

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1988)
Heft: 10

Rubrik: Regione

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: 02.01.2026

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

La «battaglia» continua

PONTE BROLLA E LE

FART

Ormai è vicino il giorno in cui i convogli della Centovallina scompariranno dalle strade locarnesi per essere rimpiazzati provvisoriamente dai bus che trasporteranno i viaggiatori sulla tratta Locarno-Muralto fino a Ponte Brolla.

Una notizia del 16 aprile scorso, apparsa sul Giornale del Popolo, precisa che l'Ufficio federale dei trasporti ha autorizzato la direzione delle Fart a realizzare a Ponte Brolla il capannone tanto contestato dagli abitanti. Il capannone in questione sarà leggermente più piccolo del previsto. Infatti è quello provvisorio che viene costruito per essere pronto quando i binari tra la Fontana Marcia e Sant'Antonio verranno tolti.

Intanto, gli oppositori di tale realizzazione non si danno per vinti. Hanno lanciato recentemente una petizione (ne pubblichiamo il testo in queste pagine) con la raccolta di firme. Ci risulta che molti personaggi del mondo culturale, turistico, politico, artistico, economico e protezionistico hanno già firmato la petizione. Anche la Regione Locarnese e Vallemaggia si associa all'opposizione, scrivendo direttamente al consigliere federale Adolf Ogi, capo del dipartimento dei trasporti, delle comunicazioni e dell'energia.

Graziano Papa, dal canto suo, ha espresso le osservazioni critiche della Lega per la protezione della natura e della Società ticinese per la conservazione delle bellezze naturali e artistiche (STCBNA) al progetto delle Fart nel numero 181 della rivista «Il nostro paese», sul quale ha pure riportato una sua lettera all'ufficio federale dei trasporti.

Gli abitanti di Ponte Brolla ci hanno fatto avere il fascicolo seguente:

«Cari amici delle Tre Terre, con questo testo non vogliamo ripetere tutto ciò che è già stato detto sulla travagliata questione dell'officina delle Fart, ma vogliamo portarvi a conoscenza dei motivi che ci hanno spinti a non arrenderci nonostante la potenza di chi vuole costruire l'officina.

«Soprattutto possiamo dire che ciò che ci ha

maggiormente sostenuti è il grande amore che abbiamo per la nostra terra ove siamo per la maggior parte nati e cresciuti, e nessuno ci intimidirà al punto di lasciar travolgere la nostra piccola frazione dal materialismo economico e speculativo. «Teniamo a precisare, che la nostra opposizione si limita alla costruzione dell'officina e non alla piazza di giro che è stata realizzata dinanzi al ristorante Centovalli, la quale servirà a partire dal 29 maggio per il trasbordo dei passeggeri della Fart. Ciò per puntualizzare il fatto che anche noi abitanti di Ponte Brolla siamo disposti a fare un sacrificio per il bene della collettività, non siamo dei contestatori insensati e immorali.

«Dopo la notizia che le Fart volevano costruire l'officina di riparazione a Ponte Brolla, (un capannone lungo 60 metri, largo 23 e alto 6) noi ci siamo riuniti e abbiamo valutato la situazione dal nostro punto di vista e con tutt'altri criteri delle Fart.

«Bisogna inoltre dire che negli scorsi anni ci eravamo già trovati compatti a combattere un'altro grosso problema (lo stand di tiro), come tutti sanno senza alcun risultato positivo ma ottenendo solo un bel mucchio di promesse da parte di autorità ed enti competenti. È questo un altro punto che ci ha messo in guardia da tutte le promesse che ci venivano fatte da parte delle Fart.

«Per cui ora non ci accontentiamo tanto facilmente, ma cerchiamo di difenderci, lanciando pure una petizione a livello nazionale.

«Dal nostro punto di vista, basandoci sulla documentazione, storica, scientifica, letteraria e grafica, e le leggi cantonali e federali e non da ultimo il buonsenso ci siamo convinti ad agire, considerati in particolare i seguenti punti:

1. La zona di Ponte Brolla appartiene all'inventario dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza naturale.
2. I grotti di Ponte Brolla sono già descritti nel 1795 dal viaggiatore Karl Viktor von Bonstetten e tuttora rappresentano una degna testimonianza del passato delle nostre genti.
3. L'industria turistica ha una solida roccaforte a

Ponte Brolla, per i suoi grotti, ristoranti e pensioni, che rivestono una notevole importanza per l'economia locale impiegando una trentina di persone.

4. Ponte Brolla è ed è sempre stata una zona di svago per i locarnesi e per i turisti ospitati nel Locarnese.
5. Il piano regolatore definisce la zona residenziale a due piani e turistica e non zona industriale o artigianale.
6. La progettata officina ha una cubatura troppo elevata e deturperebbe irrimediabilmente l'equilibrio estetico-ambientale.
7. Lo studio del problema è stato fatto superficialmente e affrettatamente considerando esclusivamente le opinioni delle Fart.
8. Non è assolutamente vero che le varianti proposte dagli abitanti e dalle varie associazioni ed enti regionali ricorrenti siano impossibili da realizzare, ciò è stato ampiamente provato e documentato.
9. Considerando il fatto che tutta quanta l'operazione è sotto la responsabilità dell'Ufficio Federale dei Trasporti citiamo l'art. 24 sexies 64 della Costituzione federale.

Punto 2. La Confederazione, nell'adempiere i propri compiti, deve rispettare le caratteristiche del paesaggio, l'aspetto degli abitati, i luoghi storici, come anche le rarità naturali e i monumenti culturali e li deve conservare intatti quando vi sia un interesse generale preponderante.

«Le aspettative di noi abitanti sono quelle di veder rivalutare Ponte Brolla quale zona di svago locale e turistico, rispettando i contenuti ora presenti e sopra elencati. Non ci arrenderemo ad una forza "occulta" che ci vuole trasformare in una sorta di cocktail residenziale, turistico, industriale, il tutto in un perimetro di poche centinaia di metri».

Come si vede, persa la battaglia in prima istanza (e hanno dovuto pagare per questo la bella somma di 10.000 franchi), gli abitanti di Ponte Brolla

non intendono arrendersi perché sanno di lottare per qualcosa di unico in Svizzera: una regione incantevole, impressionante e - per di più - posta sotto la protezione più assoluta da parte della Confederazione che ora, per motivi di comodo, vuole sconfiggersi, lasciando costruire in questa zona prettamente residenziale e turistica questo vistoso edificio.

Un fatto positivo, forse l'unico finora, è che grazie a questa lotta gli abitanti e i simpatizzanti vedono ora con occhi aperti e col cuore il loro bellissimo angolo del Ticino. Non solo: ne studiano le origini, vogliono sapere quando ci sono stati i primi insediamenti, cosa era nel passato, cosa è oggi.

Visitando biblioteche e archivi hanno trovato testi di Bonstetten, Saussure, del prof. Pommetta, di Hans Schmid, Luigi Lavizzari, Francesco Leonardo Ziegler, A. Martin, Guido Max Wälti e, naturalmente, dell'indimenticabile Piero Bianconi, di Edmondo Brusoni e di Francesco Balli.

I testi più vecchi hanno quasi duecento anni: infatti, Karl Viktor von Bonstetten, patrizio bernese, visitò i baliaaggi italiani negli anni 1795, '96 e '97 e ne scrisse delle lettere.

Vi descrive «Ponte Brolla, ove il ponte scavalca una magnifica forra (gola, burrone). Le enormi rovine di pietra dimostrano come qui sia crollata una parete di roccia. Le spaccature al suolo, ove il fiume scorre fragoroso, provano altresì che questa rupe è stata spezzata da una scossa venuta dal basso».

Nel 1796 un eccellente botanico, Schleicher, trovò che «Ponte Brolla era la regione più ricca in piante rare».

Bonstetten parla anche dei grotti: «Qui ci sono anche delle fresche cantine, di cui Saussure parla più volte. L'aria, sempre fredda, che defluisce dalle rocce spaccate sin nella loro struttura più interna, è umida.»

Bonstetten dice: «Si vede distintamente che la lunga gola rocciosa non è stata aperta dall'acqua. Gli angoli, vicini l'uno all'altro, sono aguzzi e affilati, e tanto combaciano reciprocamente che avvicinandoli, i secoli sarebbero appena percepibili su queste grosse masse rupestri.»

Bianconi, per contro, è del parere che sia stata l'acqua a spaccare i sassi: «Pontebrolla, porta stretta, avara, il fiume è costretto a nascondersi ancora una volta entro profonde gole, che l'infinita pazienza delle acque ha corrose bucate levigate ridotte a spugne cavernose e lisce».

La rivista storica ticinese del 1940 menziona le «Tombe romane di Ponte Brolla: a sinistra della strada cantonale verso Tegna e precisamente dove c'è il passaggio a livello, sotto la ferrovia del-

le Centovalli. Proprietà di Ezechiele Margaroli e figlio. Scoperta casuale fatta il 4 maggio 1940 durante i lavori di sterro per le fondazioni della casa.» Le tombe si trovavano sul sentiero che sale al Castelliere.

Nell'album-guida della Valle Maggia, nonché Führer durch's Maggiatal, edito dalla libreria Gamba nel 1908, si legge: «L'automotrice entra nella prima trincea rocciosa, rulla sul ponte arduo, Ponte Brolla, e si arresta alla stazione omonima. Ponte Brolla, noto da lustri parecchi nella storia del Ticino come campo di lotta intestina, noto agli amici della carabina come convegno di patriottici tiri, noto ai buongustai per i grotti, è luogo di molta bellezza naturale. L'orrido vi si mesce all'idilliaco, sovrastandolo. Meta di passeggiata obbligatoria per locarnesi e forestieri è e diventerà più importante centro industriale: vi sono nei dintorni cave di pietra: in opifici vi si macina il caolino, vi sorge la Centrale della Società Elettrica Locarnese».

Non ci sono solo piante rare ma c'è anche la fauna. La stessa guida cita infatti: «Da Ponte Brolla a Bignasco si pesca anche il temolo.»

Nel 1790 Ziegler scrive: «Da qui (Solduno) innanzi si segue il corso del fiume Maggia per una via cattiva, assai pericolosa, dove il passaggio è molto arrischiato specialmente con cavalli e con animali da soma... Della Vallemaggia posta a destra non si vede da questo punto che l'apertura di un orrido spaventoso tra due rocce entro cui sgorgano le acque limpide della Maggia. Si incontra in questo luogo sopra il fiume un ponte in vivo, il quale, come tutti gli altri ponti di questa vallata, appare costruito con maggior destrezza di quelli che si trovano sulla strada del Gottardo.

Wälti, nel suo opuscolo degli anni sessanta, menziona tra le piante caratteristiche il castagno, il narciso verbanensis, la ginestra, piante di coltura subtropicale. e tra gli animali molte specie di serpenti, la mantide religiosa, il ramarro, lo scorpione, la cicala cantante.

La Guida delle Alpi Centrali, nel 1898, cita Hardmeyer: «In vano si cercherebbe nelle Alpi una gola così strana come quella sul cui fondo schiumeggia la Maggia.

Vuolsi che alcune parti del ponte attuale (che si leva a 33 metri sul fondo dell'anfratto) risalgono ai tempi romani.»

Francesco Balli ha pubblicato dei «Documenti per servire alla storia delle Ferrovie Locarnesi», nel 1902. Ne possiamo rilevare che «da Ponte Brolla si può calcolare un'esportazione di 4 carri al giorno (4 viaggi al carro per giorno) per 300 giorni all'anno, della portata di Q.li 30 per cadaun

carro: e cioè sassi da Ponte Brolla, Q.li all'anno 144.000 (da Riveo solo 15.000 e da Cevio 1.000). Il trasporto per ferrovia allora costava in terza classe da Ponte Brolla a Locarno 0.30 e in seconda classe 0.45» (possiamo supporre che era relativamente caro, come oggi).

L'undicesimo rapporto del consiglio d'amministrazione della Ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco, del 1914, ci informa che da Pontebrolla partivano 37.839 viaggiatori contro i 44.000 da S. Antonio, circa 6.500 da Avegno, 10.296 da Cevio e 18.310 dalle FFS. Pontebrolla si trovava dunque al secondo posto in classifica.

Non so quanti passeggeri ci sono oggi a Ponte Brolla, ma so che nel 1987, i ristoranti di Ponte Brolla hanno servito centomila pasti, il che prova che il posto è tuttora meta prediletta per tantissimi.

La Centovallina interrata sarà di pochissimo interesse per gli indigeni perché le sue fermate si troveranno troppo discoste dal centro e perché i suoi orari non tengono conto delle esigenze locali. Si tratta infatti di un trenino prevalentemente turistico e gli abitanti di Ponte Brolla ripetono: «Perché proprio noi dovremmo sopportare soltanto le conseguenze negative dell'innovazione, senza trarne nessun beneficio?».

Eva Lautenbach

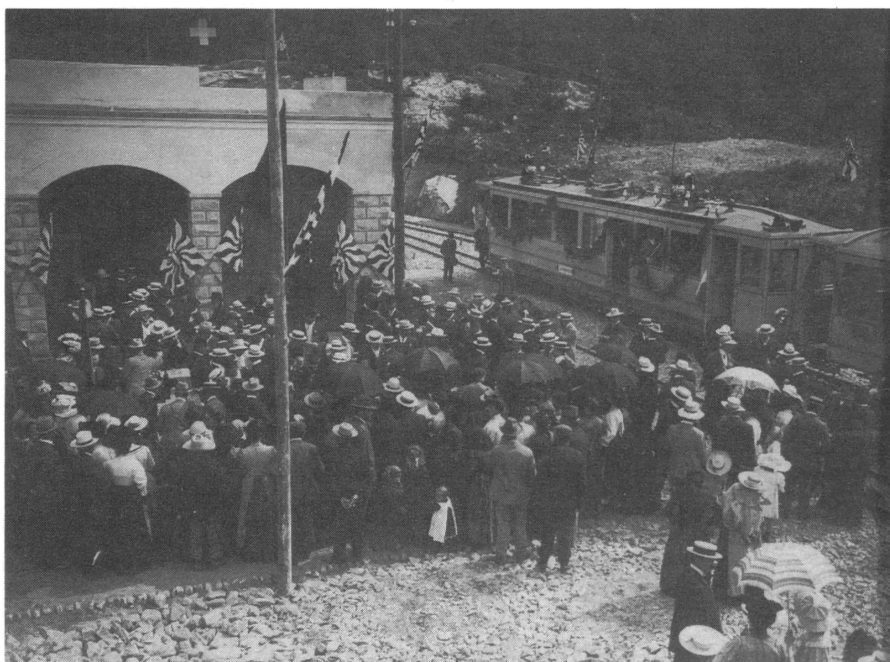


Petizione

I sottoscritti, preso atto del progetto presentato dalle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) per la costruzione di un'officina ferroviaria a Ponte Brolla, territorio di Tegna, considerato che questa ubicazione non è il risultato di una scelta fra varie possibilità esistenti, bensì una decisione imposta dalle FART e avallata dall'Ufficio federale dei trasporti, considerata l'enorme importanza che riveste la località di Ponte Brolla per i suoi peculiari pregi paesaggistici, culturali, storici e naturalistici, quali le gole del fiume Maggia con l'orrido e la sequenza dei grotti a ridosso della montagna, unici nel loro complesso, apprezzati anche dalla popolazione indigena locarnese come zona di svago, tenuto conto altresì dell'interesse economico-turistico che la zona riveste con i suoi alberghi, ristoranti e grotti, che assicurano lavoro ad una quarantina di persone a tempo pieno, considerato che la progettata officina, soprattutto per le sue notevoli dimensioni, costituirebbe un grave e irrimediabile deturpamento dell'intera località in disprezzo degli anzidetti valori, peraltro riconosciuti di interesse pubblico e pertanto meritevoli di protezione anche dall'autorità federale, che ha pure iscritto la zona nel catalogo dei monumenti naturali degni di essere preservati a livello nazionale,

chiedono

che codesta lodevole Autorità abbia a vagliare attentamente il problema dell'ubicazione dell'officina ferroviaria, considerando non solo gli interessi economici delle FART, ma anche i predominanti interessi pubblici sui quali si basa l'inderogabile esigenza della salvaguardia della località di Ponte Brolla.



L'inaugurazione della linea ferroviaria Locarno-Bignasco: i festeggiamenti alla stazione di Ponte Brolla (1907).

Quotidiano del 24 Gennaio '88

Tegna

Il progetto delle Fart incontra la ferma opposizione di municipio, abitanti, Lega ambiente, Stcna e Wwf.

Il capannone-officina nella zona protetta è lo spreco che giustifica lo sfregio

□ Come finirà la vicenda del previsto capannone-deposito-officina (metri 60 di lunghezza, 23 di larghezza, 6 di altezza) che le Ferrovie e autolinee regionali ticinesi (Fart) vogliono costruire a Ponte Brolla? Per Marco Pessi, direttore delle Fart non ci sono dubbi: il dissodamento di 600 metri quadrati di bosco in una zona protetta (sito di importanza nazionale) sarà accordato dal cantone; è una "cosa pacifica" anche l'autorizzazione per la costruzione del capannone. È l'unica ubicazione possibile, ribadisce Pessi, rendendo attenti - questo è il succo del suo discorso - tutti i 18 proprietari di Ponte Brolla che hanno inoltrato ricorso (tutti meno uno), le autorità di Tegna, la Pro Centovalli e in generale la popolazione della zona (contrari al capannone-officina) che se il progetto definitivo non andrà in porto, il capannone provvisorio (che comunque sarà installato fra qualche mese) diventerà definitivo. Gli interessi contrapposti sono evidenti: di qui la volontà di salvaguardare una zona di particolare pregio ambientale, paesaggistico, morfologico a livello nazionale dall'altra i bisogni di un'azienda che intende risolvere - nel modo più facile possibile - le sue esigenze di funzionamento. Tutto il resto passa in secondo ordine. Insomma, lo spreco della zona giustifica lo sfregio.

Le Fart hanno fretta. La domanda per la nuova officina-deposito inoltrata all'ufficio federale dei trasporti di Berna (il 9 luglio 1987) per ottenere l'approvazione lo dice senza mezzi termini. Il trasferimento dell'officina di St. Antonio (che non potrà più essere raggiunta - secondo le Fart - dai treni) avrebbe dovuto avvenire agli inizi degli anni '90. Ma il prolungamento della tratta interrata della Centovallina da St. Antonio fino a Solduno-San Martino obbliga le Fart ad anticipare i tempi. La scelta di Ponte Brolla non è casuale, assicurano le Fart, ma viene da un'analisi accurata: fra Solduno e Cammedo è l'unica possibilità dove costruire un'officina. Solo a Ponte Brolla si può mascherare dovutamente il capannone. Una costruzione in sotterraneo a St. Antonio è tecnicamente difficile (negativa per gli operai), parecchio costosa e realizzabile solo dopo il 1990, ciò che richiederebbe comunque un capannone provvisorio di 10 metri per 45, fosse e copertura, sempre ovviamente a Ponte Brolla.

A Ponte Brolla le Fart possiedono già 5 mila metri di terreno. Il capannone definitivo sorgerà per due terzi in zona protetta, e circa 600 metri quadrati di bosco (protegitto) che dovranno essere dissodati appartenendo al comune di Locarno, favorevole al dissodamento. Locarno è del resto intenzionato ad acquistare il terreno

a St. Antonio occupato ora da binari e stazione.

La Lega per la protezione della natura e la Società ticinese per la conservazione delle bellezze naturali ed artistiche, per la penna di Graziano Papa, hanno fatto opposizione al progetto. Appoggiano il gruppo dei 18 confinanti che pure hanno fatto opposizione al progetto, contro il quale in due giorni si sono raccolte a Tegna 103 firme. Nell'opposizione delle due associazioni protezionistiche, si ricorda che Ponte Brolla appartiene ai paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale. Un unicum nella Svizzera italiana per la morfologia, il paesaggio, i documenti etnologici (i numerosi grotti sotto rocce e massi), l'ambiente. È zona residenziale R2 di Tegna, e di grande interesse turistico. Nella zona vi sono numerosi ristoranti e grotti. Per dare un'idea dell'assurdità del progetto, la Lega e la Stcna ricordano che l'autorizzazione deve sottostare a tre tipi di deroga alle leggi: legge pianificazione del territorio, legge protezione della natura e legge forestale. E che le Fart non abbiano ben compreso questo discorso (o lo relegano in secondo piano) è confermato dall'assurda proposta di sistemazione dell'area adiacente: un parco con viali, piante ornamentali e immaneabile fontanella. Tutto con geometria precisione. L'artificio che offende la natura.



L'opposizione dei confinanti suggerisce anche delle alternative: Cammedo (dove già esiste un deposito) o a St. Antonio (soluzione più logica). Per la revisione del materiale rotabile, anche un'officina a Cammedo potrebbe bastare. Sono necessari 4-5 operai. Del resto, sottolinea gli oppositori, il materiale rotabile della ferrovia Lugano-Ponte Tresa vien revisionato nelle officine Fart a

St. Antonio. Le due associazioni protezionistiche avanzano il sospetto che l'intenzione di riversare tutto a Ponte Brolla sia anche una questione economica: l'alto valore dei terreni di St. Antonio contro il basso valore (economico) quello che conta dei terreni di Ponte Brolla. Gli oppositori, inoltre, giudicano risibili alcune argomentazioni delle Fart per giustificare il progetto di Ponte Brolla: il capannone sarebbe un cuscinetto antirumore per il vicino stand di tiro; permetterebbe di far sparire lo sconcio trentennale dei rottami alla vecchia stazione, quando quello sconcio è opera delle Fart; la nuova officina creerebbe meno disturbo della situazione attuale.

(r. mi)

CORRIERE del TICINO
18.4.88

FART a Ponte Brolla: indignazione della Società delle bellezze naturali

La STCBNA (Società ticinese per la conservazione delle bellezze naturali e artistiche) comunica di aver «preso atto con indignazione della decisione dell'Ufficio federale dei trasporti di concedere alla FART l'autorizzazione a installare «provvisoriamente» (col rischio del classico «provisoire qui dure») un capannone per la riparazione del suo materiale a Ponte Brolla. Con particolare sdegno», prosegue il comunicato, «la nostra Società rileva come nella stessa autorizzazione ci si premuri di togliere l'effetto sospensivo ai ricorsi che potrebbero essere inoltrati contro tale improvvisa decisione». Il Consiglio direttivo così conclude: «La STCBNA, nel mentre ribadisce con fermezza le ragioni che impongono il secco rifiuto della pretesa della FART (alla quale esistono validissime alternative che solo l'ostinazione dei committenti si rifiuta di prendere in considerazione), denuncia all'opinione pubblica l'arroganza di detta decisione che viene a calpestare le più elementari garanzie dello Stato di diritto (nell'evidente intento di mettere le autorità competenti di fronte al fatto compiuto) e stigmatizza l'incapacità dell'Ufficio federale dei trasporti di resistere alle pressioni dei «potenti, di turno».

Gap

16 aprile 1988

Via libera a Ponte Brolla per il capannone delle FART

Nei giorni scorsi l'Ufficio federale dei trasporti ha autorizzato la direzione delle Ferrovie regionali a realizzare a Ponte Brolla l'edificio secondo la variante di progetto (che prevede uno stabile di dimensioni leggermente più ridotte dell'originale) proposta in attesa di una soluzione definitiva. Ma è chiaro come il solo questa stessa soluzione, rischia di diventare definitiva.

ECO di LOCARNO

7 Aprile 1988

Sul futuro deposito Fart La Regione scrive a Berna

Sul futuro deposito-officina per la Centovallina delle Fart la Regione locarnese e Vallemaggia ha scritto direttamente al consigliere federale Adolf Ogi, direttore del Dipartimento dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie. Come si sa, le Fart insistono perché

la costruzione sia prevista a Ponte Brolla (territorio di Tegna); per contro, il villaggio di Cammedo, spalleggiato anche dalle associazioni protezionistiche, rivendica tale infrastruttura che concorrerebbe a dare un po' di "ossigeno" alle Centovalli.

La Regione non sposa né l'una né l'altra tesi; chiede però al consigliere federale, davanti al quale sono pendenti i ricorsi, «un esame approfondito e giustamente ponderato delle possibili varianti», esame che, stando al consiglio direttivo della Regione, nessuna delle parti in causa ha finora fatto.

La proposta della Regione è quella di subordinare la decisione politica ad uno studio che consideri tutti «gli aspetti economici, ecologici e di politica regionale». Nella lettera al consigliere federale si fa presente che «l'esame delle differenti soluzioni alternative non dovrà basarsi unicamente su parametri spiccatamente finanziari né, alla stessa stregua, privilegiare solamente gli aspetti ecologico-paesaggistici, ma anche adeguatamente considerare le positive ripercussioni a livello occupazionale-demografico nelle Centovalli, un comprensorio che negli ultimi dieci anni ha visto diminuire le persone occupate in loco di oltre il 7% per trovarsi quasi completamente dipendente dal pendolarismo verso il polo di Locarno». La tesi della Regione è che se dal punto di vista gestionale aziendale l'operazione risultasse fattibile a Cammedo, «è doveroso e fortemente auspicabile che in primo luogo aziende parastatali armonizzino le loro scelte con gli intendimenti della politica federale verso le zone più periferiche in generale e della politica di promozione prevista dal nostro programma di sviluppo in particolare».