

COMITATO PER LA FERROVIA  
FONDOTOCE-LOCARNO

RELAZIONE  
DELLA  
GIUNTA ESECUTIVA

Al comizio indetto in Intra per il 14 novembre 1909  
Sull'opera da essa svolta dal 29 gennaio 1899

INTRA  
TIPO-LITOGRAFIA ALMASIO  
1909

Signori,

L'agitazione in questa plaga estrema d'Italia sulla riva destra del Verbano per conseguire un allacciamento diretto colla rete ferroviaria nazionale, che ebbe il suo primo inizio sin dalla metà del secolo scorso, cioè agli albori del grande sviluppo preso dalle linee ferrate e dalla rivoluzione apportata da quel nuovo potente mezzo pei trasporti nelle industrie e nei commerci, e fu proseguita dai nostri predecessori con costanza pur troppo sfortunata, si ridestò fidente nel raggiungimento dello scopo quando venne definitivamente decisa l'apertura del grande nuovo valico alpino del Sempione ed il Governo Italiano si accinse a provvedere alle linee di accesso.

In un Comizio tenutosi ad Intra il 29 gennaio 1899, costituivasi, per iniziativa del Sindaco d'Intra "pro tempore,, un Comitato a base larghissima chiamando a farne parte il Deputato del Collegio politico, i Consiglieri Provinciali, tutti i Sindaci ed i Presidenti delle principali Istituzioni ed Opere Pie dei Comuni lungo la sponda destra del Lago, dal golfo di Feriolo al Confine Svizzero a San Bartolomeo Valmara, i proprietari e Rappresentanti di tutte le principali Ditte industriali e commerciali e tutte le notabilità della regione. Mandavano la loro adesione il deputato per Domodossola, la Camera di Commercio di Novara e quella di Torino, nonché il Sindaco di quest'ultima città. La presidenza onoraria di questo nuovo Comitato veniva appunto offerta all'illustre senatore Casana, il quale, con suo tele-

gramma al Sindaco d'Intra, degnavasi accettarla, plaudendo a nome anche dell'on. giunta di quell'insigne città alla ripresa iniziata che riconosceva anche proficua agli interessi piemontesi. In una successiva riunione del Comitato; in data 5 febbraio nominavasi, scegliendola fra i membri del Comitato stesso, una Commissione o Giunta esecutiva coll'incarico di dare opera immediata a propugnare l'attuazione della linea di Gravellona-Locarno od almeno del tronco Gravellona-Pallanza-Intra da ritenersi come prima tratta della Gravellona-Locarno destinata a collegare i due sbocchi del Gottardo e del Sempione.

A distanza d'un decennio da quel risveglio per l'affermazione del diritto di questa regione, fra le più frequentate ed attive dell'Italia, d'essere servita, da una ferrovia che la congiunga colla rete nazionale, dalla quale è tuttora con somma ingiustizia esclusa, e dopo che già quasi da un lustro la vaporiera corre da Milano a Parigi su quel tracciato, coordinato al nuovo progresso, compiuto or fa un secolo dal Grande Esule di Sant'Elena, i nostri voti non hanno pur troppo potuto concretarsi nel fatto compiuto, ma solo ci è dato presentarci a Voi con una proposta la quale, quando sia sorretta dall'entusiasmo vostro in relazione ai grandi interessi che è destinata a svolgere e favorire, abbiamo fiducia possa finalmente farci raggiungere l'agognato altissimo scopo.

Prima però di passare all'esposizione concreta della medesima crediamo doveroso informarvi per sommi capi quale fu l'opera nostra e per quali fasi si svolse la nostra azione in adempimento dell'incarico affidatoci.

Quando la titanica opera del traforo del Sempione stava per essere compiuta, sorse presso di noi un grande dibattito sulla scelta del tracciato per l'arteria principale di accesso sul versante italiano. Sostenevasi da una parte che la Novara-Gravellona-Domodossola erasi costruita in previsione del nuovo valico del

Sempione; che ragioni di economia consigliavano di adottarla [*sic*] al più con opportune modifiche che la rendessero atta al nuovo grande traffico; che di conseguenza quando pure per ragioni di brevità di percorso si dovesse da Milano portarsi ad Arona per procedere per la sponda destra del Lago sino a Feriolo, da tale punto convenisse dirigersi su Gravellona per utilizzare fino a Domodossola il tronco già da anni in esercizio. Opponevasi dall'altra parte che la grande arteria del Sempione doveva essenzialmente attuarsi col concetto di raggiungere la massima potenzialità del traffico e quindi, dove era possibile, con pendenze non superiori al 6 o/oo e con curve di raggio non inferiori di m. 600; - che doveva prevedersi il raddoppiamento del binario, - che la riduzione a tali condizioni era impossibile anche per la sola tratta Gravellona-Domodossola; - che un nuovo tracciato si imponeva e questo si presentava attuabile procedendo da Feriolo sul piano di Fondotoce proseguendo per la riva destra del lago di Mergozzo e mantenendosi in seguito sino oltre Beura sulla sponda sinistra del Toce.

La vostra Commissione prese decisamente partito e propugnò strenuamente questa ultima soluzione del problema per la principale arteria di accesso che era stata proposta al Governo dalla Società del Mediterraneo, non solo per l'evidente interesse in giuoco della nostra regione in relazione al desiderato collegamento, mentre veniva a diminuirsi di 5 chilometri la lunghezza e, ciò che più importa, eliminata la necessità di un costoso ponte sul Toce; ma anche per la convinzione che la medesima rispondeva ai veri benintesi interessi nazionali. Quindi col suo intervento all'importante Comizio tenutosi in favore della Arona-Feriolo-Mergozzo-Beura-Domodossola ad Arona, con articoli sui giornali e memorie collaborò al trionfo di quella proposta che venne poi definitivamente tradotta in atto.

Contemporanea all'agitazione per tale quistione svolgevasi quella, ancora di maggiore importanza per noi, dell'inclusione

fra le linee di accesso al Sempione di varie diramazioni dalla principale arteria Milano-Domodossola a servizio di importanti interessi collaterali.

La Città di Torino per speciale opera del suo illustre sindaco senatore Casana, Presidente Onorario del nostro Comitato, e rasi fatta patrona delle aspirazioni di queste regioni per ottenere di essere collegate coll'arteria principale di movimento, e mentre nel più diretto suo interesse si faceva a propugnare la Santhià-Borgomanero-Arona e la Comignago-Sesto Calende, d'accordo col Comitato ferroviario nostro, otteneva dalla Società del Mediterraneo che venissero studiati e proposti al Governo le costruzioni dei tronchi Intra-Pallanza-Feriollo e Feriollo-Crusinallo ed includeva questi nel suo programma ferroviario interessato all'apertura del nuovo valico del Sempione.

La Giunta esecutiva di questo Comitato, invitata, intervenne ad una memorabile adunanza tenutasi in Torino nel 1900, promossa da quel municipio, nella quale in un vibrato ordine del giorno, si instava presso il Governo per la inclusione nella legge per le linee di accesso al Sempione, oltreché delle diverse linee di più diretto interesse piemontese, anche del nostro tronco Intra-Pallanza-Feriollo. E l'agitazione venne mantenuta fra noi viva ed insistente colla raccolta e trasmissione al governo di memorie e dati circa l'importanza del movimento industriale e, commerciale e circa i contributi di questo Circondario al pubblico Erario che giustificavano, anche nell'interesse dello Stato, quando non bastasse la ragione di un trattamento non impari a quello di tutti gli altri Circondari d'Italia, la non grande spesa di circa L. 4.000.000 cui accendeva il progetto della Società del Mediterraneo; - con frequenti adunanze anche collettive delle Giunte comunali delle due città Intra e Pallanza, sino allora unite in unico obiettivo; - coll'opera solerte e indefessa dell'Onorevole Deputato del Collegio presso il Governo; - col non interrotto accordo col Comitato di Torino.

E circa l'importanza del nostro tronco si ottenne il pieno consenso dalla Società del Mediterraneo, la quale ebbe formalmente a dichiarare alla Giunta del Comitato, che avrebbe di sua iniziativa chiesta la concessione e costruito il nostro tronco anche se il Governo non si decidesse ad includerlo fra quelli di accesso al Sempione, che anzi ne avrebbe fatta parte integrante delle sue proposte non solo, ma condizione sostanziale, mentre già aveva in pronto i regolari progetti e piani finanziari.

I migliori affidamenti si erano così ottenuti quando, come ognuna di noi ricorda, un fremito di indignazione venne a scuotere queste popolazioni per la notizia portataci da Roma col 1° di dicembre del 1900 dai giornali, che il Ministro dei LL.PP. Ascanio Branca, rispondendo alla Camera ad una interpellanza del nostro Deputato, aveva asserito che la linea Feriolo-Pallanza-Intra *non poteva considerarsi che come una speranza per l'avvenire.*

Nel risentimento prodotto da tale annuncio, si ventilò la proposta delle dimissioni in massa di tutte le Autorità locali come protesta, allo stato di abbandono e di isolamento in cui ancora una volta si voleva lasciare un centro di tanta importanza. Ma poi prevalse il concetto, per assicurazioni pervenute da Roma, che modificavano in parte la prima notizia, di raddoppiare di attività.

Dal 8 al 13 dicembre le Giunte Municipali di Pallanza e di Intra, quella del Comitato ferroviario, coll'intervento delle notabilità dell'industria e commercio locali, sedettero in permanenza. Furono spediti telegrammi al Governo, al Deputato che trovavasi a Roma; fu compilato un nuovo memoriale al Presidente del Consiglio.

Durante tutto il periodo successivo delle trattative fra l'Amministrazione Provinciale di Milano, la Città di Torino e Società del Mediterraneo da una parte, e il Governo dall'altra,

durate quasi l'intero 1901, l'azione della Giunta Esecutiva del Comitato, - appoggiandosi all'opera indefessa, all'attività, superiore ad ogni elogio, del nostro Deputato On. Comm. Cuzzi, che la teneva al corrente di tutte le fasi dell'importante questione, valendosi del patrocinio sempre dall'ill. senatore Casana accordatole, - si svolse incessante, persistente. Furono giorni di febbrili alternative di speranze e di timori.

Sullo scorcio della sessione primaverile del Parlamento, i maggiori affidamenti ci pervenivano dal Governo e dallo stesso Presidente del Consiglio dei Ministri, S. E. Giolitti. Durante il periodo delle ferie estive ed autunnali invece, le disposizioni accennarono ad un mutamento inatteso.

L'opinione pubblica si manifestava sempre più favorevole alla denuncia delle Convenzioni ferroviarie alla loro scadenza ed alla sostituzione dell'esercizio di Stato. Fu in questo periodo che la Società del Mediterraneo per prevedere l'evenienza del ritorno dell'esercizio delle ferrovie allo Stato, pose per condizione al Governo per la costruzione delle linee di accesso al Sempione da lei progettate, il riscatto integrale e non credette di dover mantenere l'affidamento datoci, di costruire [*sic*] il nuovo tronco in base alla legge sulle sovvenzioni, quando non fosse inclusa nei riscattabili dallo Stato e se questo avesse ripresa alla scadenza prossima del primo periodo delle Convenzioni l'esercizio delle ferrovie.

I massimi sforzi furono allora fatti per ottenere che la nostra linea fosse considerata come linea di accesso al Sempione. Nuove istanze e memorie vennero inviate al Ministero dei LL.PP., nuove e ancor più attive insistenze al riaprirsi della sessione autunnale del Parlamento l'on. nostro Deputato faceva a Roma, mantenendosi in continui rapporti colla vostra Giunta Esecutiva e colle Amministrazioni Comunali. Informati che il Ministro dei LL.PP. doveva, dopo una visita ai lavori del Sempione, recarsi a Milano per intervenire all'inaugurazione

delle ferrovie Valtellinesi e che era imminente la decisione definitiva sul problema delle linee d'accesso del Sempione fra Governo e Società del Mediterraneo, ci portammo, seguendo il Ministro nella sua gita, ad esporre ancora una volta a viva voce le nostre ragioni per la tutela dei più vitali interessi di questa plaga.

Ai primi di novembre poi, alla vigilia della discussione della legge per le linee di accesso al Sempione, una speciale Commissione composta di quattro Membri della Giunta Esecutiva si recò a Roma, ed accompagnata dall'on. Deputato, si presentò al Ministro dei LL.PP., al Presidente del Consiglio, e al Ministro dell'Interno, a perorare strenuamente la giusta nostra causa di fronte agli ostacoli politici gravissimi che insorgevano. Ma pur troppo tutto fu inutile, poichè il Ministro dei LL.PP. On. Giusso dichiarò recisamente che di fronte alla formidabile opposizione sorta in Parlamento contro le linee di accesso al Sempione, egli era obbligato a limitare queste alle sole di accesso diretto e già stabilite da legge; pur promettendo il massimo sussidio chilometrico alla nostra linea, ove da un Ente privato ne venisse chiesta la concessione, e nella legge del dicembre 1901 che approvava la costruzione delle linee di accesso al Sempione non fu possibile l'inclusione colla condizione del riscatto voluto dalla Società del Mediterraneo, come dei tronchi Comignago-Sesto Calende e Crusinallo-Feriolo, anche del nostro Intra-Pallanza-Feriolo. Unico affidamento dato all'on. Cuzzi alla Camera ed al Senatore Casana al Senato dall'on. Ministro dei LL.PP. fu che si sarebbe costruita la stazione di Feriolo sulla linea principale per facilitare la successiva diramazione a questa nostra città e la continuazione per l'allacciamento col Gottardo.

Ma anche nel riguardo di tale affidamento ci attendeva una nuova sorpresa. Quando furono resi di pubblica ragione per l'approvazione del Parlamento i contratti passatisi fra il Go-

verno e la Società del Mediterraneo per la costruzione delle linee di accesso al Sempione, si constatò che la stazione di Feriolo non risultava fra le opere tassativamente designate. Perciò la Società costruttrice si rifiutava di eseguirlo senza speciale compenso, trattandosi per lei di un contratto a *forfait*. Questa Giunta Esecutiva del Comitato, la quale appena perduta l'ultima speranza che il Governo eseguisse la Intra-Pallanza-Feriolo come integrante del progetto delle linee di accesso al Sempione, scorata, ma non vinta, pensava già ai mezzi coi quali, mediante iniziativa privata, si potesse provvedere all'allacciamento sospirato nel più breve termine possibile, ed a tale scopo aveva ideato di instare perchè la stazione di Feriolo, progettata sulla riva destra del Toce, venisse trasportata sul piano di Fondotoce alla sinistra di quel fiume, per la evidente facilità che ne sarebbe conseguita per la costruzione del nostro raccordo, per abbreviamento di percorso, economia di immediato raddoppiamento di binario sul ponte del Toce, condizione orografica migliore nei rapporti del più diretto collegamento del Gottardo col Sempione, segnalava subito la nuova jattura al rappresentante politico ed al Senatore Casana. Questi si rendevano colla massima sollecitudine interpreti al Parlamento delle giuste nostre rimostranze ed il Ministro dei LL.PP., onor. Giusso, rispondendo in data 19 dicembre 1901 all'on. Cuzzi alla Camera ed in data 29 stesso mese al senatore Casana in Senato dichiarava: «*Che era stata una semplice dimenticanza il non avere enumerata fra le stazioni della Aro-na-Domodossola quella di Feriolo* » - assicurava che «*la Stazione sarebbe fatta per corrispondere al bisogni immediati, ma che il piazzale verrebbe preparato altresì per quanto possa occorrere nella ipotesi di una eventuale diramazione verso Pallanza ed Intra*» e rinnovava la dichiarazione che «*se detta diramazione venisse chiesta sarebbe anche subito concessa non solo, ma che potrà esserle accordato un sussidio nel limite massimo per chilome-*

*tro fissato dalla legge in vigore» ed aggiungeva «ritenerla di tanta importanza commerciale che, qualora essa dovesse divenire internazionale mediante una congiunzione colle linee svizzere dal confine a Locarno, ciò potrebbe essere una ragione molto seria per spingere il Governo di fare anche di più, accordando un sussidio maggiore».*

Ciononostante però l'istanza formale che dalla Giunta del Comitato, d'accordo colle Amministrazioni Comunali di Pallanza ed Intra, era stata rivolta a S.E. il Ministro del LL.PP. nel febbraio 1902 perchè la stazione di Feriolo sorgesse sulla sponda sinistra del Toce, nel piano antistante verso Est delle cave di Mont'Orfano, non otteneva provvedimento alcuno. Sapevasi che sulla medesima avevano dato parere favorevole e il Consiglio dei LL.PP. e l'Ispettorato delle ferrovie e gli Uffici Tecnici della Società della Mediterranea, ma purtroppo sorgeva la questione economica fra il Governo e la Società assuntrice del *forfait* della costruzione delle linee; - questa opponeva di non aver l'obbligo di eseguire una stazione di Feriolo, pur asserendo che se tale obbligo avesse avuto, di buon grado, valendosi dell'art. 7 del contratto, avrebbe senz'altro proposta la instata variante, anche nell'interesse del prodotto del futuro esercizio; - ma non trovandosi quella stazione elencata fra le tassativamente commesse, riteneva che al Governo spettasse ordinarne l'esecuzione come di opera aggiuntiva tanto se la si dovesse costruire sulla destra come sulla sinistra sponda del Toce. L'Ispettorato delle ferrovie e con essa il Ministro sostenevano invece che da tutto l'insieme delle trattative precorse risultava evidente l'obbligo alla Società di costruire quella Stazione. Una tale controversia si prolungò per due anni e già i lavori trovavansi sviluppati in tutta la linea principale Arona-Domodossola e si attendeva con alacrità alle fondazioni del ponte sul Toce, senza una decisione in merito alla Governo anche per parte delle Amministrazioni Comunali delle due Città di Intra e Pal-

lanza e delle popolazioni in pubblici comizi, ed in particolari modo dell'on. Deputato nostro.

Questa però ebbe finalmente ragione delle difficoltà. Dopo un convegno a Milano al quale intervenivano la Direzione della Società Mediterranea, un rappresentante dell'Ispettorato Governativo delle ferrovie ed una delegazione della nostra Giunta Esecutiva; - dopo che venne procurato assai opportunamente dall'on. Deputato Comm. Cuzzi un sopraluogo di S. E. il Ministro dei LL.PP., on. Balenzano, che, accompagnato dalla Presidenza del Comitato e dal Sindaco di Intra, poté rendersi conto della importanza degli interessi che si collegavano all'opera instata, il Governo si decideva ad ordinare alla Mediterranea l'esecuzione della nuova stazione, e tale notizia ne veniva trasmessa con telegramma del 19 dicembre 1903 dell'on. Cuzzi medesimo da Roma, e finalmente in data 26 maggio 1904 addivenivasi alla posa della prima pietra del fabbricato viaggiatori della tanto sospirata stazione di Fondotoce. Pertanto non appena era stata assicurata la costruzione della nuova opera, la Giunta del Comitato si dedicò allo scopo di trovare modo che per conto di qualche Società venisse assunta la intrapresa della costruzione del tronco di ferrovia, di evidente più facile attuazione, da Intra per Pallanza alla nuova Stazione, con caratteri tali che avesse a servire come primo tronco della linea internazionale sino a Locarno, secondo l'originario mandato. L'assicurazione data dal Governo quando si escludeva questo tronco da quelli della rete proposta per le linee di accesso al Sempione, che il massimo sussidio gli sarebbe certo accordato se in seguito venisse chiesto in concessione, il risveglio che accentuavasi massime in quel periodo nelle industrie e nei commerci, affidavano che il denaro non avesse a mancare a questa impresa. Il Comitato disponeva già del progetto Fenoglio, donato dal Senatore Casana, che in ordine tecnico era stato approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP.; ma, vuoi per la va-

riante ad introdursi in relazione alla nuova stazione, vuoi perché esso era stato compilato per essere fine a sé stesso e non come primo tronco della linea che avesse a spingersi fino a Locarno, si pensò che avrebbe giovato il poter disporre, per eventuali combinazioni con Società costruttrici, del progetto di esecuzione che aveva compilato la Società del Mediterraneo. Perciò si fecero pratiche attive presso quell'amministrazione le quali purtroppo non approdarono. Intanto certo ing. Duccini, che asseriva di rappresentare un gruppo di capitalisti belgi, richiedeva in comunicazione il progetto Fenoglio per apporarvi le opportune varianti e modifiche nel concetto esposto dalla Giunta del Comitato. Esegui egli infatti uno studio tecnico, ma le sue pratiche per la combinazione finanziaria non essendo riuscite, trasmetteva al Comune d'Intra il lavoro eseguito, declinando il proseguimento dell'opera iniziata. Fu allora che, mercé l'interessamento dell'On. Cuzzi, si aprirono delle trattative colla Società «L'Ausiliare» di Milano le quali, dopo un laborioso periodo, riuscirono ad una Convenzione, firmata il 10 dicembre 1905, per la quale sostanzialmente quella Società Anonima si impegnavano: 1° - di studiare a sue esclusive spese un regolare progetto di Ferrovia per allacciare la Stazione di Fondotoce con Suna, Pallanza ed Intra, colle modalità che rendessero possibile il prolungamento a Valmara per Locarno, secondo il proposito del Comitato; 2° - di chiedere la concessione per la costruzione ed esercizio della linea, che sarebbe destinata al servizio regolare cumulativo colle ferrovie dello Stato per merci e viaggiatori, obbligandosi in proprio, o per altra società che si ritrovasse conveniente di costituire, per tutto quanto occorresse in depositi cauzionali, ed a provvedere a suo carico e rischio all'esecuzione di tutti gli obblighi imposti dalla concessione, tenendo rilevati i Comuni interessati, quando anche a conseguirla si rendesse necessario e conveniente l'intervento loro, ponendo solo le condizioni a) di ottenere dal

Governo il sussidio chilometrico di L. 7500, fissato colla nuova legge delli 13 luglio 1905; b) di avere dalla Provincia altro sussidio a fondo perduto di almeno L. 150.000; c) di ottenere dai Comuni attraversati dalla linea, gratuitamente, i terreni di ragione Comunale necessari alla nuova ferrovia e la rinuncia all'aliquota per tassa fabbricati delle stazioni ed altre tasse comunali di esercizio, valore locativo ecc., per la durata della concessione; d) di poter limitare, anche coll'aiuto ed intervento della buona opera del Comitato, ad un'equa misura il prezzo delle espropriazioni. La rappresentanza del Comitato fu persuasa di avere concluso un atto decisivo per la soluzione dell'importantissima quistione. E veramente gli impegni in certo qual modo assunti dalla Giunta del Comitato potevano, anche nel concetto più pessimista, ritenersi tutti facilmente esauribili. Per il sussidio massimo chilometrico per parte del Governo in base alle vigenti leggi, si avevano ormai non solo i più formali e ripetuti affidamenti risultanti da atti parlamentari, ma la certezza del buon diritto, dacchè in seguito alla approvazione della legge del luglio 1905, essendo ministro dei LL.PP. l'On. Ferraris, su mozione del nostro Deputato, era stato approvato l'emendamento per il quale si dichiarava dovuto il massimo dei sussidi alle ferrovie aventi per obiettivo l'allacciamento di due linee internazionali: - il limite di minimo sussidio a fondo perduto a richiedersi alla provincia in proporzione ad altri assegnati a linee di assai minore importanza, si presentava assolutamente limitato; - nessun ostacolo poteva ragionevolmente ammettersi, dati i vitali interessi che si collegavano alla ferrovia, avesse ad insorgere dai Comuni attraversati dalla linea per la richiesta che loro si faceva di cessione gratuita di terreni di ragione Comunale e di abbandono di tasse sui fabbricati delle stazioni e sull'esercizio della linea; - infine anche la fiducia nella buona disposizione della generalità dei proprietari espropriandi a limitare alla equità le loro pretese per gli indennizzi,

poteva avere buon fondamento nell'importanza dello scopo a raggiungersi e nella responsabilità che avrebbe assunto chi, con esagerate e irriducibili pretese, avesse ostacolata l'esecuzione di un'opera tanto sospirata.

Senonché, proprio nel periodo di tempo in cui si eseguivano da tecnici mandati dall' "Ausiliare,, i rilievi per lo studio della linea ferroviaria, si acuì quel dualismo di tendenze per la soluzione del problema di allacciamento di questa regione alla stazione di Fondotoce, che si era manifestata sin dai Comizi e dalle pratiche fatte per ottenere che anzitutto fosse costituita quella stazione. La Giunta Esecutiva del Comitato si faceva un dovere di notificare la intervenuta convenzione ai Municipi interessati di Intra, Pallanza e Suna. Dal primo otteneva una deliberazione di piena adesione, dal Comune di Suna una deliberazione condizionata alle *precedenti deliberazioni per costruzione* di una linea tramviaria e da quello di Pallanza - dove nel frattempo erasi cambiata l'Amministrazione - nulla. Ciò costituiva un indice dell'ambiente...

Dai fautori convinti poi della preferenza da darsi alla costruzione di un semplice tram, non si mancò di sostenere e far comprendere ai periti che eseguivano i rilievi per la nostra linea, che la grande maggioranza degli interessati e dei proprietari di fondi da espropriarsi erano contrari alla ferrovia, epperò non si sarebbero facilmente accontentati; che la ferrovia era voluta da pochi, mentre la generalità aspirava ad una prontissima soluzione che non si poteva avere che con un tram, le cui pratiche erano ormai ultimate e la piena riuscita assicurata.

Che la Società "L'Ausiliare,, siasi preoccupata delle condizioni locali create dal dualismo delle tendenze al riguardo dell'importante questione e delle informazioni che ebbero a darle i suoi incaricati per lo studio del progetto fu chiaramente addimostrato dal seguito.

Quando dalla Società “L’Ausiliare,, nell’aprile 1906, in esecuzione del suo impegno, venne rassegnato il progetto del tronco di ferrovia Fondotoce-Pallanza-Intra, nell’allegato di perizia vennero assegnati per gli espropri prezzi talmente irrisori che la Giunta del Comitato ferroviario dovette ritenere che il suo intervento, previsto dall’art. 11 della convenzione, per ottenere dai proprietari l’assenso ai prezzi di quel preventivo, sarebbe stato un tentativo affatto inutile, in quanto importava per parte degli espropriandi una vera e propria donazione a favore della Società costruttrice.

Per oltre quattro mesi, ciononostante, durarono le trattative per conseguire un accordo; ma l’Ausiliare fu irremovibile e, approfittando [*sic*] della riserva contenuta nel citato art. 11 della Convenzione, nel novembre del 1906 si svincolò da ogni impegno. In seguito a tale nuova delusione, questa Giunta, per quanto sempre convinta che l’unica vera soluzione la quale immetterebbe le Città d’Intra e di Pallanza nella grande corrente del traffico non può essere che quella che approdi alla costruzione di una ferrovia che colleghi Locarno con Fondotoce e cioè il Gottardo col Sempione, coi caratteri che si addicono a tale scopo, in presenza dell’agitazione per il conseguimento di un tram, validamente sostenuta dal Municipio di Pallanza, e da alcune ditte industriali del luogo, ebbe a proporsi un doveroso riserbo, qualunque fosse la sua opinione al riguardo. Senonché dal Canton Ticino, dal quale si era in via diplomatica ottenuto nel 1905 dal Ministero Italiano l’affidamento che non si sarebbe fatto danno alla futura impresa di allacciamento con altre soluzioni inadeguate e parziali, l’opinione pubblica ebbe a scorgere nella nuova iniziativa per il tram, che assumeva in parte i caratteri di linea economica, una seria minaccia quanto meno di ritardo alla realizzazione dell’agognato suo intento.

Perciò una riunione del 8 marzo 1907, promossa dal Sindaco di Locarno, risolveva la costituzione di un Comitato locale che

si facesse promotore della Locarno-Fondotoce coi caratteri di grande linea.

In presenza di tale fatto, combinato colla costituzione in Pallanza della *Società Verbano* che si prefiggeva la costruzione del tram o ferrovia economica a scartamento normale Intra-Pallanza-Fondotoce e Fondotoce-Omegna, a noi sembrò compatibile, col riserbo che ci eravamo imposto, il promuovere un Convegno fra il rappresentante del Comitato Locarnese e quello della Società Verbano, per tentare un accordo fra le due tendenze.

Ma l'intesa non fu possibile e ciascuno seguì la sua strada e cioè la Verbano ottenne la concessione per il tram Fondotoce-Pallanza Lago, e il Comitato di Locarno, raccolte L. 98.000 col concorso dei Comuni Svizzeri e di pochi privati, si impegnava, anche di fronte al Governo italiano, a studiare un progetto senza indugio ed a provvedere alle pratiche di legge per ottenere la concessione della ferrovia Locarno-Fondotoce. Il progetto affidato all'ing. Sutter di Zurigo, trovavasi allestito al principio 1908; nel marzo dello stesso anno veniva rassegnato all'Ufficio tecnico del Compartimento di Milano, il quale il 18 luglio, inoltrava al Ministero il suo rapporto favorevole. In seguito il Comitato di Locarno affidava al Sig. Hennings del Politecnico di Zurigo ed al Sig. Manuel del Politecnico di Losanna, gli incarichi rispettivi di rivedere il progetto nel suo preventivo di costo e quello di allestire le previsioni di esercizio. Il primo consigliava la riduzione del raggio minimo delle curve a m. 300 ottenendo con tale mezzo, - senza che la linea perdesse la sua importanza per le esigenze del traffico - una notevole riduzione nella lunghezza delle gallerie e conseguentemente una minore spesa, che, per la tratta in territorio italiano da Valmara a Fondotoce, da L. 18.240.000 poteva discendere a L. 14.892.000 (con un costo di L. 438.000 al chilometro). Il secondo stabiliva il reddito netto della linea in L. 10.000 al chilometro.

Appoggiato a queste cifre, il Comitato Svizzero intavolò opportune pratiche col Sig. Brunner, amministratore delegato della Banca Franco-Americana di Parigi dalla quale emana la Franco-Svizzera per costruzioni ferroviarie ed ottenne da questi l'impegno della costruzione ed esercizio della linea per la parte cadente in territorio italiano, quando gli Enti locali, in unione colle Ditte industriali e commerciali private avessero provveduto ad un versamento nella misura di lire 4.700.000 in azioni di 2° grado, cioè concorrenti alla ripartizione degli utili dopo corrisposto l'interesse del 4 % al resto del capitale che la Banca avrebbe fornito.

In presenza di tale azione concreta del benemerito Comitato Locarnese, gliene veniva comunicata dal degnissimo Presidente l'avv. Francesco Balli, la Giunta del Comitato ferroviario del Circondario di Pallanza, emanata dal Comizio tenutosi il 29 Gennaio 1899, che aveva affermata la necessità in linea principale per queste regioni di propugnare l'attuazione dell'intero allacciamento del Gottardo col Sempione, - ritenne suo dovere di interessarsi alla pratica, conservando la convinzione che la ferrovia non contrasta, stante la diversità di scopo, colla tramvia. Aggregatisi pertanto i Sindaci di Cannobio, Cannero, Oggebbio e Ghiffa, - il Consigliere Provinciale per Cannobio - richiesto alla Deputazione Provinciale ed alla Camera di Commercio di Novara di nominare un loro rappresentante a far parte della nuova Commissione - il che veniva fatto con sollecitudine da quegli eminenti Consessi, designandosi dall'uno il conte Guido Borromeo e dall'altro il cav. Pietro Ceretti - delegava ad alcuni suoi membri l'incarico di prendere in esame i documenti tecnici e finanziari cortesemente esibitele, e si accordava col Presidente del Comitato Locarnese per una azione energica da spiegarsi per far convergere al raggiungimento dello scopo il massimo sforzo della popolazione di questa regione.

La Delegazione speciale riconosceva il progetto Sutter rispondente, per le sue modalità, per la disposizione e numero delle stazioni, - ai bisogni e desideri di queste popolazioni; - in linea costruttiva avvisava che si potesse realizzare una notevole economia adottando per la sezione stradale e per le dimensioni dei sostegni e controrive i tipi delle nostre ferrovie; - per riguardo alle previsioni delle rendite dell'esercizio della linea, senza variare i criteri informativi dell'eminente specialista di Losanna e solo ritenendo che potessero correggersi alcuni dati di fatto, proponeva che avesse a farsi luogo ad un giudizio più ottimistico e cioè che il reddito netto, mantenendo le spese d'esercizio quali erano stato conteggiate, potesse raggiungere le lire 16.000 per chilometro circa, e di conseguenza che il tributo nostro in azioni di 2° grado potesse ridursi a meno di 1.500.000. Tali conclusioni venivano comunicate all'ing. Sutter il quale ebbe a ritenerle importanti e fondate e chiese fossero, massime per quanto concerneva i compiti reddituali dell'esercizio, consegnate in un rapporto perchè potessero venir sottoposte all'esimio prof. Manuel, perito della Società. Il rapporto veniva comunicato sollecitamente in data 15 gennaio corrente anno. Fu poi solo in data 5 giugno 1909, che il signor Sutter, per la Società Franco-Svizzera, esponeva che, per diverse considerazioni, il prelodato signor Manuel non aveva creduto di migliorare la previsione del reddito netto che di L. 2.000 al chilometro, portandola cioè da L. 10.000 a L. 12.000; dal che però conseguiva che la cifra a richiedersi agli interessati del territorio italiano in azioni di 2° grado, poteva ridursi da L. 4.700.000 a 3.300.000; - soggiungeva che una soluzione più economica in rapporto col necessario contributo degli Enti locali si sarebbe potuta raggiungere quando fosse stato possibile l'ottenere l'applicazione della legge ultima Bertolini - 12 luglio 1908 - e far considerare la linea come integrante della rete dello Stato.

Ma da pareri autorevoli veniva esclusa la riuscita di tale pratica. Non rimane pertanto che la via della concessione per la costruzione ed esercizio della linea secondo la legge relativa. La Società Franco-Svizzera si impegna di fornire il capitale per la costruzione e di assumer l'esercizio alla condizione di un concorso determinato per la percorrenza sul territorio italiano in azioni di 2° grado, epperò nel trovar modo di raccogliere la detta cifra che ci viene richiesta dalla Società Franco-Svizzera di L. 3.300.000 in questa nostra regione, col contributo che non può mancare della Provincia, con quello delle Amministrazioni Comunali, degli Enti, Società; Ditte industriali, Commercianti e privati tutti, - risiede la possibilità, non solo, ma la sicurezza di raggiungere lo scopo, di vedere cioè finalmente attuata su questa sponda destra del Verbano una arteria ferroviaria di primo ordine, destinata a dare a tutta la regione vita novella di attività e di progresso, collegandola colle due grandi vie delle genti e dei traffici.

Dalla Provincia già si ebbe affidamento per un congruo concorso, quando venga prodotta regolare domanda da Comuni consorziati o da Comitato italiano; - già due Comuni, Intra e Cannobio, deliberarono somme considerevoli, che riteniamo suscettibili di ulteriori aumenti; è quindi facendo assegnamento sull'esplosione di vero entusiasmo degli altri Enti, di tutti Voi e della massa della popolazione, come esige l'urgenza e l'importanza dell'opera da mezzo secolo auspicata, che presentiamo questa proposta concreta.

La Giunta Esecutiva del vecchio Comitato ha la coscienza di nulla aver trascurato per raggiungere lo scopo insistendo con ogni mezzo presso il Governo e tentando combinazioni con Società private, per corrispondere al mandato originariamente affidatole al precedente Comizio del 29 Gennaio 1899 e ritiene di poter dichiarare che, non da difetto di attività e costanza sua, ma da cause estrinseche ed eventi politici sempre sfavore-

voli, fu determinato il ripetuto insuccesso de' suoi sforzi. La Commissione, - recentemente integrata con nuovi elementi per le ultime trattative col Comitato Svizzero. - ha lavorato ed insistito per condizioni più convenienti. Essa è oggi in grado di annunciarvi che la costruzione ed esercizio della nostra ferrovia sarà un fatto compiuto, se gli interessi italiani vi contribuiranno con la somma di L. 3.300.000. Si tratta di una cifra certamente considerevole, ma essa non è sproporzionata ai grandi benefici economici che conseguiranno dall'esecuzione di questa tratta di linea internazionale da Locarno a Fondotoce.

Intra li 6 novembre 1909.

*Per la Giunta Esecutiva*  
*IL PRESIDENTE*  
**CERETTI ing. ALFONSO**