

Riscopriamo insieme

La Lugano-Tesserete



● Il Ponte della "Ganna" (1920)

Più di ottant'anni fa, il 25 luglio 1909, veniva inaugurata la ferrovia Lugano-Tesserete, chiamata la "Sposina del '909", che per 58 anni (fino alla cessazione dell'attività nel maggio del '67) avrebbe trasportato centinaia di migliaia di capriaschesi e di turisti. Ma facciamo un passo indietro, per riscoprire insieme, con il prezioso aiuto dei signori Arcangelo Antonini e Marco Nesa che vi hanno lavorato per oltre trent'anni, le varie fasi dell'opera.

L'idea e le decisioni politiche

La costruzione fu un'opera molto importante per tutta la popolazione della Pieve, dato che solo i signori e i dottori possedevano l'automobile. La ferrovia, che fu la prima linea a scartamento ridotto costruita nel distretto di Lugano, sarebbe servita ai lavoratori, ai primi turisti e a tutte quelle persone che dovevano recarsi in città. Anche se già verso la fine del 1800 si sentiva il bisogno di un collegamento ferroviario tra la Pieve di Tesserete e la città di Lugano, le discussioni furono lunghe e complesse. L'ostacolo maggiore era il costo di

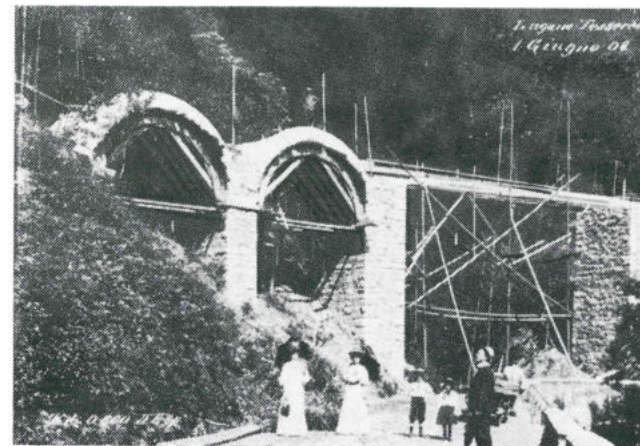
una linea del genere, che presentava diverse difficoltà per le forti pendenze, per i terreni da espropriare che avevano raggiunto negli ultimi anni un prezzo elevato e per la configurazione del terreno che esigeva la costruzione di parecchi ponti. C'erano due preventivi: uno era quello dell'ing. Gianella che parlava di 55 mila franchi al chilometro; l'altro, quello dell'avvocato Battaglini, che sosteneva invece che ne sarebbero bastati "solo" 40 mila. Oltre ai costi, al problema della forza motrice e alle discussioni sul finanziamento (il capitale necessario avrebbe dovuto essere riunito dai comuni, dalle banche o dai privati?) si ampliava anche il discorso sulla necessità di un collegamento e sulla sua convenienza, a favore del quale ebbe un peso rilevante il numero di passeggeri (ben 14 mila) trasportati in un anno da Lugano a Tesserete con la diligenza che attraversava allora il vecchio nucleo di Canobbio. La concessione federale arrivò nel 1897 a Elvezio Battaglini, valida per un periodo di cinquant'anni, da rinnovare ogni due, ma condizionata alla presentazione di un piano tecnico e finanziario al più tardi entro il 1905. Restavano però aperti ancora altri problemi tra cui quello della "forza

motrice" (risolto poi con l'opzione energia elettrica e un contratto con la "Verzasca") e quello dei sussidi statali alle ferrovie regionali (risolto nel 1902 con l'accettazione di una legge che prevedeva il versamento di un sussidio in azioni nella misura del 30 % dei costi di costruzione). Fu nell'agosto del 1904 che il Municipio di Tesserete scrisse ad altri trenta comuni della regione per sostenere l'inizio del progetto. Erano anni di entusiasmo in quanto era stata inoltrata a Berna la domanda di una concessione di una linea per Cadro-Dino che si sarebbe dovuta congiungere con Tesserete attraverso il Ponte di Spada. Si parlava inoltre di un collegamento tra Tesserete e Maglio di Colla e addirittura di un quarto progetto per una linea che dal lago salisse alla stazione FFS, poi a Comano e, lungo i pendii del San Bernardo, raggiungesse Cureglia, Carnago, Sala-Capriasca e infine Tesserete. Nel 1905 la concessione, insieme coi piani e i progetti, fu ceduta a titolo gratuito alla Società per la Tramvia Elettrica Lugano-Tesserete, dopo che la sottoscrizione di finanziamento era riuscita (il capitale privato in azioni e obbligazioni oltrepassava il mezzo milione; tra i sottoscrittori anche i comuni di Lugaggia e Tesserete). Tutto era dunque pronto per l'inizio dei lavori.

Il progetto e la costruzione

Le operazioni che portarono alla realizzazione della ferrovia durarono circa 4 anni, dal 1905 al 1909. Animatore dell'opera fu Antonio Battaglini. I progetti vennero realizzati dall'ing. Ferdinando Gianella. Sua fu l'idea di costruire una linea tutta a monte della strada in modo da eliminare i passaggi a livello stradali. Dopo aver ottenuto, nel luglio 1906, i sussidi cantonali di 284 mila franchi (il 30% su un preventivo di 946 mila), si cominciarono le espropriazioni dei terreni, un'operazione lunga e difficile anche perché nel tratto da Massagno a Canobbio i proprietari erano nomi di un certo rilievo. Scrive infatti il Battaglini: *"Ho cominciato il mio lavoro di espropriazione che, a dir la verità, è alquanto delicato. I proprietari sono alquanto titubanti nel pronunciarsi sull'accettazione dei prezzi, gli uni non vorrebbero dichiararsi soddisfatti senza sapere cosa fanno gli altri. Prima però di procedere alle tassazioni ho esaminato da solo le singole parcelle percorrendo la linea e mi sono così formato un'idea dei terreni dividendoli in zone per poter arrivare più o meno a contentare gli interessati"*.

I lavori veri e propri, affidati a due imprese dirette da C. Quadri di Sala e B. Deluigi di Tesserete, ex-emigranti capriaschesi in America, cominciarono nel 1907 dopo l'approvazione del progetto da parte del Consiglio Federale. Gli operai erano in prevalenza veneti, friulani, piemontesi, lombardi e romagnoli. Complessi fu-



● Il Ponte della "Ganna" (1908)

rono in particolare i lavori di costruzione delle due stazioni del capolinea. A Tesserete l'edificio venne costruito in una zona paludosa e fu necessario eseguire una ripiena; a Lugano, invece, ci si accordò con la Gotthardbahn per una soluzione in comune con la stazione delle FFS. Tra le difficoltà incontrate durante la costruzione, segnaliamo la galleria (lunga 68 metri e larga 4 e 50) presso la stazione di Vira e i numerosi ponti tra Canobbio e Tesserete (in particolare tra Canobbio e Surreggio) a circa 20 metri dal fondovalle, con volte in muratura e una travata di ferro a traliccio lunga circa 15 metri.



● La galleria di Vira (1908)

L'inaugurazione

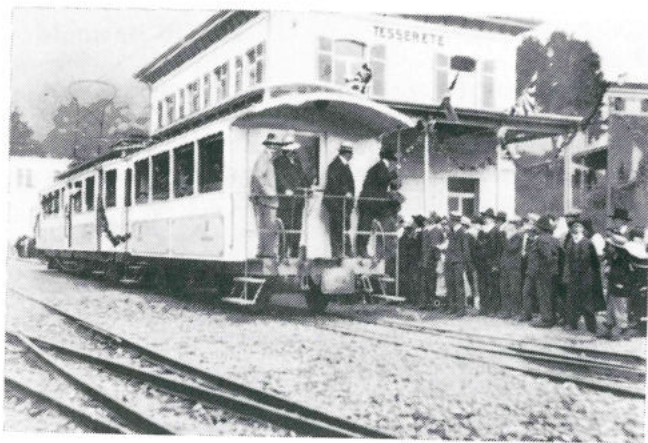
Il 25 luglio 1909 veniva inaugurata ufficialmente la linea ferroviaria che collegava Tesserete con Lugano. Per questa grande festa vennero invitate 200 persone, tra le quali il Vescovo Alfredo Peri Morosini, il Consigliere Nazionale Giuseppe Motta, il Consigliere di Stato Giuseppe Cattori e Rinaldo Simen in rappresentanza del Legislativo Cantonale.

Due treni speciali portarono a Tesserete (che aveva allora circa 300 abitanti) questi invitati, che alle undici sfilarono davanti al palazzo comunale tra una folla di 2000 persone venute da tutti i villaggi della Capriasca e della Val Colla. Il corteo, preceduto dalla Civica Filarmonica di Lugano, fu salutato dal rombo del cannone, dal suono delle campane e da bandiere che sventolavano a ogni finestra. Un cartello dava il primo saluto all'entrata della Stazione:

**"TRA MEZZO AI BOSCHI
TRA IL VERDE DEI FIORI
BIANCOVESTITA ARRIVA LA SPOSINA!
FACCIAMOLE FESTA!
EVVIVA!"**

Un altro cartello diceva:
**"TESSERETE ESULTANTE
NELL'ODIERNO TRIONFO
DI COMUNI ENERGIE
ACCLAMANDO SALUTA
E ASPETTA VOI,
CITTADINI EGREGI!"**

E un terzo:
**"DA LA VAL COLLA E DA LA CAPRIASCA
ACCORRINO LE GENTI IN TESSERETE
A VEDERE IL MIRACOLO
CHE TENACIA DI SFORZI
CONCORDIA DI INTENTI
AMOR DI PATRIA
OGGI HANNO COMPIUTO
25 LUGLIO 1909".**



● Momenti dell'inaugurazione (1908)

Nel piazzale del palazzo comunale, al vino d'onore, il sindaco di Tesserete prof. Ferrari diede avvio alla serie di discorsi, che continuarono durante il banchetto. Ecco la parte finale: *"Tesserete è dunque oggi, e con ragione, in festa. Esso è lieto di vedere tra l'altro un'estesa di terreno fin qui paludoso, trasmutato quasi per incanto in un elegante villaggetto. Tesserete si tiene sicuro che la desiderata ferrovia sarà apportatrice di sensibili vantaggi materiali ed anche morali a se stesso ed ancora, per ragioni facili a comprendersi, ai comuni circconvicini (...) Invito tutti voi a gradire il bicchiere dell'amicizia che Tesserete ben di cuore vi offre."*

Come sopra scritto, altri illustri personaggi tennero applauditi discorsi. Ne riportiamo alcuni brevi stralci:

"E possiamo rallegrarci di avere con l'opera compiuta raggiunta la prova evidente che un popolo diviso anche in forma acre da competizioni politiche e confessionali, concorde nel pensiero della patria, ha saputo raggruppare in un fascio tutte le energie e convergerle in vantaggio del paese alla conquista del benessere umano. E' ammirevole questo spirito veramente progressista e patriottico a cui ha saputo elevarsi la forte e laboriosa popolazione delle nostre vallate e io mi compiaccio di proclamarlo. Io brindo alla salute di tutti voi e di quanti lontano esultano con noi..." (On. A. Battaglini, Pres. Cons. Amministrazione)

"Invitandovi alla collaborazione civica sul terreno dei fatti, non vi invito all'apostasia degli ideali; vi invito al promuovimento di quegli interessi che ingrandiscono ed abbellano l'immagine della patria, la cara immagine nella quale si incentrano gli affetti comuni; vi invito ad una missione di amore, che, sgombrando gli animi dagli odi secolari, purificando le labbra da ogni parola di vendetta, faccia di noi un popolo di fratelli, per i quali non sia un vacuo suono il motto confederale: uno per tutti e tutti per uno!" In alto i cuori, in alto i calici e,

nel grido che levo in nome del Consiglio di Stato, nell'evviva che lancio alla patria, sia il santo proposito comune di volerne il bene, il bene soltanto: viva il Ticino, viva la Svizzera!" (On. Cattori, a nome del C.di Stato; polemicamente assenti gli altri Consiglieri per velata protesta contro la presenza del Vescovo)

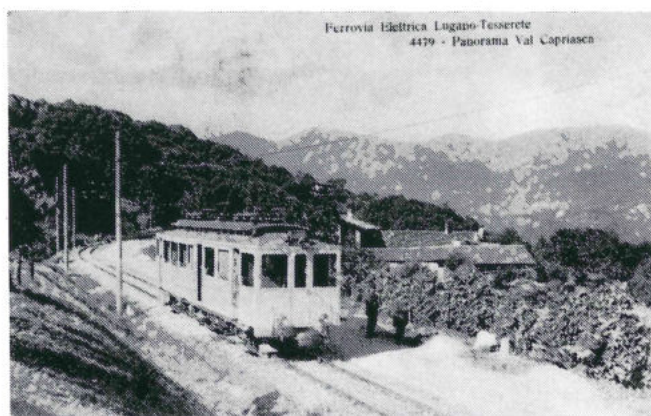
"Il tempo è venuto per lasciare in disparte tutte le questioni irritanti che ci dividono, per stringerci invece tutti in un fascio attorno ai problemi che ci possono e ci dovrebbero unire (...) Mando un caloroso saluto alla forte tenacia dei cittadini di Valcolla e della Capriasca". (On. Simen, a nome del Gran Consiglio)

"Tuttavia, se quest'armonia delle menti non è possibile avere -ed io rispetto le opinioni di coloro che non hanno la fede del Vescovo- lasciando che io brindi e saluti quest'armonia dei cuori, coll'augurio che essa sia duratura e feconda di buoni, ottimi frutti nel campo dei pubblici interessi(...) Che questa divisione possa scomparire ogniquale volta sono in gioco gravi interessi che devono avvicinare. Brindo al progresso!" (Mons.Vescovo Peri-Morosini)

"...Il paese nostro vedrà tradursi in realtà altri sogni più grandiosi. E allora solo avremo il diritto di aver lavorato, lavorato seriamente per il paese" (On. Motta, Consigliere Nazionale)

Caratteristiche tecniche

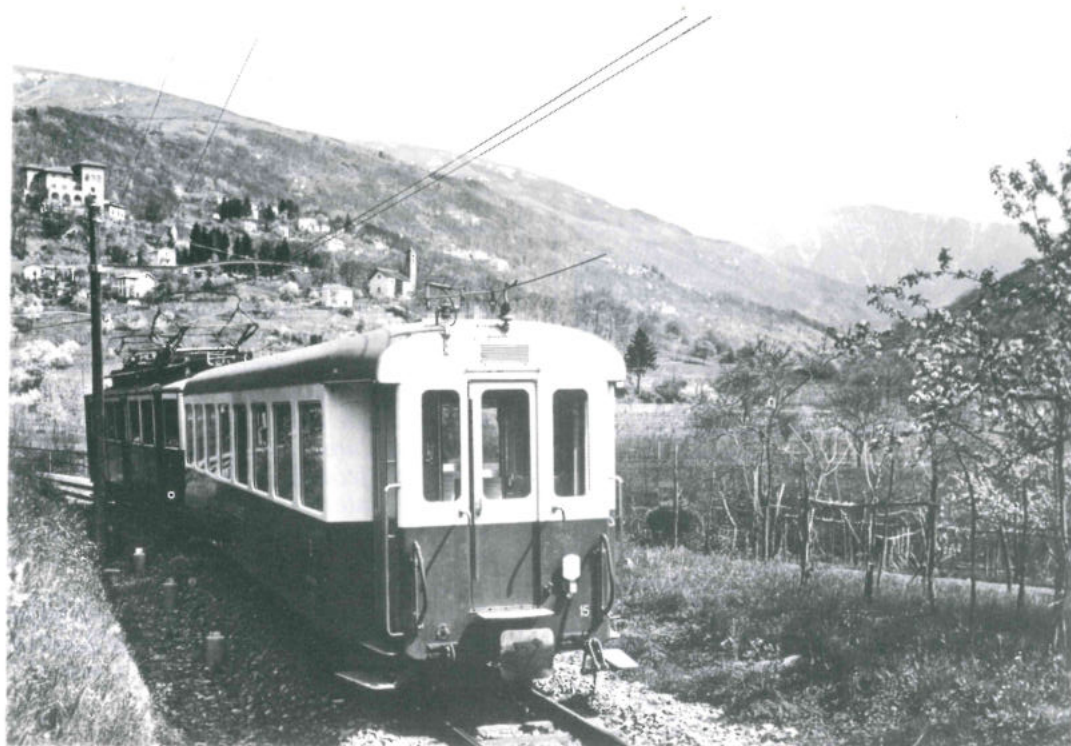
La linea era lunga 8 km e aveva 10 stazioni: Tesserete, Lugaggia, Sureggio, Canobbio (con piazzale di scambio per l'incrocio), Trevano, Ricordone, Vira, Sassa, Massagno e Lugano. A Tesserete, oltre al fabbricato della stazione, con gli uffici della direzione e dell'amministrazione, c'erano le installazioni per il trasporto delle merci e l'officina di revisione; a Lugano, oltre alla piccola stazione con un'edicola, c'era un ma-



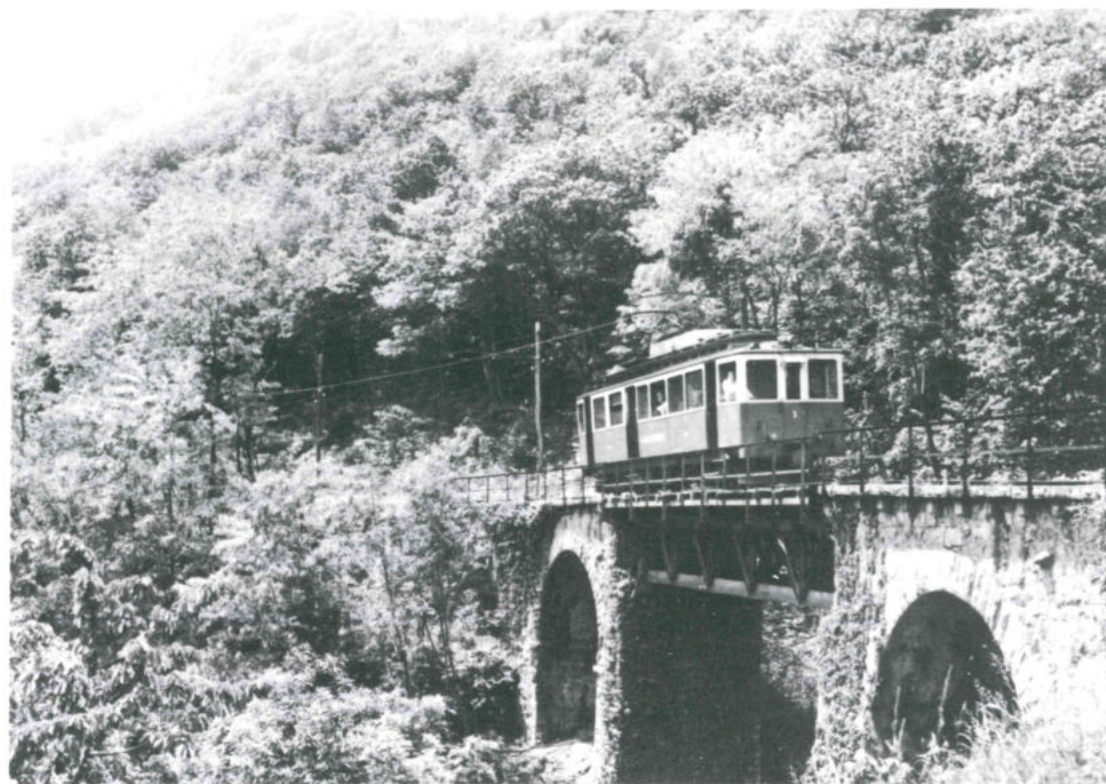
● Presso l'Ospedale Civico (1915)



● La stazione di Tesserete (1915)



● Nei pressi di Lugaggia (1960)



● Il ponte di Sureggio (1960)

gazzino merci con binario di trasbordo per le FFS. La durata delle corse era di 25 minuti per la discesa e trenta minuti per il ritorno a una velocità massima di 35/40 km orari. Esse, undici-dodici di andata e ritorno, cominciavano alle sei meno un quarto con partenza da Tesserete. Di notte le carrozze venivano parcheggiate a Tesserete. Il convoglio completo poteva trasportare fino a 150 persone, tutte col posto a sedere. Nel 1933 il

prezzo del biglietto era di fr. 1.85 andata e ritorno; poi c'erano il biglietto domenicale e quello del giorno di mercato a Lugano che costavano fr. 1.30. Le spese di costruzione furono di 1 134 000 fr. Si fece fronte a tale spesa nel seguente modo: Capitale Azioni: fr. 600 000; Obbligazioni: fr. 250 000; Sussidio cantonale: 284 000.

Momenti di vita

Non sempre fu facile la vita della Lugano-Tesserete. Ma si continuò ad andare avanti affrontando e superando volta per volta le difficoltà con cui anche una piccola regione si doveva confrontare. E nonostante ciò, ogni capriaschese conserva immagini indimenticabili di quegli anni.

Ecco alcuni di quei momenti:

- la morte del primo operaio, Giovanni Quadri, già nel 1909; e quella di Luigi Besomi nel 1948, fulminato dalla corrente elettrica durante un lavoro di riparazione;
- nel 1912 il fallimento del Credito Ticinese, la banca su cui si appoggiava prevalentemente la Lugano-Tesserete che fece perdere d'un colpo 25 mila franchi togliendo agli azionisti il versamento del dividendo;
- nel 1914 la prima guerra mondiale con il decreto del C. Federale che poneva le imprese di trasporto sotto le leggi militari: orari ridotti e parecchie corse soppresse. Finiti, dunque, gli arrivi dei villeggianti lombardi nella Capriasca!

- frangimenti e grosse nevicate negli anni '14 e '15;
- lo sciopero del 1918 con dei picchetti per impedire il "crumiraggio" da parte di alcuni operai della linea;
- il "No" degli azionisti alla fusione delle tre Ferrovie regionali del Luganese con 35 voti contrari su 36;
- nel 1931 l'accordo con l'Officina Elettrica di Massagno per la fornitura dell'energia;
- nel 1934 è estinto l'intero debito delle obbligazioni e gli azionisti ricevono nuovamente un dividendo;
- dopo la seconda guerra mondiale vengono effettuati importanti lavori di rinnovamento della linea e del materiale rotabile per circa un milione di franchi

Lo smantellamento e l'addio.

Il 27 maggio 1967, si dice a causa del pericolo di cedimento del ponte della Ganna, la ferrovia Lugano-Tesserete cessava ufficialmente la sua attività. Quel giorno si fece una grande festa d'addio per salutare il "tramino" che aveva trasportato per 58 anni molti lavoratori e turisti.



● L'ultimo biglietto (27 maggio 1967)

Il 28 maggio 1967 entravano in azione dei moderni torpedoni che ne prendevano il posto.

Il 7 giugno 1969 gli azionisti delle due società, la Lugano-Tesserete e la Lugano-Cadro-Dino decidevano la loro fusione. Lo Stato che ne era pure azionista, si dimostrò d'accordo anche perché la fusione avrebbe permesso di continuare a ricevere i sussidi federali. Questa decisione prevedeva, tra l'altro, la sostituzione, entro la fine del maggio 1970, della Lugano-Cadro-Dino con un servizio postale prolungato sino a Sonvico.

Il 27 novembre 1971, l'assemblea generale degli azionisti modificava la ragione sociale in "Società Autolinee Regionali Luganesi" con sede a Tesserete e un capitale sociale di 705 000 franchi.

Che rimane ai nostri giorni?

Fino a Canobbio non resta più niente: il sedime è stato utilizzato dal Cantone per l'allargamento della strada. Da Canobbio a Tesserete, a monte del Ponte della Ganna, i sedimi sono stati acquistati in parte dal Comune di Lugaggia che nel suo Piano Regolatore ha previsto una strada di quartiere fino a Sureggio. Si parla anche, tra l'altro, della costruzione di una ciclo-pista con il risanamento dei vecchi ponti (ad eccezione di quello della Ganna) da Canobbio fino a Tesserete con una spesa preventivata di oltre due milioni.



● Tra Canobbio e Sureggio (1994)

Interviste

"Sono passati molti anni da quando per la prima volta presi il tram per andare a Lugano. Era esattamente la mattina del 2 gennaio 1940, primo giorno di lavoro. Quattro corse giornaliere per 25 anni e nove mesi. Orario di partenza da Tesserete alle ore 05.45: poche persone, meno di dieci sicuramente; per la corsa delle 12.00 al rientro per il pranzo, per quella delle 13.25 ed infine per il rientro serale, invece, la frequenza era forte. Posso dire che il tram era diventato per tutti, e soprattutto per noi giovani, un luogo di incontro, tanto che il tempo necessario per il viaggio passava in un baleno. Discussioni a non finire e lunghe partite a carte. Molte persone approfittavano di questo mezzo per recarsi al lavoro; infatti le automobili in circolazione allora erano pochissime. Perciò il così detto "tramino" è stato una vera fortuna per tutti; poi, con il passare degli anni, sono aumentate le esigenze, il mezzo privato è diventato necessità e il tram non rispondeva più a tutto ciò, tanto che il 27 maggio 1967 è giunto all'ultima corsa. Anche se non sentiamo più lo sferragliare sulle rotaie e il fischio di partenza o di arrivo, il ricordo del "tramino", per tutti noi che per molti anni l'abbiamo sentito amico, non viene cancellato". (Stefano Lepori, un assiduo frequentatore del "tramino")