

Le considerazioni di Ezio Marconi

Per secoli gli Onsernonesi si spostarono, con molte difficoltà, lungo pericolosi sentieri che collegavano la valle, sia con le Terre di Pedemonte, sia con Intragna, per poi proseguire verso i borghi di Ascona e Locarno.

Erano tre le vie di comunicazione; quella che da Cavigliano saliva fino a Cratolo, raggiungeva Auressio e proseguiva per Ighelone, per poi scendere verso Berzona oppure a Loco. L'altra quella che da Mosogno portava verso il fiume Isorno e dopo averlo superato s'inerpicava sul versante opposto per giungere al Pian Segna, il monte di Comino e giungere ad Intragna. Infine la terza via, il sentiero della Vosa, probabilmente il più praticato, che iniziava ad Intragna, saliva fino a Pila, continuava per Vosa, la Val Scherpia e Niva, dove si superava l'Isorno e quindi dopo una salita si arrivava a Loco.

Le cose mutarono nella seconda metà del 1700, quando il Comune d'Onsernone, sorretto da una forte donazione delle famiglie Remonda e Bezzola di Comologno, costruì in un tempo veramente esiguo, in soli tre anni dal 1768 al 1771, una comoda e sicura mulattiera, di cui ancora oggi sono visibili alcune tracce. La nuova via di comunicazione ebbe però una vita relativamente breve. Nel 1848, nella ancor giovane Repubblica Ticinese, gli onsernonesi si misero nuovamente d'impegno, da soli, a costruire una strada carrozzabile.

Due anni dopo era terminata la costruzione della strada carrozzabile fino ai Mulini di Loco. Pronta, la richiesta di un servizio quotidiano, a mezzo diligenza. La stessa venne accolta dall'autorità competente e nel 1852 la "Posta ad un cavallo" giungeva a Loco. L'anno successivo la diligenza arriva a Russo. Ci vorranno ancora 12 anni e nel 1865, Comologno, accoglie in modo festoso la carrozza ad un cavallo. Ventun anni dopo, nel 1886, la diligenza giunge a Gresso.

La diligenza ad un cavallo resterà in funzione per un trentennio. Nei primi anni 1880, in seguito ad istanze dell'autorità vallerane, la posta concede la diligenza a due cavalli, con sei posti. Più tardi, verranno introdotte due corse giornaliere. Con l'entrata in funzione della ferrovia Locarno – Bignasco, il 2 settembre 1897, la partenza delle diligenze per l'Onsernone è spostata da Locarno a Pontebrolla, con evidenti inconvenienti. La reazione da parte dei municipi della valle e della Pro Onsernone, presso la Direzione postale, non manco e fu un'energica richiesta di ripristinare, la situazione antistante. Ma tutto continuò fino al 1916, l'anno dell'inizio dell'era dell'autopostale.

Dall' inizio del 1900, l'automobile si afferma sempre di più, come mezzo di trasporto individuale. In Svizzera, un comune senso di diffidenza verso le novità, fa sì che la diffusione dell'automobile sia più contenuta che in altre nazioni a noi vicine. Ciò nonostante, la Posta Svizzera inaugura la sua prima linea autopostale tra Berna e Dettingen il 1 giugno 1906.

Nel locarnese nel 1910 l'autopostale entra in servizio sulla tratta Locarno – Brissago.

Nella nostra valle, l'idea di istituire il trasporto di persone con l'autopostale, viene espressa da Eliseo Buzzini, in seno al Consiglio direttivo dell'allora giovane Pro Onsernone, di cui era vicepresidente. Dal rapporto del 1915, leggiamo: *“è sua intenzione di prendere l'iniziativa per un servizio di trasporti con automobili da Cavigliano a Russo, non appena sia aperta all'esercizio la ferrovia Centovallina.”*

La proposta è accolta favorevolmente e l'entusiasmo è vivo fra i membri della Pro. Non fu però necessario attendere l'entrata in funzione della ferrovia Locarno – Canedo, avvenuta solo, il 23 novembre 1923.

Nello stesso anno in cui la Pro Onsernone faceva propria l'idea di Eliseo Buzzini, il mastro di posta di Loco, Ernesto Schira, inoltrava una domanda di concessione per il servizio viaggiatori da Pontebrolla a Spurga.

La richiesta corredata dalle relative garanzie e da una completa planimetria della strada, otteneva il preavviso favorevole del Consiglio di Stato del Cantone Ticino il 21 dicembre 1915.

Superato l'iter burocratico, messo a punto il parco veicolo, composto da due vetture a dodici posti della Motorwagenfabrik di Berna, il 13 maggio 1916, s'inaugura il servizio dell'autopostale in Onsernone. Ma l'autopostale non raggiungerà Spruga, ma si ferma a Comologno, in quanto a mente dello Schira, su un breve tratto la strada non dà sufficiente sicurezza e non può reggere il peso dei nuovi mezzi di trasporto.

Malgrado questo, ampi sono i consensi favorevoli al nuovo servizio e la soddisfazione traspare dal rapporto del 1916 della Pro Onsernone: *“ da sei mesi- si può leggere - il motore a benzina ha sostituito anche da noi la forza del cavallo e la carrozza federale. È questo un reale progresso che ci consente di salire in due ore da Pontebrolla a Comologno e di scendere in pari tempo:”* Più avanti nello stesso rapporto si esprimono già le prime rimostranze perché *“ il servizio non è però ancora completo. Lungo il tronco Russo – Vergeletto – Gresso viaggia tuttora la*

vettura a cavalli. La popolazione di questi due ultimi comuni non è soddisfatta e non si può darle torto. Il municipio di Vergeletto ha chiesto il nostro appoggio perché l'automobile abbia a spingersi anche lassù già colla ventura primavera."

Ma non sarà così. Anzi. Un vero servizio con autopostali su questa tratta lo si realizzerà ben più tardi. Per diversi anni, il trasporto di persone e corrispondenza è assicurato con autovetture. A gestire il servizio è Giuseppe Garbani-Nerini con la collaborazione dei figli, dapprima e in seguito dall'assuntore postale Starnini.

Dopo l'iniziale entusiasmo e la dichiarata soddisfazione, sorgono le prime contestazioni per un servizio che sembra non più adatto alle necessità ed alle esigenze degli onsernesi. Fonte dell'insoddisfazione, come si può rilevare nella premessa di un editto, purtroppo non datato, ma si presume del 1918, pubblicato dal Congresso dei delegati comunali onsernesi è: *" l'Onsernone è la sola valle del Ticino che assistette ad un progressivo biasimevole smembramento dell'organico servizio postale che godeva prima. Smembramento che toccò il culmine colla soppressione della corsa dal mattino e colla conseguenza riduzione dei trasporti all'unica miserevole corsa della sera"*.

Il pieghevole di poche pagine e con un titolo assai esplicativo – PEL MIGLIORAMENTO DEL PREISTORICO SERVIZIO POSTALE D'ONSERNONE – dopo una serie di considerazioni, di confronti con altre realtà vallerane e una valutazione sulla questione della spesa, propone: *" il Congresso decise, per togliere meglio alla ragione di economia ogni valore, di proporre alla Direzione delle Poste in Berna di accordare la concessione pel servizio automobilistico, come è richiesto, al Consorzio dei comuni il quale potrebbe assumerla con una spesa, per la Confederazione, di 5'000.- franchi meno della spesa che sopporta ora col misero servizio dell'unica corsa.*

Questa situazione difficile e complessa, sembra sia stata risolta nel 1922, con il nuovo orario. Ma, purtroppo, non per molto tempo. L'anno successivo, il 1923, entra in esercizio la ferrovia Locarno- Camedo e la stazione di partenza per l'autopostale viene spostata a Cavigliano. Questo ulteriore cambiamento suscita vibranti e vigorose proteste, con prese di posizione dei comuni, come pure dalla Pro Onsernone. Nel 1927, con una risoluzione assembleare, la Pro Onsernone rivendica nuovamente il miglioramento del servizio con vetture moderne e con la partenza da Locarno, nonché, fa richiesta per l'ottenimento di biglietti di favore per la popolazione locale.

Si dovette, comunque, attendere fino al 1930 per vedere soddisfatte, almeno in parte, le rivendicazioni onsernonesi. È, infatti, in quell'anno che viene accordato il prolungamento della corsa dell'autopostale, fino a Locarno.

Negli anni della seconda guerra mondiale, per ragioni di economia viene soppresso il servizio tra Russo e Gresso e di nuovo la località di partenza ritorna ad essere Cavigliano. Nel 1946, dopo trentanni, cessa l'attività l'ideatore e promulgatore del servizio autopostale onsernonese. A, Ernesto Schira, va tutta la nostra ammirazione per il suo spirito progressista, per il coraggio dimostrato nell'iniziare e garantire, in tempi indubbiamente non facili, un servizio pubblico a favore dell'intera comunità onsernonese.

Gli subentra ,Renato Starnini, originario di Biasca, un imprenditore già attivo in Val Bedretto. L'esperienza acquisita in quella remota valle ticinese, gli servirà per la sua nuova impresa.

Finita la seconda guerra mondiale, ripristinati i servizi autopostali, con una nuova gestione, ci si avvia verso un periodo particolare e in continua evoluzione in tutti i settori e che coinvolgono anche i servizi pubblici. Sono gli anni di fine decennio 1950 e quello seguente, che risultano nell'ambito del servizio autopostale onsernonese, quelli di maggior portata e importanza nel traffico viaggiatori.

Sono gli anni in cui il pendolarismo conosce un forte sviluppo, che poi si attenua progressivamente in seguito ai mutamenti di abitudini, di scelte di vita e per il modo di spostarsi, usando sempre più i mezzi privati.

Nella seconda metà degli anni novanta, la storia si ripete. Nell'ambito di un piano di risparmio, l'Ufficio cantonale dei trasporti pubblici, con una procedura discutibile, decide che la stazione di partenza per la linea dell'Onsernone, sia nuovamente fissata a Cavigliano.

L'avvenimento, vicino nel tempo l'abbiamo vissuto assieme e sappiamo come sono andate le cose. La soluzione escogitata, grazie anche all'intervento del comune di Intragna è soddisfacente. Il servizio migliora i collegamenti con Losone e Ascona, ma soprattutto, riporta il punto di partenza e arrivo in quella che per noi è la reale e giusta sede. La vicenda, purtroppo, ci lascia un qualcosa di amaro in bocca. Gli Onsernonesi, questa volta, nel rivendicare le loro motivate ragioni si sono mostrati divisi. È mancato quello spirito d'unità, di coesione tanto presente nel primo ventennio del 1900.

