## La teleferica della val Pontirone.

di Elio Rè, presidente Patriziato

Sfortunatamente le nuove generazioni non possono nemmeno immaginare la bellezza e il fascino della teleferica che correva lungo tutta la val Pontirone dalla stazione del Pascro alla Leggiuna. Era un'opera pionieristica che ricordava l'ingegnosità dei borradori pontironesi in chiave moderna. Vorrei ricordare a tutti un'opera importante e significativa del nostro passato aiutando a recuperare un angolino di memoria.

Nel secolo scorso la vendita di legname era la più importante fonte di reddito per i patriziati ticinesi. Il bosco nelle valli alpine solitamente veniva appaltato "in piedi", veniva cioè venduto a imprenditori che provvedevano al taglio, all'esbosco fino in pianura e alla vendita o alla lavorazione. Questa procedura faceva sì che l'affare risultasse poco interessante dal profilo finanziario per il Patriziato perché le difficoltà legate al trasporto venivano esageratamente valutate nell'offerta.

Così l'assemblea patriziale di Biasca nel 1946 votò un credito per lo studio di un progetto di teleferica patriziale del tipo Valtellina per trasportare al piano il legname tagliato in valle, garantendosi in questo modo un prezzo di mercato molto più interessante. Il progetto fu affidato all'ingegner Giacomo Viglezio di Lugano. e all'opera, preventivata in franchi 230'000.-, vennero riconosciuti sussidi cantonali e federali in ragione del 70%.

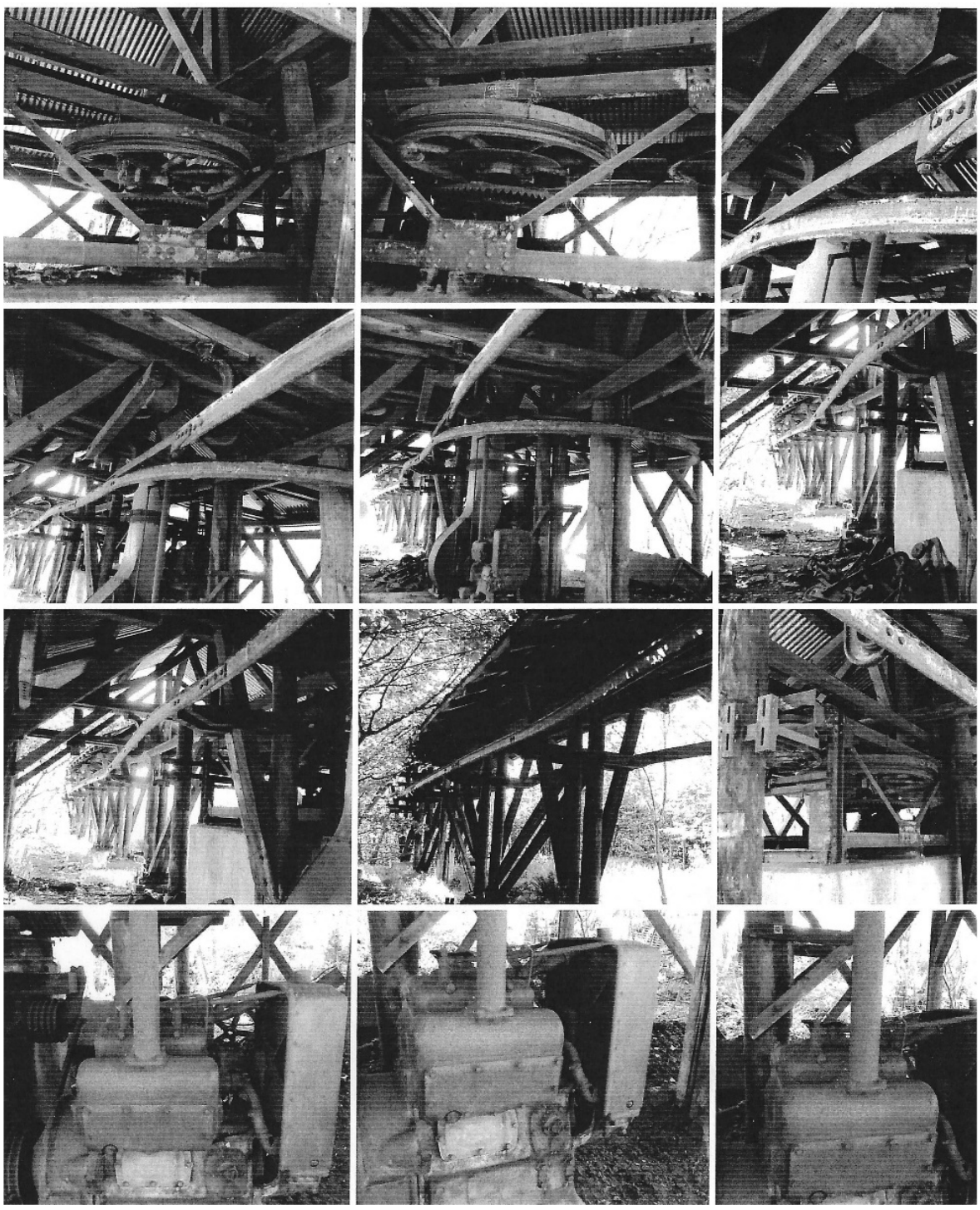
L'assemblea del 21 marzo 1948 sulla scorta delle decisioni di sussidiamento approvò il credito di costruzione. La conseguente delibera premiò la ditta Casagrande e Co., ma il progetto dovette essere aggiornato per opere non previste che avrebbero potuto metterne in discussione l'efficienza. Questo aggiornamento di preventivo non piacque molto alle Autorità sussidianti che arrivarono a proporre una riduzione del tracciato. La proposta di ridimensionamento per fortuna non incontrò il successo sperato.

Nel 1951 venne ultimato il primo tratto Leggiuna – Pontirone e quello stesso anno la teleferica trasportò oltre 2'000 metri cubi di legname tagliato dalla ditta Pagani e Castelli. Rimaneva però da attuare la costruzione del secondo tronco Pontirone – Pascro (Prodint). Il progetto era stato rivisto e migliorato con l'adozione del sistema a movimento continuo al posto del Valtellina. L'opera fu ottimizzata con il rafforzamento dell'impianto, l'adozione di un diametro superiore per tutte le funi meccaniche e la posa di due nuovi motori ausiliari di trazione. L'ottimizzazione della potenza di trazione fu studiata in previsione dei prevedibili trasporti in salita per i lavori idroelettrici. Ovviamente il preventivo lievitò per cui fu necessario votare un credito suppletorio di 140'000.- franchi, sussidiato ancora al 70%.

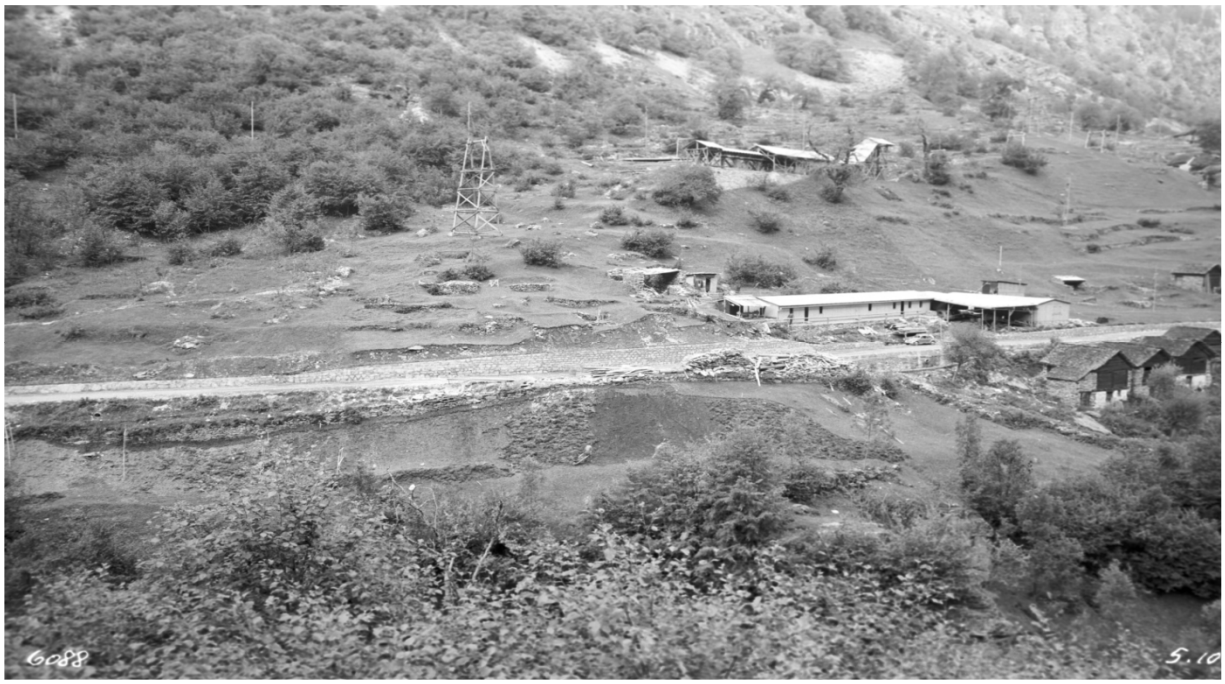
Mentre tutto era pronto per l'inizio lavori del secondo tronco sopravvennero le alluvioni del 1951 precedute da eccezionali nevicate invernali e primaverili. Come conseguenza a questi straordinari eventi metereologici si assistette a cedimenti progressivi nella zona attraversata dal tracciato della teleferica che va da Chiévrèi al Prodint. Anche la stazione della Leggiuna subì importanti danni: il ripristino portò a una spesa non indifferente. Si dovette inoltre aspettare il mese di maggio del

1954 per vedere il terreno nuovamente stabilizzato e, solo dopo la conferma dei tecnici, l'Autorità federale autorizzò la ripresa dei lavori.

La costruzione del secondo tratto venne portata a termine in tempi relativamente brevi anche perché le opere principali erano già state eseguite. L'intera linea fu collaudata ufficialmente nel settembre 1955 dall'incaricato del Cantone signor Leopoldo Pagani e dai responsabili federali.
Il costo totale dell'opera si fissò in 388'759.30 franchi con una maggior uscita rispetto al preventivo di 18'759.30 franchi.
La lunghezza orizzontale dei due tronchi è stata calcolata in ml 5'600 mentre la differenza di livello fra i due punti estremi risulta di ml 980. Il peso massimo trasportabile era di quintali 7 per ciascun carico e la lunghezza massima dei tronchi non poteva superare i ml 12. La velocità dei trasporti sfiorava i metri 2 al secondo e la quantità di materiale trasportabile poteva raggiungere gli 80 / 90 quintali all'ora.
L'impianto era composto dalle due stazioni di testa e da una intermedia in Pontirone. Era composto da un cavalletto multiplo (sotto Piena) e da 32 cavalletti semplici di linea, da funi portanti e traenti, dal materiale d'esercizio e da due motori Diesel di 25 HP, uno alla stazione di arrivo del Prodint e l'altro in quella di Pontirone.
Nonostante qualche dubbio iniziale sull'effettiva efficacia di questo mezzo di trasporto in salita del materiale per sistemare gli alpi del Patriziato la teleferica rispose alle aspettative con piena soddisfazione di tutti. Negli anni 1955/57 il Patriziato costruì una strada alpestre carrozzabile che dalla stazione Prodint portava agli alpi di Scengio e Cava e ristrutturò completamente caseifici e stalle. Una jeep con il rimorchio fu trasportata con la teleferica e assicurò il trasporto del materiale dalla stazione fin sugli alpi.
Già nel 1955 si trasportarono lungo l'intero percorso in salita più di 160 quintali di materiale mentre l'anno successivo per le necessità del Patriziato ne furono trasportati 1'232.
È opportuno ricordare che in base al censimento del 1946 risultavano esserci nei boschi della sponda sinistra della valle 80'000 metri cubi di legname. Per permettere un ammortamento sostenibile e veloce dell'investimento le Autorità forestali concessero al Patriziato il taglio di un quantitativo annuo di 2'500 metri cubi per i primi quattro anni e in seguito di 1'000 metri cubi fino al 1965. La teleferica ha così trasportato al piano più di 12'000 metri cubi di legname, materiale di costruzione per i lavori idroelettrici e sugli alpi oltre ai prodotti caseari. Il Patriziato ha voluto investire in un'opera moderna, funzionale e sostenibile finanziariamente. Portò a termine un progetto che rispondeva in maniera ottimale alle esigenze dell'economia rispettando il territorio e queste considerazioni dovrebbero bastare per farci riconoscere e apprezzare la lungimiranza e le conoscenze dei nostri avi.
La strada forestale Stampa Biborgo costruita negli anni 1963 / 64 cambiò le modalità di trasporto e segnò la fine della teleferica che a poco a poco fu smantellata.



Immagini della stazione intermedia di Pontirone.




Stazione intermedia in Pontirone, si vede molto bene il traliccio in legno e le baracche alloggio per gli operai impegnati nei lavori idroelettrici.