

La tramvia Intra – Omegna
di Archivio Iconografico del Verbano Cusio Ossola
un blog di Marco Casali e Paola Vozza
<http://archiviodelverbanocusioossola.com/>

Si ringrazia il gruppo Verbania Antiche Immagini
<https://www.facebook.com/groups/475376562567844/> per il supporto iconografico.

Un tempo si poteva andare in tram da Intra a Omegna. Vi proponiamo il racconto per immagini di questa singolare tramvia che fu attiva dal 1910 al dopoguerra: era una linea tranviaria a scartamento normale che collegava il centro di Intra con Pallanza e Omegna. Prevedeva le seguenti fermate: Intra Imbarcadero - Pallanza Alta - Pallanza Riva - Suna - Fondotoce - Pallanza Ferrovia (Stazione FS) - Gravellona - Crusinallo - Omegna. Inaugurata nel 1910 e chiusa nel 1946 era gestita dalla SAVTE (Società Anonima Verbano per la Trazione Elettrica) e percorreva 20km a corrente elettrica alternata a 2000 volt.

Il materiale rotabile di 12 unità fu ricavato dalle motrici usate per la ferrovia sopraelevata costruita per l'Esposizione del 1906 di Milano, che collegava le due aree principali: il Parco Sempione e la Piazza d'Armi (attuale zona Fiera) con due stazioni e due fermate. Era interamente sopraelevata su un viadotto di legno sopra le strade e in ferro sul tratto in cui scavalcava la Stazione di Porta Sempione, detto scalo di smistamento.

La tratta interna al Parco, posta a livello del suolo per non interferire con la prospettiva dell'Arco della Pace. Fu inaugurata nell'Aprile del 1906, pochi giorni prima del 29 Aprile, giorno dell'apertura. La linea era a doppio binario, anche se le stazioni contavano un unico binario capolinea. Le strutture delle stazioni erano il legno, decorate in stile liberty e il deposito era in via Mario Pagano. Come scrive Tul691, in www.skyscrapercity.com, "il materiale era stato progettato per poi essere riutilizzato in una normale tranvia, forse già quella del Verbano, alla fine dell'Esposizione. La sopraelevata milanese, lunga 1350 metri e posta su un viadotto di ferro e legno, aveva quattro treni da quattro elettromotrici a due assi lunghe 10 m (portata fino a 300 passeggeri un po' "compressi") oltre a un mezzo treno di due motrici di riserva. L'alimentazione era con corrente alternata monofase a 2400 V, frequenza 15 Hz, con impianti forniti dalla società americana Westinghouse. Com'è noto in quegli anni era in corso la grande "battaglia" tra i sistemi a corrente continua e alternata, che coinvolgeva le maggiori industrie a livello mondiale e vi era ancora notevole incertezza sui vantaggi e svantaggi dei due sistemi.

Il tempo di percorrenza era di 3 minuti, a una velocità massima di 35 km/h, consentendo di arrivare fino a 40 corse all'ora. La sicurezza era affidata a speciali segnali e protezioni delle stazioni sistema Servettaz, analogo a quello delle ferrovie statali. Tutto il materiale fu progettato dal "Comitato per la trazione elettrica" degli ingegneri Finzi e Tallero, che poi diverrà la famosa Soc Officine Elettro-Ferrovie Tallero (OEFT).

Al termine dell'Esposizione il materiale venne scomposto e modificato in singole vetture, di cui 12 rimasero motrici e 6 vennero trasformate in rimorchiate, che furono acquisite dalla Soc. Anonima Verbanò per la Trazione Elettrica (la "Verbanò"), che aveva in programma di realizzare la tranvia Verbania – Omegna. Ciò che avvenne per tronchi successivi tra il 1910 e il 1929.”

Il progetto iniziale prevedeva un collegamento tra Fondotoce e Locarno, via Intra. Ci fu il contributo finanziario di vari enti, tra cui la Banca Popolare di Intra, ma il progetto venne realizzato solo in parte e in ritardo. La richiesta della Savte di collegare Pallanza a Fondotoce venne accolta e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del Regno il 20 Dicembre 1908, vista la volontà dei proprietari del terreno di unirsi in consorzio. Per il periodico "Verbania" "la nuova *tramvia* segna una pagina di vita regionale che la nostra rivista non deve trascurare. Poiché il significato delle feste che si svolsero nel passato ottobre in Pallanza trascende il fatto, di per sé importantissimo, della conquista di una nuova comunicazione della nostra con altre regioni; non è solo questo che amiamo ricordare qio, ma anche e in modo principale il risveglio davvero promettitore dell'energia regionale che ha ritrovato se stessa, piena e completa, al cemento per un'opera di larga utilità. Quell'energia regionale che fu pronta al lavoro per la ferrovia elettrica al Mottarone e che domani sarà pronta a tutte le altre opere che già si annunciano a promettere benessere a questa ridente piaga e che "Verbania" imparzialmente illustrerà. Energia che dev'essere suscitata da uomini di volontà salda e costante, i quali sappiano risvegliarla e risvegliata tener costantemente vigile e laboriosa. Come si fece per la *tramvia Pallanza - Fondotoce*. La tranvia fece il suo primo viaggio, da Pallanza a Fondotoce, il 16 Ottobre 1910. Prosegue l'articolista della rivista "Verbania": "Il Sindaco di Pallanza, cav. uff. avv. Luigi Ranieri, l'assessore delle finanze Cav. Angelo Monti, coadiuvati dallo zelo del deputato del collegio on. Beltrami, il presidente della *Società Verbanò*, cav. ing. Giuseppe Cobianchi, il progettista della linea, ing. Giuseppe Banfi, il vicepresidente della Società signor Enrico Baggini, il Consigliere delegato Ing. Enrico Banfi, gli Amministratori sigg. Alfonso Bauer, ing. Luciano Cardini, ing. Giuseppe Gadda, ing. Severino Franzì, comm. avv. Enrico Zaccheo, I Sindaci avv. cav. Cornelio Bardeaux, ing. Piero Besostri, rag. Cesare Boccardi, Costantino Cane e Francesco Camona e quanti altri diedero opera e consiglio alla *tramvia* traggono oggi primi letizia del fatto compiuto: ad essi, la nostra rivista dal Verbanò ha nome e programma invia il compiacimento ed il plauso di quanti son convinti che questo sia già un passo compiuto per progresso della regione. Il tronco testè inaugurato, che unisce Pallanza alla linea internazionale del Sempione, è l'attuazione di una minima parte del del grandioso programma che la Spett. Società Anonima Verbanò ha tracciato e si ripromette di esaurire non oltre l'autunno prossimo".

Il secondo tratto fino ad Omegna fu aperto nel gennaio del '13. Successivamente furono posati i binari per il proseguimento da Pallanza (Rondò dei Cappuccini) all'imbarcadero di Intra. Doveva seguire un utile prolungamento per Cannobio, ma non fu mai realizzato. La giornata della tranvia era articolata con 22 coppie di corse tra i due capolinea e alcune limitate al segmento Gravellona – Omegna. Nel '39 la società iniziò uno studio per il restauro delle infrastrutture e dei tram, ma lo

scoppio della guerra rese impossibile la fornitura dei materiali per la necessaria manutenzione.

Dopo la guerra la tramvia funzionava male. La Savte voleva abbandonarla per privilegiare il trasporto su strada. Fu ipotizzata la trasformazione in filobus, ma la linea venne definitivamente chiusa nei primi anni Cinquanta e sostituita "in via provvisoria" dal trasporto automobilistico. L'unico tratto che restò in esercizio fu quello tra Omegna e Crusinallo, perché serviva alle industrie, ma terminò nel 1982.

In apertura: Pallanza, una folla di gente assiepata davanti all'Hotel Bellevue per vedere il primo tram, il 10 Ottobre 1910, cartolina dalla collezione di Francesco Rocca.