Zeitschrift: Bollettino della Società storica locarnese

Herausgeber: Società storica locarnese

Band: 25 (2021)

Artikel: La linea ferroviaria del "Montecenere" o del "Monte Ceneri" : uno sguardo alla storia in "pillole"

Autor: Finkbohner, Walter G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1034163

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

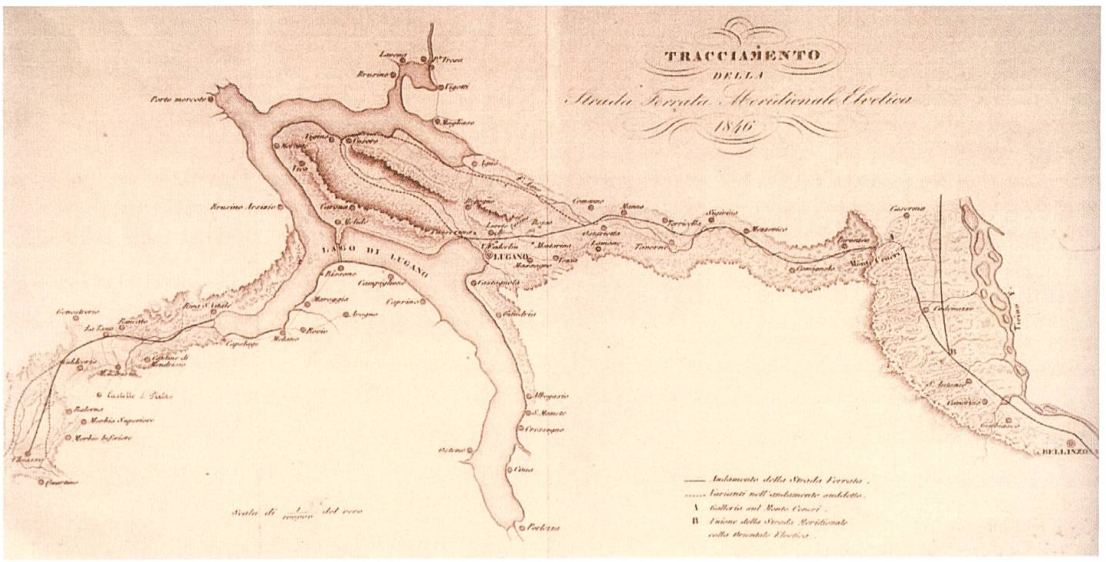
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La linea ferroviaria del "Montecenere" o del "Monte Ceneri"

Uno sguardo alla storia in "pillole"[1]

WALTER G. FINKBOHNER

1846: è pubblicato il primo progetto per una ferrovia da Chiasso a Capolago, da Lugano a Bellinzona e da Bellinzona a Locarno. Questo solo sei anni dopo l'inaugurazione della Imperial-Regia privilegiata strada ferrata da Milano a Monza (Regno Lombardo-Veneto).



1856: nella carta delle "Corriere e dei Treni in Europa" si trova il tracciato di una ferrovia del "Lucomagno" da Locarno a Coira.

- Allora era in atto la battaglia per il tracciato della ferrovia transalpina.
- Carlo Cattaneo si esprime a favore del tracciato del "Gottardo".
- Pasquale Lucchini propone, tra il 1853 e il 1860, diversi tracciati con salite moderate (con un massimo di 16/000), anche per il "Monte Cenere"; in questo modo pure i costi d'esercizio restano bassi.

1 Pillole della presentazione del 14 ottobre 2020 alla Società Storica del Locarnese di Walter G. Finkbohner, già Direttore regionale FFS in Ticino e ricercatore storico. Al tema è stato dedicato un numero speciale della rivista «Loki»: R. ARNET, W. FINKBOHNER, *Die Eisenbahnen am Monte Ceneri. Der Ceneri-Basistunnel – 150 Jahre lange eine Zitterpartie,* in «Loki» Spezial n. 48 (2021).

1896: il 19 luglio arriva la Concessione federale per la "Gotthard-linie". La via del Gottardo ha vinto contro quelle del Lucomagno e dello Spluga (per ora...).

1871: il 6 dicembre la Società Gotthardbahn AG viene fondata a Lucerna: il budget è di 165 milioni di Fr., dei quali 62 milioni destinati alla grande galleria del Gottardo, mentre il resto alla linea ferroviaria.

I tracciati per il Ticino sono:

- Biasca-Bellinzona e Bellinzona-Locarno (come "ferrovia vicinale");
- Lugano-Chiasso (inizio dei lavori nel 1873, con curve di 300 m);
- le tratte entrano in servizio il 6 dicembre 1874 (con lacune).

1877: le casse della Gotthardbahn AG sono vuote. L'impero Germanico mette il veto alla costruzione della ferrovia del "Monte Cenere". Tutta la Gotthardbahn è messa in forse.

Di chi è la colpa? Forse si vogliono stazioni troppo eleganti, alla stregua di quelle confinanti come a Locarno-Muralto? E il proseguimento in vista di Verbania?

Sta di fatto che le "Tessinischen Thalbahnen" costano ora 100 milioni di Fr. e non 30 milioni, come previsto.

Il finanziamento totale dell'intera Gotthardbahn è così ripartito:

- 114% da privati (1/3 in azioni e 2/3 in obbligazioni),
- 113% da denaro pubblico.

Non ci sono più soldi per la linea del "Monte Cenere"! La Germania vuole solo la linea via Luino. Il Sottoceneri rischia l'isolamento.

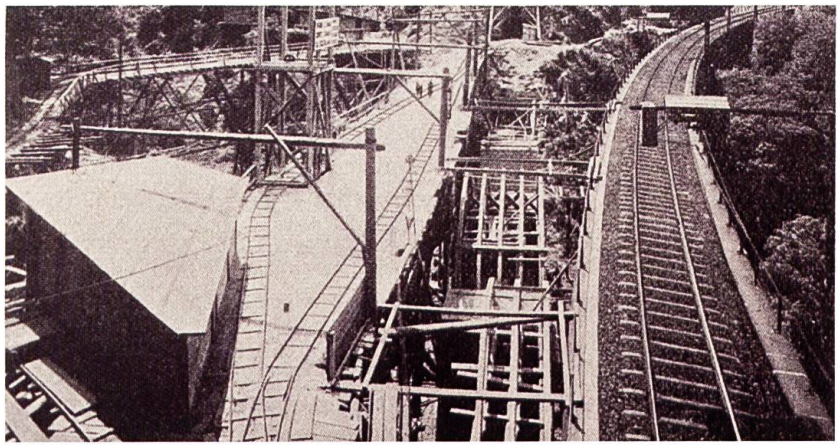
I Ticinesi però coraggiosamente s'impegnano e il Ticino paga, malgrado l'indebitamento che arriva al 250% del PIL. Investono anche lo

Stato italiano e la Confederazione: il piccolo Canton Ticino investe ben 2 milioni di Fr., il Regno d'Italia 3 milioni e la Confederazione svizzera (solo) 1 milione.

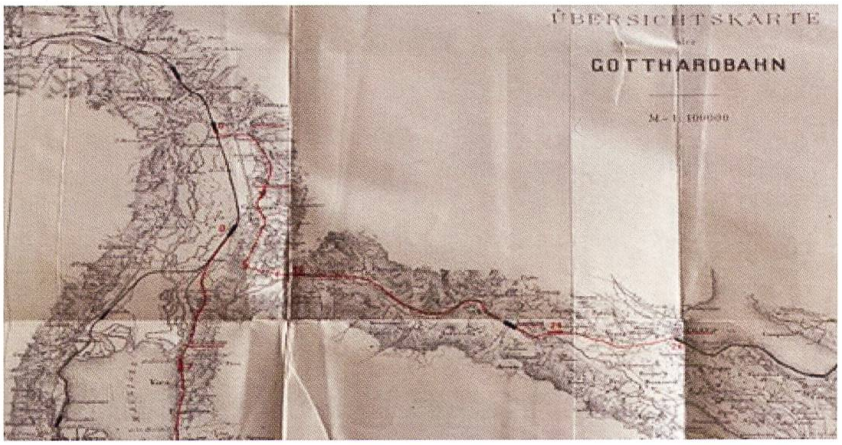
Per la linea del "Montecenere", ogni franco conta! Essa viene realizzata in tempo record e già nell'aprile 1882 viaggiano i primi treni commerciali!

1898: il popolo vota favorevolmente per le "Strade ferrate federali" che dal 1902 diventano statali.

Chi paga il raddoppio della linea tra Bellinzona e Bironico, per smaltire il forte traffico? La Gotthard AG o la Confederazione? Secondo gli accordi internazionali, solo nel 1909 la Gotthardbahn poté passare alle SFF (ora FFS). È la Confederazione a pagare.



1906: arrivano le prime idee per **una galleria di base** di quasi 8 km da Taverne a Sant'Antonino.

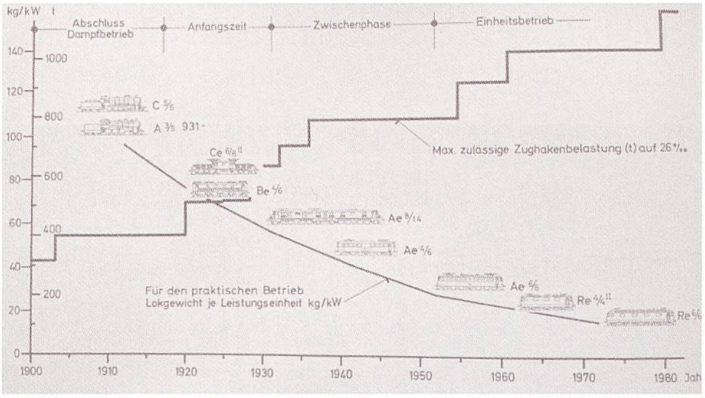


1914-1918: Prima Guerra mondiale, *il prezzo dell'energia (carbone!) sale alle stelle.*

Adriatico-Svizzera: il progetto della via d'acqua dall'Adriatico fino ai porti di Locarno e Biasca (per votazione popolare del 1919) per il trasporto merci, risulta più economico della ferrovia, la quale però sarebbe stata utilizzata solamente tra Biasca e Flüelen. Da Flüelen si sarebbe ritornati di nuovo sul battello e – attraverso i canali – fino a Basilea.

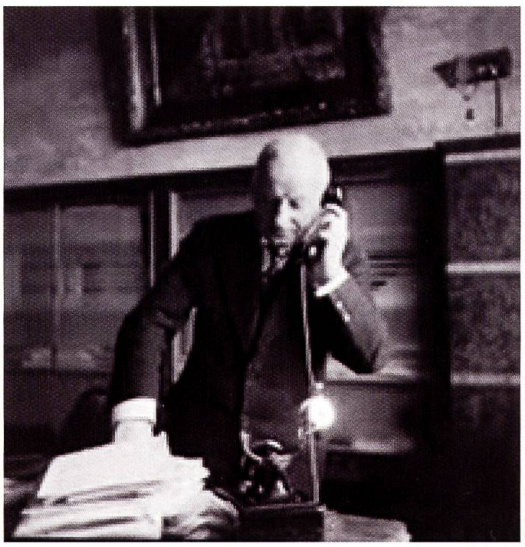
L'elettrificazione "salverà" la linea del Monte Ceneri, che vede treni elettrici fino a Chiasso dal 6 febbraio 1922 e dal 5 maggio 1936 anche fino a Locarno.

Con l'elettrificazione la capacità di trasporto, la velocità e l'affidabilità aumentano fortemente.



1932: il Presidente della Confederazione Giuseppe Motta disse:

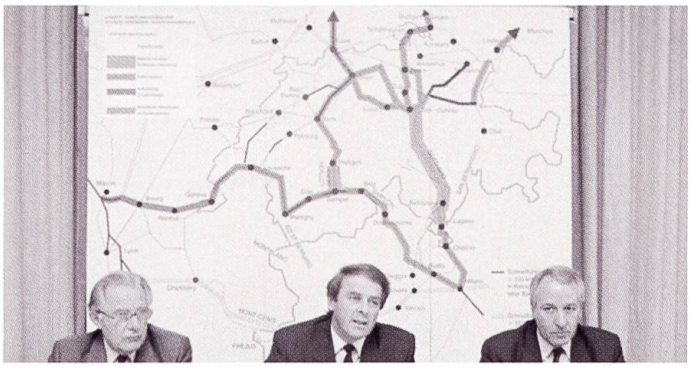
> è necessario che il Monteceneri sia idealmente spianato e le relazioni fra le popolazioni del Sopra- e Sotto-ceneri diventino più facili [...].



Dopo la Seconda Guerra mondiale: il comfort dei viaggi, anche al di là dei confini, è offerto ora dall'auto e dalla moto, ormai in forte concorrenza con il treno.

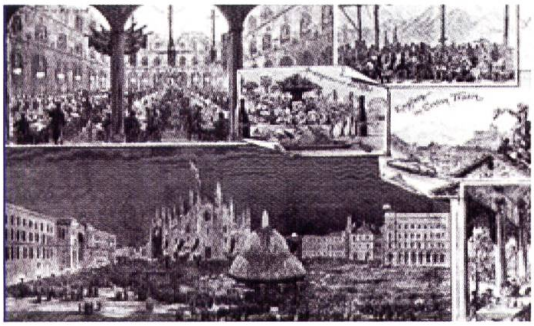
Anni 1980: vengono costruite le Autostrade: automobili e camion hanno il sopravvento. Vengono comunque introdotti nuovi treni, ma i binari rimangono quelli d'epoca.

1990: il consigliere federale Adolf Ogi presenta il progetto NEAT (Nuove trasversali ferroviarie alpine), approvato dal popolo nel 1992 e 1997.



Un nuovo progetto da "pionieri": il Canton Ticino presenta l'idea di una bretella all'ingresso della galleria ad alta velocità del Monte Ceneri, in modo da realizzare una S-Bahn Lugano-Locarno che risultasse più veloce dell'automobile.

Anni 2000: così come nel 1877, ci sono diversi seri problemi da risolvere, affinché i lavori per la galleria del Monte Ceneri potessero iniziare. Ma alla fine tutto è andato bene.

2020: finalmente, il 13 dicembre viene aperta la nuova galleria ad alta velocità del Monte Ceneri (lunghezza 15,4 km; velocità massima per i treni viaggiatori: 250 km/h). L'inaugurazione ufficiale ha avuto luogo il 4 settembre 2020, in piena pandemia da "Corona Virus".

Tutto è cambiato: il 24 maggio 1882 per l'inaugurazione a Lucerna, Lugano e Milano furono serviti lauti pranzi con più di 550 invitati, mentre il 4 settembre 2020 il "risotto in piedi" è stato servito nell'ex cantiere di Camorino con solo 45 invitati (causa pandemia).