

# LA FERROVIA DELLA VALLEMAGGIA

a cura di Claudio Filippini  
primavera 1997



La Valmaggina sul ponte di Visletto

# SOMMARIO

<b>1. PRIMA DELLA FERROVIA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. FRANCESCO BALLI, IL PROMOTORE .....</b>	<b>3</b>
<b>3. LA COSTRUZIONE.....</b>	<b>4</b>
<b>4. ALCUNE TABELLE.....</b>	<b>5</b>
<b>5. IL TRACCIATO .....</b>	<b>7</b>
<b>6. DATI TECNICI.....</b>	<b>7</b>
<b>7. IL MATERIALE ROTABILE.....</b>	<b>9</b>
<b>8. FORTUNE ALTERNE.....</b>	<b>14</b>
<b>9. LA FINE DI UN SOGNO .....</b>	<b>15</b>
<b>10. ANTICHE PROMESSE .....</b>	<b>16</b>
<b>11. IL TRENINO DEI SOGNI.....</b>	<b>16</b>
<b>12. BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>17</b>

## 1. Prima della ferrovia

Fino al 1818 in valle c'era una mulattiera che era solo poco più di un sentiero, infatti la prima strada della Vallemaggia venne costruita tra il 1818 e il 1824, ed era larga, nella parte bassa della valle, anche più di 5 metri, ma si restringeva con l'aumentare del dislivello, a causa delle barriere naturali. Tuttavia malgrado le migliorie il tragitto da Locarno a Bignasco restava comunque lungo, tanto che la diligenza ci metteva 3 ore e mezza per compiere l'intero percorso.

## 2. Francesco Balli, il promotore



Francesco Balli in quegli anni sindaco di Locarno

Francesco Balli fu il promotore di una rete di ferrovie locarnesi, comprendenti tre linee:

Locarno - Valmara passante per la riva destra del lago maggiore;

Locarno - Domodossola;

Locarno - Bignasco.

Mentre per le prime due si contattava la parte italiana, per la ferrovia della Vallemaggia non vi furono questi problemi e si poté preparare un progetto di massima già nel 1891. L'anno successivo vi fu la votazione su di un progetto dell'onorevole A. Soldati concernente la costruzione di tre linee a carattere regionale (Locarno-Bignasco, Tesserete-Ponte Tresa, Biasca-Comprovasco). La popolazione valmaggese l'accettò con 737 voti favorevoli contro 148 contrari, purtroppo però su scala cantonale prevalsero gli oppositori.

Nel 1898 Francesco Balli ottenne dalle Camere Federali la concessione e fa allestire un progetto di esecuzione, quindi prepara egli stesso un rapporto economico e finanziario. Per quanto riguarda la ferrovia delle Centovalli, la concessione fu rilasciata nel 1905 e dopo lunghe trattative con la controparte italiana poterono iniziare i lavori (era il 1912). A seguito di alcuni episodi (tra cui la prima guerra mondiale) l'apertura poté essere effettuata solamente nel 1923.

Ben diversa sorte ebbe invece la Locarno-Valmara che non ebbe mai a trovar luce. Questa linea, il cui progetto era già in fase avanzata<sup>1</sup>, era concepita a scartamento normale, doveva partire dalla stazione della Gotthardbahn<sup>2</sup> e proseguire in galleria fino a S. Antonio. In seguito seguendo la strada cantonale avrebbe dovuto attraversare la Maggia per poi penetrare in galleria nelle vicinanze del Motto Fontana per poi sbucare a Moscia. I Comuni interessati avevano già stanziato i sussidi necessari quando nel panorama europeo si scorse una paurosa nube: la guerra. L'impresa si concluse così con un nulla di fatto.

Il Balli fu anche il promotore della tramvia che attraversava Locarno autorizzata con concessione federale nel marzo 1905. La linea, inaugurata nel 1908, partiva da Minusio e arrivava fino alla piazza St. Antonio. Nel 1914 il percorso fu prolungato da Minusio a Minusio Esplanade. Così grazie alla soppressione, nel 1932, del tratto che dalla stazione F.R.T.<sup>3</sup> di Locarno St. Antonio porta alla omonima piazza fu possibile prolungare il percorso fino a Solduno tramite i binari utilizzati sia dalla Centovallina che dalla Valmaggina; la linea raggiunse quindi la sua massima estensione che era



Il tram e il lago negli anni '30

<sup>1</sup> Correva l'anno 1901

<sup>2</sup> Gotthardbahn: oggi FFS

<sup>3</sup> Fino al 1960 la attuale F.A.R.T. (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) si chiamava solo F.R.T. (Ferrovie Regionali Ticinesi) in quanto l'azienda non effettuava ancora percorsi su strada.

di 4,625 km.

Purtroppo negli anni '50 il governo decise di sopprimere tutte le tramvie ticinesi (quella di Locarno, di Lugano e quella che da Chiasso portava fino a Riva San Vitale) e non rimase altra scelta che sopprimere il servizio il 25 aprile 1960, sostituendo il servizio con dei bus. Oggi a ricordare questo "romantico" mezzo di locomozione resta solo un pezzo di binario in Piazza Grande affogato nell'antica pavimentazione che la ricopre, e alcune motrici scampate alla demolizione utilizzate talvolta sull'unica ferrovia rimasta per alcuni (pochi) viaggi di servizio.

### 3. La costruzione

Nel 1903 si costituì una «Società per la costruzione della Locarno - Binasco» alla quale aderirono numerosi valmaggese residenti sia in patria che all'estero.

Nel 1905 presero avvio i lavori. I costruttori dovettero affrontare parecchie difficoltà dovute alla morfologia e all'idrografia del territorio nonché alla preesistenza della strada. Così invece di far passare le rotaie nel mezzo dei paesi (come avveniva per la strada), si optò per una linea più diretta attraverso le campagne, riducendo al minimo le curve.



Per trasportare il treno dalla stazione di Muralto al capolinea di S. Antonio lo si faceva trainare da una coppia di buoi su delle rotaie provvisorie

valmaggese, infatti lo stato contribuì solo nella misura del 30%.

Il collaudo definitivo della linea, da parte del Dipartimento Federale delle Ferrovie, ebbe luogo il 23 agosto 1907 e l'apertura della linea avvenne il 2 settembre dello stesso anno.

Il risultato del primo anno d'esercizio dimostrò che le previsioni degli iniziatori della importante impresa non erano errate, poiché il bilancio del 1908 si chiuse con un attivo di ben 50'000 Fr.

Il 1923 è una data da non dimenticare per questa ferrovia: si registra infatti il più grave incidente avvenuto durante tutta la sua breve vita. Il 30 maggio a Visletto un autocarro militare probabilmente a causa della scarsa visibilità andò a sbattere contro un locomotore di un treno carico di bestiame che precipitò per 50 m nelle acque in piena della Maggia. L'incidente costò la vita ai quattro agenti a bordo e rese irrecuperabile il locomotore. Ma il 1923 è da ricordare anche perché il 25 novembre di quell'anno si inaugurò la Centovallina, realizzando così quel collegamento predisposto già 15 anni prima. Ma dato che la Centovallina era elettrificata a corrente continua si rese necessaria la modifica alla tensione della linea. Durante i lavori che durarono due anni il servizio venne affidato a due vaporiere provenienti dalle ferrovie retiche (RhB).

Nel 1951 la Maggia in piena distrusse il ponte in ferro a Ponte Brolla, che venne ricostruito con una spesa di 474 mila franchi; nello stesso anno l'assemblea degli azionisti decretò la fusione della società con le F.R.T..

Questo, sommato al fatto che vi era un dislivello di appena 242 m, permetteva al treno di raggiungere spesso la sua velocità massima che era di 45 km/h circa, il tempo di percorrenza era stato così ridotto a solo un'ora e un quarto.

Per quanto riguarda la trazione fu scelta quella elettrica ritenuta più conveniente rispetto a quella a vapore (per maggiori informazioni v. cap. 6).

È importante sottolineare come a contribuire al finanziamento dell'opera (Fr. 2'700'000, v. cap. 4) siano stati in larga parte gli stessi



La cerimonia della benedizione con il Vescovo a Binasco il 24 agosto 1907

#### 4. Alcune tabelle

La tabella sottostante rappresenta in dettaglio i costi di costruzione della L.P.B.:

	Fr.	Totale Fr.
<b>I. OPERE DI COSTRUZIONE ED IMPIANTI FISSI</b>		
<b>A. Spese d'organizzazione e di amministrazione</b>		
1. Onorari, salari e spese di viaggio	197'330.83	
2. Spese d'ufficio	7'189.90	
3. Mobilio, strumenti e materiale tecnico	—	
4. Locazioni, riscaldamento, illuminazione, pulizia degli uffici	4'025.80	
5. Spese giudiziarie generali	—	
6. Diversi	3'574.50	194.121.03
<b>B. Interessi del capitale di costruzione</b>		
1. Azioni	—	
2. Obbligazioni	10'876.70	
3. Interessi e spese diverse	494.24	11'370.94
<b>C. Espropriazioni</b>		
1. Onorari, salari e spese di viaggio	6'171.80	
2. Acquisto di terreni	146'535.40	
3. Spese di stima e di giustizia	6'669.85	
4. Allestimento dei piani catastali e fissazione dei termini	6'032.50	
5. Diversi	7'222.11	172'631.66
<b>D. Costruzione della linea</b>		
<i>1. Sottostruttura</i>		
a) Sterri e muri, impianto delle scarpate e lavori di prosciugamento	742'130.32	
b) Gallerie	65'332.96	
c) Ponti, ponticelli ed acquedotti	304'619.61	
d) Massicciate	116'985.28	
e) Inghiaio di strade, vie e piazze	8'699.86	
f) Correzione ed arginature di rive	16'583.14	
g) Diversi	62'493.77	1'316'844.94
<i>2. Armamento</i>		
a) Traversine	93'306.82	
b) Rotaie e pezzi per fissarle	225'376.50	
c) Scambi, incrociamenti, piattaforme girevoli, ecc.	12'666.05	
d) posa del binario	58'670.05	
e) Diversi	9'243.30	
f) Spese di trasporto	9'845.28	409'108.00
<i>3. Condotta elettrica</i>		
a) Linea di contatto	133'668.63	
b) Linea d'alimentazione e di ritorno	15'515.55	
c) Diversi	268.40	149'452.58
<i>4. Fabbricati</i>		
a) Fabbricati per servizio viaggiatori	58'623.50	
b) Officine (comprese le installazioni fisse), rimesse e magazzini	83'670.60	
c) Prese d'acqua e fontane	3'433.45	
d) Apparecchi di sollevamento, bilance a ponte	5'600.00	
e) Installazioni per illuminazione	2'826.40	
f) Diversi	2'073.48	156'227.43

<b>5. Telefono, segnali e diversi</b>			
a) Fili telefonici		11'101.30	
b) Apparecchi di segnali compreso le condotte		236.20	
c) Indicatori d'orientazione e di polizia		2'844.55	
d) Chiusure e barriere		6'910.45	
e) Diversi		1'297.75	22.390.25
<b>II. MATERIALE RUOTANTE</b>			
1. Locomotive elettriche		—	
2. Vetture viaggiatori automotrici		148'258.54	
3. Vetture viaggiatori non automotrici		26'103.57	
4. Furgoni, vagoni merci e diversi		69'162.91	
5. Diversi		—	243'525.02
<b>III. MOBILIARE ED UTENSILI</b>			
1. Amministrazione generale		3'223.10	
2. Manutenzione e sorveglianza della linea		939.80	
3. Servizio delle stazioni		6'171.95	
4. Servizio di trasporto		3'569.85	
5. Officine		18'586.95	32'491.65
<b>TOTALE:</b>			<b>2'708'163.50</b>

Qui sotto invece è riportata una interessante tabella indicante il movimento e gli introiti delle stazioni nel 1910:

STAZIONI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	ANIMALI	MERCİ			TOTALI INTROITI		CLASSIFICAZIONE per ordine di		
	SPEDIZIONI			Spedizioni	Arrivi	Totale	1910		A	B	C
	Corse	kg.	Capi	kg.	kg.	kg.	Fr.	Ct.	(v. sotto)		
Locarno S.F.F.	18'956	9'180	25	1'206.180	2'645'060	3'851'240	20'025	55	3	4	2
Locarno S.A.	47'192	46'060	935	1'683'130	7'834'200	9'517'330	40'678	92	1	1	1
Solduno	10'678	3'810	—	—	14'560	14'560	3'699	44	5	14	10
Ponte Brolla	37'409	11'420	496	4'057'770	562'860	4'620'630	11'837	54	2	2	5
Avegno	8'347	8'110	15	5'530	672'8520	678'050	4'363	34	7	7	9
Gordevio	7'177	8'350	104	32'990	91'640	124'630	3'599	12	9	13	11
Aurigeno-Moghegno	8'020	6'240	70	22'190	199'970	222'160	5'221	18	8	11	6
Maggia	6'428	3'910	95	44'040	303'530	347'570	4'376	78	10	9	8
Lodano	2'799	1'950	81	176'710	111'460	288'170	1'895	49	13	10	14
Cogio-Giumaglio	4'194	7'080	157	13'390	142'020	155'410	3'444	95	12	12	13
Someo	4'880	2'680	70	278'130	106'210	384'340	3'535	82	11	8	12
Riveo	1'568	1'430	11	3'787'220	67'140	3'854'360	4'552	19	14	3	7
Cevio	12'494	10'800	380	976'850	940'610	1'917'460	12'872	07	4	6	4
Bignasco	10'618	15'430	876	2'315'580	907'930	3'223'510	16'339	37	6	5	3
Totale:	180'760	136'450	3'315	14'599'710	14'599'710	29'199'420	139.441	76			

A: n° viaggiatori

B: peso delle merci

C: introiti

## 5. Il tracciato

Sul numero unico de «la Cronaca Ticinese» per l'inaugurazione della ferrovia della Vallemaggia si può leggere: «La nuova ferrovia Locarno Ponte Brolla Bignasco ha stabilito la sua stazione di partenza alla estremità occidentale di Locarno, nel mezzo dell'ubertosa campagna, che ora va trasformandosi in quartiere industriale, coronato di graziosi villini. [...] Partendo dalla stazione di Locarno, la linea va fino a Solduno attraverso i campi [...].» Certo che oggi queste descrizioni ci fanno sorridere, tuttavia non bisogna dimenticare che l'estensione dell'urbanizzazione della città di Locarno fu fatta solo durante il boom degli anni 60 - 70!



La stazione di Muralto nel 1924 quando il capolinea era situato davanti alla stazione

Dunque la linea partiva da Locarno St. Antonio (solo nel 1908 il capolinea fu spostato alla stazione di Muralto) e fino a Ponte Brolla si trovava dove oggi transita la Centovallina, dopo aver attraversato il ponte, la ferrovia correva sul lato destro della strada fino ad Avegno dove passava dove oggi c'è la circonvallazione. Proseguendo in direzione di Gordevio si entrava in una galleria<sup>4</sup> e dopo aver attraversato i due riali si proseguiva in direzione di Maggia, sempre seguendo la strada. A Maggia la linea correva diritta nella campagna dove adesso c'è la circonvallazione, ripresa la strada dopo l'abitato si proseguiva paralleli fino a Coglio dove la ferrovia proseguiva sull'attuale circonvallazione di Coglio-Giumaglio-Someo. Dopo Someo il tracciato passava Riveo e giungeva a



Piazza stazione alla fine degli anni '30

Visletto parallelo alla strada<sup>5</sup>, qui attraversava la Maggia sul famoso ponte di Visletto (ancora esistente) e si dirigeva verso il capolinea passando dapprima nella campagna di Cevio (dove oggi c'è la nuova strada) e poi seguendo la strada.

La linea terminava a Bignasco dopo 27,144 km da Locarno. Furono costruite 14 stazioni (Locarno St. Antonio, Solduno, Ponte Brolla, Avegno, Gordevio, Ronchini, Aurigeno Moghegno, Maggia, Lodano, Coglio Giumaglio, Someo, Riveo, Cevio, Bignasco) di cui 10 provviste di apparecchio telefonico, dato che non si attuò né la posa di segnale, né tantomeno un più sofisticato sistema di blocco.

## 6. Dati tecnici

La linea era a scartamento ridotto (1 m), il raggio minimo delle curve era fissato a 100 m. L'armamento veniva eseguito con rotaie della lunghezza di 12 m, del peso di 22,7 kg/m; le traversine erano in legno di larice o rovere della lunghezza di 180 cm e per ogni lunghezza di rotaia venivano impiegate 16 traversine.

La linea era lunga 27'147.30 metri più circa 2'000 metri di binari nelle stazioni, e la somma dei binari di scambio rappresenta circa il 7% della lunghezza totale della linea. L'aumento massimo di scartamento nelle curve era di 0.024 m.

<sup>4</sup> Galleria ancora esistente, divenuta utile quale deviazione della strada cantonale quando vi cadono delle slavine

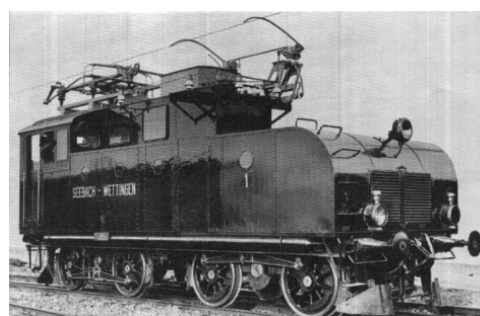
<sup>5</sup> Qui vi era la seconda galleria, pure questa è ancora esistente

Alcuni dati statistici:

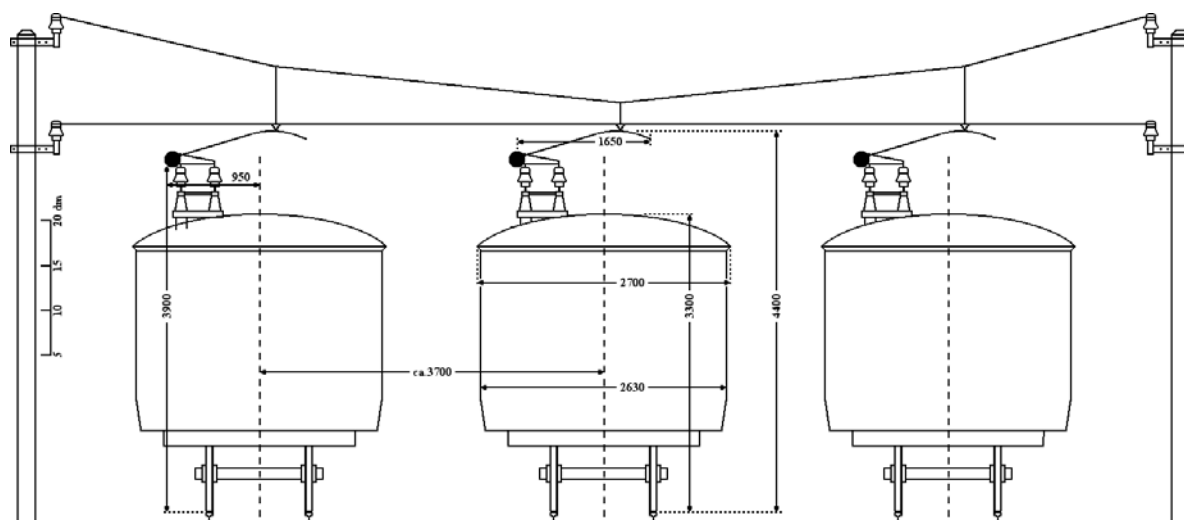
Lunghezza totale della linea	27147 m
Lunghezza totale dei rilevati	12540 m
Lunghezza totale delle trincee	14012 m
Passaggi a livello	64
Sottopassaggi	12
Soprapassaggi	1
Lunghezza complessiva delle gallerie	298 m
Tombini e ponticelli di luce inferiori a 2 m	96
Ponti di luce da 2 a 10 m	26
Ponti di luce da 10 a 30 m	9
Ponti di luce superiore a 30 m	2
Lunghezza delle tratte orizzontali	7936 m
Lunghezza delle tratte con pendenza fino al 10 per mille	9761 m
Lunghezza delle tratte con pendenza fino al 20 per mille	4181 m
Lunghezza delle tratte con pendenza fino al 30 per mille	4413 m
Lunghezza della tratta con pendenza massima del 33 per mille	850 m
Lunghezza del rettilinei	15832 m
Lunghezza delle curve di raggio inferiore a 200 m	5756 m
Lunghezza delle curve di raggio da 200 a 500 m	5566 m

Per quanto riguarda gli impianti elettrici la Locarno - Ponte Brolla - Binasco è stata l'unica ferrovia al mondo a trazione elettrica monofase (se si eccettua la linea sperimentale Seebach - Wettingen). Venne infatti impiegato un sistema ad archetto laterale (v. figure). Non fu quindi di poco conto il coraggio degli ingegneri della L.P.B. che avevano scelto la corrente monofase invece della più sperimentata e conosciuta corrente continua.

Per la produzione si stipulò un accordo con la Società Elettrica Locarnese<sup>6</sup> proprietaria della centrale di Ponte Brolla che si assunse il compito di fornire l'elettricità a una tensione di 5000 volt a 20 Hz.



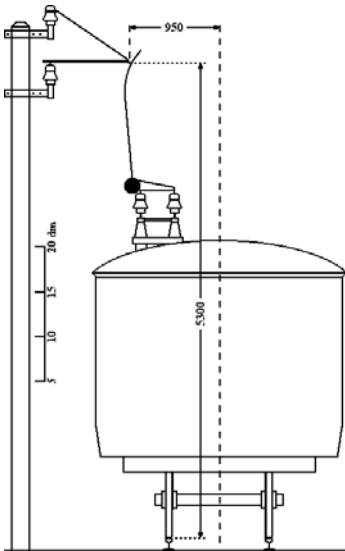
La locomotiva sperimentale della linea Seebach - Wettingen



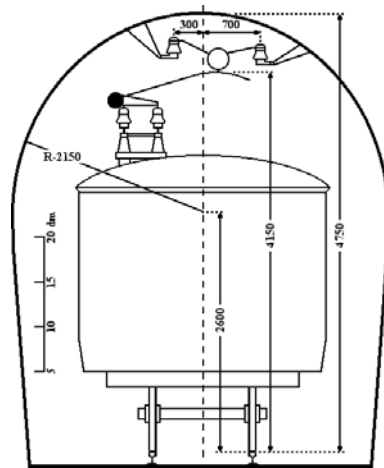
Il sistema adottato in una stazione a tre binari

<sup>6</sup> Oggi SES

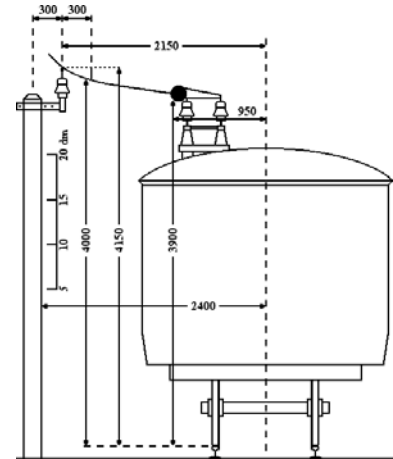




Così si alimentava nei tratti dritti o con leggere curve



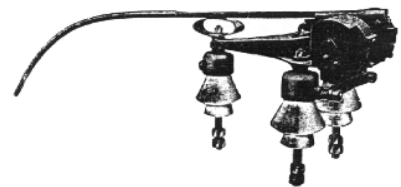
Il sistema adottato nelle gallerie  
La linea di contatto era posta alla



L'alimentazione nelle curva a corto raggio

La linea di contatto era posta alla destra dei binario (guardando verso sud) ed era fissato a pali di abete distanti tra loro dai 7 ai 9 metri. Su di essi era montato un braccio di ferro sporgente dai 100 ai 400 mm, supportato da un isolatore; nella sua parte terminale erano fissati dei tubi che sostenevano il filo di contatto della sezione di 55 mm<sup>2</sup>. I pali portavano inoltre anche i fili telefonici, e il feeder di distribuzione dell'energia, infatti la linea serviva anche a distribuire l'energia elettrica in numerosi paesi. Nelle stazioni con più binari erano installate delle sospensioni trasversali di cavo d'acciaio per reggere i vari fili di contatto; in prossimità degli scambi il conduttore del ramo era collocato leggermente al di sotto di quello per il corretto tracciato. Le elettromotrici erano inoltre dotate di un archetto a lira centrale per percorrere il tratto della tramvia (da S. Antonio a Muralto).

Il vantaggio dell'alimentazione laterale consisteva nella semplicità dell'allestimento della linea superiore, che non richiedeva grosse incastellature. Per contro vi era la qualità dell'alimentazione, molto discontinua poiché ogni sostegno rappresentava in pratica un punto rigido se il filo non era perfettamente teso. Questo inconveniente era superato dall'adozione di due prese di corrente la cui distanza era differente da quella di posa dei pali, di modo che almeno una presa era perfettamente aderente al filo. Durante la discesa, dato il minor consumo di energia, era sufficiente l'uso di un solo archetto, il quale generava sovente delle scintille che segnalavano già da lontano l'imminente arrivo di un convoglio.



L'archetto utilizzato

## 7. Il materiale rotabile

Il materiale rotabile della Valmaggina era composto da tre elettromotrici classificate BCF<sup>4</sup>/<sub>4</sub> e numerate da 1 a 3, avevano 32 posti di III classe e 12 di II classe, nonché 10 posti in piedi sui terrazzini, più un bagagliaio di circa 5 m<sup>3</sup>. Esse erano provviste di quattro motori eroganti una potenza complessiva di 117 kW (157 Cv) a una tensione di 200 V, derivata dall'abbassamento della tensione della linea attraverso un trasformatore. I costruttori erano la MAN di Norimberga per la parte meccanica e la Ailoth di Basilea per la parte elettrica. Nel 1960 quando venne abolita la terza classe le elettromotrici vennero ribattezzate ABDe<sup>4</sup>/<sub>4</sub>; i posti di 2 a e 3 a classe sono stati trasformati rispettivamente in posti di 1 a e 2 a classe.

Dal 1923 al 1925 le tre elettromotrici vennero trasformate nella parte elettrica per adattare alla nuova linea delle Centovalli, vennero così sostituiti i motori a corrente alternata con altri a corrente continua eroganti 176 kW (236 Cv) a una tensione di 1200 V. In quel periodo per assicurare il servizio si utilizzò due vaporiere (G<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 7-8), acquistate dalle ferrovie retiche e utilizzate per la costruzione della Centovallina, che sviluppavano ognuna una potenza di 221 kW ossia 296 Cv. Infine nel 1964 la ABDe<sup>4</sup>/<sub>4</sub> 1 venne completamente rinnovata sia dal piano motoristico che da

quello della carrozzeria con una nuova cassa in metallo, dopo un periodo nella quale venne utilizzata come motrice per treni merci o per trasportare scolaresche, nel 1982 è stata venduta alla SSIF<sup>7</sup>. Oggi, dopo essere stata presa di mira dai vandali a Santa Maria Maggiore, giace abbandonata in un ramo della stazione di Domodossola.

Il parco viaggiatori era formato da due carrozze classificate C2 51-54 con 40 posti di III classe, e due carrozze classificate CZ 2 305-306 con 16 posti di III classe e un comparto postale; tutte costruite dalla MAN.

I vagoni merci erano 12: 4 carri chiusi per il trasporto del bestiame, 4 carri a sponde basse e 4 a sponde alte per il trasporto del pietrame. Nel 1910 si aggiunsero 6 carri a sponde basse.

Nel 1912 fu fornito dalla MFO<sup>8</sup> un locomotore supplementare per il traino di treni merci classificato Ge <sup>2</sup>/<sub>2</sub> 4.



Un treno in partenza per Bignasco, inizio anni '60

Da notare che nel 1945 a causa di un incidente che coinvolse due delle tre elettromotrici, la ferrovia prese in prestito dalla linea delle Centovalli una motrice (la ABDe <sup>4</sup>/<sub>4</sub> 18) sulla quale, dopo lo smontaggio di un pantografo, venne montato l'archetto laterale necessario per circolare in Vallemaggia. Questo speciale equipaggiamento rimase installato fino alla chiusura della Valmaggina.

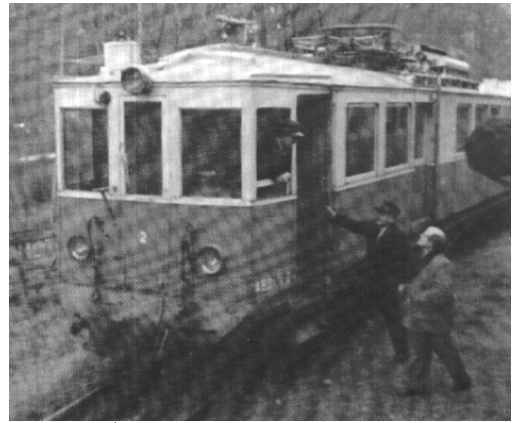
Per finire due note sul colore: le elettromotrici e i vagoni passeggeri erano dipinti nella metà di sotto di un colore blu mare, mentre nella metà di sopra di bianco; i vagoni merci erano dipinti del classico colore bordeaux.

---

<sup>7</sup> La SSIF (Società Subalpina Imprese Ferroviarie) è la consorella italiana della Centovallina

<sup>8</sup> Maskinenfabrik Oerlikon

Denominazione	BCFe <sup>4</sup> / <sub>4</sub> (dal '65 ABFe <sup>4</sup> / <sub>4</sub> )
Classificazione	1 - 2 - 3
Quantità	3
Rodaggio	Bo' Bo'
Anno di costruzione (ricostruzione)	1907 (1923) (1965)
Massa t	28
Numero dei motori	4
Potenza oraria kW	117 (dal '23 176)
Rapporto di trasmissione	1:4.96
Posti	44 (12 di 2 a classe e 32 di 3 a)
Volume bagagliaio m <sup>3</sup>	5
Lunghezza m	16
Interperno m	7.5
Passo carrello mm	2500
Diametro ruote mm	860
Velocità massima	45 km/h
Costruttori	MAN Alioth
Anno di demolizione	1965 (v. note)
Note: Nel 1960 a seguito dell'abolizione della 3 a classe i posti di 2 a e 3 a classe sono stati trasformati rispettivamente in posti di 1 a e 2 a classe, e quindi ribattezzata ABDe <sup>4</sup> / <sub>4</sub> . Dopo la chiusura della linea l'ABFe <sup>4</sup> / <sub>4</sub> 1 ancora in buono stato fu riutilizzata nella linea delle Centovalli. Nel 1982 è stata venduta alla SSIF, e ora è accantonata a Domodossola.	

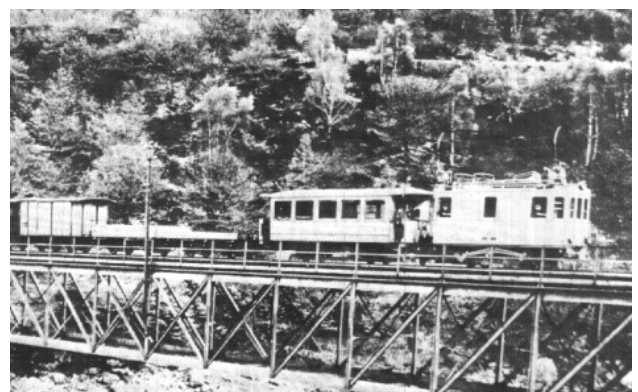


L'ABDe <sup>4</sup>/<sub>4</sub> nel marzo 1961



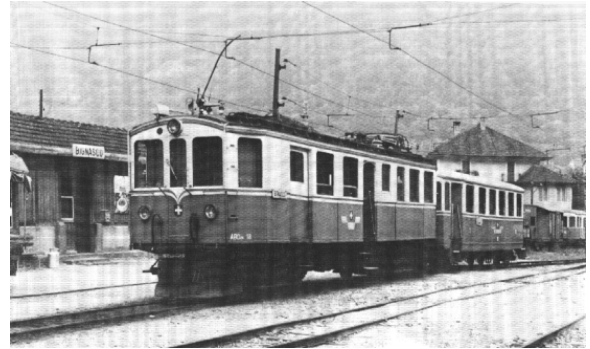
L'ABDe <sup>4</sup>/<sub>4</sub> nel agosto 1975 quando trainava ancora alcuni (pochi) treni merci

Denominazione	Ge <sup>2</sup> / <sub>2</sub>
Classificazione	4
Quantità	1
Rodaggio	B
Anno di costruzione	1912
Massa t	10.8
Numero dei motori	1
Potenza oraria kW	?
Rapporto di trasmissione	1:1
Lunghezza m	7.4
Passo carrello mm	2800
Diametro ruote mm	860
Velocità massima	40 km/h
Costruttori	Maskinenfabrik Oerlikon
Anno di demolizione	1923 (in seguito a un incidente)



Il locomotore sul vecchio ponte di Ponte Brolla nel 1912

Denominazione	ABDe <sup>4</sup> / <sub>4</sub>
Classificazione	18
Quantità	1
Rodaggio	Bo' Bo'
Anno di costruzione	1923
Massa t	29.4
Numero dei motori	4
Potenza oraria kW	320
Rapporto di trasmissione	1:5.1
Posti	36 (6 di 1 a classe e 30 di 2 a)
Volume bagagliaio m3	5
Lunghezza m	14.4
Interperno m	8.5
Passo carrello mm	2200
Diametro ruote mm	920
Velocità massima	65 km/h
Costruttori	Carminati & Toselli TIBB
Note: Di proprietà delle F.R.T. utilizzata sulla linea a causa di un incidente delle motrici "ufficiali".	



La elettromotrice della Centovallina a Bignasco, giugno 1965

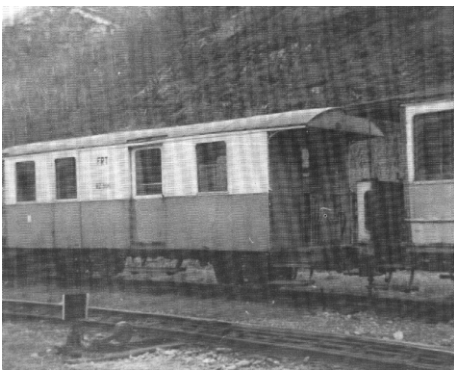
Denominazione	G <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Classificazione	7 "CHUR" 8 "THUSIS"
Quantità	2
Rodaggio	1' Cn2t
Anno di costruzione	1896
Massa t	31.5
Potenza oraria kW	221
Lunghezza m	8.385
Passo m	2.5
Diametro ruote motrici mm	1050
Diametro ruote portanti mm	700
Diametro cilindri mm	3400
Corsa pistoni mm	500
Pressione caldaia atm	12
Superficie di riscaldamento m2	61.1
Capacità casse acqua l	31000
Capacità scorte carbone t	1.1
Velocità massima	45 km/h
Anno di demolizione	1943



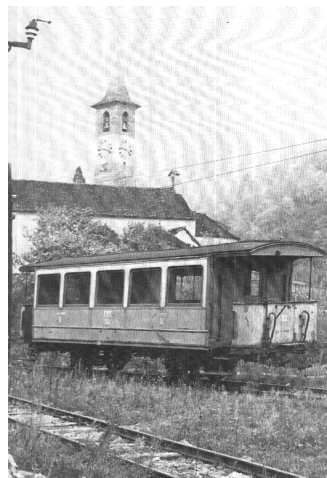
La vaporiera nel pre-esercizio della Centovallina

Denominazione	C2	CZ2
Classificazione	51 -52	305 -306
Denominazione	2	2
Anno di costruzione	1906	1906
Massa t	6	5.6
Posti	40 (di 3 a classe)	16 (di 3 a classe)
Lunghezza m	10.07	10.07
Passo mm	4000	4000
Diametro ruote mm	860	860
Costruttori	MAN	MAN
Anno di demolizione	1965	1965

Note: Con l'abolizione della 3 a classe nel 1960 ribattezzate B2 e BZ2, i posti sono stati quindi trasformati in posti di 2a classe



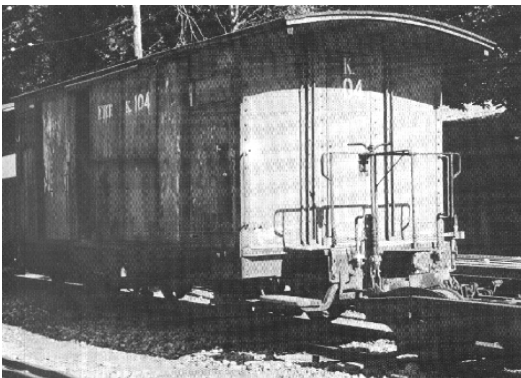
La BZ 306 a Bignasco, autunno 1963



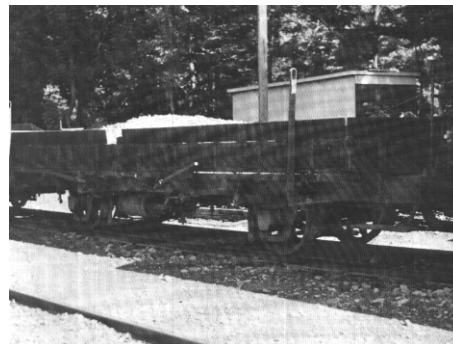
La B 52 a Bignasco nell'ottobre 1963

Vi erano inoltre:

	Denominazione	Quantità	Anno di costruzione
Carri chiusi	K 101 - 104	4	1907
Carri a sponde basse	M 121 - 124	4	1907
Carri a sponde alte	N 161- 164	4	1907
Carri a sponde basse	M 141 - 146	6	1910



Il carro per bestiame K 104 fermo a Ponte Brolla



Il vagone a sponde basse M 146

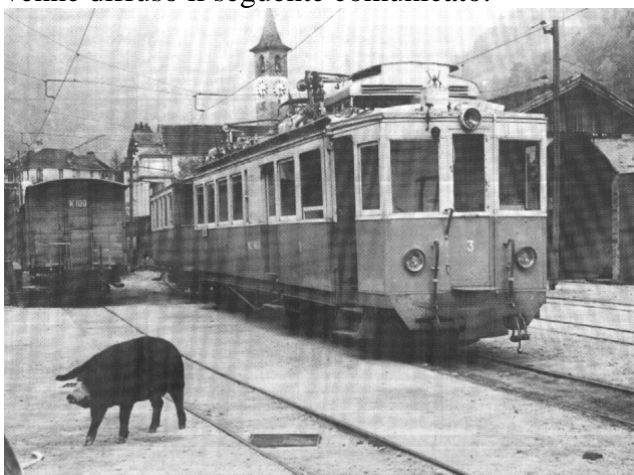
## 8. Fortune alterne

La ferrovia della Valle Maggia non ebbe grandi fortune: venne progettata in un'epoca nella quale si voleva rimpiazzare la lentezza di diligenze e carri, ma tuttavia dopo un florido avvio la linea non riuscì a contrastare la supremazia sempre più marcata degli automezzi. Solo durante l'ultimo conflitto, per pochi anni, riuscirà a svolgere compiutamente una funzione essenziale nella circolazione di persone e merci. Questi saranno anni di forte affluenza e assai floridi.

Seguì rapidamente il declino, già a partire dagli anni '50, dovuto a cause diverse: la diffusione sempre maggiore dell'automobile, la vetustà del materiale mai ammodernato, l'inizio dei grandi lavori idroelettrici, l'inadeguatezza del numero di corse<sup>9</sup>. Alcuni vedevano addirittura il treno come un ostacolo all'apertura e allo sviluppo della valle. Per quanto riguarda i lavori idroelettrici è importante sapere che anche essi hanno contribuito allo smantellamento della ferrovia: infatti i molti camionisti utilizzati durante la costruzione delle dighe vennero in seguito assunti dalle aziende che sfruttavano le cave, spostando così il trasporto dalla ferrovia alla strada, si passò infatti dai 4000 vagoni annui del 1948 a poco più di un migliaio nel 1956.

Tuttavia la ferrovia ha avuto un importantissimo ruolo per quanto riguarda lo sviluppo dell'industria e del turismo<sup>10</sup> in valle. Inoltre i comuni situati lungo la ferrovia nel periodo 1907-1960 hanno mantenuto, grazie ad essa, una popolazione assai stabile, evitando così un sicuro spopolamento. Il bilancio di 58 anni di ferrovia va comunque fatto considerando l'iniziativa, come diceva Francesco Balli nel 1902: *«non come una impresa puramente finanziaria e di vantaggio, come s'usa dire, meramente materiale: essa rappresenta invece un grande interesse morale per la Vallemaggia»*.

Nel 1959 venne costituito un comitato formato da 14 persone il cui scopo era evidentemente la salvaguardia della ferrovia, sostenendo che la valle aveva già concesso molto a Cantone e Confederazione, specialmente con lo sfruttamento delle sue acque. Quasi contemporaneamente venne diffuso il seguente comunicato:



Pittoresca foto della stazione di Bignasco, ottobre 1963

*Non siamo svizzeri soltanto per cantare e sventolar bandiere»*. Questo comunicato, che in valle trovò il consenso unanime, suscitò vivaci e discordi reazioni, anche oltralpe.



Il trenino a Someo nell'autunno 1965

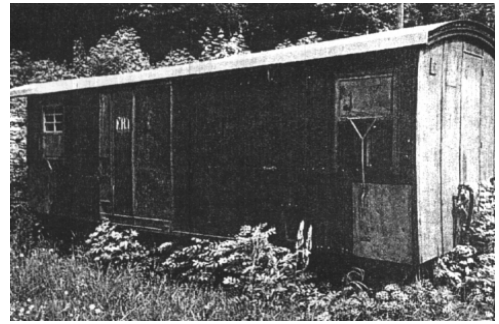
*«Dopo che i valmagglesi hanno dato il 90 per cento dei capitali necessari alla costruzione della ferrovia; dopo le leggi e i discorsi in difesa delle regioni di montagna; dopo il deciso intervento dei nostri comuni e di tutte le autorità vallerane in difesa dei diritti della valle; [...] ci chiediamo se siamo svizzeri o se continuiamo invece a essere sotto i piedi del balivo. Con quale cuore potremo cantare il "Ci chiami o Patria", il primo agosto? Che senso avranno le bandiere federali sui nostri balconi? Valmagglesi, vi invitiamo, in segno di protesta a non esporle, a non comperare i distintivi e a non organizzare corteggi e discorsi nelle nostre piazze. Non siamo svizzeri soltanto per cantare e sventolar bandiere»*.

<sup>9</sup> A partire dal 1° gennaio 1957 venne instaurato un servizio integrativo di Autobus per sopperire alla mancanza di corse del trenino

<sup>10</sup> Per esempio l'Hôtel du Glacier di Bignasco

Oggi ci riesce difficile capire i motivi che hanno indotto le autorità cantonale a tagliare i sussidi, condannando così la Locarno-Bignasco allo smantellamento, perché sia le FART che i comuni valmaggesi si pronunciarono per un suo ammodernamento, o anche perché la differenza del tempo di percorrenza rispetto all'autoservizio non è rilevante, o perché il trenino aveva anche i suoi vantaggi (per es. non era soggetto al traffico e ai ritardi che esso comporta); tuttavia il servizio fu sospeso il 28 novembre 1965.

Oggi solo i ponti arrugginiti, le due gallerie e il vagone di Bignasco<sup>11</sup> restano a testimonianza del treno dalla presa di corrente ad archetto laterale, inizialmente oggetto di studio, poi solo curiosità e infine vittima di un progresso non certo benevolo.



Il vagone "parcheeggiato" a Bignasco

### 9. La fine di un sogno

Come detto il 28 novembre 1965 è ricordato come l'ultimo giorno in cui la Valmaggina ha prestato il suo servizio, ma questa data viene ricordata anche per un altro fatto: l'assalto al treno!

Infatti l'ultima corsa che partiva da Bignasco alle 18.04 per incrociare a Maggia l'altro convoglio proveniente da Locarno, fu sicuramente la più movimentata.

All'andata la Valmaggina venne inseguita da un codazzo di vetture strombazzanti. Ma fu a Maggia che si verificarono i maggiori scontri. Nel mirino dei manifestanti si trovarono il dir. Pessi e Roberto Kümmerli dell'Ufficio viaggi FART. Insulti, grida, schiamazzi richiamarono l'attenzione della gente di Maggia. I manifestanti sempre più accalorati presero poi posto sul treno che andava a Bignasco, vi si pigiarono più di un centinaio.

Sulla cronaca dell'epoca si legge: *I viaggiatori ruppero i vetri dei finestrini, scassarono i sedili, danneggiarono le imbottiture, ruppero le lampadine, fermarono diverse volte il trono azionando il segnale d'emergenza o i freni d'emergenza.*



*Il treno arrivò a Bignasco con un'ora di ritardo accompagnato come all'andata da un codazzo di vetture rumoreggianti.*

In seguito la protesta proseguì sul piazzale della stazione filo alle 21.

Già il giorno dopo iniziarono i lavori di smantellamento, era la fine di un'opera voluta e realizzata dagli stessi valmaggesi, ma smantellata dal potere governativo.

I lavori di smantellamento subito dopo l'abitato di Someo, 1965

<sup>11</sup> Quando venne smantellata, per lasciare un ricordo, si mise un carro merci su un angolo della piazza, carro ancora oggi visibile.

## 10. Antiche promesse



Il corteo del 25 aprile 1970

Contemporaneamente alla soppressione della ferrovia furono fatte promesse di miglioria alla strada: il programma di correzione integrale dei 24 chilometri di strada da Ponte Brolla a Bignasco venne sottoposto al Gran Consiglio nel settembre 1965. Si prevedeva una carreggiata di 7 metri di larghezza più marciapiedi negli abitati. La spesa era calcolata il 17 milioni di franchi, e la realizzazione era prevista in un periodo di 6 anni!!! Ma come si sa la realtà è ben diversa: dopo tre anni non si era nemmeno completato i primi 3 km!

Il culmine della protesta si ebbe il 25 aprile 1970 quando un corteo formato da un centinaio di vetture percorse l'intera valle da Peccia a Locarno. Nei comunicati del tempo si può leggere la rabbia dei valmaggese: *“Se è natura delle cose che una strada incominciata venga finita, ci chiediamo se è pure nella natura delle cose che una valle bistrattata e gabbata debba continuare ad esserlo”, e “Dopo un brutale e vergognoso sfruttamento delle acque valmaggese e dopo la soppressione della ferrovia, nacque nei*

*valmaggese l'idea di essere stati traditi e sfruttati, ed è questa che diede loro la forza di reagire”.*

Nel 1965 si voleva sottoporre al Gran Consiglio il progetto e la richiesta di credito per la costruzione di un collegamento stradale tra la Leventina e la Vallemaggia tramite una galleria di 2750 m sotto il Sassello, questa era infatti una delle rivendicazioni dei vallerani di allora. Da segnalare a tal proposito che già nel 1710 l'ingegner Pietro Morettini<sup>12</sup> tracciò un progetto di mulattiera che passasse dalla valle di Peccia al Vallese attraverso i passi del Naret e della Novena.

Oggi a distanza di 32 anni non si può dire che si è fatto molto, esistono le circonvallazioni di Avegno, Maggia, Coglio-Gimaglio, Someo, e solo da 5 anni quella di Cevio. Non sono ancora state risolte le situazioni di Gordevio zona grotti e di Visletto, ma pare che qualcosa si sta muovendo<sup>13</sup>; staremo a vedere.

## 11. Il trenino dei sogni

Per concludere riporto le impressioni di Aldo Patocchi sull' "Almanacco valmaggese" nel 1960:

*«Ma gli è che il trenino della Valle Maggia, congiungente Locarno a Bignasco, non è un treno come gli altri; è il trenino dei sogni, dei nervi finalmente stesi, delle placide attese. E ha le vetture colore del cielo. È un treno rimasto fanciullo che rispetta da bravo l'orario dai grandi come fossero, le traversine tanti banchi di scuola. Ha persino - m'è parso - qualche ruota non del tutto rotonda; e i sedili ti costringono a farti la schiena diritta e le finestre s'abbassano e si alzano tirando una cinghia di cuoio degna di una pancia di generale da mobilitazione di guerra».*

<sup>12</sup> Colui che progettò il Ponte del Diavolo

<sup>13</sup> A Gordevio in particolare si vuole allargare la ex-galleria del treno per consentire una maggiore sicurezza agli utenti (v. nota 4), l'inizio dei lavori è previsto per la fine del corrente anno (1997)



## **12. Bibliografia**

- Albé Alessandro, La ferrovia Locarno-Domodossola, Nuova Edizioni Trelingue SA, Viganello-Lugano 1988
- Ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco, 8° rapporto presentato dal consiglio d'amministrazione all'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti sulla Gestione dal 1° gennaio al 31 Dicembre 1910, Tipografia Pietro Giugni, Locarno 1911
- Filipponi Luca, Vie e mezzi di comunicazione in Vallemaggia, Liceo Locarno 1990
- Verbale Gran Consiglio, 1904
- La Cronaca Ticinese, Numero Unico per l'inaugurazione della Ferrovia di Vallemaggia, 24 agosto 1907
- ECO DI LOCARNO, 11 luglio 1985 e 17 luglio 1986
- GIORNALE DEL POPOLO, 28 novembre 1985
- Die Modell-Eisenbahn, 3/1991
- Bianconi Piero, Ticino com'era, Armando Dadò Editore, Locarno 1980