

la Storia

di Paolo Gerbaldo

“Come terra di antico e facile transito dalla Svizzera all'Italia e viceversa, come terra partecipante alla severa bellezza delle montagne e vallate elvetiche, e insieme giocondità dal bellissimo sole d'Italia, dal suo dolce clima, dal suo più dolce e armonioso linguaggio, è dessa pur assai frequentata nelle belle stagioni della estate e dell'autunno, da viaggiatori d'ogni contrada, che vi si recano a diporto, od a studiose indagini e utili ricognizioni”. È una visione tardoromantica quella delineata dal canonico di Arona Luigi Boniforti (1817-1909) nel descrivere, a fine Ottocento, la sponda settentrionale del lago Maggiore. Un insieme di sensazioni che, ancor oggi, non mancano di affascinare chi arriva nel Canton Ticino per scoprirne i suoi tanti segreti a partire da quelli di Locarno.

Per avere un'idea di quest'angolo del Lago Maggiore il punto d'osservazione privilegiato è, sicuramente, il Santuario della Madonna del Sasso, parte del complesso Sacro Monte della Madonna del Sasso, raggiungibile seguendo l'itinerario viario punteggiato dalle cappelle della Via Crucis oppure con la funicolare.

Dal portico che fiancheggia l'edificio religioso, sorto in seguito all'apparizione miracolosa della Vergine al francescano

Un treno a forte vocazione turistica: la Vigezzina-Centovalli, che unisce Locarno a Domodossola

fra Bartolomeo Piatto da Ivrea nel 1480, lo sguardo abbraccia il bel paesaggio sottostante con il Lago, il Ticino, i comuni di Minusio, Muragno e Locarno e il delta del fiume Maggia.

Il cuore pulsante di Locarno è però la piazza Grande con i suoi portici, i negozi, i ristoranti e gli edifici che vi si affacciano quali, ad esempio, il Municipio. Una piazza che diventa una grande sala cinematografica in occasione dell'evento internazionale Locarno Film Festival. Poco oltre la piazza si raggiunge il Castello Visconteo prima di andare a scoprire il borgo più antico della città ticinese. L'ambiente mediterraneo

che avvolge la soleggiata Locarno è ben rievocato dalle palme che sono un invito a percorrere l'incantevole lungolago fino al Lido ed ai moderni Termali Salini & Spa con vista sul lago Maggiore.

Da Piazza Grande bastano però pochi minuti per arrivare anche alla stazione, vicina a quella delle Ferrovie Federali Svizzere, da cui parte un treno a forte vocazione turistica: la Vigezzina-Centovalli, che unisce Locarno a Domodossola.

I primi momenti dell'intenso viaggio avvengono con i binari che si snodano in sotterraneo per poi sbucare su un paesaggio di rara bellezza caratterizzato, in autunno, dal *foliage*. Questi minuti iniziali ci permettono di ripercorrere la storia della linea ferroviaria internazionale a scartamento ridotto Locarno-Domodossola.

Le radici del collegamento affondano negli studi e nei progetti redatti a fine Ottocento. L'idea di fondo è infatti quella di costruire una ferrovia attraverso la Centovalli svizzera e l'italiana Val Vigezzo che avrebbe reso più facile la connessione tra i cantoni del Ticino e del Vallese ed unito due territori montani tendenti così all'isolamento. La funzione della linea trasversale da Est a Ovest

sarà però anche quella di connettere le direttrici ferroviarie transalpine sviluppatesi dopo la realizzazione di due tronconi ferroviari: il San Gottardo, aperto il 1° giugno 1882, e il Sempione, inaugurato il 19 maggio 1906.

In un periodo in cui il treno definisce un nuovo modo di viaggiare, i lavori per la costruzione della ferrovia, regolati da accordi bilaterali tra il Regno d'Italia e la Confederazione Elvetica, iniziano nel 1913 con l'approvazione del progetto definitivo. Complici la Prima guerra mondiale e alcune difficoltà finanziarie, i cantieri si chiudono però solo nel marzo 1923. L'intera linea, di complessivi 52 chilometri, 32 nel tratto italiano e 20 in quello svizzero, è inaugurata ufficialmente il 25 novembre 1923.



Ferrovia Centovallina (Christof Sonderegger)

La ferrovia alpina Vigezzina-Centovalli



La realizzazione della ferrovia di montagna è una vera e propria sfida ingegneristica, con una pendenza massima del 60 per mille, contrassegnata dalla costruzione di gallerie e di diversi ponti e viadotti.

Un'attrattiva in sé della Centovallina sono proprio questi ultimi che, ancor oggi, stupiscono per la loro ardita ingegneria testimone della forza pionieristica della ferrovia italo-svizzera. Non mancano infatti di

affascinare i ponti metallici a partire da quello maestoso di Intragna, sull'Isorno, alto quasi ottanta metri, per proseguire con il Ruinacci, che permette di ammirare il lago artificiale di Palagnedra: opere dell'uomo che contribuiscono a plasmare un paesaggio del quale sono ormai parte integrante.

Nel corso degli anni, la ferrovia ha sempre svolto il suo ruolo grazie alla sua costante modernizzazione. La gestione della linea in-

ternazionale è a carico della FART, Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi, da Locarno al confine con l'Italia, e dalla SSIF, Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, nel tratto italiano che attraversa la piemontese Val Vigezzo.

Particolarmente interessanti sono i notevoli interventi che hanno coinvolto le due stazioni principali: Domodossola e Locarno.

La prima, sotterranea, a due binari, viene realizzata tra il 1957 e il 1961. Da quel momento il treno non arriva così più sul piazzale antistante la stazione internazionale ossolana. Un trentennio più tardi, i binari abbandonano anche il loro percorso in Locarno attestandosi invece nella stazione sotterranea inaugurata, nel 1990, di seguito all'interamento, avviato nel 1986, del percorso ferroviario tra S. Antonio e Muragno.

Per rendere più confortevole, affidabile e sicura l'esperienza per i tanti turisti che scelgono la Centovallina o per chi la adopera quotidianamente, il materiale rotabile utilizzato si è evoluto

nel corso degli anni. Da giugno 2025 sono anche entrati in servizio i nuovi treni a unità multiple Stadler.

Torniamo però al nostro viaggio in treno. Una volta lasciato alle spalle il tratto sotterraneo, il percorso della ferrovia, incurvandosi tra le due valli, si disvela in tutta la sua bellezza in uno dei suoi tratti più emozionanti che conduce al limite del Canton Ticino: Camedo. La stazione successiva di Ribellasca è, invece, già in Italia essendo posta oltre il valico di confine di Ponte Ribellasca.

Il tempo lento del percorso ferroviario permette di apprezzare il tracciato della linea che si snoda sinuosamente attraversando boschi, aree più pianeggianti e borghi visioni che regalano emozioni continue ai passeggeri. La ferrovia collega infatti, quotidianamente, una teoria di piccoli nuclei abitati contribuendo così a renderli vivi, meno soggetti

allo spopolamento e, facendone scoprire il patrimonio ambientale e culturale, li valorizza anche dal punto di vista turistico. Fin dalla sua costruzione, la suggestiva tratta assolve perciò pienamente alla sua funzione di far dialogare i territori.

Tra Santa Maria Maggiore, il punto più elevato della linea con i suoi 856 m, e Drvoglio i binari corrono su un altipiano preceduto, e seguito, da un paesaggio montano boschivo che attira lo sguardo nell'ultima parte dell'itinerario.

Il viaggio a bordo della Vigezzina-Centovalli dipinge un elaborato elogio della lentezza esaltato dalla possibilità di ben apprezzare tutta la bellezza del paesaggio alpino. Nel momento in cui si arriva, in perfetto orario, alla stazione di Domodossola la sensazione di aver vissuto un'esperienza unica è perciò già una certezza.



Santuario di Locarno



Piazza Grande Locarno

