

## L'automobile elettrico in Blenio

Ripescaggio dagli archivi della Voce ad opera di Tarcisio Cima

La mia prima reazione nel leggere l'articolo di Tomaso Togni<sup>1</sup> pubblicato su "Voce di Blenio" di agosto 1971 con il titolo L'automobile elettrico in Blenio è stata di incredulità. Ma come, un viaggio di prova, tutto sommato riuscito, con un veicolo elettrico ad accumulazione, nel 1901, in salita sulle strade sterrate bleniesi di quei tempi! E non con una leggera vetturetta biposto, bensì con un pesante automezzo da 15 posti, 15! Da non credere. Una burla? Una fake news ante litteram? La veloce consultazione dell'Archivio digitale dei quotidiani e periodici ticinesi (grazie Gerardo per aver creato questo prezioso strumento) mi ha confermato che è tutto vero. L'esperimento bleniese è stato riportato dai quotidiani ticinesi dell'epoca (**Fig. 1**). Unica piccola imprecisione: la ditta milanese produttrice degli automobili elettrici non si chiama Tuminelli, bensì Turrinelli<sup>2</sup>. L'incredulità si è quindi trasformata in meraviglia, che mi ha spinto a condividere con le lettrici e i lettori di "Voce di Blenio" l'interessante, e pure divertente, testo del 1971. Eccone la riproduzione integrale.

*Su "Voce di Blenio" del mese di luglio è stato commemorato il 60.mo anniversario della ferrovia Biasca-Acquarossa. Dieci anni prima, nel 1901, vi era stato un tentativo di introdurre sullo stesso percorso un servizio automobilistico. Merita di essere ricordato. Nel gennaio 1901 il Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie comunicava alla Società Bleniese degli Automobili, che ne aveva fatto richiesta, di essere favorevole alla concessione dell'impianto e dell'esercizio dell'automobile Biasca-Acquarossa. La Società Bleniese degli Automobili (allora l'automobile era ancora di genere maschile) [è qui che ti volevo, caro lettore che già pensavi, forse con dispetto, ad un grossolano e iterato errore della Voce!] era stata costituita l'anno prima. Del comitato facevano parte l'avv. Arcioni, il capitano Scossa Baggi, il consigliere Calimero Baggi, Celestino Righenzi e il sindaco Giovanni Bertoni. La spinta era venuta da malvagliesi stabiliti a Milano. Avevano visto circolare in Lombardia le prime automobili elettriche costruite dalla ditta Tuminelli & C. di Milano ed avevano intravisto la possibilità di risolvere con questo nuovo mezzo di trasporto, in sostituzione delle vecchie diligenze, l'annoso problema del collegamento della valle con Biasca.*

*L'ingegnere Tuminelli aderì alla proposta dei bleniesi di Milano di effettuare viaggi di prova sulla strada stessa per rendersi conto delle condizioni di esercizio e delle difficoltà da superare, in particolare il forte dislivello tra Malvaglia e Motto. L'automobile, una elegante vettura capace di una quindicina di posti, giunse a Biasca verso la fine di luglio. L'energia elettrica era fornita da accumulatori che vennero subito caricati nella Stazione centrale elettrica di Biasca (**Fig. 2**). L'officina, ormai*

---

<sup>1</sup> Tomaso Togni (1900-1972), originario di Semione, collaboratore esterno della prima ora di Voce di Blenio, deceduto nel dicembre del 1972.

<sup>2</sup> La ditta Turrinelli & C. è stata fondata a Milano nel 1899 (quindi appena due anni prima dell'esperimento bleniese) dall'ingegner Gino Turrinelli, pioniere dell'auto elettrica in Italia, che nella sua piccola officina produceva con successo carrozze a propulsione elettrica per il servizio urbano.

*fuori servizio da più di mezzo secolo, si vede ancora sotto Loderio, sulla sponda destra del Brenno. Cominciarono subito le prove sulle strade vicine e la domenica seguente, era il 4 agosto, venne fatto il primo viaggio sul percorso Biasca-Acquarossa. Sull'automobile avevano preso posto gli ingegneri Tuminelli e Buzzi insieme con l'avv. Arcioni e il capitano Scossa Baggi. Fu un grande avvenimento che destò non poca meraviglia e fece accorrere lungo la strada molta gente incuriosita, che per la maggior parte vedeva per la prima volta un'automobile così da vicino e così grande.*

*Mentre l'automobile percorreva la strada di Malvaglia, partì il grido di "Viva il progresso". Così almeno riferisce il giornale "Le Tre Valli", che usciva a Biasca ogni sabato, secondo il quale l'automobile aveva superato felicemente le salite di Malvaglia e di Val Serino e il problema della circolazione delle automobili poteva ritenersi risolto anche sulle strade di montagna. Al "Tre Valli" doveva fare velo un tantino il sentimento politico. In realtà il viaggio incontrò qualche ostacolo. La macchina dovette fermarsi più di una volta lungo il cammino. Giunse ad Acquarossa sul Piazzale della posta, con notevole ritardo sul tempo previsto, verso le 6 di sera, dopo molta aspettativa e non pochi "ponzamenti", dice un altro giornale. Le prove vennero fatte con un'automobile già pronta in fabbrica, costruita per servizi di pianura come erano quelli di Lombardia. Era previsto che, basandosi sui risultati dell'esperimento pratico, la ditta Tuminelli avrebbe poi studiato la costruzione di un'automobile speciale, che tenesse conto delle esigenze della circolazione sulle nostre strade. L'intenzione restò senza seguito. Le difficoltà incontrate devono aver smorzato l'entusiasmo dei promotori e del fabbricante. Come avrebbe potuto funzionare il servizio durante l'inverno? Del resto, l'automobile elettrica ad accumulatori presentava tecnicamente inconvenienti tali che il sistema venne presto abbandonato e questo tipo di macchina scomparve dalla circolazione.*

*Il progetto di un servizio automobilistico non fu realizzato. Ai promotori bleniesi rimase però la soddisfazione di essere stati i primi, e forse gli unici, ad introdurre in Svizzera l'automobile elettrica, sia pure per un breve esperimento. E anche i carrettieri vetturali di Biasca e della valle ritrovarono la tranquillità. Da qualche mese erano in agitazione. Avevano subito vivacemente protestato presso le autorità contro la concessione governativa "che permetteva l'uso della strada cantonale per l'automobile elettrico".*

Riflessione finale, forse ingenua, da profano in materia: ma allora abbiamo perso più di un secolo nello sviluppo dell'automobile elettrica! Difatti è solo da una decina di anni, con una potente accelerazione negli ultimi cinque, che l'evoluzione della tecnologia sta consentendo di far uscire l'automobile elettrica dalla sua condizione di nicchia, quantitativamente insignificante. A maggior ragione non è irragionevole pensare che abbiamo perso più di cento anni, se si considera che l'auto elettrica a batteria è stata inventata, sperimentata e commercializzata *prima* dell'auto con motore a combustione interna (motore a scoppio). A fine Ottocento le auto elettriche rappresentavano la soluzione più avanzata e detenevano molti record di velocità e di distanze percorse con una carica (**Fig. 3 e 4**). Mitico quello dell'ingegnere francese Camille Jenatzy che il 29 aprile del 1899 con il suo veicolo elettrico a forma di razzo, la *Jamais Contente* [!], raggiunse la velocità massima di 105.88 Km/h<sup>3</sup> (**Fig. 5**). Poi il motore a combustione interna (con il petrolio e i suoi derivati) ha preso il sopravvento. E nessuno l'ha più fermato. Penso che se anche solo un decimo delle

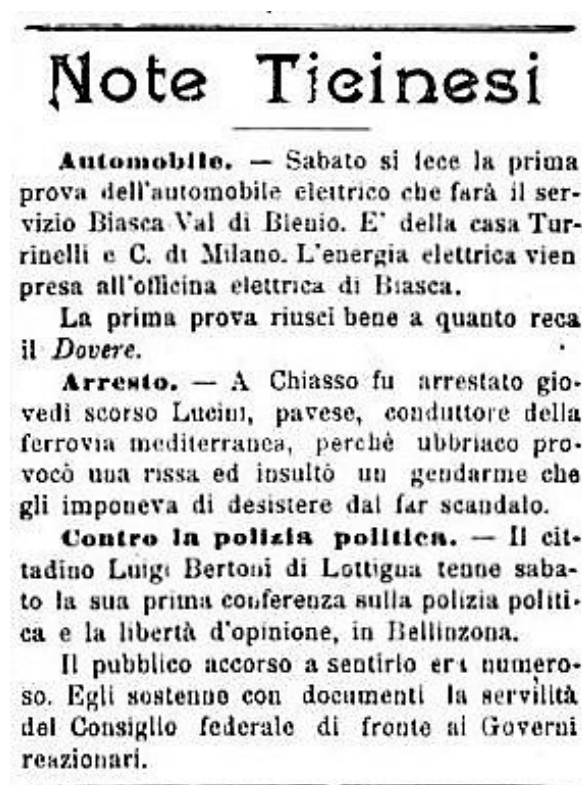
---

<sup>3</sup> Informazioni e illustrazioni tratte da Wikipedia alla voce "Storia dell'auto elettrica"

risorse intellettuali, tecnologiche e finanziarie che sono state investite nel motore a scoppio fosse stato investito nello sviluppo dei veicoli auto-mobili elettrici (in fondo si trattava poi solo di concentrarsi sull'accumulazione dell'energia elettrica in batterie, poiché nel frattempo il motore elettrico in sé – collegato alla rete – compiva passi da gigante in fatto di prestazioni, efficienza e affidabilità) il mondo sarebbe ora molto diverso. Migliore? E chi lo sa! D'altronde la "storia ipotetica", fatta con i se, non ha molto senso. Conviene concentrarsi sul presente e sul futuro, che in qualche modo possiamo ancora scrivere. L'attuale affermazione dei veicoli elettrici non riguarda solo la mobilità privata (cioè le auto) ma anche, e sempre più, gli autobus del trasporto pubblico, come indica il breve trafiletto pubblicato sulla rivista "elettricità"<sup>4</sup> (**Fig. 6**). Al che mi si accende una lampadina (elettrica): non potrebbero le nostre *Autolinee Bleniesi* diventare la prima azienda ticinese di trasporto pubblico a convertire la flotta dal diesel alla batteria elettrica? Potrebbero cominciare, anche simbolicamente, dal *Bus Alpino* (eccellente iniziativa che consente di trasportare gli escursionisti in *Pian Giarett* e alla diga del Luzzone). Già nel prossimo 2021, cioè a 120 anni dall'audace esperimento di Gino Turrinelli e a 110 dall'inaugurazione della ferrovia (elettrica) Biasca-Acquarossa. Oppure nel 2023, a 50 anni esatti dall'entrata in servizio dell'azienda!

## Illustrazioni

Fig. 1



"Gazzetta Ticinese" del 5 agosto 1901.

Di interesse bleniese anche la terza "nota".

<sup>4</sup> Periodico edito da *esi - elettricità svizzera italiana*

**Fig. 2**



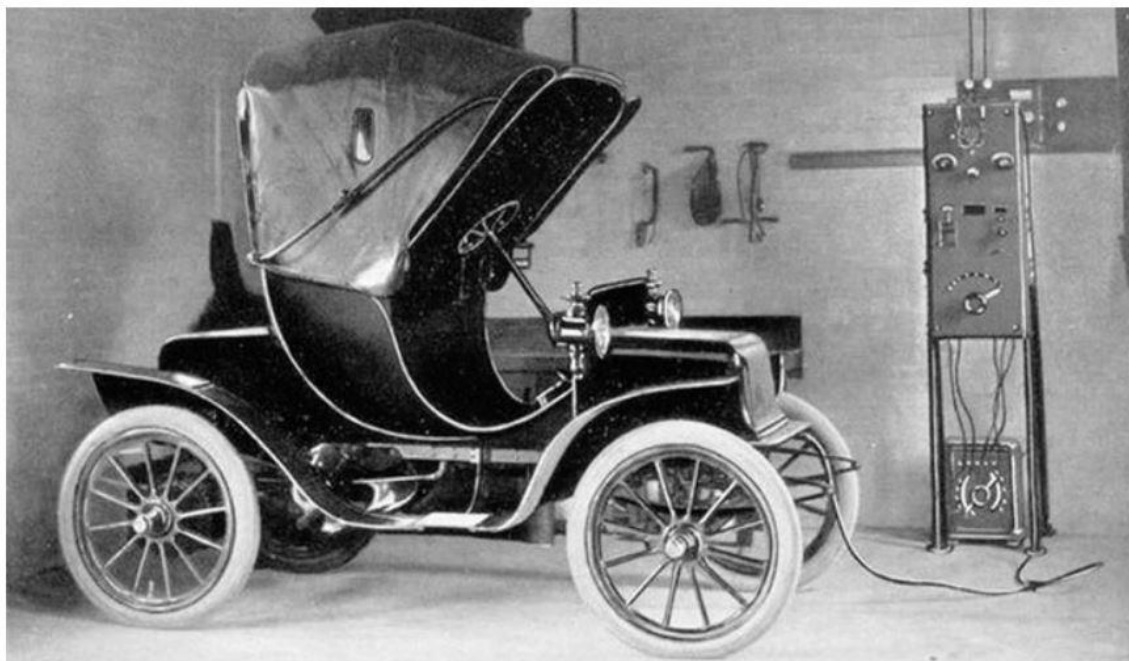
La "Stazione centrale elettrica" di Biasca a Loderio  
(da [www.museodellamemoria.ch](http://www.museodellamemoria.ch))

**Fig. 3**



Thomas Edison con un'auto elettrica nel 1913  
(da Wikipedia)

**Fig. 4**



Auto elettrica di inizio Novecento con stazione di carica  
(da [www.globochannel.com](http://www.globochannel.com))

**Fig. 5**



*La Jamais Contente*  
(da Wikipedia)

## Fig. 6

### In aumento gli autobus a batteria

**La città di Sciaffusa sta trasformando l'intera flotta di autobus da diesel a batteria. Un fatto quasi unico in Europa. Altre aziende di trasporto pubblico hanno convertito alcune delle loro linee al funzionamento a batteria, come Ginevra, Berna e Basilea. A Zurigo è prevista la conversione del bus navetta tra il Politecnico di Zurigo e Hônggerberg («ETH Link») anche per il funzionamento a batteria.**

“elettricità” 1/2020