembra migliorare

Nella seduta del Consiglio Comunale di Locarno del 27 giugno 1951, durante la trattanda riguardante il versamento di 300'000 franchi che il Comune avrebbe dovuto sborsare per il risanamento delle FRT, il sindaco G.B. Rusca invitava tutti a evitare di perdersi nei marassi sentimentali e voler guardare con ottimismo al futuro, accettando il messaggio municipale¹⁵⁷:

...on.le Sindaco, conclude affermando che il risanamento delle F.R.T. rientra nel quadro dell'aiuto, intrapreso dalla Confederazione, a favore delle ferrovie private svizzere. Era opportuno che anche le F.R.T. approfittassero, a loro volta, di questa azione; ed al C.C. convien quindi guardare con ottimismo al futuro e dare la sua adesione alle proposte del Municipio...

L'on.le Sindaco, conclude affermando che il risanamento delle FRT rientra nel quadro dell'aiuto, intrapreso dalla Confederazione, a favore delle ferrovie private svizzere. Era opportuno che anche le FRT approfittassero, a loro volta, di questa azione, ed al C.C. convien quindi guardare con ottimismo al futuro e dare la sua adesione alle proposte del Municipio.

Il messaggio, sostenuto anche dalla gestione, prevedeva la rinuncia a un credito di 342'000 franchi in cambio, nella proporzione del 75% cioè per franchi 256'000, di un numero di 2565 azioni privilegiate di primo grado. Il Consiglio Comunale avrebbe approvato il messaggio, incaricando il Municipio di stipulare una convenzione che contemplava l'obbligo da parte delle FRT di provvedere, entro il termine dei tre anni, al rifacimento della linea urbana (Sant'Antonio-Piazza Grande-FFS e Lungolago), mediante una sottostruttura della platea in cemento armato.

¹⁵⁶ «EdL», 24.11.1949

¹⁵⁷ Archivio comunale Locarno, Verbali del Consiglio Comunale, 27 giugno 1951

3.7.7 Per quindici giorni via i tram

Nell'agosto del 1951¹⁵⁸, a causa di urgenti riparazioni alle motrici, il servizio tramviario fu sospenso per 15 giorni. Per quel periodo, a titolo sperimentale, i tram furono sostituiti da autobus. Questo esperimento si dimostrò molto importante per le FRT, che proprio in quegli anni iniziavano a chiedersi se non fosse più vantaggioso sostituire definitivamente il servizio tramviario con quello di autobus, più moderni e silenziosi, che avrebbero portato maggiori introiti. Il servizio autobus avveniva nei due sensi, Solduno-Esplanaide e Esplanaide-Solduno, ogni quindici minuti. Esattamente, al quarto d'ora spaccato, gli autobus sostavano davanti alla stazione delle Ferrovie Federali. Diversi residenti scrissero lettere incoraggianti al riguardo.

Pur con qualche ricordo nostalgico c'era chi auspicava la fine dei tram¹⁵⁹:

Da lunedì, per quindici giorni, via i tram

Questa innovazione apporterà sicuramente dei benefici grandissimi agli ex utenti del tram e a tutti quanti si avventurano in Piazza Grande, in certe ore di punta. Il tram, a parer nostro, scrivemmo appunto l'anno scorso in un articolo a proposito, dato il traffico sempre più intenso dentro la nostra città, si avverava come un vero pericolo pubblico. Questo, diciamo, non con ciglio asciutto: ché nessun locarnese a dir verità, anche chi mai vi mise piedi, accoglierà la nostra proposta di tale morte probabile, (intanto provvisoria) senza un ricordo, un po' di "compassione".

Il tram infatti, è una delle poche istituzioni dei nostri vecchi che non fu travolta via in un soffio, e subito, dal progresso.

Non mancarono le voci favorevoli ai nuovi mezzi di trasporto¹⁶⁰:

Da lunedì i tram si sono ritirati non con poca vergogna (per loro, si intende) [...].

Al loro posto viaggiano intanto spediti e senza rumore gli autobus della ditta Rinaldi. Da ogni parte ci pervengono voci di soddisfazione per questa iniziativa, che si vorrebbe non "provvisoria". Va da sé che in un caso di "pensionamento" totale entreranno allora in azione dei trollibus a Locarno, da questo lato almeno, non avrà più niente da invidiare a Zurigo.

E neppure gli strenui difensori del tram¹⁶¹:

Sospensione dei tram

Nel numero di sabato scorso dell'Eco di Locarno, un articolo in corsivo, comunicava ai lettori che da domenica e per ora solo a titolo sperimentale per 15 giorni, vien sospeso il tram cittadino e sostituito con un servizio di autobus, sul medesimo percorso e con lo stesso orario, con corse regolari nei due sensi ogni quarto d'ora.

Se i motivi di questa sospensione vanno ricercati nei lavori di riparazione della linea, di revisione al materiale rotabile, nulla da dire al contrario, anzi sarebbe consigliabile l'esecuzione del progetto già esistente di far deviare il tram, dalla stretta e movimentata Ramogna, al Largo I. Agosto, e Largo Balli (non sarebbe però ora il momento propizio dato l'intenso movimento turistico di questi giorni); se però si vorrebbe con questa provvisoria sospensione e sostituzione, trovare il motivo adatto per eliminare completamente le carrozze tramvarie, motivando come nell'articolo di sabato, che il tram nella nostra città, dato il traffico sempre più intenso «risulta un vero pericolo pubblico», sarebbe allora una cosa veramente ridicola! Proprio le carrozze tramvarie di Locarno, che col loro rumoroso sferragliare, le sentono già da lontano persino i sordi, debbono risultare un vero pericolo pubblico? E una volta deviate dal tratto di Via Ramogna, con le larghe piazze e strade cantonali sulle quali circola come mai può lo stesso, presentare un pericolo pubblico? Non andiamo nel ridicolo con simili motivazioni; se lo si vuol eliminare per partito preso o per interessi privati, allora è un altro paio di maniche, ma altrimenti come mai che i tram cittadini, non siano allora altrettanti pericoli pubblici in tutte le città del mondo, dove circolano a centinaia, e per stare a noi

¹⁵⁸ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 70

¹⁵⁹ «EdL», 18.8.1951

¹⁶⁰ «EdL» 23.8.1951

¹⁶¹ «EdL», 28.8.1951

vicini a Lugano, dove passano e circolano in mezzo al centro su strade strette e movimentate quali Via Peri, Piazza Dante, Via Perseghini e Lungolago Riva Tell?

Un vero pericolo pubblico a Locarno non son certo i tram bensì le indecenti e purtroppo tollerate velocità, che si permettono in pieno centro le centinaia di automobili e motociclette sfreccianti in tutti i sensi, e che mettono continuamente a repentaglio l'incolumità dei poveri pedoni!

L'innocente carrozza azzurra dei tram locarnesi, lo ripetiamo, non può essere considerata un pericolo per nessuno, al contrario, "revisate" e ... rese un tantino meno rumorose, danno all'ambiente una nota gaia e vivace di città turistica e movimentata.

Qualora si vorrà cambiare, allora si dovranno certo adottare i famosi Trolleybus con continuazione fino ad Ascona, ma non certamente dei comuni, seppur lussuosi pullman come (sono) ora entrati in funzione, vedendo passare i quali, a nessun forestiere bisognoso dell'esercizio pubblico, passerà per la testa che gli stessi viaggiano in funzione di tram cittadini.

CIVES

E neppure le voci di chi propendeva per una soluzione pragmatica della contesa¹⁶²:

Chiosa all'innamoramento dei tram

Il punto di vista del nostro contraddirittore è tutt'altro che spregevole. Di un ordine sentimentale che siamo i primi ad apprezzare. Vale a dire, tram simbolo, colore della nostra infanzia, ecc. Istituzione provinciale e cittadina, legata a tanti ricordi, caposaldo d'un tempo ormai mandato a rotoli da tante innovazioni spesse volte brutte e scomode. Ma vivaddio, in questo caso, non ci par giusto piangere su delle carrozze costrette a una strada sempre più tormentata dal traffico cittadino, e quindi impedisce nella prestezza e nell'agilità, e nello stesso tempo, a volte incaglio serio e seccante per altri mezzi di locomozione più rapidi.

Il pericolo pubblico di cui parliamo non è nella nostra fantasia. Nei vari incidenti, piuttosto, provocati dal tram là dove il passaggio sembrerebbe più agevole. Non tiriamo in ballo Via Ramogna ché in questo tratto di strada basta la minima disattenzione per avere dispiacere: qualcosa possono dire poi del pericolo gli automobilisti che si destreggiano nel posteggio davanti al Du Lac, proprio lì dove sbuca il muso del tram.

Gli autobus, a parer nostro e di quanti interrogammo a proposito, fin d'ora s'impongono per velocità, per esatta osservanza di orari, per il loro procedere silenzioso. Se entro una settimana poi ci sarà ancora qualcuno che a Locarno non saprà riconoscerli, schiettamente, al poveretto consigliamo una visita medica, trattandosi, quasi di certo, di trascurato daltonismo.

Infortunato

Nel 1953 furono aumentati i prezzi dei biglietti del tram che erano rimasti gli stessi dal 1920¹⁶³. Nonostante le prospettive poco felici, in quell'anno i risultati d'esercizio migliorarono. Grazie all'incremento del turismo, le tramvie cittadine trasportarono ben 798'433 viaggiatori contro i 774'138 del 1952.



Immagine 44: Orario dell'anno 1955.

¹⁶² «EdL», 28.8.1951

¹⁶³ MARTIN SCHWEIZER, Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL, 2. Teil, cit., pp. 70-71

3.7.8 Tornano i problemi

A metà degli anni Cinquanta è di nuovo crisi e le FRT sono costrette a chiedere aiuti finanziari ai Comuni limitrofi, come ci mostra questo documento dell'anno 1955, in cui vengono riportati i contributi per il traffico locale¹⁶⁴:

CONTRIBUTO ALLA SOC. FERR. REG. TIC. LOCARNO per la copertura del disavanzo dell'esercizio 1955										
a) Riparto contributo fr. 17.166.- (1/3 di fr. 51.497.-) per traffico locale										
Comune	n.abit. cens. 1950	% su n. abit.	Gettito imposta cant. 1955	% su getti- to	% medio	importo contrib. 1955	50% a de- durre	importo suppl. 4.915%	importo effettivo da pagare	
I. TRAMVIE										
Locarno	7747	35.05	1.550.290	52.77	43.91	7.537.60	-	370.50	7.908.10	
Muralta	2611	11.81	476.051	16.20	14.-	2.403.25	-	118.10	2.521.35	
Minusio	2867	12.97	462.041	15.73	14.35	2.463.35	-	121.05	2.584.40	
II. CENTOVALLI										
Tegna	395	1.79	28.716	0.98	1.39	238.60	-	11.75	250.35	
Verscio	418	1.89	25.224	0.86	1.37	235.15	-	11.55	246.70	
Cavigliano	323	1.46	15.695	0.54	1.-	171.65	-	8.45	180.10	
Intragna	838	3.79	33.605	1.14	2.47	424.-	-	20.85	444.85	
Palagnedra	286	1.29	8.407	0.29	0.79	135.60	-	6.75	142.35	
Rasa	41	0.19	767	0.03	0.11	18.90	-	0.95	19.85	
Borgnone	300	1.36	10.077	0.34	0.85	145.90	-	7.15	153.05	
Loco	263	1.19	12.825	0.44	0.82	140.75	70.35	-	70.40	
Mosogno	109	0.49	3.387	0.11	0.30	51.50	25.75	-	25.75	
Russo	125	0.57	8.932	0.30	0.43	75.80	36.90	-	36.90	
Berzona	84	0.38	5.594	0.19	0.29	49.80	24.90	-	24.90	
Vergeletto	255	1.15	4.672	0.16	0.65	111.60	55.80	-	55.80	
Crana	140	0.63	3.757	0.13	0.38	65.25	32.60	-	32.65	
Comologno	499	2.26	15.623	0.53	1.40	240.30	120.15	-	120.15	
Aureggio	74	0.34	2.536	0.09	0.21	36.-	18.-	-	18.-	
Gresso	140	0.63	4.017	0.14	0.39	66.95	33.50	-	33.45	
III. VALLEMAGGIA										
Cevio	475	2.15	40.133	1.37	1.76	302.80	-	14.85	316.95	
Linescio	144	0.65	6.266	0.21	0.43	73.80	-	3.65	77.45	
Bignasco	190	0.86	21.056	0.72	0.79	135.60	-	6.70	142.30	
Javerzano	410	1.86	23.597	0.80	1.33	228.30	-	11.20	239.50	
Cerentino	142	0.64	4.887	0.16	0.40	68.65	34.35	-	34.30	
Campo	186	0.84	6.343	0.22	0.53	31.-	45.50	-	45.50	
Bosco Gurin	192	0.87	3.604	0.12	0.50	85.85	42.90	-	42.95	
Maggia	460	2.09	17.070	0.58	1.33	228.30	-	11.20	239.50	
Avegno	211	0.95	11.890	0.41	0.68	116.75	-	5.75	122.50	
Gordevio	261	1.18	10.890	0.37	0.78	133.90	-	6.60	140.50	
Coglio	74	0.34	4.293	0.15	0.24	41.20	-	2.-	43.20	
Giumaglio	207	0.94	6.908	0.24	0.59	101.30	-	4.95	106.25	
Someo	326	1.48	33.930	1.15	1.31	224.85	-	11.05	235.90	
Lodano	112	0.52	4.070	0.14	0.33	56.65	-	2.75	59.40	
Meghegno	213	0.96	9.543	0.32	0.64	109.85	-	5.40	115.25	
Aurigeno	215	0.97	6.805	0.23	0.60	103.-	-	5.05	108.05	
Fusio	132	0.60	9.350	0.32	0.46	78.95	39.50	-	39.45	
Peccia	222	1.-	32.332	1.10	1.05	180.25	90.15	-	90.10	
Prato Sorn.	109	0.49	6.246	0.21	0.35	60.10	30.05	-	30.05	
Broglio	76	0.34	1.888	0.06	0.20	34.35	17.20	-	17.15	
Menzonio	137	0.62	2.836	0.10	0.36	61.80	30.90	-	30.90	
Brontallo	91	0.41	1.601.	0.05	0.23	39.50	19.75	-	19.75	
Totali	22.100	100%	2.937.754	100%	100%	17.166.-	768.25	768.25	17.166.-	
	=====						=====			

¹⁶⁴ Archivio comunale Minusio, Classificatore FRT risanamenti e prestiti (scaffale n. 2), sezione 1957

3.7.9 Risanamento FRT

Decreto legislativo concernente il risanamento delle Ferrovie Regionali Ticinesi (piano generale e prima tappa)

**IL GRAN CONSIGLIO
della Repubblica e Cantone del Ticino,**

visto il messaggio n° 677 dell' 11 gennaio 1957;

Il Foglio Ufficiale numero 53 del 5 luglio 1957 riportava l'approvazione del piano di risanamento generale delle FRT¹⁶⁵, concordato fra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino, relativo alla legge federale del 6 aprile e 21 dicembre 1949.

Nello stesso si precisavano le modalità del risanamento che sarebbe stato eseguito in due tappe. Nel primo periodo il Consiglio di Stato veniva autorizzato a versare l'importo di un milione, di cui il 50% da iscrivere come partecipazione del Cantone alla sistemazione della ferrovia delle Centovalli (tronco Locarno-Ponte Brolla-Camedo), mentre il rimanente 50% come partecipazioni dei Comuni, che si sarebbero suddiviso il rimborso in considerazione dei seguenti fattori:

- a. importanza degli impianti nel territorio dei Comuni;
- b. popolazione residente
- c. disponibilità finanziaria
- d. numero dei pernottamenti e importanza turistica

Il contributo sarebbe stato iscritto alle uscite effettive del Dipartimento delle finanze, soccorso imprese e trasporti, e ripartito sugli anni 1957, 1958 e 1959.

Art. 6. Il Consiglio di Stato è autorizzato a stanziare un contributo a fondo perso di fr. 300.000.—.

Esso deve far dipendere il versamento della prestazione di garanzia circa la rimozione delle rotaie e la riorganizzazione efficiente del servizio di trasporto dal punto di vista finanziario e dell'interesse pubblico.

In questo articolo appare sempre più esplicito che le autorità si stavano ormai preparando alla sostituzione dei tram e venissero già preparati i fondi per la rimozione delle rotaie dalle strade.

La seconda tappa del risanamento era annunciata nel Foglio Ufficiale del 15 maggio 1959 (Anno 116 N.39).

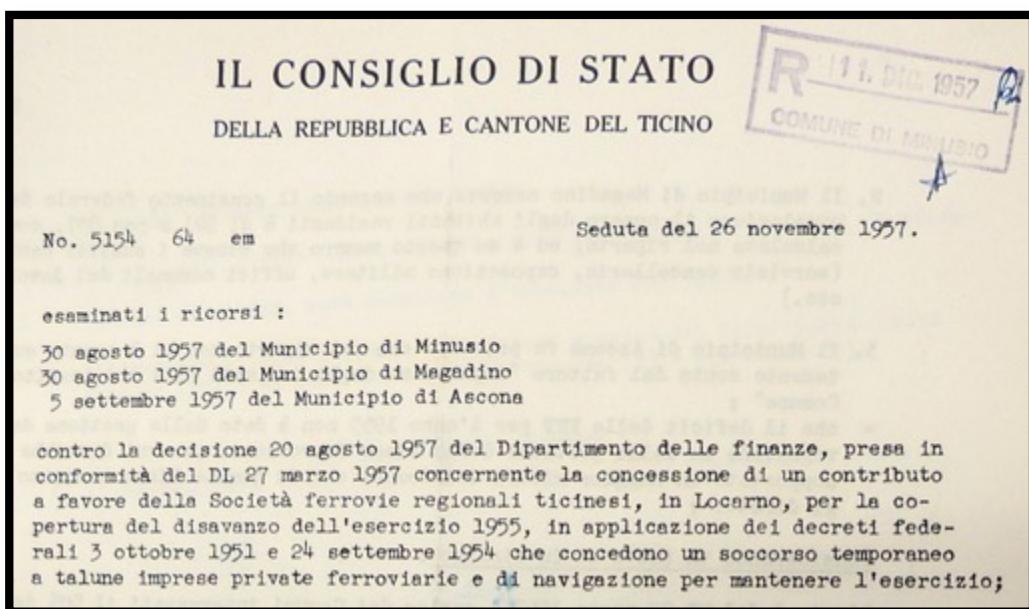
¹⁶⁵ Archivio comunale Minusio, Classificatore FART (scaffale n.2)

L'importo era fissato a 1'330'136 franchi, sempre suddiviso al 50% tra Cantone per la sistemazione della ferrovia delle Centovalli (Locarno-Ponte Brolla-Camedo) e il rimanente 50% tra i comuni.

Sempre secondo l'articolo 6, il Consiglio di Stato poteva partecipare alla copertura di eventuali disavanzi delle Ferrovie regionali Ticinesi in ragione di un terzo, mentre i due terzi erano a carico della Confederazione.

3.7.10 FRT e Comuni

Inutile dire che i Comuni del Locarnese interessati non presero molto bene la decisione di essere chiamati alla cassa per il risanamento delle FRT e i ricorsi fioccarono puntuali. Ne riportiamo alcuni estratti, riassunti dallo stesso Consiglio di Stato¹⁶⁶:



Durante l'anno 1957 alcuni dei Comuni interessati al risanamento delle FRT, avevano inoltrato le seguenti argomentazioni:

- Il Municipio di Minusio chiedeva che il contributo per la copertura del deficit dell'esercizio della navigazione sul Lago Maggiore fosse stralciato e che il contributo per la copertura del deficit dell'esercizio della Società FRT per l'anno 1955 fosse stabilito a 3'502,75 franchi: 2'584,40 franchi per il traffico locale e 918,35 per il turismo.
- Il Municipio di Magadino contestava il contributo comunale calcolato sulla base di 837 invece che 821 abitanti, come figurava nel riparto. Inoltre sottolineava come anche i Comuni di Gerra Gambarogno, Piazzogna, Caviano e S. Abbondio avessero avuto un rilevante movimento turistico nel 1955 e chiedeva che venissero presi in considerazione.
- Ascona sosteneva invece che il riparto delle quote a carico dei comuni dovesse essere annullato a favore di un nuovo riparto che tenesse maggiormente in conto i luoghi direttamente interessati dagli impianti.

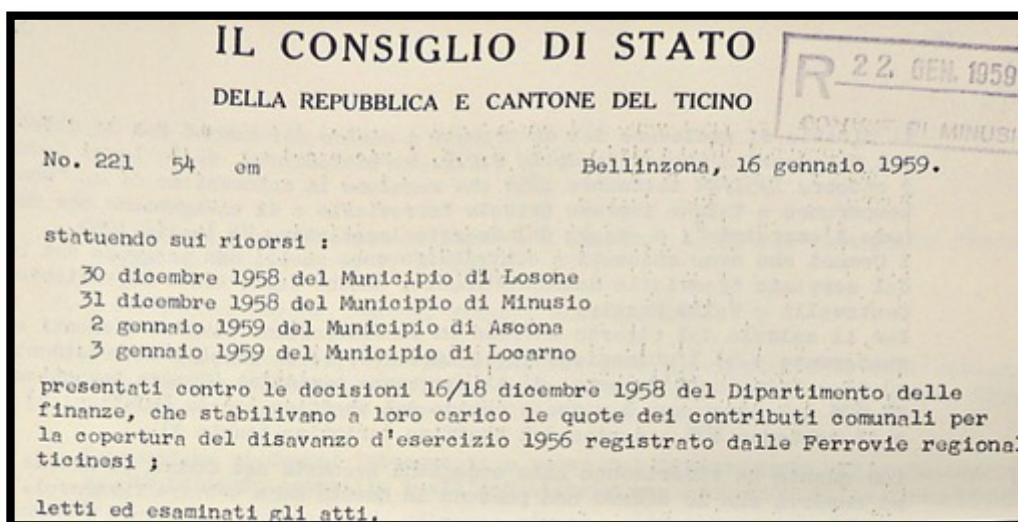
¹⁶⁶ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

Soltanto il ricorso del Municipio di Magadino fu parzialmente preso in considerazione e il suo contributo venne ridotto da 430,85 franchi a 425,70. Tutti gli altri ricorsi vennero respinti. I contribuiti sarebbero dovuti essere versati alla Cassa cantonale entro il 31 dicembre 1957. In caso di ritardo sarebbe stato computato un tasso d'interesse del 3,75%.

Nel 1959 Losone, Minusio, Ascona e Locarno tornarono all'attacco e inoltrarono altri ricorsi al Consiglio di Stato così motivati¹⁶⁷:

- a) Municipio di Losone pretende di non dovere soggiacere all'imposizione in quanto il Comune non è servito né dalle linee tramviarie né da quelle ferroviarie della Valle Maggia e della Centovallina. Il suo collegamento con Locarno è assicurato unicamente da un servizio autobus. Paragona la sua situazione a quella di Orselina, Ronco s/Ascona, Brissago, chiedendo che qualora dovesse essere soggetto all'imposizione anche le citate località siano incluse nell'elenco dei contribuenti in ragione dell'intenso traffico turistico cui beneficiano ;
- b) il Municipio di Minusio domanda che l'importo dovuto venga ridotto da fr. 14'327,15 a fr. 10'000.- perchè il Comune è disservito unicamente dal tram, il quale non risulta essere deficitario, mentre non usufruisce in alcun modo dei vantaggi delle linee della Valle Maggia e Centovalli, le quali anzi allontanano dal paese le correnti turistiche ;
- c) il Municipio di Ascona ripropone punto per punto le motivazioni addotte da quello di Losone, osservando altresì che nel calcolo per il riparto si sarebbe dovuto tenere conto del luogo di situazione degli impianti, conformemente all'art. 5 del DL 24 luglio 1950 ;
- d) il Municipio di Locarno contesta che il gettito dell'imposta cantonale attribuitogli si elevi a fr. 2'020'161.-- Secondo calcoli peraltro non definitivi il gettito non dovrebbe superare l'importo di fr. 1'500'000.-

Il Consiglio di Stato, nella sua seduta del 16 gennaio del 1959, esaminò i vari ricorsi¹⁶⁸.



¹⁶⁷ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

¹⁶⁸ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

Soltanto il ricorso del Municipio di Locarno fu accolto: il suo contributo venne ridotto da 51'449,75 franchi a 47'141,95. I ricorsi di Ascona, Losone e Minusio furono invece respinti. I contributi definitivi sarebbero dovuti essere versati alla Cassa cantonale entro il 31 marzo del 1959.

In caso di ritardo, la somma sarebbe aumentata del 3,75%.

Più la questione proseguiva, più il malcontento dei Comuni cresceva: era un susseguirsi di ricorsi, inoltrati da sempre più comuni, che sembravano non finire mai.

Il 16 agosto del 1960, il Consiglio di Stato dovette rispondere a una nuova ondata di ricorsi dai Municipi di Minusio, Ascona, Losone, Loco, Cevio, Bignasco, Cavergno, Cerentino, Campo V.M., Bosco Gurin, Maggia, Avegno, Gordevio, Coglio, Giumaglio, Someo, Lodano, Moghegno, Fusio, Aurigeno, Peccia, Prato Sornico, Broglio, Menzonio, Brontallo e Linescio¹⁶⁹:

Municipio di Minusio: in considerazione della situazione eccentrica del Comune, ai margini degli interessi delle FRT, così che solo la linea tramviaria lo interessa, chiede che il contributo sia ridotto da 54'016,80 franchi a 30'000.

Municipio di Ascona: [...] chiede che il Comune sia stralciato dall'elenco dei contribuenti per il traffico locale poiché non ha nessun beneficio dalla linea tramviaria, che non tocca il suo territorio.

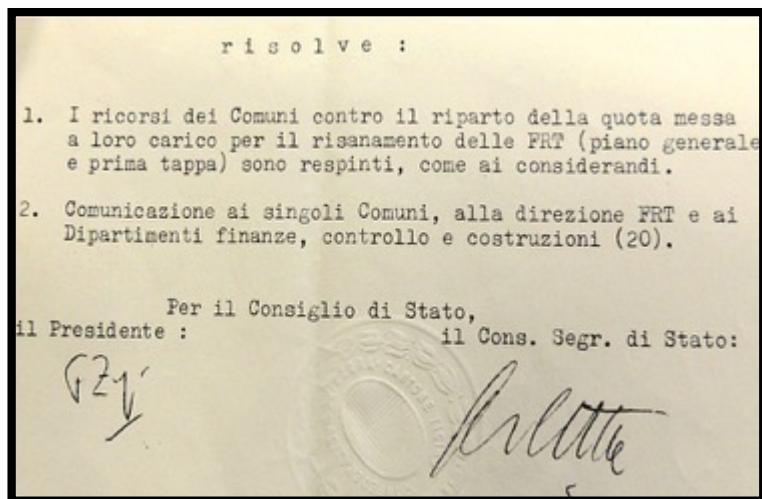
Municipio di Losone: presenta un ricorso identico a quello di Ascona.

Municipio di Loco: rileva che la Valle Onsernone non trae alcun vantaggio dalla ferrovia delle Centovalli e chiede, con gli altri Comuni dell'Onsernone, l'esonero da ogni contributo presente e futuro a favore delle FRT.

Municipi di Cevio, Bignasco, Cavergno, Cerentino, Campo V.M., Bosco Gurin, Maggia, Avegno, Gordevio, Coglio, Giumaglio, Someo, Lodano, Moghegno, Fusio, Aurigeno, Peccia, Prato Sornico, Broglio, Menzonio, Brontallo e Linescio: presentano a loro volta ricorsi identici, nei quali confrontano l'azione di risanamento del 1950 con quella del 1957 per mettere in evidenza che, dalla prima, la ferrovia della Valle Maggia non trasse nessun beneficio, poiché gli importi previsti per il miglioramento tecnico della ferrovia LPB furono detratti per altri scopi e dalla seconda nemmeno, poiché la stessa interessa unicamente la ferrovia delle Centovalli. Affermano che il riparto è competenza del Dipartimento finanze.

Nelle contestazioni dei Comuni Valmaggesi non mancarono riferimenti critici al fatto che il risanamento non concerneva la ferrovia LPB, che evidentemente li riguardava molto più direttamente.

Tutti i ricorsi ottennero la stessa identica risposta:



¹⁶⁹ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

3.8 La fine del tram a Locarno

3.8.1 Il destino del tram è ormai segnato

A metà degli anni '50 la crisi inizia a essere insostenibile. Le infrastrutture e il materiale rotante delle FRT (le linee della Centovallina, delle Tramvie Locarnesi, della Locarno-Ponte Brolla-Bignasco) si trovano in uno stato pietoso¹⁷⁰. Dato che la ferrovia della Centovallina può beneficiare di un vasto piano d'investimenti federali, non ci sono più fondi per sostenere altre linee ferroviarie. I Comuni, d'altra parte, sono sempre più scontenti e contrari alle spese.



Immagine 45: La motrice Be 2/4 4 sale Via Rinaldo Simen in direzione di Sant'Antonio, (foto del 17 giugno 1959).

In questo clima di crisi, dunque, per le FRT diventò sempre più difficile far fronte al malcontento crescente verso questo "traballante mezzo di trasporto"¹⁷¹ e l'ipotesi di una sostituzione delle tramvie iniziò a farsi sempre più strada. Come si legge pure nelle Risoluzioni del Consiglio Comunale di Locarno di quegli anni, la volontà politica per un ammodernamento delle infrastrutture tramvarie è del tutto inesistente¹⁷²:

«Il presidente onorevole Perucchini Umberto, nel discorso inaugurale in occasione della sua nomina, afferma che un assetto definitivo si pone per il servizio tramviario urbano, perché oltre alla comodità e perché non dirlo, alla quiete dei concittadini, ci consentirà di togliere alla Piazza Grande e alle Vie principali l'aspetto di trascuranza e disordine della linea, dei quali non ne abbiamo colpa, ma che sono un disonore per tutti.

È un problema che si riallaccia con quello dei collegamenti ferroviari e lacuali di Locarno, con la sponda sinistra del lago e con le valli a noi affluenti, la cui importanza a nessuno può sfuggire.»

¹⁷⁰ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 70

¹⁷¹ «EdL», 18 aprile 1955

¹⁷² «EdL», 18 aprile 1955

Sui giornali di quel tempo gli interrogativi non sono tanto rivolti alla questione se sostituire il tram o no, bensì con quale mezzo fosse più redditizio sostituirlo¹⁷³.

In merito alla progettata sostituzione delle tramvie cittadine

TROLLEYBUS, AUTOBUS, o GYROBUS?

Alla domanda risponderanno i tecnici: ma il problema deve essere risolto

[...] Che i carrozzi tramviari attualmente in servizio, vecchi e rumorosissimi, abbiano fatto il loro tempo e siano da sostituire con una certa urgenza, nessuno oserebbe metterlo in dubbio, crediamo: e le stesse Ferrovie Regionali Ticinesi, che gestiscono la linea tramviaria, hanno del resto allo studio un progetto appunto per sostituire i traballanti carrozzi con dei mezzi di trasporto più consoni ai tempi moderni.

Ecco come inizia un articolo pubblicato sul quotidiano della città, per poi continuare con le parole “Il problema, facile intenderlo, non è però di quelli di facile soluzione¹⁷⁴”. L’aspetto finanziario non poteva essere ignorato e si dovevano fare bene i calcoli per prevedere quale sarebbe stata la giusta scelta, quella che avrebbe permesso dei guadagni e non delle perdite. Una rete filoviaria (servita da *trolleybus*), avrebbe richiesto l’impianto di linee aeree e sarebbe venuta a costare pressoché il doppio rispetto a un servizio di autobus. Tuttavia l’orientamento non era ancora stato preso, in quanto, soprattutto negli ultimi anni, la Svizzera aveva fatto progressi importanti nel campo dei trasporti pubblici: era nato il *gyrobus*. Esso rappresentava quanto di più moderno ci si potesse attendere dalla tecnologia di quei tempi: assomigliava a un *trolleybus*, ma la sua novità era il meccanismo di propulsione, che veniva azionato tramite un giroscopio, chiamato “elettrogiro”, piazzato a bordo del veicolo stesso, che veniva alimentato alle stazioni terminali.

Una cosa però era ormai certa: la gente desiderava voltare pagina e modernizzarsi. I tram, nonostante il forte legame storico con un passato che non sarebbe stato dimenticato tanto in fretta, erano ormai giunti al capolinea.

Un anno dopo, anche se la questione rimaneva ancora aperta, era ormai chiaro che si andasse sempre più delineando la prospettiva di un servizio autobus¹⁷⁵.

Preferibile una linea d’autobus

Se le nostre informazioni sono esatte la direzione delle Ferrovie Regionali Ticinesi, aderendo alle insistenti richieste del Cantone e dei Comuni di Locarno, Muralto e Minusio, ha fatto un approfondito studio della questione della sostituzione dell’antiquato servizio tramviario con uno più moderno di auto o di <<trolley>> ed ha trasmesso di questi giorni al Cantone ed ai Comuni un ben motivato memoriale il quale conclude col dar la preferenza ad un servizio di autobus anche perché esso può più facilmente permettere una futura estensione del servizio con la relativa probabilità di esercizio redditizio.

Il fabbisogno finanziario per la desiderata soluzione si aggira sui fr. 1'300'000. Importo che dovrà naturalmente venir fornito dagli enti pubblici interessati.

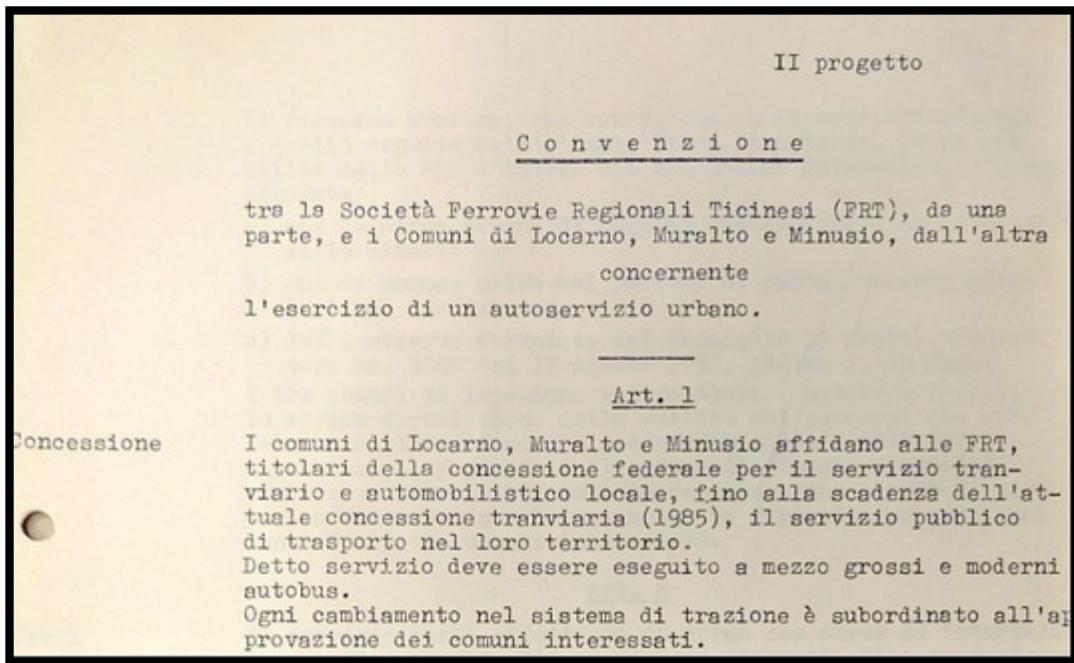
Esprimiamo la speranza che, giunta a questo punto la questione, essa potrà con unanime soddisfazione venir sollecitamente risolta, dato che la decisione dipende esclusivamente dagli enti pubblici che hanno la maggioranza delle azioni della Società delle Ferrovie Regionali Ticinesi e la maggioranza nel suo consiglio di amministrazione.

¹⁷³ «EdL», 31.10.1953

¹⁷⁴ «EdL», 31.10.1953

¹⁷⁵ «EdL», 9.1.1954

3.8.2 L'addio al tram



Con questa convenzione, nel 1957 sono date le basi per la definitiva sostituzione della linea tranviaria con un autoservizio¹⁷⁶.

Il comuni di Locarno, Minusio e Muralto dovranno mettere a disposizione delle FRT complessivamente 550'000 franchi dietro il rilascio di azioni equivalenti. I comuni di Muralto e Minusio rinunceranno al loro credito in obbligazioni di complessivi 102'000 franchi.

Il contributo di 300'000 franchi a fondo perso accordato dal Cantone Ticino con il decreto del 26 giugno 1957, dovrà essere interamente destinato alle FRT per l'allontanamento delle rotaie (i presagi di cui sopra diventano certezza).

Il servizio autobus si svolgerà sul percorso Solduno-Locarno-Muralto e Minusio sul tragitto corrispondente a quello delle linee tranviarie.

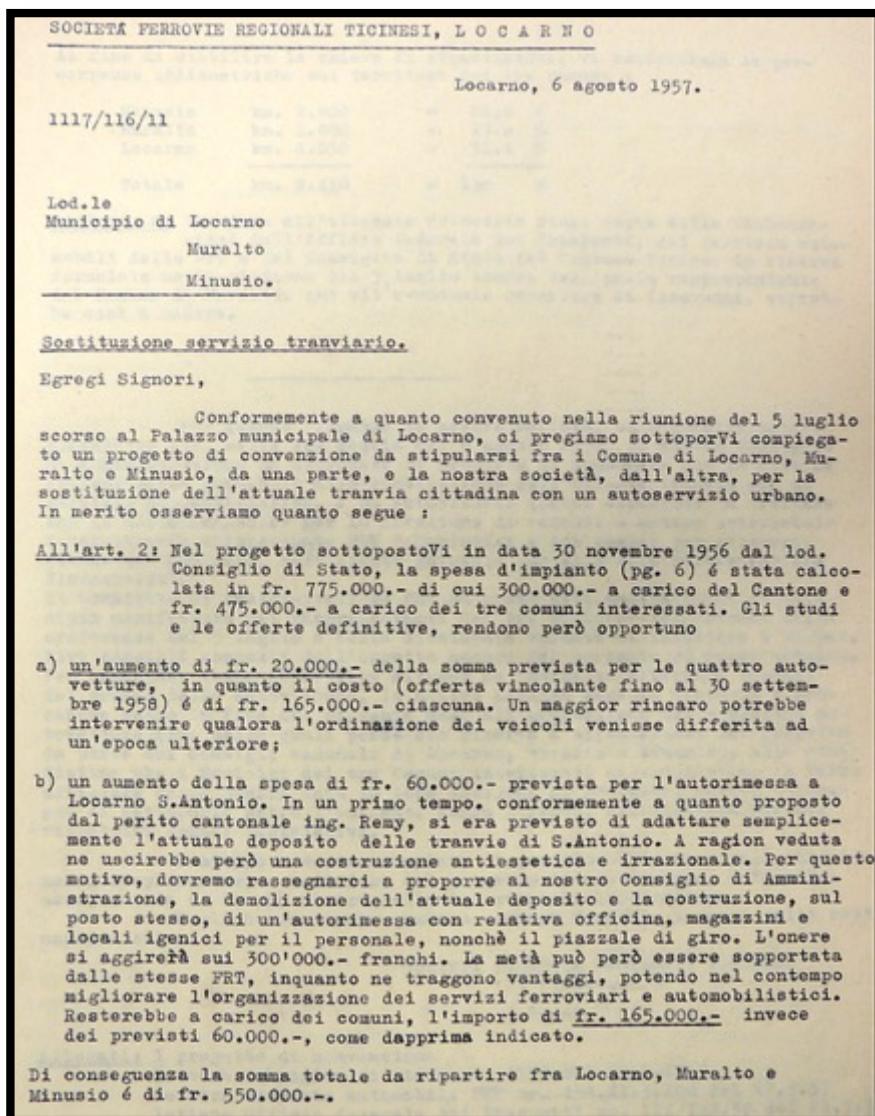
Le corse dovranno susseguirsi a un intervallo di 15 minuti. Le vetture in circolazione simultaneamente saranno due.

Ogni Comune avrà facoltà di chiedere ulteriori estensioni del servizio, a condizione di prendere a carico gli eventuali disavanzi che ne potrebbero derivare.

Le FRT provvederanno a rimuovere le rotaie d'intesa con il Cantone e i comuni di Locarno, Muralto e Minusio.

¹⁷⁶ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

Il 6 agosto 1957, le FRT comunicano ai Comuni le condizioni definitive delle spese previste per l'introduzione dell'autoservizio urbano¹⁷⁷.



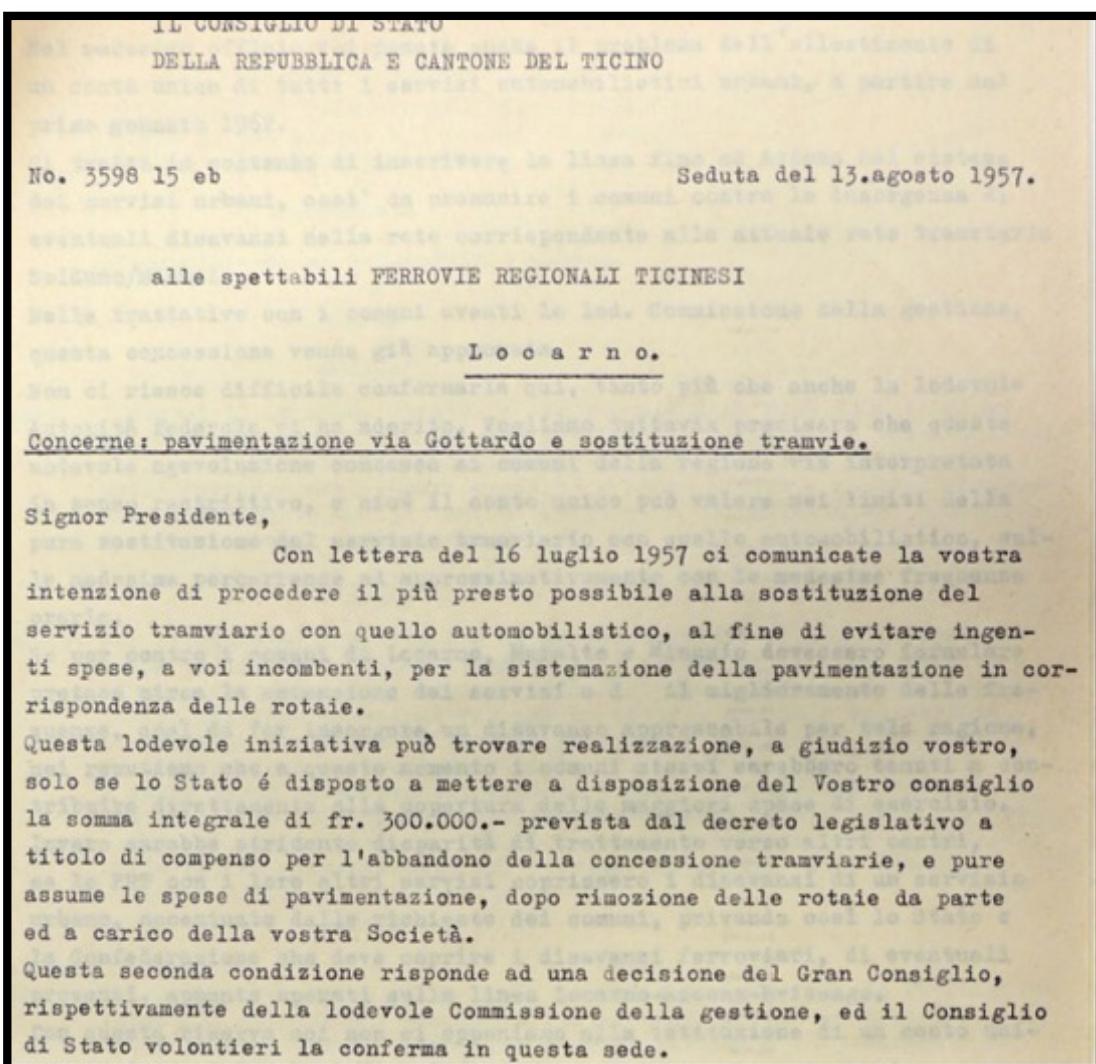
La chiave di ripartizione fu stabilita in base alle seguenti percorrenze chilometriche nei tre comuni¹⁷⁸:

Minusio	km. 2.800	=	22,6	%
Muralto	km. 1.800	=	19.0	%
Locarno	km. 4.850	=	51.4	%
Totale	km. 9.450	=	100	%

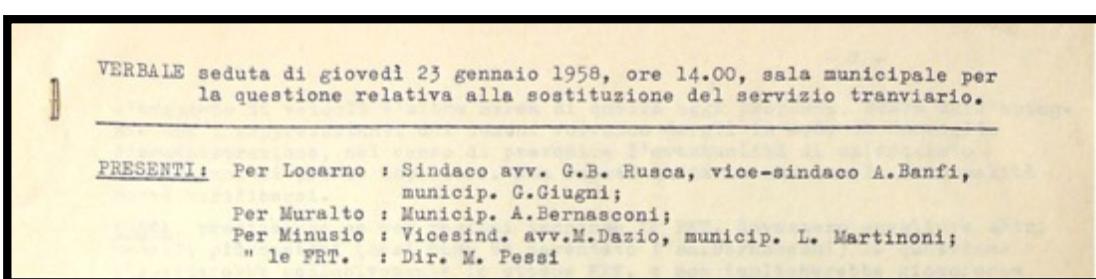
¹⁷⁷ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

¹⁷⁸ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

Il Consiglio di Stato, nella seduta del 13 agosto 1957¹⁷⁹, confermò alle FRT la sua disponibilità a mettere a disposizione del Comune di Locarno 300'000 franchi per l'abbandono del servizio tramviario e ad assumersi le spese per quanto riguardava la rimozione delle rotaie.



Il 23 gennaio 1958, i Comuni interessati e le FRT s'incontrarono in una seduta per definire i dettagli in vista di un accordo definitivo¹⁸⁰.



¹⁷⁹ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

¹⁸⁰ Archivio comunale Minusio, Classificatore F.R.T risanamenti e prestiti (scaffale n.2)

Dopo una breve discussione riguardo alla piazza di giro dell'Esplanade, furono definite le percentuali delle quote di riparto per ogni Comune, che dovevano poi essere approvate dai rispettivi Consigli Comunali: Minusio avrebbe dovuto contribuire con il 31%, Muralto con il 22% e Locarno con il 47%.

PESSI, prega i rappresentanti dei comuni di soprassedere alla richiesta di una partecipazione delle FRT alla spesa per la costruzione della piazza di giro e ne motiva le ragioni.

Sorge quindi una discussione circa la costruzione della piazza di giro all'Esplanade e sulla sua ubicazione. Resta stabilito che le FRT. studieranno questo problema e che parteciperanno alla spesa in ragione del 10%. In tal senso sarà completata la convenzione, con una aggiunta all'art. 6. Le FRT. spediranno, ad ogni comune, cinquanta esemplari del progetto definitivo di convenzione. I rispettivi Comuni invieranno alla direzione delle FRT. la risoluzione municipale con la quale si approva la convenzione (riservato il giudizio definitivo dei signori consigli comunali) dopo di che le FRT. - senza a attendere che si pronuncino i consigli comunali - passeranno l'ordinazione degli automezzi.

QUESTIONE RIPARTO: L'on.Banfi, propone le seguenti aliquote:

Minusio :	31%	{ precedentemente era previsto il 29,6%}
Muralto :	22%	{ " " " 19%"}
Locarno :	47%	{ " " " 51,4%"}

Ormai i giochi erano fatti e i tram si erano rassegnati al loro pensionamento¹⁸¹. Il 1959 fu il loro ultimo anno di servizio, che assolsero con grande fierezza e orgoglio.

L'offerta oraria era rimasta stabile per molti anni a una frequenza dai 16 ai 20 minuti. Le due motrici in funzione simultaneamente s'incrociavano alla stazione di Locarno. Nel corso degli anni il numero delle fermate era stato ridotto a dieci: Solduno, St. Antonio, Piazza Castello, Piazza Grande, Locarno Stazione FFS, Croce Bianca, Minusio Piazza, Crocefisso, Remorino ed Esplanade.

Alla fine dell'esercizio annuale del 1959 il tram trasportò ben 880'653 viaggiatori: il miglior risultato di tutti i tempi!

Il 30 aprile 1960 il tram assicurò le sue ultime corse su un percorso di 4'105 metri tra Solduno e Minusio Esplanade. Il giorno dopo il collegamento fu sostituito dagli autobus delle FRT, divenute ormai FART (Ferrovie e Autolinee Regionali Ticinesi).



Immagine 46: I tram fermi alla rimessa a St. Antonio.

¹⁸¹ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil, cit., p. 69

Qui di seguito, infine, le testimonianze degli scrittori Angelo Casè¹⁸² e Piero Bianconi¹⁸³, entrambe dedicate a uno dei personaggi più silenziosi e discreti della storia del tram:

Su e giù per la città: Un punto sui binari

Sei l'uomo che da numerosi anni lavora per la società tramviaria. Probabilmente da quando attraversarono la Piazza Grande con i binari, o ancor prima, quando quelli giravano davanti alla mascalzia del Giordano. Da principio, avevi sognato di fare carriera, fors'anche di entrare nell'amministrazione come fattorino. Ti eri adattato a far da spola tutto il giorno tra Solduno e l'Esplanade, bucando i biglietti alla gente e perfino manovrando la vettura con un'esuberanza di velocità da non credere, il distintivo sul berretto e l'occhio pronto al traffico e alle belle ragazze sedute dietro, oltre la vetrata. Poi, una mattina di mezz'aprile come questo, avevi abbandonato i sogni, per compiere la stessa strada, ma a piedi, lento e dinoccolato com'era sempre stata la tua natura. Una decisione di primavera:

- Voglio fermarmi in deposito e darmi alla pulitura dei binari. Mi dovrà per forza tornare l'appetito.

Ti eri messo a passare le rotaie col raspino, quotidianamente il giro dell'Isolino, tre volte la settimana la Piazza in diagonale, prima sull'una, in seguito sull'altra delle due scanalature parallele. Dovevi togliere ogni sporcizia, specialmente negli scambi davanti al castello e dopo il ponte sulla Ramogna, e ti mettevi di buzzo buono, perché bastava un sassolino o un bullone a provocare un deragliamento, come successo al Remorino, con tanto fracasso sui giornali. A ogni passo, pensavi di arrivare in buona salute al limite dell'età e di assicurarti una pensione discreta, ripromettendo a te stesso di allevare in un gabbiotto sul balcone due o tre conigli per evitare, di domenica, le spese della carne. Lo hai pensato ancora stamattina, mentre ti accendevi un toscanello nel cavo della mano. Continui a pensare ai conigli sul terrazzo, al fascio delle robinie che gli procurerai con la roncola, verso i Saleggi, la sera dopo cena. Ti piace pensarlo anche se stamani forse era il tuo viaggio.

- Sarà l'ultima raspatura? - ti chiedevi con il fumo in gola a farti tossicchiare.

Infatti, si sono decisi a sostituire i tram con i torpedoni. Quando te l'hanno riferito sei rimasto parecchio male; in fondo, quella passeggiata di mattina ti regalava l'appetito. Ti sei dovuto rassegnare, comprendendo come fosse stato inutile sprecare fiato e parole di fronte a una risoluzione tanto grandiosa. Hai pensato bene di preoccuparti solo se la tessera di passaggio gratuito si fosse mantenuta valida anche con il nuovo sistema di trasporto.

Sei partito ancora alle cinque dal deposito del tram, menando avanti e indietro la mazza a spatola e i progetti della quiescenza in capo. Nessuno fa mai caso alle cautele che poni per non dare il benché piccolo rumore. Gli inquilini del tuo isolato non ti hanno mai visto partire, c'è da giurarlo, indaffarato come un demonio per non disturbarli nel sonno. Ti sei fatto l'abitudine di trattenere perfino gli starnuti, se quelli fanno per venire sulle scale. Esci e sei solo sulla strada, alle cinque della mattina. Per un bel pezzo procedi nel silenzio, unicamente lo stridio del tuo ferro contro il ferro delle rotaie. Poi altri uomini escono per il lavoro, come te senza rumore, trattenendo gli starnuti e socchiudendo il portone di casa quel tantino per passarci di sbieco. Ti sorpassano rapidi. Alcuni preferiscono aspettare l'arrivo del primo tram, che li porta in fretta sul cantiere della periferia o verso la fabbrica, senza neppure accomodarsi, i piedi sulla piattaforma, affrancati con una mano alla sbarra rotonda dello sportello. Ti guardano come tu fossi un bambino e scherzassi a cercare nel binario un centesimo appiattito e malridotto.

All'alba anch'io ti ho guardato dalla finestra. Non che tu m'abbia svegliato, sei troppo riguardoso. Ti ho voluto aspettare. Il raspino davanti, sospinto a due mani con regolare oscillazioni di tutto il corpo, avanzavi lento: poco dopo tornavi sull'altra rotaia e il cielo era più chiaro. Eri piccino, con la tuta celeste, ma tutti gli uomini sono piccini a guardarli da una finestra.

- Sarà l'ultima volta? - mi sono chiesto.

- Forse che sì, forse che no - badava a rispondermi la voce acuta della tua mazza a spatola, allontanandosi piano verso la rimessa.

Angelo Casè

¹⁸² «EdL», 28.4.1960

¹⁸³ In PIERO BIANCONI, *Mestieri dell'uomo, L'omino delle rotaie*, ESG no. 562 (disegno di Giovanni Bianconi)



Il padre di Michele di Montaigne faceva svegliare suo figlio da un suonatore di spinetta che teneva in casa apposta. Troppa grazia. L'omino che spazza i binari del tram è il nostro suonatore di spinetta, è lui che ci cava, riguardoso, dolcemente, dalle tiepide nebbie del sonno e ci porta nel mondo della coscienza. Non l'abbiamo mai visto, troppo pigri per alzarci a ore così mattiniere; ma la musica stridente del ferro che scorre nel cavo della rotaia e l'omino che lo spinge sono conoscenze che si perdono lontano, tra gli incerti ricordi infantili. C'è un gran silenzio, una pace ovattata, appena qualche remoto canto di gallo, il passo frettoloso d'uno che corre al treno della mattina, il suono sordo dei bidoni del latte ancora pieni; ed ecco il canto stridulo del ferro nel cavo della rotaia, una musica che vien di lontano, s'avvicina, stride sotto la finestra, s'allontana, si smorza, scompare; e dopo poco si torna a riudire quel canto di ferro sul ferro, l'omino ritorna sui suoi passi, calmo e regolare, pare di respirare il fumo aromatico del toscano acceso (denunciato da qualche colpetto di tosse). C'è ancora per un momento l'illusione della pace notturna, pare che si torni a riaffondare nell'acqua dolce del sonno; ma si alza una saracinesca, un'imposta sbatte, una parola straccia il tessuto consunto del silenzio; ed ecco che arriva, col suo concerto di vecchia ferraglia, il primo tram, ruote che cigolano, freni che stridono, il campanello che suona: il tram corre sul ferro spazzato dal misterioso omino delle rotaie (mai che lo si veda di giorno, la sua ora è lo sporco dell'alba autunnale, il buio compatto delle cinque d'inverno); con uno sbadiglio profondo e uno stiramento di braccia si torna a vivere, svegliati dalla musica dell'omino delle rotaie, suonatore di spinetta della povera gente.

3.8.3 Entrano in servizio gli autobus

Dopo 50 anni di vita i tram a Locarno cessarono di esistere¹⁸⁴. Il primo autobus destinato al servizio urbano era stato presentato alle autorità e alla stampa nei primi giorni di marzo davanti a Palazzo Marcacci, a Locarno. La vettura aveva una lunghezza di 11.80 metri, una larghezza di 2.40 metri e la sua capacità era di 26 posti a sedere e 60 in piedi.

Il giornale locale “Eco di Locarno” lo descriveva così:

*“Enorme per capienza, bello nella sua veste bianco-azzurra, snello nella linea, festoso per le sue bandieruole al vento (...)*¹⁸⁵.

L'autobus fu poi trasferito a Ginevra nei giorni seguenti, dove rimase esposto al Salone dell'automobile per circa un mese, e poi tornò a Locarno per il 15 aprile 1960, giorno in cui inizialmente dovevano entrare in servizio gli autobus (data poi posticipata a fine mese). Bisognava infatti aspettare fino ad aprile siccome la piazza di giro Minusio non era ancora pronta. Il servizio sarebbe iniziato con due vetture in circolazione, mentre le altre due di rinforzo, o d'emergenza, sarebbero state fornite entro la fine del mese di aprile. Esse avrebbero permesso un ampliamento della rete del servizio attraverso, ad esempio, la tenuta di corse supplementari, anche verso altri punti più lontani dal centro città, come il Lido, il Campo sportivo o le fabbriche.

I quattro autobus che sarebbero stati destinati al servizio urbano della città erano stati costruiti dall'industria ticinese con l'aiuto di alcune ditte della Svizzera interna. La parte motrice della FBW era stata fabbricata dalla ditta Schindler Wagenfabrik di Pratteln, mentre l'arredamento interno dalla carrozzeria Rizzi di Bellinzona.

La “lussuosa vettura bianco-azzurra” come veniva definita dal giornale, portava sulle fiancate lo stemma dei comuni di Locarno, Muralto e Minusio, simbolo della loro proficua e intensa collaborazione.

La realizzazione del progetto, era venuta a costare 470'000 franchi. Le innovazioni tecniche di cui disponevano i bus erano molteplici e alcune di esse, motivo di orgoglio delle FART, erano applicate per la prima volta in un autobus destinato al servizio urbano:

- disponevano del servo sterzo;
- la sospensione era completamente pneumatica su soffietti di gomma ad aria, in modo da consentire il costante livellamento del pavimento ed era indipendente dalle ruote anteriori;
- il motore era a sei cilindri e aveva una potenza di 150 cavalli;
- la vettura era dotata di cambio automatico Wilson, ciò significava che il conducente doveva azionare unicamente i pedali del gas e del freno;
- presentavano vetri affumicati, opachi ai raggi del sole, così che non ci fosse più bisogno delle antiestetiche tendine antisole;
- sulla vettura era stato installato un nuovissimo apparecchio di cambio delle monete chiamato *cambiatore automatico della moneta Siro*, fino allora impiegato soltanto sul tram di Rotterdam (Olanda). Questo apparecchio facilitava e velocizzava molto il com-

¹⁸⁴ «EdL», 6 marzo 1960

¹⁸⁵ «EdL», 6 marzo 1960

- pito del bigliettaio, poiché gli bastava premere un bottone per ottenere il resto da restituire al cliente;
- all'interno e all'esterno delle vetture era stato installato un impianto di altoparlanti, che permettevano al conducente di annunciare le stazioni e dare comunicazioni ai passeggeri in attesa sulle banchine salvagente.

Anche per quanto riguarda il tragitto vi erano delle novità: gli autobus prevedevano infatti il ritorno da Solduno lungo la Via Varennna e l'abolizione della strettoia di Via Ramogna.

La vettura proseguiva per Piazza Grande fino all'Imbarcatoio (questo allo scopo di servire anche la stazione dei piroscavi), per salire in via Balli e raggiungere la stazione FFS, questo allo scopo di servire anche la stazione dei piroscavi.

Il nuovo veicolo, nella sua giornata di prova, aveva largamente soddisfatto tutti i presenti, che avevano potuto assistere alla rapida, agevole e soprattutto silenziosa marcia del veicolo.

Tuttavia, non mancava uno sguardo al passato:

"Però, siamo facili profeti, non saranno poche le persone, particolarmente tra i vecchi locarnesi, che dopo aver salutato con comprensibile fierezza l'avvento del progresso, proveranno nel loro intimo un poco di rimpianto per le logore vetture che ormai costituiscono una nota di colore locale¹⁸⁶."



Immagine 47: Il traffico alla Stazione di Locarno verso il 1959 comincia ad essere intenso: due treni della Centovallina incontrano le motrici tramviarie Be 2/4 4 e 5.

¹⁸⁶ «EdL», 6 marzo 1960

3.9 La tramvia Locarnese: dati tecnici e statistici

Caratteristiche tecniche delle Tramvie Locarnesi¹⁸⁷:

Larghezza rotaie	1000mm
Lunghezza tracciato	4105 m
Pendenza massima	78 per mille ¹⁸⁸
Raggio minimo di curvatura	dal 1909 23m dal 1933 55m
Ubicazione	a 69 m verso il deposito della LPB
Deposito e officina	dal 1908 a Sant'Antonio
Corrente di trazione	dal 1908 CA 800V, 20 HZ dal 23.06.1925: CC 1200V
Fornitore di corrente elettrica	Società Elettrica Locarnese, Ponte Brolla

3.9.1 Orari e costi

Il primo orario prevedeva una cadenza di frequenze di mezz'ora, per un totale di 36 corse tra andata e ritorno. Nel 1910, il numero delle corse quotidiane fu portato da 36 a 55.

L'orario dei tram prevedeva delle partenze regolari ogni 16-30 minuti (all'incirca il tempo necessario per il tragitto Minusio-Sant'Antonio nelle ore di punta), iniziando dalle sei di mattina alle nove di sera.

Dopo il 1932 gli orari non subirono più modifiche e la tramvia continuò a transitare con frequenza di una corsa ogni 15 minuti.

Sui tram, oltre al conducente, c'era il bigliettaio che estraeva i biglietti colorati dalla sua borsa a tracolla, a seconda del valore desiderato, e rispondeva a chi gli chiedeva informazioni.

Il costo di una corsa da Sant'Antonio alla stazione FFS di Locarno costava venti centesimi; fino a Minusio trenta. In seguito i prezzi furono aumentati. Se si percorrevano poche fermate (per esempio da Sant'Antonio a Piazza Castello), il biglietto costava dieci centesimi; per una tratta di lunghezza media (da Sant'Antonio alla Stazione FFS), il costo era di trenta centesimi mentre per un tragitto lungo (da Sant'Antonio a Minusio), bisognava pagare cinquanta centesimi.

¹⁸⁷ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL (1. Teil)*, cit., p. 44

¹⁸⁸ Presente su una livellata lunga 89 m oltre la stazione FFS verso Minusio.

3.9.2 Il tracciato e il suo sviluppo

Nel 1910 il tram faceva le seguenti fermate (16)¹⁸⁹:

Stazione LPB, Piazza Sant'Antonio, Castello, per poi continuare verso Scuole, Municipio, Posta, Teatro, Funicolare, Stazione Gottardo, Birreria Nazionale, Santo Stefano, Via Orselina, Rabissale, Borencio, Minusio Piazza e Minusio Crocefisso. Negli anni vi furono delle modifiche; alcune di queste fermate furono rimosse per far posto ad altre.

Negli anni 30' il tram partendo dalla fermata Esplanade di Minusio, seguiva la Via San Gottardo fino a giungere nei pressi della stazione FFS. Scendeva da Via Ramogna in Piazza Grande per dirigersi verso il Castello, risaliva Via R. Simen, attraversava le Cinque Vie e arrivava alla stazione di Sant'Antonio. Nel 1933, anno in cui la tratta Sant'Antonio (Stazione)- Sant'Antonio Piazza fu soppressa, la tramvia venne allungata fino a Solduno, con le fermate intermedie di Selva e Passetto.

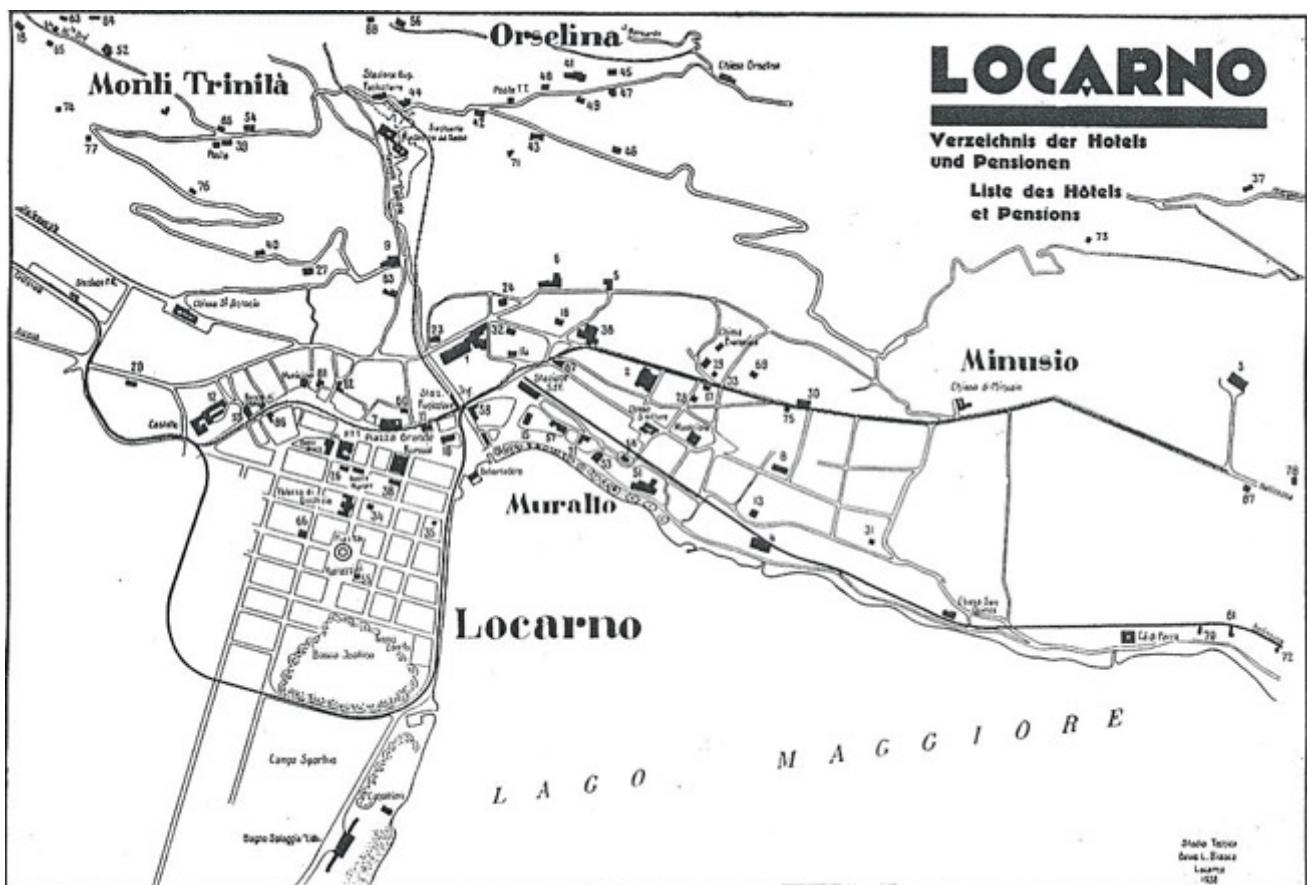


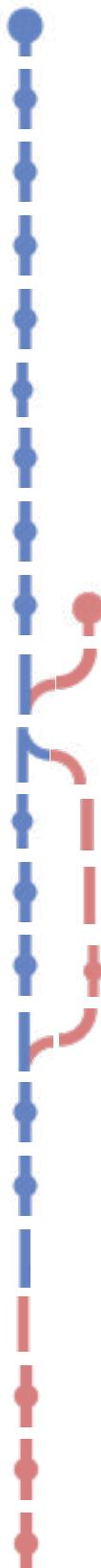
Immagine 48: cartina del 1938 che segnala gli alberghi dell'epoca e che riporta il percorso del tram e quello della Centovallina fino a sant'Antonio.

Qui di seguito sono riportate le fermate del tram negli anni Cinquanta.

¹⁸⁹ Alcune informazioni fornite in questo capitolo, come anche nei seguenti, sono state tratte dalle interviste a Carlo Tosetti, Federico Martinoni e Bruno Franscella.

Cfr. Allegati 5-7

Le altre da MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL (1. Teil)*, cit., pp. 44-48



Minusio Esplanade

Fontile

Remorino

Crocefisso

Minusio Piazza

Villa Losanna

Muralto Croce Bianca

Birreria

Stazione FFS

(Ponte Ramogna)

(Biforcazione Lago → binario merci)

Debarcadero

Locarno Posta

Castello

(Raccordo per il porto al Lago Maggiore -Via B. Luini)

Cinque Vie

Sant'Antonio

(Partenza per la diramazione per Piazza Sant'Antonio 1908 – 1933)

Selva

Passetto

Solduno Stazione

Partenza linee per Bignasco e Domodossola

Legenda:



Tratta 1: Minusio (Esplanade) – Locarno Sant'Antonio



Tratta 2: Binario al Lago – Solduno (parte costruita più di recente)

3.9.3 Finanziamento

I costi globali di costruzione si elevarono a circa 360'000 franchi (75'000 al chilometro), comprendendo linee di raccordo, cabina di trasformazione e officina:

- per le infrastrutture 290'000 fr.
- per il materiale rotante 70'000 fr.

Il capitale sociale era composto da 100'000 franchi in obbligazioni e 260'000 franchi in azioni. L'87% del capitale fu sottoscritto da investitori privati, il rimanente dalla città di Locarno e dai comuni di Muralto e Minusio.

3.9.4 Uno sguardo alla situazione finanziaria

Qui di seguito è riportata una tabella riassuntiva degli introiti del servizio tramviario, dalla sua entrata in esercizio nel 1908 fino al 1955.

In essa sono riportate le entrate e le uscite degli esercizi annuali della tramvia. Nella colonna finale, quella delle ecedenze introiti, viene riportata la loro differenza, preceduta dal segno meno nelle annate negative.

Le cifre vanno considerate prendendo in considerazione soltanto l'anno (non cumulativo).

Le tabelle non comprendono i costi legati agli ammortamenti degli impianti.

E' curioso notare che, dal 1924 al 1935 (in rosso nella tabella), la tramvia, malgrado l'entrata in funzione della Centovallina, terminò gli esercizi sempre in negativo.

Singolare è pure il fatto che la tramvia conseguì i migliori risultati d'esercizio negli anni compresi tra il 1940 e il 1946 (in verde nella tabella), vale a dire proprio nel periodo in cui in Europa divampava la seconda guerra mondiale.

Gli anni che seguirono la fine della guerra conobbero un progressivo aumento dei trasporti (dal 1943 gli introiti superarono sempre i 100'000 franchi), favorito da una forte ripresa del turismo, ma anche dagli inizi di un'emigrazione interna. Molti giovani, infatti, attratti dalla possibilità di trovare un lavoro meno faticoso e meglio retribuito nel ramo dei servizi, abbandonarono le valli e si trasferirono in città.

Dalla Ferrovia ...al tram di Locarno

Yamina Maggetti

Anni	Totale introiti	Totale spese	Eccedenza introiti
1908	10'755.-	6'221.-	4'534.-
1909	31'502.-	31'345.-	148.-
1910	30'950.-	29'196.-	1'754.-
1911	33'975.-	28'554.-	5'421.-
1912	34'948.-	31'210.-	3'738.-
1913	36'800.-	28'934.-	7'866.-
1914	34'989.-	30'435.-	4'554.-
1915	33'512.-	30'395.-	3'117.-
1916	40'523.-	36'778.-	3'745.-
1917	46'962.-	41'661.-	5'301.-
1918	57'367.-	46'044.-	11'323.-
1919	73'977.-	77'472.-	-3'495.-
1920	81'535.-	74'672.-	6'863.-
1921	70'697.-	67'745.-	2'952.-
1922	58'223.-	60'562.-	-2'339.-
1923	47'465.-	35'424.-	12'041.-
1924	7'994.-	15'710.-	-7'816.-
1925	14'829.-	20'913.-	-6'084.-
1926	31'676.-	40'795.-	-9'119.-
1927	39'942.-	46'071.-	-6'129.-
1928	44'958.-	60'074.-	-15'116.-
1929	45' 520.-	60'558.-	-15'038.-
1930	50' 812.-	62' 309.-	-11'497.-
1931	43' 447.-	60'672.-	-17'225
1932	43'987.-	61'611.-	-12'624.-
1933	47'184.-	59'340.-	-12'156.-
1934	47'017.-	54'625.-	-7'608.-
1935	41'513.-	46'110.-	-4'597.-
1936	46'965.-	46'196.-	769.-
1937	51'594.-	46'750.-	4'884.-
1938	56'084.-	47'719.-	8'365.-
1939	55'681.-	50'468.-	5'213.-
1940	63'944.-	54'467.-	94'77.-
1941	83'581.-	63'971.-	19'610.-
1942	95'409.-	65'216.-	30'193.-
1943	105'234.-	70'829.-	34'405.-
1944	127'034.-	79'082.-	47'952.-
1945	159'299.-	86'929.-	72'370.-
1946	152'569.-	102'160.-	50'409.-
1947	145'330.-	133'052.-	12'278.-
1948	106'935.-	137'282.-	9'652.-
1949	144'859.-	138'418.-	6'441.-
1950	142'039.-	138'239.-	3'800.-
1951	149'350.-	178'608.-	-29'258.-
1952	155'501.-	148'999.-	6'502.-
1953	168'533.-	156'429.-	12'104.-
1954	186'717.-	183'390.-	3'327.-
1955	193'950.-	179'946.-	14'004.-

3.9.5 Il materiale rotante

Alla messa in servizio della linea Sant'Antonio-Minusio nel 1908, la compagnia possedeva tre motrici, classificate come motrici Ce 2/2 (poi Be 2/2)1, 2 e 3.

La società MAN di Norimberga costruiva le carrozzerie, mentre tutto il motore elettrico era fornito dall'Alioth¹⁹⁰.

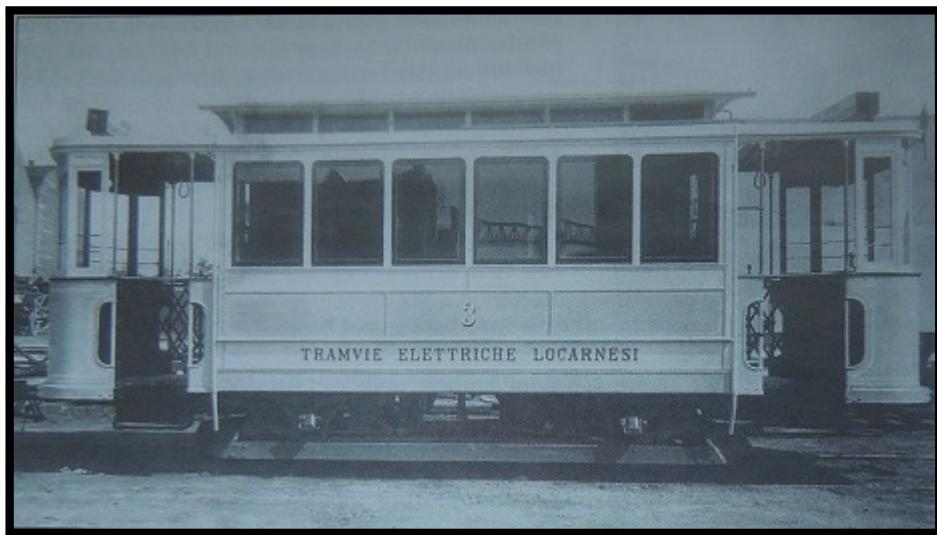


Immagine 49: Fotografia della motrice Ce 2/2 3 ancora senza la presa della corrente.

Queste motrici consentivano il trasporto di 18 persone disposte su dei banchi longitudinali. La parte centrale, chiusa in inverno, era scaldata con delle stufe elettriche, mentre le due piattaforme di guida erano aperte sui due lati. In estate, la gente sostava volentieri in questi spazi all'aria fresca, che offriva la possibilità di scambiare qualche parola con il macchinista.

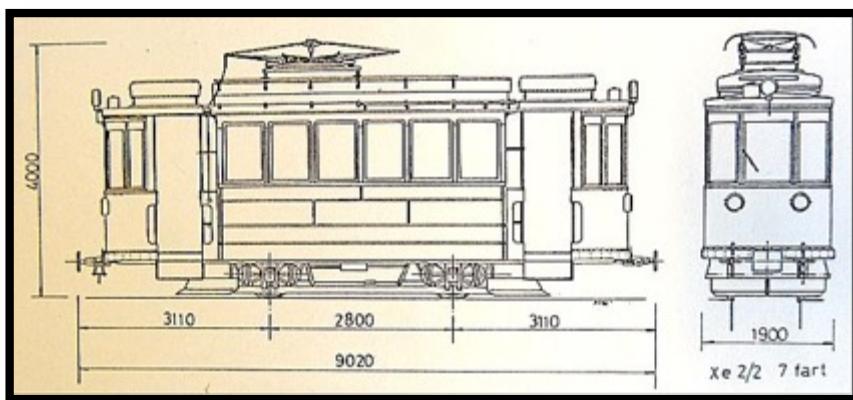


Immagine 50: Dati tecnici delle motrici Ce 2/2.

Le tre motrici originali cambiarono più volte aspetto. Inizialmente furono di colore blu e bianco. In seguito, nel 1963, le motrici 1 e 3 vennero ridipinte in verde oliva fino al 1965, anno in

¹⁹⁰ Per esteso Elektrizitätsgesellschaft Alioth AG (EGA). Si trattava di una società svizzera per azioni che produceva materiale elettrico.

Cfr. http://it.wikipedia.org/wiki/Elektrizitätsgesellschaft_Alioth, 15.11.2014

cui la parte superiore del tram venne dipinta di giallo. La motrice numero 2 invece, dal 1952 in poi fu di colore grigio e marrone.



Immagine 51: La motrice Be 2/2 3 davanti al Castello Visconteo a Locarno.

Nel 1946 la FRT acquistò dalla Rheintalbahn di Sciaffusa due elettromotrici, in seguito classificate Be 2/4 4 e 5. Originariamente erano dotate di una potenza di 23,5 kW ciascuna, e questo significava che potevano imprimere ai tram una velocità massima di 25 km/h: valore molto basso, che fu presto elevato a 60 km/h grazie al completo rinnovo della parte elettrica. Il loro colore rimase sempre azzurro chiaro e bianco.



Immagine 52: La motrice Be 2/4 5 alla stazione Selva a Solduno: da questo modello le vetture erano fornite di quattro porte esterne, (foto del 1958).

Immagine 53: Visione frontale delle motrici Be 3/4 con i relativi dati tecnici.

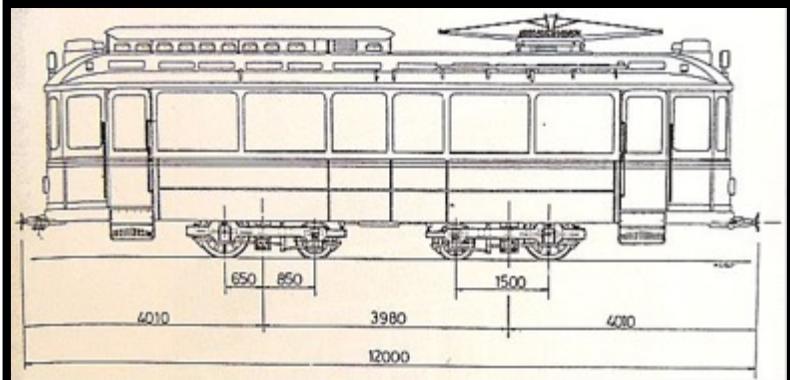
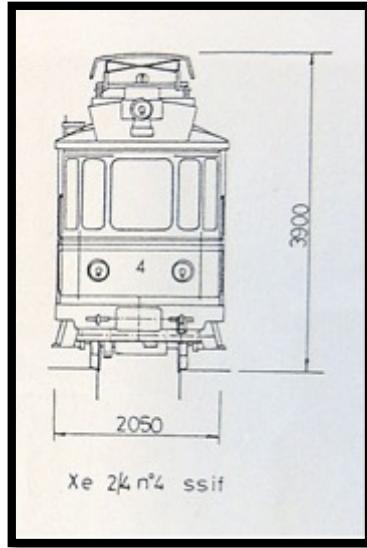


Immagine 54: Visione laterale delle motrici Be 2/4 con i relativi dati tecnici.



Con l'entrata in servizio delle due elettromotrici a carrelli Be 2/4 4 e 5, le Be 2/2 vennero relegate al ruolo di riserva o di mezzi di servizio sulla Domodossola-Locarno, oppure su quella della Vallemaggia. A tale scopo, nel 1952, la motrice Ce 2/2 1 fu equipaggiata di una presa di corrente laterale.

Quando nel 1965 la Valmaggina fu soppressa, questa modifica venne eliminata e la motrice fu convertita in un veicolo di servizio, designato con la sigla Xe 2/2 7 e utilizzata per fare dei servizi alla stazione di Sant'Antonio.

Nel 1991 verrà completamente restaurata per assicurare, quale tram storico, delle corse speciali con la denominazione Ce 2/2 7.

Anche le altre motrici, dopo la soppressione del tram, furono riutilizzate su altre ferrovie:

- La Ce 2/2 3 nel 1965 fu trasformata in Xe 2/2 6, e poi completamente rifatta negli anni 1973/1975 a seguito di un incendio.
- Nel 1962, la Be 2/4 4 fu venduta alla SSIF (Ferrovia Vigezzina) per il servizio a Domodossola (Xe 2/4 4). Dal 1999 è esposta come monumento a Santa Maria Maggiore (dove la troviamo ancora oggi); il suo colore rimase blu e bianco.
- La Be 2/4 5 seguì un percorso analogo. Fino al 1965 rimase a Sant'Antonio, poi raggiunse la SSIF. In seguito fu acquistata da un privato ed esposta a Oropa in Piemonte, come ricordo della tramvia Oropa-Biella, soppressa nel 1958 per far posto a un autoservizio.

Tabella riassuntiva del materiale di trazione elettrico:

	Be 2/2 1-3¹⁹¹	Be 2/4 4-5¹⁹²
Quantità	3	2
Entrata in servizio	1908	1946
Numero di motori	2	2
Potenza oraria (kW)	59	99
Diametro delle ruote (mm)	860	860/525
Lunghezza (mm)	9'020	12'000
Larghezza (mm)	2'000	2'150
Tara (t)	11	15,2
Posti a sedere	18	32
Velocità massima (km/h)	40	60
Costruttori	MAN - BBC	MAN - MFO

3.9.6 La trazione

La trazione elettrica dei tram era a corrente alternata monofase a 800 volt e 20 Hz non essendo prudente, per motivi di sicurezza, estendere alla tratta urbana l'uso dell'alta tensione (5'000 volt, 20Hz) propria della ferrovia LPB.

Di conseguenza anche le motrici della LPB furono dotate di una presa supplementare, adattata alla linea aerea dei tram e resa compatibile alla tensione di 800 volt e 20 Hz. Questi motori a corrente alternata di 20 Hz sviluppavano 40 cavalli, che comportava un costo dei materiali molto elevato.

Il primo gennaio 1923, come sappiamo, il tram di Locarno passò sotto il controllo delle FRT, che aprì la linea delle Centovalli il 27 novembre dello stesso anno. Questa linea, alimentata elettricamente con corrente continua di 1200 volt, obbligherà a modificare i dispositivi dei tram. La società BBC (Brown Boveri Company) fornì le attrezzature per la corrente alternata continua, consentendo ai tram di passare da un'alimentazione elettrica di 800 volt a una di 1200. Gli archetti vennero sostituiti dai pantografi. Grazie a queste modifiche i tram Be 2/4 4-5 passarono dai 25 ai 60 km/h.

¹⁹¹ La Be 2/2 1 dal 1967 è diventata FART Xe 2/2 7, la Be 2/2 2 dal 1952 al 1957 è diventata FART Xe 2/2 2, poi ceduta alla SSIF, la Be 2/2 3 dal 1967 è diventata FART Xe 2/2 6, trasformata in vettura da manovra.

¹⁹² Le due motrici dal 1911 al 1946 appartenevano alla RhSt 11-12, dopo il 1960 divennero FART Xe 2/4 4-5, e nel 1962 fino al 1965 furono cedute alla SSIF.

Conclusione

La storia del treno, nel nostro Paese, ha avuto inizio nel 1844 quando Basilea è divenuta la stazione terminale di una ferrovia straniera. Da allora la strada ferrata si è imposta come una delle opere più importanti e impegnative mai realizzate sul nostro territorio.

Dalle prime ingegneristiche opere dei trafori alpini (le gallerie elicoidali, i viadotti sul Reno, la ferrovia a cremagliera fino alla trazione elettrica), la corsa del treno non si è mai arrestata. Anzi, sta oggi conoscendo nuove accelerazioni che interessano le più alte sfere del progresso scientifico e tecnologico come i treni ad alta velocità o le futuristiche linee ferroviarie per i treni lunghi quattrocento metri. Inoltre, l'imminente apertura di Alptransit con il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, segnerà l'inizio di una nuova era. Voluta dal popolo per preservare l'ambiente (in particolare quello alpino), essa vedrà i convogli sfrecciare, attraverso quella che per molti secoli è stata definita la Grande Montagna, alla velocità di oltre duecento chilometri orari!

Il treno ha totalmente trasformato il nostro modo di spostarci, viaggiare, scoprire e conoscere i luoghi in cui viviamo.

Ciò è stata la conseguenza di un lungo processo storico che nel corso del tempo ha modificato i rapporti di forza esistenti nel nostro Paese. Nella prima metà dell'Ottocento, il frazionamento della Confederazione in Cantoni sovrani e le barriere doganali interne, rendevano impossibile realizzare un progetto ferroviario ispirato a una visione d'assieme. Solo la creazione dello Stato federale nel 1848, concepito per limitare il potere dei singoli Cantoni, consentirà di dare soluzione a questo problema. Anche se in un primo momento il principio dell'iniziativa privata continuò a prevalere, alla fine fu l'interesse generale a imporsi.

Con il riscatto delle cinque principali compagnie private (1898) e la conseguente nascita delle FFS, la Confederazione diede il via a un sistema di collegamenti in grado di rendere l'azione della ferrovia sempre più efficace, sia in campo economico che culturale e sociale. Il nostro Paese può vantare oggi la più fitta rete ferroviaria al mondo. Questo risultato non è solo merito delle ferrovie statali, ma anche di quelle private che, pur essendo divenute almeno in parte cantonali, continuano tuttora a svolgere un'importante funzione di collegamento, soprattutto nelle regioni montane e rurali.

Nell'ambito dei trasporti, pur mantenendo la loro indipendenza, pubblico e privato hanno sempre operato in difesa degli interessi comuni; una collaborazione che consente di compiere dei viaggi integrati con un unico biglietto.

Il treno viene oggi da tutti considerato un mezzo di trasporto che risponde agli interessi generali del Paese. Oltre alla sicurezza e all'affidabilità, esso risponde pienamente alla volontà di voler lottare contro i cambiamenti climatici con una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente. Forse, in queste considerazioni, trova spiegazione la nostra grande propensione al suo utilizzo.

La città di Locarno, nei primi anni del Novecento, era in pieno fermento e molte iniziative presero avvio in quegli anni. **Il tram**, unitamente alle ferrovie regionali, era parte integrante di un progetto volto a favorire la mobilità all'interno dell'agglomerato urbano e delle sue valli. Solo così sarebbe stato possibile cogliere le opportunità offerte sia dal settore turistico sia da quello industriale, in forte espansione in molte parti d'Europa.

Il clima *euforico* di quel periodo fece tuttavia sottovalutare, ai suoi stessi promotori, alcuni importanti aspetti del problema. Il più grave, come riconobbero le stesse tramvie, fu quello di non aver richiesto i sussidi statali. La rinuncia a oltre centomila franchi non consentì alle Tramvie Elettriche di riuscire a far quadrare i conti, in particolare quelli riguardanti gli ammortamenti, privando così la compagnia dei mezzi finanziari necessari per rinnovare gli impianti e il materiale rotante.

La situazione purtroppo non migliorò neppure con la ripresa delle Tramvie da parte delle Ferrovie Regionali Ticinesi.

Non riuscendo ormai più a stare ai passi con i tempi e sotto la spinta di un'opinione pubblica più orientata al progresso che ai temi ambientali, i rumorosi e traballanti tram dovettero lasciare il posto ai più moderni autobus. E così, con un'ultima corsa, il 30 aprile 1960 un'importante epoca storica, ancora oggi ben viva nei ricordi di tanti locarnesi, viveva il suo nostalgico epilogo.

Sono soddisfatta del lavoro svolto in questi mesi. Non immaginavo davvero che una ricerca storica fosse tanto impegnativa! Mi tornano in mente le lunghe giornate trascorse negli archivi a cercare documenti e leggere verbali. All'inizio ero delusa e frustrata, non riuscivo a mettere i fatti in relazione tra loro. Poi però ho iniziato a suddividere i materiali in base al periodo storico, disponendoli su una mappa con il percorso del tram. Come in un puzzle, i vari elementi trovavano così una loro precisa collocazione e la ricerca, arricchendosi di nuovi particolari, prendeva via via sempre più forma di storia.

Questo lavoro mi ha dato l'occasione di conoscere meglio la zona urbana tra Locarno e Minusio e di toccar con mano i cambiamenti avvenuti nel tempo. Ho imparato a conoscere il nome delle vie e dei riali che delimitano i confini comunali. A volte m'immaginavo persino di vedere sbucare il tram e di salirci per attraversare la città.

Uno degli aspetti più interessanti della mia ricerca è stato infine quello riguardante il funzionamento delle nostre istituzioni. Leggendo i documenti e i verbali (spesso scritti a mano), ho potuto rendermi conto del lungo iter procedurale che una proposta deve seguire prima di essere approvata. Dal Municipio che la sottopone al voto del Consiglio comunale, al Cantone e alla Confederazione, ogni richiesta è passata al vaglio di uffici e commissioni che, dopo averne valutato tutti gli aspetti, possono modificarla, richiedere chiarimenti, sopralluoghi, ... o anche semplicemente decidere di farla cadere.

Considerando che, oltre alle varie istituzioni, entrano in gioco i partiti, l'opinione pubblica e i mezzi d'informazione, è facile capire quali difficoltà la proposta iniziale debba superare prima di ottenere il via libera. Senza dimenticare che, quando tutto sembra deciso, rimangono ancora aperte le possibilità di ricorso popolare (petizione, referendum) o le vie giudiziarie per chiederne l'abrogazione.

Particolarmente animate e vivaci erano le discussioni dei Consigli comunali in cui entravano in gioco i soldi dei contribuenti, com'era stato il caso quando si dovevano accettare i piani di salvataggio delle ferrovie regionali o della tramvia.

Leggendo i ricorsi dei Comuni, ho potuto rendermi conto di cosa sia all'atto pratico la politica, quella in cui ognuno si batte per far valere le proprie ragioni, a volte in modo anche deciso e puntiglioso, ma con l'intenzione di fare fino in fondo il proprio dovere.

Per me è stata davvero una grande lezione di civica.

Alla fine del mio lavoro sento di poter affermare che la storia della nostra ferrovia, con la sua efficienza e puntualità, rappresenta *uno degli emblemi della nazione svizzera*.



Immagine 55: Il tram in piazza, (foto dell'anno 1959).

Ringraziamenti

Nel mio lavoro di ricerca ho trascorso molto tempo nella biblioteca del Liceo e in quella cantonale di Locarno e ho spesso ricorso all'aiuto degli archivi dei comuni di Locarno, Minusio, Bellinzona, Berna (dove è stato possibile ottenere delle riproduzioni digitali dei documenti) e delle FART. Mai prima d'ora ho toccato con mano la grande importanza che rivestono questi luoghi quando si è chiamati a ricostruire avvenimenti storici che riguardano il nostro passato. Tengo perciò innanzitutto a ringraziare tutto il personale addetto alla gestione di queste indispensabili fonti informative dove tutto è accuratamente custodito e catalogato, per essere a completa a disposizione di chi ne fa richiesta.

Nel mio caso particolare tengo a citare Rodolfo Huber e Ugo Donati archivisti rispettivamente dei comuni di Locarno e Minusio, che, grazie alle loro conoscenze sul territorio, mi hanno aiutato a trovare le coordinate di partenza della mia ricerca.

Un aiuto importante mi è stato dato della disponibilità delle persone che, avendo vissuto in prima persona gli avvenimenti trattati, hanno contribuito ad arricchire la mia ricerca di inedite testimonianze. Grazie a esse, infatti, il tram che fino allora avevo esclusivamente considerato come mezzo di trasporto, ha iniziato a riempirsi di gente, aneddoti e storie di vita vissuta. Di queste persone che ringrazio di cuore mi limito qui a riportarne i nomi: Carlo Tosetti, Federico Martinoni, Renato Martinoni, Bruno Franscella, Marzio Micheletti, Mario Andreoli e Fabio Chierichetti. Alcune di queste testimonianze le ho riportate nella mia ricerca, altre invece rimarranno impresse nella mia memoria.

Inoltre, un grandissimo grazie all'ex maestro Turi Martinoni, che continuando nel tempo a raccogliere documenti, fotografie, oggetti vari e a fare delle ricerche riguardanti il nostro territorio, ha rappresentato una preziosissima fonte informativa.

Un cordiale grazie anche alla supplente di storia, Roberta Lenzi che subentrata all'ultimo momento, ha dovuto in poco tempo prendere in mano dei lavori ormai già avviati alla conclusione e accompagnarli alla presentazione: un lavoro molto oneroso che ha saputo svolgere con molta sensibilità.

Un pensiero del tutto particolare va al mio docente di storia Thomas Ron, non solo perché mi ha aiutata nella scelta del tema, ma soprattutto perché in questi anni è riuscito ad appassionarmi alla storia. Una materia importante che insegnando a riflettere sul passato dove affondano le nostre radici, oltre ad aiutarci nelle scelte di oggi, ci prepara anche a quelle future.

Infine, un grazie immenso alla mia famiglia e ad Alessandro, che con il loro sostegno e fiducia, dalla prima crisi di panico alla revisione finale, hanno reso possibile questa ricerca.

Bibliografia

Fonti inedite

I documenti inediti (progetti, domande di costruzione, risoluzioni municipali e del Consiglio di Stato, verbali, ecc.) sono stati consultati presso:

Aco. Locarno	Archivio storico del comune di Locarno
Aco. Minusio	Archivio storico del comune di Minusio
ASTi	Archivio di stato del canton Ticino
AFS	Archivio federale svizzero

Giornali

I giornali sono stati consultati in biblioteca all'indirizzo online:

<http://www.sbt.ti.ch/bclu/?m=quotidiani>

- ✓ «Giornale del Popolo», anno 1981
- ✓ «Corriere del Ticino», anno 1908
- ✓ «Il Dovere» anno 1908
- ✓ «Popolo e Libertà», anno 1908
- ✓ «Gazzetto Ticinese», anno 1910
- ✓ «Eco di Locarno», anni 1936, 1951, 1953, 1954, 1955, 1960

Pubblicazioni

- ✓ DR. ED. SCHÜTZ, *Le nostre ferrovie al servizio del paese*, Bellinzona 1945
- ✓ PUBBLICATO PER CURA DELLA DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *Il centenario delle ferrovie svizzere*, Bellinzona
- ✓ ISIDORO ANTOGNINI, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso (evoluzione storica e sviluppo del traffico)*, volume terzo dalla collana *Pagine di storia chiassese*, Como
- ✓ ALBERTO POLLÌ E ANGELO GHIRLANDA, *C'era una volta... la Lugano-Cadro-Dino*, Lugano-Pregassona 2010
- ✓ A cura di BRUNO DONATI, *Il treno in una valle alpina, La ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco 1907-1965*, Locarno 2007
- ✓ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 1. Teil in «Tram, Illustrierte Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr in der Schweiz», numero 116 / 11.2013-01.2014
- ✓ PRO CENTOVALLI, *Centovalli e Terre di Pedemonte*, Locarno 1988
- ✓ ARMANDO DADÒ, *Il treno in una valle alpina*, Locarno
- ✓ RODOLFO HUBER, *La nuova Locarno*, no 1, 20 maggio 2005
- ✓ ALESSANDRO ALBÉ, *La Ferrovia Locarno Domodossola*, Nuova edizione trelingue, Lugano 1988

- ✓ MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, 2. Teil in «Tram, Illustrierte Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr in der Schweiz», numero 117 / 02.2014-04
- ✓ GIUSEPPE MONDADA, *Minusio, Raccolta di memorie*, Locarno 1990

Siti internet

http://www.heimatschutz.ch/index.php?id=779&tx_wfqbe_pi1%5Buid%5D=92, 1.10.2014

<http://it.wikipedia.org>

<http://www3.ti.ch/CAN/RLeggi/public/index.php/raccolta-leggi/legge/vid/30b>

<http://www.ftst.ch/content/storia>

Fonti delle illustrazioni

- Immagine 1:** Foto di Yamina Maggetti
Immagine 2: cfr. <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=8&t=24&start=20>, 12.12.2014
Immagine 3: Archivio Turi, Minusio
Immagine 4: Archivio Turi, Minusio
Immagine 5: Archivio fotografico Garbani, Locarno
Immagine 6: Archivio Turi, Minusio
Immagine 7: AFS, cartella Tram di Locarno
Immagine 8: Archivio fotografico Garbani, Locarno
Immagine 9: Archivio Turi, Minusio
Immagine 10: AFS, cartella Tram di Locarno
Immagine 11: AFS, cartella Tram di Locarno
Immagine 12: AFS, cartella Tram di Locarno
Immagine 13: MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 38
Immagine 14: MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 75
Immagine 15: Archivio fotografico Garbani, Locarno
Immagine 16: «Giornale del Popolo», 9.4.1981
Immagine 17: Archivio fotografico Garbani, Locarno
Immagine 18: Archivio Turi, Minusio
Immagine 19: MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 37
Immagine 20: MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 40
Immagine 21: Archivio fotografico Garbani, Locarno
Immagine 22: Archivio di Stato del Canton Ticino, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2
cfr. <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=8&t=24&start=20>, 4.1.2015
Immagine 23: Archivio comunale Locarno, Cartella *Tramvie Elettriche Locarnesi 1908-1932*
cfr. <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=8&t=24&start=20>, 4.1.2015
Immagine 24: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 2
cfr. http://www.heimatschutz.ch/index.php?id=779&tx_wfqbe_pi1%5Buid%5D=92, 1.10.2014
Immagine 25: Archivio Turi, Minusio
Immagine 26: Archivio Turi, Minusio
Immagine 27: MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 78
Immagine 28: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 60, cartella 1, incarto 1
Immagine 29: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1
Immagine 30: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1
Immagine 31: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1
Immagine 32: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1
Immagine 33: ASTi, Classificatore Dipartimenti Costruzioni Territorio, Catalogo 1.1.4.2.6.2, scatola 25, cartella 1

- Immagine 34:** Aco. Minusio, Classificatore FART (scaffale n. 2, riparto Costruzione Tettoia fermata Esplanade
- Immagine 35:** Foto di Yamina Maggetti
- Immagine 36:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 38
- Immagine 37:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 68
- Immagine 38:** cfr. <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=8&t=24&start=20>, 4.1.2015
- Immagine 39:** cfr. <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=8&t=24&start=20>, 4.1.2015
- Immagine 40:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 44
- Immagine 41:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 49
- Immagine 42:** Archvio fotografico Garbani, Locarno
- Immagine 43:** cfr. <http://alpsrailworks.altervista.org/viewtopic.php?f=8&t=24&start=20>, 4.1.2015
- Immagine 44:** Archivio Turi, Minusio
- Immagine 45:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 65
- Immagine 46:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 69
- Immagine 47:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 72
- Immagine 48:** Archivio Turi, Minusio
- Immagine 49:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, cit., p. 42
- Immagine 50:** ALESSANDRO ALBÉ, *La Ferrovia Locarno Domodossola*, cit., p.136
- Immagine 51:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 75
- Immagine 52:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 77
- Immagine 53:** ALESSANDRO ALBÉ, *La Ferrovia Locarno Domodossola*, cit., p.139
- Immagine 54:** ALESSANDRO ALBÉ, *La Ferrovia Locarno Domodossola*, cit., p.139
- Immagine 55:** MARTIN SCHWEIZER, *Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL*, (2.) cit., p. 74

Allegati

Allegato 1

A Francesco Balli, quale fautore delle ferrovie Locarno-Ponte Brolla-Bignasco e Locarno-Ponte Brolla-Domodossola furono assegnate due medaglie onorifiche¹⁹³. Esse sottolineano lo spesore che questo personaggio, che si dedicato per tutta la sua vita al pubblico benessere, ha avuto nella storia ticinese di inizio Novecento.

LOCARNO – BIGNASCO

La Locarno – Bignasco fu la prima ferrovia della regione locarnese ideata e costruita grazie alla tenacia dell'attivissimo consigliere nazionale Francesco Balli, meritatamente definito il padre delle ferrovie locali ticinesi.

Venne costruita in base alla concessione del 1898, aggiornata il 6 novembre 1903 in relazione allo scartamento, fissato in un metro, e all'elettrificazione, e ulteriormente modificata il 16 aprile 1905; la durata della concessione fu stabilita in 80 anni. Il 12 luglio 1903 venne costituita una società col nome di Ferrovia Locarno – Pontebrolla – Bignasco (LPB). I lavori di costruzione della linea iniziarono nel 1905. L'inaugurazione avvenne il 2 settembre 1907, ma l'esercizio regolare iniziò solo il 23 settembre successivo.

Lunga 27,144 km, la Locarno – Bignasco restò in attività fino al 29 novembre 1965.

LE MEDAGLIE

39.



39

D. A FRANCESCO BALLI I VALMAGGESI

Nel campo, busto di tre quarti a sinistra. In piccolo: ES (Enrico Saroldi)

R. Nel campo, entro rami di quercia, targa su cui:

INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA
LOCARNO-PONTE BROLLA-BIGNASCO
24 AGOSTO 1907

Sullo sfondo veduta di un viadotto con treno in corsa e montagne.

In basso a sinistra, in piccolo: JOHNSON

Conio: Stabilimento S. Johnson, Milano

Autore: Enrico Saroldi

Caratteristiche tecniche: Oro (consegnata a Francesco Balli il 6 ottobre 1907); Argento; g 47,83;

Ømm 44,5; Bronzo; g 46,91; Ømm 44,5

Bibliografia: Döry-Kubinszky 165; Johnson 1466; Martin 905 (III); Moyaux 313^a.

45

¹⁹³ MARCO DELLA CASA, *Le medaglie delle ferrovie ticinesi*, Edito dal Circolo Numismatico Ticinese di Locarno con il contributo del Museo della Civiltà Contadina del Mendrisiotto e di Stabio e della Banca Raiffeisen di Stabio, Grafiche Casali, (quinto de Stampi) 2000, pp. 45,50-51

LOCARNO – DOMODOSSOLA

La concessione per la realizzazione di questa linea data del 1898. Il 30 settembre 1898 l'onorevole Francesco Balli, sindaco di Locarno, chiese al Consiglio Federale, a nome suo e di un comitato da costituirsi, la concessione di una rete ferroviaria che, sotto il nome di „Ferrovie Locarnesi“, comprendeva tre linee a scartamento ridotto, tra le quali la Locarno – Domodossola.

Il 28 dicembre 1898 Francesco Balli ottenne la concessione federale per la ferrovia Locarno – Cammedo.

Dopo diverse peripezie, nella primavera del 1913, si iniziò la costruzione della linea.

In seguito, a causa della prima guerra mondiale e del fallimento della Banca Franco-Americana, che aveva assunto il finanziamento dell'impresa, i lavori vennero interrotti.

Dopo la guerra ripresero comunque con energia, e verso la fine di marzo del 1923 le squadre addette alla posa delle ultime rotaie, l'una dal confine di Ribellasca, l'altra dalla direzione di Domodossola, si incontrarono presso Santa Maria Maggiore.

La solenne inaugurazione della ferrovia avvenne il 25 novembre del 1923.

LE MEDAGLIE

42. (Medaglia uniface)



D. Dedica: A | ALFREDO FALCIONI | ANDREA TESTORE E F° BALLI | PROPUGNATORI | DELLA FERROVIA | VIGEZZINA-CENTOVALLINA | LA | VALLE VIGEZZO | MEMORE E GRATA. | MCMXI

Caratteristiche tecniche: Bronzo; g 116,28; Ømm 70

Bibliografia: Moyaux 313^B.

43. (medaglia privata)



43

D. XXI – VI – MCMIV | VIII – VI - MCMXI

Tra due piante, l'una d'alloro sulla destra e di quercia sulla sinistra.

In alto, sulla sinistra: DONZELLI

R. A | Francesco Balli | forte e costante | propugnatore | della Ferrovia | Domodossola
– Locarno | per Val – Vigezzo | — | V. Cerutti offre
Entro una corona di fiori.*Autore:* Donzelli*Caratteristiche tecniche:* Argento; g 13,91; Ømm 33*Bibliografia:* Inedita

Da „Binari ai laghi“ di Adriano Betti Carboncini:

[...] Il 21 giugno 1904, in una riunione dei sindaci interessati presieduta dal Testore, alla quale volle essere presente anche Francesco Balli, con un ordine del giorno presentato dall'onorevole Falcioni fu deliberato all'unanimità di tentare prima di tutto un accordo tra gli interessati dei due versanti per giungere a un progetto unico di linea internazionale Domodossola – Locarno“ [...].

Per quanto concerne la data 8.6.1911, malgrado le ricerche, non è stato possibile abbinarla ad un avvenimento particolare. È tuttavia da sottolineare che pure la medaglia „uniface“ porta la data del 1911; è pertanto da ritenere che questo anno è stato molto importante per la costruzione della ferrovia.

Adriano Betti Carboncini, nella pubblicazione citata, scrive che nel 1911 è stata stipulata la convenzione tra lo Stato italiano e l'ingegner Sutter per la concessione alla SSIF (Società Subalpina Imprese Ferroviarie) della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Domodossola – Confine Svizzero.

Allegato 2

Lunedì 1-28 Novembre
mento della Rete e tramezzini delle ferrovie

Granata Galli - Presidio di
Lugano-Giannella, D
Locarno, tutti in buone
condizioni e costituiti spiccatamente
ad attivare le connivenze dell'attuale
tramway urbano
minima la cisterna
sulla piazzetta Lino
di ferrovie regionali -
in Locarno-Morcote, o
loro: solo un diracce
una legge di Locarno
- Proibito il trasporto
- Se presentate una
licenza, trasmettere
- se maggiore di pericolo
una ferrovia o del tipo
- sempre da trasportare
- alla Città di Locarno
tutto della linea ferroviaria
e la manutenzione della
linea Valsassina, dell'
una linea romanzese
e un appunto di cui si
è in la tratta linea

un po', sente più proprio
con un regolare condizio-
ne regionale, i comuni
anzio che formano una
zona (Veltlin) abitata
dallo stesso popolo. Alla fine
è normale, e alla fine
una dei detti, è alla fine
una cosa d'pi. 150 an-
dava 44000 (grande
tempo).

Si far seguire tempo
tutto gli altri termini
stabiliti, previsti l'im-
mento dell'operaione a
ferrovia.

opere, e soprattutto
il tempo la permettendo
che non viene da certi
pays au le H. W. d'or-
ente per fare la storia
e tenere la partita
secondo ciò consentito
gli uni.

draffoni

schienflieber

Locarno, 28 novembre 1903

Lod. Dipartimento delle Poste e Telegrafi
Sezione delle Ferrovie
Berna

EIDG. EISENBAH. DEPAR-
TEMENT
REGISTRATUR
No 9587
30. Novbr.1903

I sottoscritti Francesco Balli sindaco di Locarno, Giovanni Pedrazzini, Achille Gianella, direttore della Banca Svizzera Americana, tutti in Locarno e Luciano Balli sindaco di Muralto si pregiano rivolgere a codesto dipartimento la presente istanza perché abbia ad ottenere dall'Alto Consiglio federale rispettivamente dall'Assemblea Federale la concessione in loco di un tramway urbano -(per conto di una Società anonima da costituire)- Locarno-Minusio con eventuale prolungamento fino a Gordola ad uso quest'ultimo, di ferrovia regionale. Il tram urbano Locarno-Minusio, al quale per il momento intenderebbero i sottoscritti dedicare la loro attività, partirebbe dalla stazione di Locarno della costruenda ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco, sita nella località detta in Campagna a Sant'Antonio, e procedendo nella direzione del nuovo quartiere lacuale, toccherebbe la posta, lo scalo dei piroscavi, la stazione inferiore della funicolare, la stazione ferroviaria del Gottardo in Muralto, e di lì-sempre su strada pubblica- anderebbe a terminare alla Chiesa del Crocefisso in Minusio. La lunghezza totale della linea sarebbe di 3150 metri, compresa una diramazione dalla posta al nuovo pontile sul quai di Locarno, la quale diramazione dovrebbe più specialmente servire a dar sfogo alla merce, che dalla Vallemaggia, dall'Onsernone e dalle Centovalli sarà convogliata sopra Locarno, e che abbisogna appunto d'un diretto allacciamento al lago. È prevista per la trazione l'energia elettrica. Il tram urbano poi, sarebbe più propriamente destinato a collegare con un rapido, comodo, ed economico mezzo di comunicazione, i comuni di Locarno Muralto e Minusio che formano una agglomerazione di circa 7000 (settemila) abitanti, come pure di allacciare il traffico viaggiatori della Ferrovia di Vallemaggia ai detti comuni, ed alla stazione Ferroviaria del Gottardo nonché alla Funicolare costruenda per la Madonna del Sasso, ed alla Navigazione del Lago Maggiore. La spesa preventivata è di fr. 150'000 (centocinquantamila) ossia di circa 47'000 (quarantasettemila) per km tutto compreso. Ci riserviamo di far seguire senza ritardo, e fra pochi giorni, tutti gli atti tecnici e finanziari, calcoli di contabilità ecc., previsti dagli art. 2 e 3 del Regolamento d'esenzione del 1° febbraio 1875 sulle Ferrovie. Fatta questa riserva, e riservandoci altresì di trapassare a suo tempo la concessione in discorso ad una Società anonima da costituirsi, concludiamo col pregare le S.[ignorie] V.[ostre] di volere ottenerci dalle Autorità Federale la chiesta concessione e di voler ritenere la presente come atto formale di domanda in concessione a favore dei sottoscritti.

Giovanni Pedrazzini
Achille Gianella

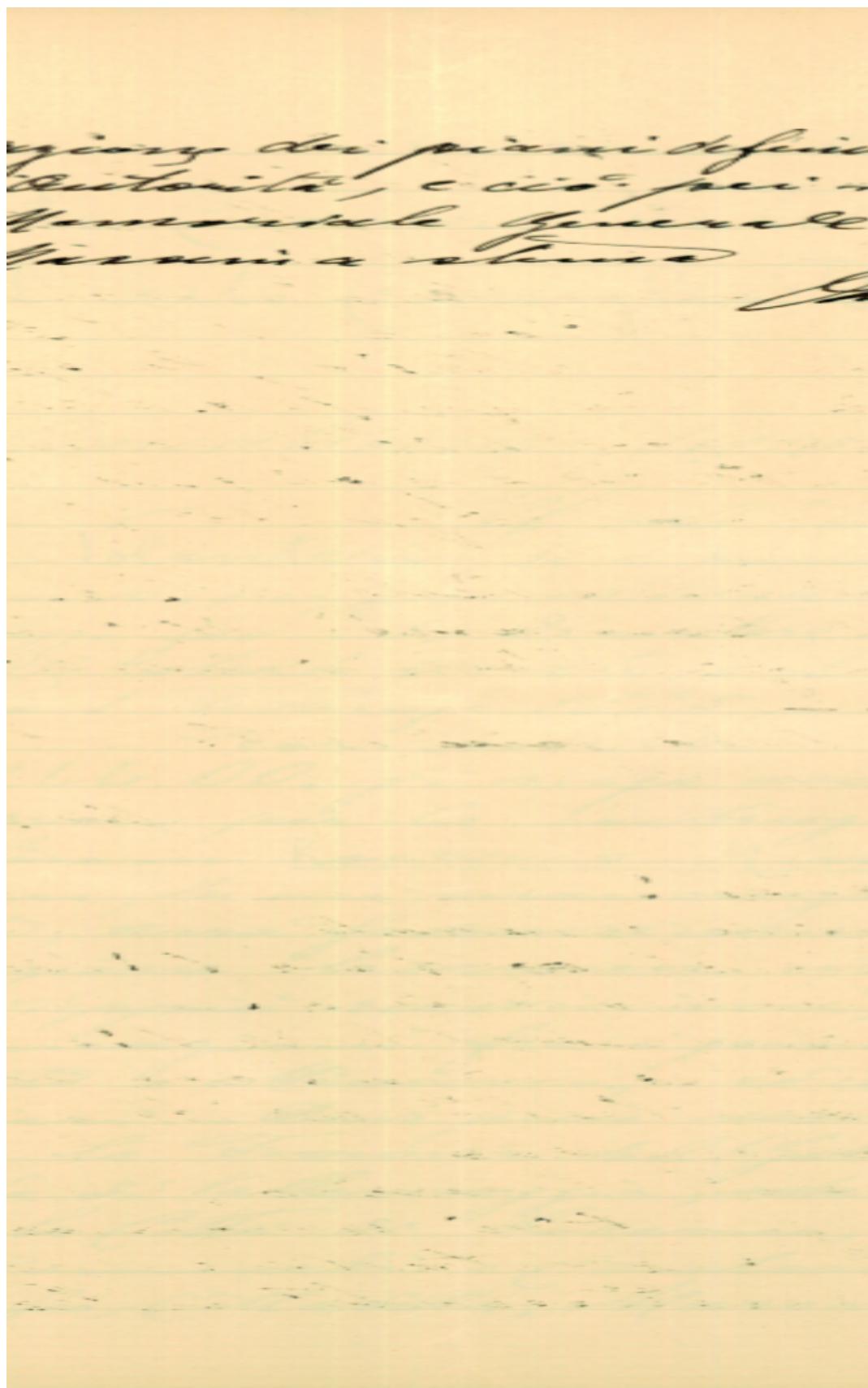
Francesco Balli
Luciano Balli

Allegato 3

Locarno, 2
te Camere Federali
l' alto Consiglio T

Personalissimi Signori
Affatt' M
Volantieris, se è dom
uro, per una vettatura a
legge fed. 14 dicembre 1
le strade ferrate, e il
21 Febbrajo 1875,
domando
L. 6. 00. per una acc
iunz per la costruz
tra Locarno - Min
na, la cui mancanza
verrà gravemente
giurie lagoannese in
grado di riavvicinare
i ricagni fra i paes
to e Minusio, - ed a
cri. - Sen pure ver
la Ferrovia del Ghi
e di Bellinzona; sot
le Città di Locarno,
Zurzùli e Cantone
so, Cittadella, Marca

si modificazione) Pizzone fino alla Stazione
di Almighino e Morazzone
incuria, da dove potranno
essere prolungate
delle linee di 80, 50
e 30 km, elettrica, la prima
è atta in fr. 100.000.
per kil^m - e m
erbitto e apicato
camo, si quali si
è di dire delle obbl.
Domande di
a fin d'ora i servizi
sulla più alta
linea
orso :
uale generale
merale a/ scala 1:10
acciaio linea -
strutturale (scala 1:50
acciaio linea - ecc -
longitudine - scritto e
presentato.
uale tecnico gene
lificazioni manu
della sala della Co
- ultimati entro



Locarno, 22 ottobre 1904

Alle Alte camere federali, e per essa
All'Alto Consiglio Federale
Berna

Onorevolissimi Signori,

Il sottoscritto Avvocato Luciano di Giuseppe Volonterio, da e domiciliato in Locarno, per una costituenda Società Anonima per Azioni in Locarno, vista la legge federale 14 dicembre 1872 sulla costruzione delle strade ferrate, e il Relativo Regolamento 1 febbraio 1875,
Domanda alle SS.LL.OO. gli venga accordato la Concessione per la costruzione ed esercizio di un Tram Locarno -Minusio.

Quest'opera, la cui mancanza è fortemente sentita, verrà favorevolmente accolta dalla popolazione locarnese in genere, e servirà vieppiù a riavvicinare, e facilitare le comunicazioni fra i poderi di Locarno, Muralto e Minusio, ed il soggiorno dei forestieri. Deve pure servire di congiunzione fra la Ferrovia del Gottardo, e la costruenda di Vallemaggia. Il tram attraverserà la Città di Locarno, passando per le Vie Comunali e Cantonali di St. Francesco, Cittadella, Marcacci (salva e riservata ogni modifica) Piazza Grande, e Via alla Ramogna fino alla Stazione del Gottardo, e di là attraversando Muralto si spingerà fino a Minusio, da dove potrà eventualmente in seguito essere prolungato fino a Gordola.

La lunghezza della linea è di 2,5 km circa, la trazione, elettrica, la spesa d'impianto è prevista in fr 120.000, cioè fr. 48000 per km, e meglio il tutto come è descritto e spiegato negli atti che si uniscono ai quali il sottoscritto si riferisce.

Fiduciosi di vedere dalle SS. LL. OO. accolta la presente Domanda di Concessione, ne anticipa fin d'ora i dovuti ringraziamenti.

Coi sensi della più alta stima

Devotissimo
Avv. L. Volonterio
Concessionario (?)

Si producono:

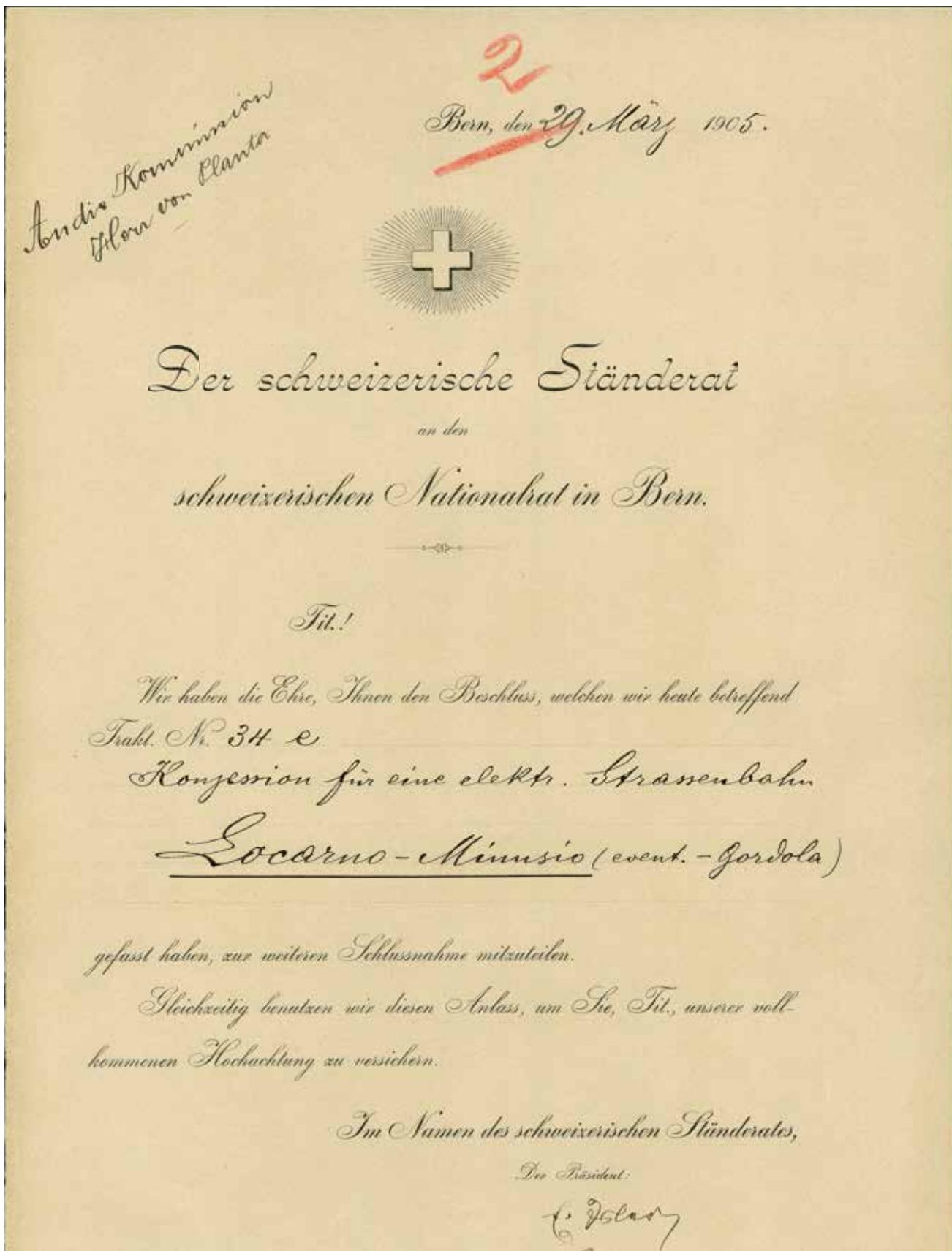
1. Memoriale generale
2. Piano generale (Scala 1:100000 Carta Federale)
con tracciato linea.
3. Piano di situazione (Scala 1:50000- Atlas topografica)
con tracciato linea ecc.
4. Profilo longitudinale scritto e grafo
5. Conto preventivo
6. Memoriale tecnico generale

I piani definitivi verranno prodotti entro 18 mesi dalla data della Concessione, ed i lavori ultimati entro 1 anno dall'approvazione dei piani definitivi dalla competente Autorità, e ciò per i motivi indicati nel Memoriale Generale.

Colla massima stima

Avv. L. Volonterio

Allegato 4



Allegato 5

Intervista a Carlo Tosetti, ex conducente del tram

Classe 1929, Carlo Tosetti frequenta le scuole elementari e le maggiori a Verdasio. A diciotto anni si trasferisce a Solduno, dove inizia a lavorare per la Fart, prima come bigliettario e in seguito capostazione. Nel 1994, dopo quarantasette anni di servizio, va in pensione. Da allora, oltre ai compiti di portineria nello stabile in cui risiede, in compagnia di sua moglie fa la spola tra Solduno e Verdasio, dove si occupa prevalentemente dei lavori agricoli.

Che cosa ricorda dei suoi anni trascorsi alla Fart?

Ho prestato servizio in diverse stazioni: Someo, Riveo, Gordevio, Avegno, Corcapolo, Solduno e altre ancora. Oltre a distribuire i biglietti dovevo azionare gli scambi che a quei tempi erano manuali. A Solduno si dovevano anche abbassare e alzare le barriere della strada. Poi per alcuni anni ho guidato i tram e, dopo aver frequentato la scuola per macchinisti, i treni della Valmaggina e della Centovallina.

Può descrivermi com'erano i tram?

Ricordo che i locomotori erano di due tipi: uno più piccolo da 9 metri e diciotto posti, mentre l'altro da 12 metri aveva trentadue posti a sedere. Alle due estremità c'erano i posti guida. Quelli più piccoli avevano due piattaforme aperte, con sei posti in piedi, compreso il manovratore. Quando il tram si metteva in moto, si abbassava una sbarra di ferro per evitare che un passeggero, magari in seguito a una brusca frenata, potesse cadere. Due porte scorrevoli introducevano nel vano riservato ai passeggeri, dove si trovavano due panchine longitudinali a doghe di legno, ognuna con nove posti a sedere. In inverno questa zona era riscaldata da piccole stufe elettriche poste sotto i sedili. Il passeggero, per prenotare una fermata, strattoneva una fune posta sotto il tetto e collegata a una lampadina che segnalava al manovratore le sue intenzioni. Il tram era dotato di una campanella che si attivava schiacciando un pedale a forma di chiodo.

Quali preferiva guidare?

Preferivo guidare quelli *più vecchi*, che per me erano anche i più belli.

Vicino al macchinista potevano esserci anche dei passeggeri?

Sì, eravamo vicini e si parlava, il rumore del tram non disturbava.

Era difficile guidare il tram?

No, i tram sono facili da guidare; seguono i binari e non ci si deve preoccupare di curvare. Si doveva soltanto dare gas e frenare: girando una leva che dava gradualmente più corrente ai motori si accelerava, mentre per frenare si girava una ruota a manovella. Il tram si guidava a vista: era l'occhio che decideva se passare o frenare. Un particolare, cui si doveva prestare molta attenzione, era l'archetto per captare la corrente che, essendo bidire-

zionale, al ritorno doveva sempre essere riposizionato nel nuovo senso di marcia, per mezzo di una leva laterale.

Ho imparato a guidare i tram dai conducenti che l'avevano fatto prima di me, tra cui ricordo il Malé, il Rondelli e il Giovannari.

A che velocità andava il tram?

Sul tram non c'era un dispositivo che segnalava la velocità. Si andava piano, sui trenta o quaranta chilometri l'ora al massimo: c'era il tempo di ammirare i dettagli della città e dei personaggi che la animavano.

Si ricorda quante stazioni c'erano sul percorso del tram quand'era conducente?

Se ricordo bene, erano circa una ventina: Solduno, Passetto, Selva, Sant'Antonio, Cinque Vie, Castello, Via Motta (?), Posta, Funicolare, Stazione FFS, Birreria, Croce Bianca, Sociale, Villa Losanna, Minusio Piazza, Crocefisso, Remorino, Fontile ed Esplanade.

Leggendo i giornali mi è sembrato che gli incidenti fossero rari. È vero?

Sì è vero. Negli anni in cui io ho guidato il tram, il traffico era irrilevante; in una giornata s'incontravano sì e no due automobili. All'inizio, quando c'erano ancora i carri trainati dagli animali, forse era più facile avere degli inconvenienti, ma quando io sono entrato in servizio nel 1947, cavalli, buoi, mucche e altri animali erano ormai spariti dalla città.

Le è capitato di trovarsi in una situazione pericolosa?

No, per fortuna mai! Ricordo però che prestavo molta attenzione ai ciclisti perché le ruote sui binari scivolano. Se qualcuno invece di tagliare le rotaie, vi s'infilava dentro con le ruote, si ritrovava per terra e per non investirlo bisognava stare pronti a frenare.

Che cosa succedeva se la corrente andava via?

Poteva capitare e, in quel caso, si doveva aspettare.



Dipinto che rappresenta un ex-voto fatto eseguire dopo un incidente avvenuto fra un carro e il tram. Il luogo dell'impatto è sulla via S. Gottardo a Minusio. Il protagonista è il signor Magnaghi che, uscendo dalla sua officina, probabilmente non è riuscito a tenere a freno il suo asino, andando a sbattere, senza gravi conseguenze, contro il tram proveniente dall'Esplanade, Archivio Turi, Minusio.

In inverno era più difficile guidare il tram?

Sì, in inverno a volte c'era la neve che ricopriva i binari, rendendo il passaggio del tram molto difficoltoso. Ricordo un episodio che mi è capitato scendendo le Cinque Vie. Era nevicato molto e il tram non riusciva a proseguire. Sono dovuto scendere, ma avevo le scarpe basse e così sono sprofondato nella neve.

Sui vecchi tram il manovratore rimaneva al freddo. Sopra la divisa s'indossa allora anche il cappotto.



Il tram in Piazza Grande in una giornata di neve, (foto del 1930), Martin Schweizer, Società delle Tramvie Elettriche Locarnesi STL, cit., p. 39

Erano frequenti i ritardi?

Non erano frequenti ma potevano capitare, soprattutto nelle giornate con più traffico del solito. Bisognava inoltre tener presente che i tram in circolazione erano sempre due: uno andava e l'altro tornava. Gli incroci potevano avvenire solo dove c'erano gli scambi. Se un tram era in ritardo, l'altro doveva gioco-forza attenderlo. A volte succedeva che il ritardo accumulato era troppo e allora si decideva di *saltare* una corsa. Bisognava fare così perché altrimenti si rischiava di essere in ritardo per tutto il giorno!

Avevate una divisa?

Sì, sia il macchinista che il controllore avevano un'uniforme di servizio color blu.

La gente in generale le sembrava contenta del servizio tramviario?

Sì, era contenta. Ricordo che quando i paesani di Minusio andavano al mercato a Locarno con gerle di frutta e verdura, mi regalavano sempre qualcosa da mangiare. Per Natale poi capitava di ricevere qualche franco di mancia che per quel tempo era molto. Poi, di solito, si spartiva tra colleghi.

... e i turisti?

Quando i tram sono stati sostituiti dai bus, loro sono stati i primi a rimpiangerli. Preferivano l'andatura lenta del tram, che consentiva di osservare i luoghi con più calma e magari anche scattare delle fotografie. Alcuni si rifiutavano addirittura di salire sui bus, preferendo andare a piedi.

Le sono capitate brutte esperienze?

No, mai. La gente di un tempo era molto più calma di oggi.

Vi erano differenze di comportamento tra gli abitanti dei vari paesi?

In genere no. Ricordo però che i *Soldunesi* erano conosciuti come *i ribelli*, anche se onesti.

A volte alcuni passeggeri viaggiavano nascondendosi sotto il vano della piattaforma pur di non pagare il biglietto.

Su tutti i tram c'era il bigliettaio?

Sì, su tutti i tram c'era un bigliettaio con a tracolla una macchinetta a monetine per dare il resto. Appena un passeggero saliva sul tram gli faceva il biglietto a dipendenza della lunghezza della tratta. Il biglietto di *fermata corta*, com'era chiamata, costava venti, quello di fermata media trenta, mentre quello per *percorsi lunghi cinquanta centesimi*.

C'era anche la possibilità di fare degli abbonamenti: il passeggero lo annunciava al bigliettaio o al manovratore che, dopo averlo richiesto alla direzione, glielo consegnava.

I biglietti di andata e ritorno non esistevano ancora.

Si ricorda di qualche episodio successo quando era bigliettaio?

Come bigliettaio dovevo controllare se i passeggeri scendessero realmente alla fermata prenotata. A volte alcuni facevano i furbi e rimanevano sul tram per più tempo rispetto alla tratta pagata. Allora dovevo tenere a mente le varie destinazioni dei passeggeri, per controllare che non barassero. A volte, quando mi capitava di sorprenderne qualcuno, gli dicevo: *Non dovevi scendere alla fermata precedente?* E gli facevo pagare nuovamente il biglietto.

Preferiva guidare il tram o il treno?

Mi piaceva guidare entrambi. Sul treno si era seduti e d'inverno non si doveva stare *all'esterno* e prendere freddo. Il tram, invece, mi dava la possibilità di essere sempre a contatto con la gente: conoscevo per nome tutti i passeggeri e quando volevano un abbonamento, non chiedevo mai il loro nome, lo sapevo già. Si era come una famiglia. Ancora oggi mi capita di incontrare qualcuno che vedendomi esclama: *Tal chì quel dal tram* (eccolo, l'uomo del tram), anche se spesso non li riconosco.

Vi erano momenti della giornata in cui il tram era molto affollato?

Sì, ce n'erano. D'altra parte quasi tutti allora si spostavano con il tram. Non ricordo però che qualcuno sia rimasto a piedi; la gente si accalcava uno contro l'altro, ... un po' come oggi.

Quali erano le stazioni maggiormente frequentate?

Sicuramente la partenza da Solduno, la stazione delle FFS e Minusio Piazza.

Le capitava di fare fermate straordinarie per un amico?

No, mai! Rispettavo sempre il percorso.

Si ricorda l'orario giornaliero del tram?

Il tram circolava sempre, sette giorni su sette. Se non ricordo male la prima corsa, era alle sette di mattina, mentre l'ultima alle undici e mezzo di sera.

Com'era l'orario di lavoro?

Si lavorava a turni di quattro ore, per un totale di otto ore giornaliere. Magari iniziavo a lavorare dalle 7:30 fino alle 11:30; poi facevo pausa e riprendevo il turno dalle quattro fino alle otto di sera.

I cambi avvenivano sempre alla rimessa di Sant'Antonio.

Com'era l'ambiente di lavoro nelle ferrovie?

Era bello e si andava tutti d'accordo, per me era come una seconda famiglia!

Si ricorda di qualche aneddoto?

Ricordo che i nostri *amici* quando lavoravamo nella FRT ci prendevano in giro dicendoci: "Voi delle FRT, ... *Fate Ridere Tutti*". Poi le FRT, con l'entrata in esercizio delle autolinee, divennero FART. I nostri amici però non si persero d'animo e lo adeguarono immediatamente in ... *Fate Ancora Ridere Tutti!*

Pensa che oggi il tram potrebbe ritornare in città?

Sì, certamente! Oggi l'ambiente è un grande problema e i tram non inquinano.

Allegato 6

Intervista a Federico Martinoni, un passeggero speciale

Federico Martinoni, nel 1957, era un ragazzino dodicenne di Minusio che tutti i giorni utilizzava il tram per recarsi a scuola a Locarno.

Quale tragitto percorreva?

Lo prendevo al capolinea dell'Esplanade e poi scendevo alle Cinque vie per andare al ginnasio maschile che allora si trovava in Piazza San Francesco.

Lei però non era un semplice passeggero?

Sì, in parte è vero, perché aiutavo il manovratore. Da quando furono introdotti i modelli grandi di tram, il mio compito era quello di attivare il freno a mano (una ruota a manovella che si trovava in basso alla destra del conducente) non appena il veicolo si fermava. Si evitava così, se la strada non era perfettamente orizzontale, che lo stesso si spostasse avanti o indietro. Ci voleva una buona coordinazione con il manovratore affinché tutto funzionasse a dovere. Ero molto orgoglioso di poter svolgere quella mansione che mi piaceva moltissimo.

I manovratori quindi si fidavano di lei?

Sì, avevo la loro piena fiducia: ormai ero considerato una sorta di frenatore specializzato.

Si ricorda di una situazione particolare?

Sui vecchi tram, prima di partire, dovevo sempre assicurarmi che la sbarra di sicurezza di fianco a me fosse abbassata: infatti non c'erano porte e, siccome sulla piattaforma esterna potevano starci anche altri passeggeri, avrebbe anche potuto essere pericoloso. Sui tram nuovi, e più grandi, a ogni fermata aprivo le porte, in modo che la gente potesse scendere e salire. D'estate, su questi tram, quando faceva più caldo, le porte non venivano chiuse e si usava soltanto la sbarra di sicurezza.

C'era qualcuno che saliva sul tram senza biglietto?

A mia memoria, no. C'era un signore, da tutti chiamato *Al Doneta* (ho poi scoperto, molto più tardi, che si trattava di un signor Donetta di origine bleniese), che era il capo controllore e faceva paura a tutti: era imponente, autoritario e portava un cappello con due o tre righe. Quando lui saliva sul tram, tremavano tutti. Il senso di autorità allora era molto forte e nessuno (o quasi) osava trasgredire (salendo sul tram senza il biglietto).

A Minusio c'era una fermata denominata "Villa Losanna", da dove deriva quel nome?

Un certo Martino Martinoni aveva fatto fortuna in quella città grazie a un grosso commercio di vetreria e cristalleria. Tornato in paese nel 1870 fece costruire una bella casa, in mezzo a un parco, che chiamò appunto "Villa Losanna". Quando ero ragazzo ci abitava un signore arrivato a Minusio dopo la fine della guerra; un uomo straordinario. Si chiamava Walter Rüsch, viveva con la moglie e cinque o sei figli e, oltre a essere professore di musica e canto, possedeva altri due o tre dottorati. Prima di ottenere il posto fisso alle scuole elementari di Minusio, insegnava saltuariamente a Lugano. Di lui si raccontava che, non avendo troppi mezzi, andasse a piedi fino laggiù, e c'era chi affermava d'averlo visto partire più volte, a passo spedito, ancor prima delle tre del mattino.

Le era capitato di arrivare in ritardo a causa del tram?

Sì, ma raramente. Poteva infatti capitare che qualche panne o incidente interrompesse il viaggio. Difficoltà sorsero, soprattutto negli ultimi anni, a causa del crescente traffico e cominciavano ad accumularsi ritardi sull'orario, per cui capitava che venissero sopprese delle corse per rimettersi a pari. Credo che in quel periodo il lavoro per i conducenti stava diventando sempre più stressante.



Il tram in mezzo al crescente traffico in via Ramogna, (foto del 1960), cfr. <https://www.facebook.com/groups/Sei.Locarnese.se/?fref=ts>, 2.1.2015

Capitava che si fermassero per mancanza di elettricità?

Da quel che mi ricordo, non è mai andata via la corrente mentre mi trovavo a bordo.

Sui tram viaggiavano anche i turisti?

Per la verità, quando lo prendevo io, negli orari di punta la maggior parte dei passeggeri erano studenti o impiegati.

Se in una stazione non c'erano passeggeri (e nessuno doveva scendere), il tram si fermava ugualmente?

C'erano determinate fermate obbligatorie e altre facoltative.

Ricorda qualche curioso episodio?

Quello che mi ha colpito maggiormente è stato nell'inverno del 1957, quando anche a Locarno si stava diffondendo l'influenza asiatica, molto temuta dalla popolazione. Uno studente di quarta ginnasio, di famiglia benestante, pagava allora quattro biglietti per far sì che nessuno potesse sedersi accanto a lui. Oltre al fatto che a quei tempi il costo di quattro biglietti a noi altri sembrava una cosa fuori di testa, l'episodio mi ha colpito anche perché noi giovani stavamo sempre in piedi per lasciare i posti a sedere, che non erano molti, ad adulti e anziani.

Un secondo episodio curioso veniva raccontato in paese. In una giornata estiva, un conducente del tram, forse a causa del caldo torrido, arrivò un po' lungo al capolinea dell'Esplanade finendo la sua corsa ben oltre la fine dei binari. I maligni insinuavano che avesse voluto giungere fino al ristorante "Voce del deserto" situato 300 metri oltre, per placare la sete.

Com'è stato l'ultimo giorno del tram?

Quel giorno tutti potevano viaggiare gratuitamente. Era pienissimo e non c'era quasi posto per salire. Si videro alcune persone transitare avanti e indietro parecchie volte. Mi ricordo in particolare alcuni personaggi, notoriamente spilorci, ben felici di poter viaggiare a piacimento su quel mezzo che raramente avevano utilizzato quando si doveva pagare il biglietto.

A Locarno i tram potrebbero tornare?

Penso proprio di no, non mi sembra immaginabile farne di nuovo un mezzo di trasporto pubblico come lo era il vecchio tram. Magari si potrebbe studiare un tram nostalgico a tragitto circolare che tocchi le parti più attrattive della città. Per esempio da Piazza Grande, raggiungere la parte alta della città attraverso Via Simen per poi ridiscendere lungo Via Marcacci. Sarebbe un modo per far rivivere la Città Vecchia di Locarno.

Oppure un tragitto lineare che dalla stazione FFS raggiungesse Piazza Grande attraverso Via Ramogna e poi svoltasse verso Fontana Pedrazzini per raggiungere il Lido di Locarno o addirittura la foce del Delta della Maggia.

Allegato 7**Ricordi di un tempo: il tram e il mercato, Bruno Franscella, classe 1932, Minusio**

Tempo fa, i contadini provenienti dalla zona tra Mergoscia e Brione, ogni giovedì di buon mattino, al motto “*on va in der fira*” (andiamo in fila), scendevano a piedi fino a Minusio, con gerle e panieri colmi di frutta e verdura, per prendere il tram che li portava a Locarno. Anche i “Brionitt” residenti da tempo a Minusio, usufruivano del mezzo per recarsi al mercato cittadino.

A partire dagli anni Quaranta, nella bella stagione, anch’io accompagnavo le mie zie al mercato ortofrutticolo. Partivamo verso le sette dalla fermata dell’Esplanade. Il bigliettaio e il macchinista erano sempre gentilissimi e, non di rado, aiutavano le donne a caricare sul tram i loro cestoni.

I binari si trovavano sul lato destro, quello a monte della carreggiata. Le altre fermate che c’erano a Minusio erano: Fontile, Remorino, Piazza, Villa Losanna e, al confine con Muralto, Rabissale.

I due tram s’incrociavano sempre alla stazione FFS di Muralto. Alla fermata in Piazza Grande, ad attenderci c’era un usciere di nome Taglio, incaricato di preparare le bancarelle e riscuotere una piccola tassa. Il mercato, che si teneva nei pressi della grande magnolia, era sempre ben frequentato sia dalla gente del luogo che dai turisti. Quando mia zia andava a comperare il pane, io, che allora avevo solo otto anni, prendevo il suo posto dietro alla bancarella.

Per pesare la frutta e la verdura si usava la stadera.

Ricordo che c’era anche un venditore di attrezzi agricoli, di nome Caola, che veniva dal Mendrisiotto e vendeva attrezzi per agricoltori e contadini: falci, medole, ranze, forche, ecc. Spesse volte, un tale, di nome Vito, passava dalla sua bancarella vantandosi di saper riconoscere gli attrezzi migliori. Al detto “*O i tàia o i taglia mia*”, dalle molte interpretazioni, batteva un colpetto sulla lama di una ranza e poi avvicinava l’orecchio per ascoltarne il suono, dal quale sosteneva si potesse capire se fosse ben temprata oppure no.

Il mercato rimaneva aperto fin dopo mezzogiorno.

C’erano delle persone benestanti, “*i scioròn*”, che arrivavano all’ultimo minuto. Sapevano che quello era il momento migliore per *tirare il prezzo*, poiché i contadini, pur di non riportarsi a casa la frutta e la verdura rimaste, abbassavano i prezzi.



Stadera ticinese,
<http://it.wikipedia.org/wiki/Stadera>.

Anche quand'ero ormai cresciuto, prendevo tutti i giorni il tram per recarmi a lavorare alla posta di Locarno. Salivo sempre all'Esplanade. A volte mi appoggiavo contro il palo di ferro che portava la linea: quando sentivo le vibrazioni, sapevo che il tram stava per arrivare. Oltre al manovratore c'era anche il bigliettaio che, appena saliti, ci faceva il biglietto. Ce n'erano di vari colori: rosa, giallo, viola e bianco e di costo diverso, a dipendenza della tratta da percorrere. A quei tempi il cinque franchi era di carta, ma non ne circolavano molti. Ricordo che un passeggero che lavorava in banca, dopo aver preso il biglietto, lo metteva sempre sotto l'anello per poterlo mostrare all'occorrenza.

Sui tram più piccoli, si stava seduti su due panche frontali: in caso di brusche frenate, tutti venivamo scaraventati in avanti e schiacciati l'uno contro l'altro.

Con il passare degli anni ho potuto conoscere il personale addetto alla tramvia di cui ricordo ancora oggi i loro cognomi: Cristina, Gianola, Orsini, Spinedi, Rondelli e Merlini. A volte, per brevi tratti, mi lasciavano anche guidare. I tram erano dotati di un congegno che, in caso di neve o gelo, consentiva di far scendere sabbia sui binari, migliorando l'aderenza delle ruote e l'efficacia della frenata.

Anche se il tram era un mezzo di trasporto considerato molto sicuro, una volta all'Esplanade è deragliato. Un macchinista, noto ai più con il soprannome di "Paciuta", non era riuscito a frenare in tempo. Le ipotesi sull'uscita dai binari furono contrastanti: accanto a chi attribuiva l'accaduto ai freni difettosi, vi fu anche chi avanzò il sospetto di un irrefrenabile desiderio del macchinista di raggiungere l'osteria situata poco oltre la fermata. Ricordo che i segni delle ruote del locomotore sono rimasti per molto tempo in bella mostra sulla carreggiata!

Ancora oggi rivedo con nostalgia l'omino che tutte le mattine percorreva tutta la linea per togliere i sassi dalle rotaie con uno speciale bastone.

I binari del tram rappresentavano però anche un grande pericolo per i ciclisti, poiché essendo sempre ben ingrassati, le ruote delle biciclette scivolavano via molto facilmente.

Talvolta, tra amici, ci divertivamo anche a fare degli scherzi. Quando il bigliettaio e il manovratore facevano una piccola pausa caffè, noi, senza farci notare, azionavamo la leva esterna del pantografo (il braccio metallico che preleva la corrente dalla rete di alimentazione elettrica) girandolo al contrario. Così, quando il tram si metteva in moto, dai fili uscivano delle grandi fiammate.

Uno dei giochi più divertenti, ma anche il più pericoloso era quello delle biglie. A Minusio c'era un artigiano di nome Magnaghi che costruiva le ruote dei carri. Da lui riuscivamo spesso a rifornirci di biglie dei cuscinetti a sfera. Subito dopo esserne procurate correvo a metterle sulle rotaie. Appena il tram arrivava ci nascondevamo nei dintorni. Al suo passaggio le biglie potevano schizzare via dai binari come i proiettili di un moschetto oppure penetrare nella rotaia. Ancora oggi sento risuonare il "tum tum" di quei colpi!

Il tram era per tutti una bella comodità, un'occasione per incontrarci, discutere e fare amicizia.

