

Incontri con la LCD

Christian Ammann, ASEA/Associazione Svizzera Eisenbahn Amateur

Traduzione Ronald Fassora

Già nell'ormai lontano 1970 la Ferrovia Lugano–Cadro–Dino dovette cedere il passo al traffico stradale nel centro della città di Lugano. Da allora il servizio è assicurato dagli autobus delle Autolinee regionali luganesi ARL. La tratta in direzione di Dino, tecnicamente e paesaggisticamente attrattiva, fu smantellata, la maggior parte dei veicoli di colore azzurro-bianco e anche la slanciata Littorina di color arancione dell'ex Ferrovia Bienne–Meinisberg furono demoliti. Nell'agglomerato che si estendeva non scomparvero solo quasi tutte le vestigia della LCD, ma anche molto dell'attrattiva paesaggistica. Non di meno anche 47 anni dopo la sua soppressione la LCD appassiona ancora; il ricordo della piccola grande LCD continua a vivere e la si può incontrare anche oggi.

Il „pollaio“

Prima della soppressione la LCD trasportava circa 1 milione di viaggiatori all'anno. Le immagini di quell'epoca finale presentano un parco veicoli del tutto eterogeneo, risultato dall'acquisto nel corso degli anni di veicoli d'occasione e dall'unico acquisto di un veicolo nuovo, l'automotrice Be 4/4 9 (nel 1955, ora MOB Be 4/4 1001). Questo perché all'inizio del servizio il 7 giugno 1911 accanto alle 4 eleganti automotrici CFe 2/2 1–4 (previste per l'impiego nel traffico urbano e suburbano) era disponibile un parco veicoli che ricordava molto la scatola iniziale di un ferromodellista con la carrozza viaggiatori C 11, la carrozza per la stagione estiva C 21 e il carro merci a bordi alti coperto L 51. Di questi tre veicoli ne sono rimasti due, la carrozza per l'estate e la carrozza viaggiatori C11 ora restaurata in maniera esemplare.

Costruita dalla ditta SWS (Fabbrica di veicoli ferroviari di Schlieren) e messa in servizio il 25 giugno 1911, nella carrozza C 11 si notano soprattutto le piattaforme convesse, che non servivano unicamente per offrire dei posti in piedi, ma nei giorni di mercato anche per trasportare ceste piene di frutta, verdura, uova e formaggio. Le fu appioppato il nomignolo di „pulée“ (pollaio) più che altro per le condizioni di spazio spesso carenti; infatti il pollame e il bestiame minuto venivano caricati sul carro L 51. La LCD registrò un forte traffico anche durante il 2° conflitto mondiale perché l'Esercito svizzero per raggiungere la regione di frontiera sorvegliata tra il Monte Brè e il Gazzirola utilizzava i suoi convogli da Lugano a Davesco. Il 31 dicembre 1945 la carrozza C 11 ricevette gli accoppiamenti +GF+ e nell'agosto del 1949 si poté aumentare da 18 a 30 il numero dei posti in piedi sulle piattaforme eliminando il passaggio tra una carrozza e l'altra. Nel 1972 la carrozza, rimasta quasi allo stato originale, fu risparmiata dalla demolizione a San Siro al portale sud della galleria di Viganello e diventò di proprietà dell'omonimo Comune, che la espose nel piccolo parco della nuova scuola dell'infanzia.

In quel luogo la carrozza subì rapidamente gli influssi atmosferici e fu oggetto di atti vandalici, ma nel 1984 il Comune di Viganello la fece riparare. Nel 2004, dopo l'aggregazione di Viganello con Lugano la competenza per il „pollaio“, il cui stato di conservazione era di nuovo peggiorato, passò alla Città. Su iniziativa di Angelo Ghirlanda scaturì l'idea di restaurare la carrozza e di conservarla in via definitiva per i posteri. Le trattative tra la Città di Lugano e le ARL si conclusero con successo nel 2009: il 17 marzo la C 11 poté essere trasportata nella vecchia officina di Tesserete e ricoverata su un pezzo di binario dell'ex Ferrovia Lugano-Tesserete (LT) ancora esistente. I relativi costi furono assunti dalla Città. In seguito fu trasferita nell'attuale sede nella moderna rimessa per gli autobus e sottoposta ad un restauro protrattosi sull'arco di alcuni anni. I lavori di carrozzeria e di tinteggiatura furono eseguiti man mano dal personale delle ARL, i lavori di falegnameria dai giovani dell'OTAF (Fondazione Opera Ticinese di Assistenza per la Fanciullezza). Le

iscrizioni e le decorazioni furono oggetto di un lavoro di progetto degli allievi della Sezione „Pittori di scenari" del CSIA (Centro Scolastico per le Industrie Artistiche) nell'autunno del 2011 e nell'inverno del 2012. Il loro docente Andrea Dall'Ara fa parte con Angelo Ghirlanda e Graziano De Ambroggi del gruppo di tre persone che curò il restauro dirigendolo, mettendo a disposizione i documenti necessari e procurando i pezzi originali.

La carrozza C11 (che naturalmente dopo il 1956 diventò la B² 11) restaurata in maniera esemplare ricorda oggi in uno spazio d'onore protetto dell'autorimessa delle ARL la bellezza in stile „Liberty" della LCD. Dimostra l'impegno, finora praticamente sconosciuto a nord delle Alpi, della Direzione delle ARL in collaborazione con amici della ferrovia locali per la preservazione dell'eredità delle ferrovie LCD e LT che le precedettero.

La „Giardiniera“

Il veicolo più famoso della LCD rimane la carrozza per l'estate C 21, la „Giardiniera", con i suoi predellini lunghi sui due lati e con gli schienali dei sedili ribaltabili in funzione della direzione di marcia. Per far fronte alla penuria di materiale delineatasi fin dall'inizio si prevede di trasformare la C 21 in una carrozza viaggiatori chiusa. Fortunatamente, grazie all'acquisto di veicoli d'occasione, ciò non accadde e la „Giardiniera" fu mantenuta pressoché allo stato originale. Nel 1943, in occasione di una trasformazione ne fu aumentato unicamente il numero dei posti a sedere quando anche sulle piattaforme furono installate delle panchine. Ma la stessa „Giardiniera" non era solo unica nel suo genere (a parte i due rimorchi tranviari estivi simili dei BVB-Trasporti pubblici di Basilea e della BEB-Ferrovia della Valle della Birsa), lo era anche l'esperienza di attraversare con essa pian piano, a una velocità che avrebbe consentito di cogliere i fiori, il paesaggio allora ancora intatto, costeggiando i giardini delle ville fuori Lugano, i prati, i boschi e i campi della sponda sinistra della Valle del Cassarate e di godere di un panorama impareggiabile.

Già prima della soppressione della LCD era stato annunciato che la „Giardiniera" sarebbe stata conservata dalla Ferrovia museo Blonay–Chamby (BC). Quando le trattative erano già abbastanza avanzate la Città di Lugano decise però sorprendentemente di tenere la carrozza estiva come monumento. La „Giardiniera" rimase ricoverata per circa 5 anni su un tratto di binario a La Santa, poi fu esposta all'aperto a Tesserete, dove il suo stato si degradò rapidamente. 20 anni dopo, nuove trattative ebbero un esito positivo e il 22 dicembre 1990 la „Giardiniera" arrivò alla BC e fu subito sottoposta a revisione: il tetto e il pavimento furono rinnovati, le panchine furono completamente sostituite, le tende eliminate da tempo furono ricucite e riapplicate. Inoltre la Ferrovia retica RhB provvide a dotare gli assi di nuovi bandaggi, il freno a vuoto esistente fu completato col freno ad aria compressa e l'accoppiamento +GF+ fu sostituito col repulsore centrale. 25 anni dopo la soppressione della sua linea la C 21 tornò in servizio il 15 luglio 1995 alla BC nei vivaci colori azzurro-bianco della LCD e da allora è impiegata con successo. In occasione del centesimo anniversario della LCD nel 2011 la tinteggiatura è stata riportata allo stato originale sulla base di documenti disponibili.

Il percorso ciclabile e pedonale

Il nostalgico della ferrovia che pochi anni dopo la sua soppressione avesse visitato i tristi resti delle ex ferrovie ticinesi a scartamento ridotto, non avrebbe potuto immaginare che una quarantina d'anni dopo la sua scomparsa la LCD sarebbe assunta a posteriori a nuovo onore con un percorso ciclabile e pedonale di circa 6 km di lunghezza. Un attrattivo prospetto di Lugano Turismo richiama l'attenzione su ben 36 vestigia che vengono spiegate anche sul posto mediante tavole applicate a cippi. Attualmente il Cantone Ticino sta verificando la possibilità di restaurare per il percorso ciclabile il Ponte di Cossio tra Davesco e Cadro. E sebbene siano stati nel frattempo edificati, i resti del tracciato a forma di ansa di Viganello impressionano ancora oggi.

Dei fabbricati della ferrovia sono stati conservati l'edificio dell'ex direzione e dell'officina del deposito a La Santa e il fabbricato viaggiatori del capolinea a Dino. Le 6 caratteristiche

costruzioni delle fermate in stile Liberty diventate inutili furono tutte demolite al momento in cui risultarono pericolanti e non più conformi ai gusti dell'epoca. A Viganello, a causa di un incendio la vecchia casetta era già stata sostituita negli anni 60 del secolo scorso con una modesta costruzione nuova, nel frattempo pure scomparsa. Le casette in stile ch let non erano solo un riparo per i viaggiatori in attesa e per i bidoni del latte, ma fungevano anche da supporto informativo e pubblicitario (con manifesti e con l'orario murale). Come dimostra un documento del 15 dicembre 1910 tutti i fabbricati della LCD furono progettati dall'architetto Giuseppe Ferla (1859–1916). L'opera pi  nota del Ferla   il vecchio Ospedale civico di Lugano (del 1906), ora sede dell'universit .

Il modello in scartamento I

Un posto d'onore alle ARL spetta anche ad un modello in scala I dell'automotrice CFe 2/3 1 della LCD, realizzato nel 1942 dall'allora capodeposito Ermanno Bianchi (1908–2008). Egli era stato assunto nel 1927 in virt  della sua formazione di fabbro ferraio e di meccanico e grazie alle sue eccellenti capacit  venne promosso capodeposito nel 1940; diede cos  inizio all'ammodernamento dell'intero materiale rotabile.

L'iscrizione in curva difficile e rigida delle CFe 2/2 1-4 costruite nel 1911 dalle ditte SWS e Alioth con un interasse di 4 m era insoddisfacente soprattutto nella doppia serpentina di Viganello, ragione per cui nel 1941 la LCD prese contatto con la ditta SLM di Winterthur per risolvere il problema con l'inserimento dell'asse intermedio realizzato da Ermanno Bianchi col suo modello. L'offerta della SLM giunse il 29 ottobre 1941. A causa delle risorse finanziarie ridotte questa trasformazione dovette essere ponderata con precauzione e i lavori non sarebbero stati eseguiti simultaneamente. Dato che le Officine Franzi, cui era stato affidato inizialmente il mandato di effettuare i lavori, vi avevano rinunciato per mancanza di capacit  libere, essi furono eseguiti nell'officina della LCD.

Ancor prima che l'ordinazione alla SLM fosse partita, il 3 marzo 1942, Ermanno Bianchi aveva gi  portato a termine la costruzione come modello in scala 1:32 della CFe 2/2 1 da trasformare per prima. Il modello in scartamento I non motorizzato aveva gi  un pantografo e poteva circolare su rotaie fabbricate dall'industria. La cassa poteva essere tolta per mostrare il funzionamento del supporto di guida. L'iscrizione „Scart. 4.30“ si riferiva al nuovo passo confermato il 9 marzo 1942 dalla SLM. Un vero rompicapo   rappresentato dalla data di revisione „1. 5. 1945“, dato che la SLM aveva prospettato un termine di consegna non vincolante di 6 mesi. La consegna giunse franco di porto a Lugano FFS e la SLM propose anche di inviare un tecnico o un montatore a condizioni „molto convenienti“ per l'assistenza nel montaggio.

Dopo la rimessa in servizio in primavera dell'automotrice numero 1 con ottimi risultati, l'8 giugno 1943 la LCD ordin  un supporto di guida anche per l'automotrice numero 4. Nell'estate del 1946 il supporto fu ordinato anche per le automotrici 2 e 3. A causa di difficolt  di fornitura del fabbricante dei cuscinetti a rulli assiali la SLM comunic  per  che l'ultimazione dei lavori non sarebbe potuta avvenire prima della met  di maggio del 1947. In realt  la trasformazione avvenne poi nel 1948. In contemporanea con l'inserimento del nuovo supporto di guida si provvide ad ammodernare anche le casse dei veicoli e nelle automotrici 1 e 4 si ampli  l'equipaggiamento elettrico ammodernato con il comando multiplo a corrente forte. Lo stesso comando multiplo a corrente forte fu integrato nell'impianto elettrico esistente delle automotrici 2 e 3. Ermanno Bianchi non era ferromodellista e al di fuori della professione si dedicava alla sua famiglia, alla meccanica, all'apicoltura e alla pittura artistica.

Il gatto

Nel periodo iniziale, nonostante i mezzi limitati a disposizione e la parsimonia di rigore, la LCD teneva molto a proporre una pubblicit  originale e artistica, ragione per cui al pubblico si regalavano delle cartoline postali pubblicitarie. Il recto presentava fotografie della ferrovia e della Valle del Cassarate, il verso l'orario e addirittura indicazioni tariffali trascritte nelle tre

lingue nazionali. Lasciando lo spazio sufficiente per un messaggio di saluto, avevano lo scopo di far conoscere ovunque il fascino turistico della ferrovia.

Per l'allestimento dei manifesti pubblicitari la ferrovia si rivolse al noto pittore Fausto Agnelli (1879–1944). Al Consiglio d'amministrazione Agnelli presentò due progetti: il primo era la rappresentazione idealizzante, allora piuttosto in voga, del paesaggio e dei villaggi, con le montagne con gradazioni di colore rossastro; il secondo mostrava la sorprendente immagine di un gatto terrorizzato in una notte di luna piena. Il gatto nero spaventato si trova sotto il portale della chiesa di Sonvico e soffia sconvolto contro un trenino illuminato a giorno, formato da due veicoli chiaramente riconoscibili come automotrici della LCD, che giungono a Dino da Lugano affiancati da una fila di luci. Sullo sfondo risplendono le luci della città col lago, il San Salvatore e il ponte-diga di Melide.

Col suo manifesto Agnelli voleva attrarre il pubblico dinamico o anche annoiato in attesa, ma si attendeva una critica dalla LCD: che cosa aveva a che fare un gatto spaventato dal rumore insolito e dall'illuminazione del trenino elettrico con la pubblicità ferroviaria? La direzione della LCD non poté però sottrarsi al fascino, alla curiosità e all'originalità di questa meraviglia per cui la acquistò per 300 franchi e la impiegò come manifesto e come copertina per gli orari tascabili. Anni dopo l'originale fu ritrovato arrotolato nel vecchio fabbricato d'esercizio di La Santa. Dopo essere stato restaurato è ora presente nel locale esposizione dell'autorimessa ARL Tesserete 2.

Elenco delle fonti:

C'era una volta la Lugano–Cadro-Dino, Alberto Polli, Angelo Ghirlanda, 2010

Collezione Angelo Ghirlanda

Collezione ARL

SBB Historic (Archivio SLM)

Articoli precedenti sulla LCD negli EA 2/65, 3/78, 2/86, 11/91, 6/11