

FUNICOLARE LANZO d'INTELVI – SANTA MARGHERITA di VALSOLDA

Per iniziativa di alcuni luganesi e lanzesi, e particolarmente del dottor Carlo Canevali e di Giacomo Blanckart, direttore della Banca della Svizzera Italiana, sul finire del 1902 si formò il comitato promotore di una "ferrovia-funicolare" per dare incremento e sviluppo all'alta Valle d'Intelvi. Da Santa Margherita, sulla sponda sud del Ceresio, la funicolare sarebbe salita alla spianata davanti all'Hotel Belvedere di Lanzo d'Intelvi, luogo dal quale si domina il Lago di Lugano, con un dislivello di 650 m che dà una grande elevazione alle montagne di fronte; sotto, distribuiti lungo la sponda nord, Gandria, Oria, San Mamete. Le previsioni del traffico della desiderata funicolare si fondavano principalmente sui viaggiatori per diporto e sui villeggianti che da tempo erano attratti dalle amenità della Valle d'Intelvi, il cui movimento aveva come riferimento quasi esclusivamente Argegno sul Lago di Como. Le località più frequentate dagli escursionisti erano il Belvedere e la non lontana vetta della Sighignola (1302 m); da Lanzo, seguendo la carrozzabile per Maroggia ed una mulattiera che passa per le *Case di Bol* ed il piccolo valico detto Barco dei Montoni, in tre ore e mezzo è possibile raggiungere la stazione superiore della ferrovia a cremagliera proveniente da Capolago, situata a Sud della vetta del Monte Generoso (1.701 m).

La predetta associazione luganese, che disponeva di buoni capitali, prese in considerazione il progetto di massima eseguito dall'ingegner Pfaltz, poi completato dallo specialista in materia di impianti a fune ingegner Bucher. Approvato in linea tecnica il progetto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta del 21 giugno 1903, per la costruzione e l'esercizio della funicolare l'anno successivo si costituì una società, alla quale partecipò anche il dottor Canevali che aveva ceduto il suo grande Hotel Belvedere per 250.000 lire, di cui 100.000 in azioni della società stessa. Il progetto esecutivo fu presentato in data 15 giugno 1907, dopo che il regio decreto n. 55 del 27 gennaio 1907 approvò la convenzione stipulata il 19 dicembre 1906 con la Società Anonima della Ferrovia Funicolare pel Belvedere di Lanzo d'Intelvi, impresa a capitale misto, di fatto controllata dalla Banca della Svizzera Italiana e quindi collegata alla Società di Navigazione e Ferrovie del Lago di Lugano (SNF) che avrebbe assunto l'esercizio dell'impianto. Con successivo regio decreto n. 449 del 28 ottobre 1909 fu approvata la nuova convenzione in data 18 ottobre 1909, con la quale la classificazione della funicolare del Belvedere venne mutata in "tramvia", riducendo però la durata della concessione da 70 a 60 anni, ferma restando la decorrenza dal 27 gennaio 1907, per cui la concessione medesima sarebbe scaduta il 26 gennaio 1967.

La funicolare per il Belvedere di Lanzo, che si voleva aprire all'esercizio nell'agosto 1907, nel pieno della stagione turistica, entrò in attività senza particolari solennità il 29 settembre successivo, in quanto la commissione tecnica incaricata del collaudo dell'impianto si pronunciò solo il giorno 22 settembre.

L'impianto a funicolare per il Belvedere di Lanzo ha inizio (in questo caso è opportuno usare il presente perché linea, carrozze e parte dei meccanismi esistono ancora, benché abbandonati) dalla sponda Sud del Lago di Lugano, ramo di Porlezza, vicino al confine italo - svizzero nella località detta di Santa Margherita, dove si trova un'antica chiesetta abbandonata presso la quale venne eretto il fabbricato della stazione inferiore; un comodo pontile, appositamente costruito, permetteva l'approdo dei piroscafi della SNF. La linea, con l'andamento di una larga S, si svolge sul fianco del monte in vicinanza del confine, tanto che a poca distanza dal binario esisteva una rete metallica a difesa del contrabbando; parallelamente alla linea, una scalinata di servizio di circa 4000 gradini, già utilizzata anche dalle guardie di finanza, scende fino al lago. Dalle carrozze in ascesa la vista sul lago diveniva sempre più vasta abbracciando le Alpi Pennine, la Val Solda che si apre di fronte, coronata da aspre vette, e più ad Est le cime della Val Cavargna. Il binario, della lunghezza di 1.331,89 m in orizzontale e di 1.475 m sull'inclinata, ha lo scartamento di 1.000 mm ed in origine era armato con rotaie da 25 kg/ m posate su traverse di ferro; il raggio minimo di curva in linea è di 145 m, quello delle curve dello "scambio" è di 223 m. La linea ha inizio a quota 277,32 m e termina a quota 884,80 m in località detta della Zocca, con una differenza di livello quindi di 607,48 m; come in altri impianti del genere, la pendenza della linea varia da un minimo, in basso (198 per mille), ad un massimo, presso la stazione superiore (660 per mille); la pendenza media è del 455 per mille. Lungo la linea si incontrano 15 arcate, costruite per superare le frequenti vallette che tagliano il costone.

L'apparato di trazione, sistemato nella stazione superiore, prendeva il moto da una coppia di motori elettrici Oerlikon della potenza di circa 22 kW (30 CV) ciascuno, che lavoravano uno per volta, costituendo l'uno riserva all'altro; i motori erano alimentati con corrente trifase a 1.800 V 50 Hz, che nel primo decennio d'esercizio, quando la frequenza era di 42 Hz, veniva prodotta da un motore a gas povero a ciclo Otto da 59 kW accoppiato ad un generatore fornito dalla ditta Langen & Wolf di Milano, sistemato nella stazione di Santa Margherita. Qui era collocato un secondo motore a gas povero da 37 kW di potenza, quale riserva. Oltre ai consueti dispositivi di frenatura a comando manuale ed automatico applicati all'argano, esisteva un sistema frenante proprio delle carrozze; queste disponevano infatti di un freno di sicurezza a tre tenaglie di serraggio delle rotaie, sistema brevettato Bucher Durrer, che potevano funzionare sia con comando manuale dell'agente di scorta, sia automaticamente quando la carrozza superava la velocità massima di 1,8 m/s. Memorabile fu la prima prova di frenatura alla quale furono sottoposte le carrozze, eseguita nel luglio 1907 a cura della società e presieduta dall'ingegner Laager di Lugano, in preparazione del collaudo ufficiale. Una cronaca d'epoca riferisce: "Portato il carrozzone a 150 m circa dalla stazione superiore, in un punto di massima pendenza, dopo essere stata tolta la fune metallica che lo assicurava, venne abbandonato a sé a freni aperti. L'aspettazione era grande e, per quanto nessuno dubitasse della buona riuscita dell'esperimento, tuttavia di fronte all'audace tentativo di prova non si riusciva a soprafare totalmente una specie di timore, effetto naturale di quel momento solenne di trepidazione. Fu un lampo. La vettura, tolta appena la fune, parve precipitare con velocità iniziale spaventosa verso il basso; ma tosto, per la caduta automatica dei freni fu fermata. Aveva percorso appena 94 cm!... E sì che sulla vettura erano stati collocati 35 quintali di sabbia". La prima fune di trazione, fornita ed installata insieme con tutte le parti meccaniche d'armamento della linea dalla società Von Roll (corpo stradale, opere d'arte e fabbricati vennero costruiti dall'impresa Colombini e C. di Ramponio), si componeva di 6 trefoli di acciaio avvolti su un'anima di canapa incatramata; essa aveva il diametro di 34 mm e la massa di 4,3 kg/m. I lavori di costruzione furono irti di difficoltà, specialmente per il trasporto dei materiali, quasi tutti fatti giungere dalla parte di Santa Margherita mediante battelli e fatti salire sul costone per mezzo di una piccola funicolare provvisoria.

Le due carrozze, costruite dalla Von Roll, sono di tipo aperto, in relazione all'esercizio dell'impianto che, in concomitanza con l'attività dell'Hotel Belvedere, veniva svolto praticamente solo nei mesi da aprile a ottobre di ogni anno. Ciascuna vettura è costituita dal tradizionale *truck* inclinato (distanza tra gli assi 3,900 m) che porta una cassa di legno (lunghezza 8,56 m e larghezza 2,00 m) divisa in quattro scompartimenti e due terrazzini d'estremità, tutti accessibili lateralmente, i primi chiudibili dall'esterno con sportelli ed i secondi protetti con cancelletti. Le carrozze, inizialmente colorate in marrone con tetto grigio chiaro, dispongono di 33 posti a sedere ciascuna così divisi: 8 posti di prima classe, 24 posti nella classe inferiore e un posto per l'agente di scorta sul terrazzino anteriore a lui riservato. 8 persone in piedi potevano prendere posto sull'altro terrazzino.

Le corse in funicolare, con orari posti in coincidenza con quelli dei piroscafi della SNF, richiedevano 18 minuti di tempo. Il biglietto ordinario, sia per la salita, sia per la discesa, venne fissato in 3 franchi svizzeri per la prima classe ed in 2 franchi per la seconda classe; esistevano poi biglietti di andata e ritorno validi 10 giorni a 4 e 3 franchi e biglietti festivi di andata e ritorno validi un giorno a 3 e 2,50 franchi; i biglietti cumulativi comprensivi di viaggio in ferrovia da Milano Centrale e traversata in battello da Lugano a Santa Margherita costavano 10,20 e 6,05 lire, quelli di andata e ritorno 14 e 8,60 lire, quelli di andata e ritorno festivi validi un giorno 10,90 e 6,05 lire e quelli speciali validi 10 giorni 16,60 e 9,90 lire. Con l'apertura all'esercizio della funicolare del Belvedere, si venne a creare una nuova via di comunicazione dal Canton Ticino alla Valle d'Intelvi, percorsa, come era nelle aspettative dei suoi ideatori, da un movimento di forestieri diretti al Belvedere di Lanzo, attratti dalla parte del lago di Lugano perché il percorso, anche da Milano, all'alta valle era di là abbreviato; ma la nuova relazione, percorribile per poco più di sei mesi all'anno, non divenne affatto una via ordinaria, nemmeno nei primi anni Dieci, quando la passeggiata di 1,7 km da Lanzo al Belvedere che nel 1910 era stata definita "un po' una mulattiera ed un po' un sentiero campestre, affatto al di sotto di ogni decenza ed inadeguata al traffico che si vuol stabilire tra funicolare e paese" divenne una bella strada alberata tra le ville. Né la funicolare pareva costituire il primo tratto di quella desiderata congiunzione più breve del Lago di Como con quello di Lugano per la quale per oltre un decennio si ebbero iniziative a non finire (*vedi filovia intelvese*).

Nel breve esercizio del 1907 (28 settembre - 16 dicembre) furono trasportati 240 viaggiatori: 14 in prima classe e 226 in seconda classe. Nel 1908 le persone trasportate furono 4.020 (635 in prima classe e 3.385 nella classe inferiore) e vennero registrate 5.279 vetture/chilometri contro le appena 319 dell'anno precedente.

Altre statistiche dei primi anni d'esercizio della funicolare mancano, ma che la società avesse raggiunto gli scopi che si era promessa è dimostrato dal risultato ottenuto nel 1914, anno in cui secondo una dichiarazione aziendale vi fu un prodotto di 195.651 lire ed un movimento di 32.500 viaggiatori. Scoppiata la prima guerra mondiale, la funicolare d'Intelvi subì le vicissitudini comuni a tutti i mezzi di trasporto turistici in vicinanza della frontiera e per diversi anni rimase chiusa. Proprio nel pieno del conflitto, l'Hotel Belvedere, che sorgeva presso l'area oggi occupata dall'ex Albergo Violet, venne demolito e tutti i conci di granito, gli infissi ed altri materiali furono trasportati sul Sacro Monte di Varese per la costruzione di una casa di cura nella quale affluivano i feriti di guerra. Il Belvedere di Lanzo aveva perso così una delle maggiori attrattive. terminate le ostilità, gli svizzeri, invece di riaprire la funicolare, decisero l'alienazione del suo macchinario: a conoscenza di ciò, un gruppo italiano facente capo al milanese cavalier Guglielmo Poletti intervenne acquistando la totalità delle azioni e riprese l'esercizio, ma con risultati negativi, essendo ancora difficoltoso il transito di frontiera a causa delle permanenti "bardature" di guerra. In pratica la funicolare restò in funzione per il solo servizio dei paesi costieri, con gravi perdite economiche. Nel 1922, ad un prodotto netto di 16.932 lire fecero riscontro spese per 112.933 lire. Sfortunatamente, proprio quando il traffico pareva accennare ad una lieve ripresa, anziché facilitare il transito, per motivi politici fu abolito il rilascio delle speciali tessere turistiche che erano state concesse per un paio d'anni. Ad onta di ciò la società decise di mantenere l'esercizio "a qualunque costo", nella sempre viva fiducia di tempi migliori ed anche per un senso d'orgoglio di fronte al prospero fiorire delle vicine funicolari svizzere; anzi, con non lieve sacrificio, nel 1924 il servizio venne sospeso e si provvide all'adeguamento di fabbricati e macchinario ed alla sostituzione della fune di trazione. E poiché la società di navigazione svizzera non era vincolata da speciali obblighi verso l'Italia, la società della funicolare sovvenzionò l'istituzione di due corse di piroscafi, una di buon mattino, l'altra a tarda sera, che permettevano ai turisti di compiere in giornata la gita al Belvedere di Lanzo. Proprio allora, la società chiese la formalizzazione della limitazione del servizio alla sola stagione estiva e precisamente dal 1° giugno al 30 settembre di ogni anno; la conseguente modifica della convenzione del 1909 fu autorizzata con regio decreto 19 giugno 1924, n. 1088, dando però facoltà di anticipare e di ritardare l'apertura dell'impianto a seconda delle esigenze del traffico e consentendo inoltre l'uso della funicolare durante il periodo invernale per scopi privati.

Tuttavia le perdite d'esercizio non diminuirono: esse furono di 98.985 lire nel 1925, 71.265 lire nel 1926 e 93.738 lire nel 1927. Le azioni da 500 lire, che erano state mano a mano svalutate fino a 10 lire, con l'assemblea del 1928 vennero ulteriormente ridotte a 5 lire. Si prospettò quindi l'idea di chiudere la funicolare, ma quest'estrema misura poté essere evitata grazie a tutte le possibili economie, al contributo di Comuni ed enti nonché all'accoglimento di un ricorso per la cancellazione di un "reddito di categoria B" accertato in 129.390 lire, corrispondente invece a sussidi per "caro viveri e caro esercizio" ricevuti negli anni 1918-1921. Lentamente il traffico cominciò a riprendere ed i bilanci a migliorare, pur restando senza profitti. Il numero dei viaggiatori trasportati fu di 11.500 nel 1929, 11.750 nel 1933, 9.551 nel 1936 (l'anno delle famose "inique sanzioni" economiche contro l'Italia), 12.236 nel 1938. Il traffico merci, che aveva fatto registrare 257 tonnellate nel 1928 e 109 tonnellate l'anno dopo, nel decennio che seguì divenne irrilevante: 4 tonnellate trasportate nel 1933 e 5 tonnellate negli anni 1935 e 1936. Sopravvenuta la seconda guerra mondiale, dal 1941 l'esercizio della funicolare fu nuovamente sospeso; all'antica Società Anonima della Funicolare pel Belvedere di Lanzo d'Intelvi subentrò (decreto ministeriale n. 530 del 22 marzo 1943) la nuova Società Anonima Funicolare Lanzo d'Intelvi - Santa Margherita con sede in Valsolda, che negli anni successivi sarebbe passata nelle mani di tale L. Werner Krucker residente a Locarno, poi di un nobile milanese.

All'inizio degli anni cinquanta si rese necessario provvedere all'ammodernamento e potenziamento dell'impianto, operazione che la società riuscì a compiere avvalendosi delle provvidenze di cui alla legge n. 1221 del 2 agosto 1952. Le principali innovazioni furono apportate alla stazione motrice, con la sostituzione

del vetusto apparato con un argano nuovo a doppia puleggia di costruzione Oerlikon dotato di un sistema frenante di nuova concezione, in virtù del quale la velocità delle vetture aumentò da 1,5 a 1,8 m/s, e con l'installazione di un motore a combustione interna di riserva. Furono rinnovati l'armamento della linea con l'adozione di rotaie da 30 kg/m e la fune di trazione con una nuova da 4,870 kg/m. Le carrozze, che restarono strutturalmente immutate, vennero ridipinte in colore azzurro con tetto amaranto. Con decreto in data 4 giugno 1957 il Ministero dei Trasporti assegnò ex novo alla società della funicolare una sovvenzione ordinaria d'esercizio a decorrere dall'1 luglio 1952 e fino alla scadenza della concessione, poi prorogata per 10 anni, riconosciuto che l'impianto poteva essere classificato tra quelli eserciti con mezzi sufficientemente moderni e che quindi meritava di essere risanato economicamente. La funicolare del Belvedere conobbe, con la ripresa dell'esercizio, anni di nuovo splendore, con un numero di passeggeri trasportati più che doppio rispetto agli esercizi d'anteguerra e bilanci equilibrati; fino al 1962 i viaggiatori annualmente trasportati si mantennero quasi sempre al di sopra delle 30.000 unità; dal 1954 era scomparsa ogni forma di traffico merci. Ancor prima della nuova flessione del traffico (mediamente 17.000 viaggiatori annui dal 1965 in poi) dovuta all'espandersi della motorizzazione privata, le gestioni tornarono ad essere negative, poiché i maggiori incassi restavano in gran parte assorbiti dalla lievitazione delle spese d'esercizio e maggiormente da quelle riguardanti il personale.

Alla soglia degli anni settanta, per il crescente ed insanabile squilibrio tra costi sempre più elevati e prodotti d'esercizio sempre minori, sia per la rarefazione dell'utenza sia per l'inadeguatezza delle tariffe, in un momento reso ancor più incerto dalla ritardata corresponsione dei contributi finanziari pubblici nelle more del trasferimento di competenze dallo Stato alle Regioni, la società della funicolare entrò in profonda crisi. Parve che l'apporto di capitale straniero dovesse capovolgere in breve la situazione, ma ogni illusione svanì nel 1977, quando alla scadenza della proroga decennale della concessione il servizio cessò definitivamente. Da allora tutta la struttura della funicolare è rimasta abbandonata a se stessa, anche se via via si levano voci di ripristino da parte di diversi comitati che fanno affidamento sull'intervento della Regione Lombardia; si riconosce unanimemente che un'operazione turistica di un certo peso potrebbe coinvolgere anche la funicolare, che in pochi minuti condurrebbe da Lanzo fino al Lago di Lugano. La società della funicolare, trasformatasi in "Funicolare Lanzo d'Intelvi - Santa Margherita s.r.l.", poi in "SISMA - Santa Margherita s.r.l." con sede in Claino con Osteno, nel 1986 si è trasferita a Lilianes in Val d'Aosta.

Da qualche parte è stato scritto, forse non a caso, che la Valle d'Intelvi "porta male" agli impianti a trazione a fune. Difatti, proprio negli anni in cui la funicolare di Lanzo diveniva un fantasma, poco lontano prendeva il via la costruzione di una funivia da Campione d'Italia al Monte Sighignola. Questa funivia, d'avanguardia nei progetti, reclamizzata come l'orgoglio della zona, non venne mai ultimata a causa del fallimento dell'impresa costruttrice, e fino a qualche mese fa' sulla Sighignola le fondazioni di quella che sarebbe dovuta divenire la stazione superiore dell'impianto hanno campeggiato come un bunker di cemento armato che deturpava il paesaggio: si dice che il Comune di Campione d'Italia non vedesse di buon occhio il sorgere di un impianto che riteneva inutile e pericoloso per la tranquillità del suo turismo d'élite.

Testo tratto (e rivisto) da "Binari ai Laghi" di Adriano Betti Carboncini © 1992*