

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2005)

Heft: 3

Artikel: L'officina FART della linea Locarno-Domodossola a Ponte Brolla

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-133201>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

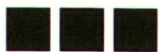
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

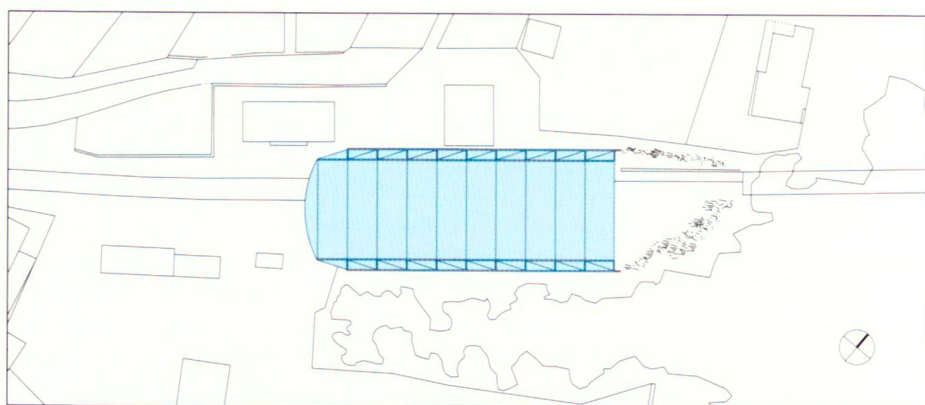


L'officina FART della linea Locarno-Domodossola a Ponte Brolla

Moro & Moro

La nuova officina per la manutenzione dei treni insediata sul tronco residuo dell'antica ferrovia della Vallemaggia integra le caratteristiche orografiche e naturali di Ponte Brolla, rilevando la pregnanza storica dell'imbocco alla linea sulla quale ancora quarant'anni fa transitavano i treni per Bignasco. L'interpretazione del contesto ha quindi determinato l'impostazione architettonica dell'edificio, che incastrato nel promontorio roccioso emerge come un grande convoglio dalla vecchia galleria. La cornice naturale della montagna è stata ripristinata nel suo assetto primitivo ricostituendo la falda erosa verso ovest dal piazzale d'accesso all'officina provvisoria. L'inserimento nel massiccio roccioso è realizzato prolungando l'antica trincea ferroviaria con due muri di contenimento del terreno che staccano l'edificio dalla montagna, proteggendolo dall'importante afflusso d'acqua di scorrimento in caso di pioggia. L'impostazione architettonica dell'officina è determinata dalle vele ellittiche della copertura, sovrapposte a imbuto, per cogliere la luce naturale dall'alto, e dal loro prolungamento strutturale nei contrafforti lungo le pareti longitudinali. La plasticità organica dell'involucro dialoga con il contesto naturale della collina boschiva, mentre la dinamicità tecnologica delle sequenze strutturali rievoca la sensazione del movimento concatenato del treno. Per contenere i tempi di realizzazione in cantiere si è ricorso alla prefabbricazione degli

elementi costruttivi: ossature metalliche all'interno, elementi in calcestruzzo per le facciate e per le strutture emergenti del terreno, legno per le volte del tetto e gli impalcati interni e copertura in profilati d'alluminio ramato. L'impiego di nuove tecnologie ha consentito di realizzare delle vele lignee di grande portata particolarmente sottili conferendo con la finestratura continua e le suddivisioni traslucide leggerezza e luminosità a tutti i settori operativi. L'officina è organizzata partendo dal sistema preesistente di manutenzione dei convogli con la fossa larga sul binario che porta in galleria e la fossa stretta sul binario laterale che termina nella cabina di lavaggio dei carrelli. Sospeso a 3 metri d'altezza parallelamente alla fossa principale corrono due passerelle che completano con i marciapiedi i tre livelli d'intervento sui treni. Il settore terminale dell'officina attrezzato con carro-ponte, e con gli specifici macchinari di lavorazione è utilizzato per gli interventi di manutenzione sui pezzi smontati. Il settore laterale parallelo ai convogli è organizzato su due livelli: al piano terreno sono situate le officine chiuse e l'ufficio di direzione tecnica e al primo piano troviamo il magazzino per i materiali e i pezzi di ricambio. Sul perimetro dell'officina abbiamo un canale di distribuzione per elettricità, acqua e aria compressa che serve ogni reparto di lavorazione e alimenta l'impianto sospeso di riscaldamento ad aria.

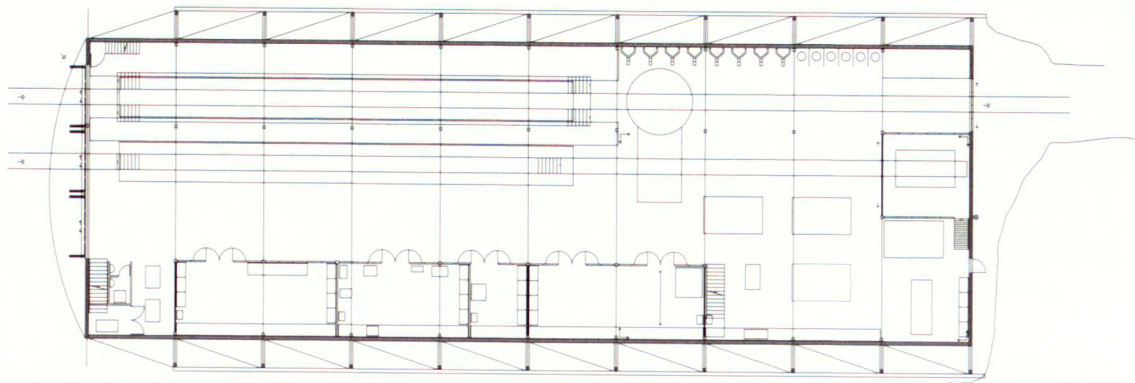




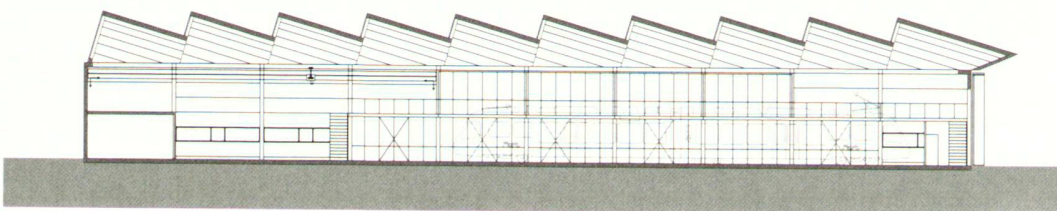
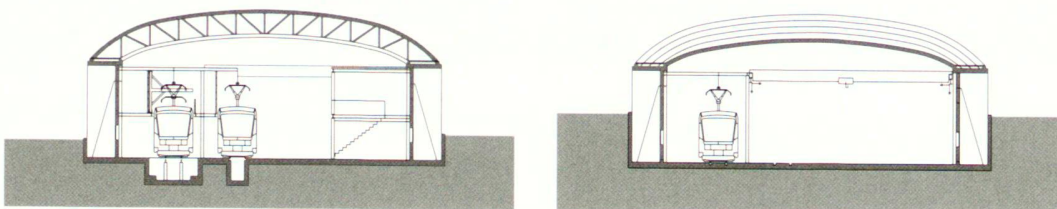
M. Pedrazzini

L'officina FART

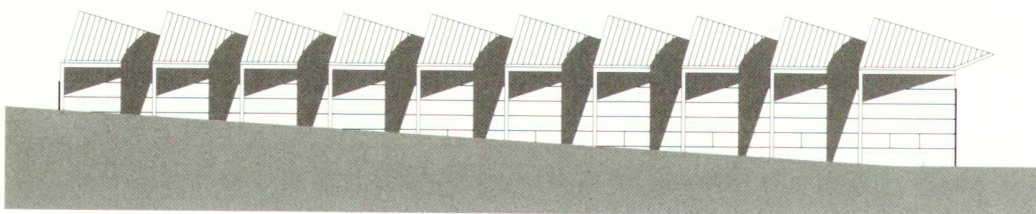
Committente	FART, Locarno
Architetti	Moro & Moro, Locarno
Collaboratori	F. Turuani, C. Plank
Ingegnere civile	Gianfranco Sciarini, Vira Gambarogno
Ing. termoclimatico	A.G.S. di Giorgio Scheu, Locarno
Ing. elettrico	SPED, studio De Lorenzi SA, Locarno
Fisica della costruz.	IFEC, Consulenze SA, Rivera
Date	Progetto: 1992 Realizzazione: 2003



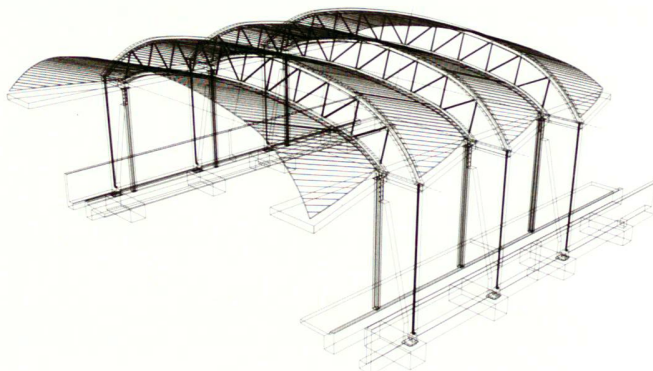
Pianta piano terra



Sezioni



Fronte



Schema strutturale della copertura



M. Pedrazzini