

**Zeitschrift:** Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli  
**Herausgeber:** Associazione Amici delle Tre Terre  
**Band:** - (1989)  
**Heft:** 13

**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:** 12.01.2026

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



parte dei paesaggi, siti e monumenti naturali degni di una protezione speciale. Solo in casi eccezionali può essere utilizzato, per esempio da imprese di trasporti pubblici, ma anche in questo caso eccezionale bisogna cercare di deturpare il meno possibile il sito protetto.

Per poter dimostrare che si tratta di un caso eccezionale, bisogna esaminare, studiare e valutare con criteri seri e oggettivi tutte le altre possibili soluzioni ed è questo che, secondo Berna, non è stato fatto dalle FART. Il consigliere federale chiede cioè alle FART che presentino tutte le motivazioni fondate e soppesate che le costringerebbero a costruire il capannone proprio in un sito protetto in modo speciale come lo è Ponte Brolla. Infatti, i motivi adotti dalla FART sono superficiali e soggettivi in quasi tutti i casi. Esaminiamo anche questi in modo succinto:

**stazione di Muralto:** le FFS non concedono il terreno necessario (motivazione valida);

**stazione di Sant'Antonio:** le FART vogliono vendere il terreno alla città di Locarno che ne riceverà un parco pubblico e un autosilo (motivazione precipitata perché si è già optato per Ponte Brolla).

Le FART sostengono anche che a S. Antonio verrà costruito un autosilo per la città vecchia. Ma chi dice che questo autosilo debba sorgere lì? Non sarebbe possibile — tanto per citare un esempio — di ricavarne uno al posto delle case demolite all'entrata della via ai Monti? Avrebbe il vantaggio di essere più vicino ai commercianti che piangono miseria della città vecchia. Se non andiamo errati, sotto il capannone delle FART a S. Antonio vi è già un locale grandissimo per i bus: non si potrebbe allargarlo un po' e usarlo anche per i treni? A S. Antonio, inoltre, l'amministrazione e la manutenzione sarebbero proprio uniti: perciò si resti dove si è sempre stati.

**Camedo:** deturpamento paesaggistico e strada poco comoda per gli operai (motivazione poco convincente perché il paesaggio di Camedo non è citato tra i siti degni di una protezione particolare e perché centinaia di frontalieri percorrono detta strada da anni senza mai arrivare in ritardo ai posti di lavoro).

Del resto è anche interessante il fatto che nemmeno il consigliere federale sia riuscito a sapere di quanti operai si tratterebbe e da dove essi provengono.

Se fossero dei frontalieri, come è ben possibile, sarebbero semmai più vicini al loro domicilio. D'altronde è ridicolo che chi lavora per un treno debba servirsi dell'automobile per raggiungere il posto di lavoro e questo in un momento dove si fa di tutto per convincere gli automobilisti a servirsi dei mezzi pubblici: sarebbe opportuno dare il buon esempio. La lontananza dal centro amministrativo è di poca entità nell'era dei computer e anche Ponte Brolla non è vicinissima a questo centro.

**Terre di Pedemonte:** nel testo del Dipartimento federale dei trasporti non si parla della regione **Sabbio** ma delle Terre di Pedemonte in genere. Tuttavia, anche per i Sabbioi mancano studi approfonditi.

**Avegno (zona industriale):** bisognerebbe ripristinare i binari creando due passaggi a livello nuovi (motivazione poco seria perché pare che si potrebbe costruire questo binario tra fiume e strada. Inoltre la zona industriale risulterebbe collegata alla rete ferroviaria.)

Gli abitanti di Tegna e di Ponte Brolla sono fiduciosi che alla fine si troverà una sistemazione più confacente per il capannone che permetta di salvaguardare il paesaggio prezioso e raro di Ponte Brolla.

Evidentemente, la soluzione di Ponte Brolla non viene esclusa in assoluto nemmeno da Berna, ma finché le FART non presenteranno motivazioni più che valide, non potranno erigervi un capannone mastodontico. Inoltre si chiede che sia più «cinense», cioè che si inserisca in un modo più armonioso nella zona di quello provvisorio.

Come si vede, il problema non è risolto e in una prossima edizione vi metteremo al passo degli sviluppi ulteriori.

E.L.

## Nel futuro delle Centovalli non c'è la superstrada

«Il Locarnese, per quanto riguarda il traffico, è un'isola felice. Le Terre di Pedemonte e le Centovalli poi, sono addirittura un Paradiso». Non si tratta di provocazioni gratuite, è semplicemente l'opinione di Dick Marty, ex procuratore pubblico, da poco più di sei mesi in Consiglio di Stato a capo dei dipartimenti delle pubbliche costruzioni e delle finanze.

Marty, nella sua replica, non poteva essere più chiaro: «non sono un politico per vocazione. Credo che far politica significa dire quello che si pensa e non quello che la gente vuole che si dica. Non sono qui a fare promesse. Si può fare tutta la demagogia che si vuole, ma il mio ruolo è di ricordarvi che non esistono solo le Terre di Pedemonte, le Centovalli, il Locarnese».

Peccato che Dick Marty non abbia aperto la sua relazione introduttiva con queste annotazioni. Avrebbe risparmiato le critiche degli altri relatori presenti alla serata sulla viabilità nella nostra regione organizzata a Verscio dal liberali-radicali del circolo della Melezza lo scorso 22 novembre. Il consigliere di Stato, nel suo primo intervento, ha snocciolato una serie impressionante di dati statistici, alcuni interessanti (come quello che attribuisce al Ticino il tutto sommato triste primato di canzone più motorizzata della Svizzera), altri decisamente meno opportuni (come quelli tratti dal censimento federale del 1980 che appaiono se non superati almeno meritevoli di un aggiornamento). Il tutto durante tre quarti d'ora, per finire poi con un breve cenno al futuro della strada delle Centovalli, «una strada» ha detto Marty «che non è per domani, dato che nel Cantone ci sono ben altre priorità».

Sergio Salvioni e Gianfranco Soldati, oltre a giustificare lo scetticismo degli abitanti delle Terre di Pedemonte e delle Centovalli, hanno ricordato a Dick Marty che parecchi dei suoi predecessori non avevano risparmiato promesse. Promesse poi, ovviamente, mai mantenute.

Un consigliere di Stato, soprattutto un capo del dipartimento delle pubbliche costruzioni, che non fa promesse su quella che si continua comunque a chiamare la «strada internazionale» delle Centovalli, è davvero una grande novità.

La superstrada attraverso le Centovalli è oramai un'ipotesi definitivamente sepolta nei cassetti del dipartimento. «Se volete fare la fine di Chiasso» ha ammonito Marty «allora vi costruiremo anche la superstrada...».

Qualche progetto parziale, a dire la verità, esiste e sarà reso pubblico nel corso del 1990. Si tratterebbe di realizzare un nuovo tratto di strada tra il confine e Ri di Verdasio, con la costruzione del nuovo ponte di Moneto, evitando la zona dei Ruiacci, con una spesa superiore ai 50 milioni di franchi, coperti nella misura del 75 per cento dalla Confederazione. Un progetto che ha già superato l'esame d'impatto ambientale, e questo dovrebbe essere già un aspetto positivo.

Nel corso della serata Dick Marty ha avuto così l'occasione di esporre pubblicamente la sua filosofia dei trasporti. Una filosofia che appare decisamente in sintonia con le necessità del nostro tempo: bisogna finalmente privilegiare i trasporti pubblici e favorire quelli alternativi (la costruzione delle ciclopiste, che il Cantone è disposto a sostenere finanziariamente se i comuni prendono l'iniziativa, rientra in questa logica), questo in sintesi il pensiero del nuovo consigliere di Stato, che ha ribadito di credere nell'utilità e nella funzione della Commissione intercomunale dei trasporti. Commissione a cui per il momento solo Cavigliano, dei comuni delle Tre Terre, ha deciso di aderire.

## Cavigliano: quali soluzioni per i trasporti?

Il nuovo tunnel della Centovallina rischia di essere un'altra occasione perduta. E' questo anche il parere di Paolo Rossi, segretario della sezione ticinese dell'Associazione Svizzera del Traffico, che è intervenuto il 24 ottobre scorso a Cavigliano ad una serata informativa sul tema «Trasporti e problema viario nella nostra regione». Una seconda occasione d'incontro per la popolazione del Comune, dopo la positiva esperienza della serata sul tema «rifiuti e compostaggio».

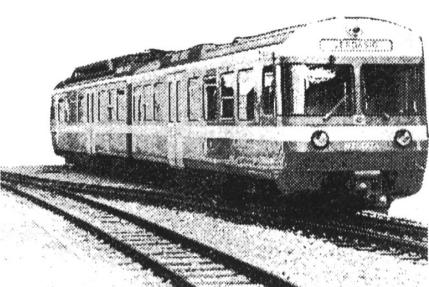
Rossi ha presentato le sue proposte appoggian-  
do sugli studi da lui svolti sull'evoluzione del traffico cantonale e regionale. Se negli anni Settanta si tendeva a favore soprattutto il traffico privato, nel decennio che sta per concludersi non riesce ancora ad imporsi una strategia in favore dei trasporti pubblici. Alle numerose discussioni sul tema, fanno riscontro poche realizzazioni concrete. Manca, nelle soluzioni dei problemi attuali del traffico, a detta di Rossi, lo slancio e il coraggio di quelli che più di un secolo fa hanno deciso di costruire la galleria ferroviaria del San Gottardo. Oggi non si osa, o non si vuol osare, per cui l'eventuale soluzione dei problemi è sempre in ritardo rispetto alle necessità del momento.

Per quanto riguarda il locarnese, Paolo Rossi ha suggerito una serie di piccoli interventi selezionati per decongestionare il traffico regionale. Dato che il trasporto privato è forzatamente limitato sia dal tipo di strade che dall'organizzazione dello spazio, bisogna puntare su scelte alternative. E l'alternativa si chiama ovviamente ferrovia. La Centovallina potrebbe diventare preziosa per le Terre di Pedemonte se riuscisse a trasformarsi in un treno veloce, con collegamenti frequenti. Ma, a quanto pare, non è questa l'intenzione delle Fart, legate ad una concezione superata del servizio pubblico.

Anche l'intervento di Valentino Marazzi, che ha illustrato le proposte in materia del Gruppo interpartito «Trasporti e problema viario», ha messo in evidenza la necessità di potenziare i mezzi pubblici. Non c'è altra soluzione per ridurre il traffico privato. Potenziare la Centovallina, significa offrire all'utenza orari, prezzi e servizi più attrattivi. Soluzione che avrebbe significativi vantaggi «ecologici»: diminuzione del fabbisogno di posteggi in città e riduzione del tempo di spostamento.

Franco Moro ha affrontato il tema molto sentito della creazione di piste ciclabili e della possibile costruzione di una passerella sulla Melezza. Losone, Ascona e Locarno sarebbero così più vicini alle Terre di Pedemonte.

I partecipanti alla serata (circa una sessantina di persone) hanno stigmatizzato l'ipotesi della costruzione di «una nuova strada per salvare le campagne di Verscio e di Cavigliano», ipotesi presentata sull'ultimo numero di «Treterre». Sono veramente pochi quelli che sentono l'esigenza di una nuova strada attraverso le Terre di Pedemonte; sono quelli che non hanno ancora capito che negli anni Novanta bisognerà obbligatoriamente concentrare gli sforzi sul traffico pubblico, pena il deterioramento improvviso, e da nessuno auspicato, della qualità della vita.



R. C.

In passato, su TRETERRE, abbiamo scritto più volte dell'imminente apertura del Museo delle Centovalli e del Pedemonte. La tanto attesa inaugurazione era però sempre rinviata, per un motivo o per l'altro.

Questa volta invece possiamo finalmente scrivere di un Museo che ha già mosso i suoi primi passi e che in questi sei mesi d'esistenza ha già meritato diversi riconoscimenti, primo fra tutti quello del pubblico.

Sede del Museo è la casa Maggetti ad Intragna, una costruzione patrizia risalente al Seicento, un complesso architettonico di grande interesse che si trova in pieno nucleo storico del paese. La casa conta una ventina di locali (di varie dimensioni e comunque neanche uno uguale all'altro), oltre a diversi atrii e disimpegni: il tutto forma un insieme decisamente articolato, una sorta di labirinto, con una ventina di porte che danno sull'esterno. La data più antica che si scopre sulla casa Maggetti è 1688. Se ne trovano poi altre: 1751, 1780 e da ul-



## IL MUSEO REGIONALE È UNA REALTÀ

timo 1782. La sua origine e la sua storia ci riportano ad un casato Maggetti, il cui ricordo rimase a lungo nella tradizione popolare. E' noto che nei nostri paesi fu frequente il caso di famiglie prevalenti per forza economica e intraprendenza, spesso in lotta fra di loro. Non tutte avevano uno spiccato senso della comunità e sono poche quelle che hanno contribuito alla realizzazione di opere di interesse pubblico.

Per puro debito di esattezza storica occorre dire che proprietaria della casa era una famiglia di questo genere, possidente, padrona di terreni e con una disponibilità finanziaria davvero notevole che, a quanto pare, sapeva anche sfruttare molto bene a proprio vantaggio la sua forza economica e la miseria della gente.

Venne poi un tempo, già nel secolo scorso, in cui le fortune di questa famiglia cominciarono a decadere, vuoi perché diminuito il numero dei membri di essa, vuoi per discordie interne, vuoi forse anche per il cattivo uso dei beni, cosicché gli ultimi discendenti scomparvero in situazione di grande povertà. Con il decadere della famiglia decadde a poco a poco anche la casa, che cambiò più volte proprietari e finì in mano a persone estranee al paese.

Il desiderio di istituire un Museo ad Intragna era già stato espresso verso la metà degli anni Sessanta da persone originarie della regione ma che vivevano oltre San Gottardo. Fra queste Giovan Antonio Pellanda che, a Winterthur, era entrato in

contatto con uno svizzero tedesco, proprietario di un'ala della casa Maggetti comprendente sei locali in tutto. Quando Pellanda nel 1966 acquistò questa parte dell'edificio, l'intenzione di installarvi un Museo era già definita, ma mancavano ancora gli spazi sufficienti. Gran parte della casa apparteneva allora ad una dottoressa svizzero-tedesca che solo anni dopo si decise a venderla. L'operazione fu perfezionata nel 1980. All'acquisto contribuirono la Fondazione del Museo regionale (creata il 7 aprile 1969), i sei comuni del comprensorio, l'Ente Turistico Locarno e Valli, l'Ofima e alcuni istituti bancari attivi nel locarnese. La spesa fu di 140 mila franchi.

Immediatamente dopo l'acquisto è iniziata la seconda fase, e cioè la riattazione della casa (da notare che oltre ai locali è stata rifatta anche metà del tetto). Un'operazione che si è rivelata subito difficile, date le condizioni di estremo abbandono in cui si trovava la casa Maggetti, e che è costata circa un milione di franchi. A curare il restauro della casa sono stati chiamati l'arch. Armando Maggetti, per i lavori di riattazione, e l'arch. Roberta Orler per gli interni. Confrontati ad una serie di problemi di non certo facile soluzione, sono riusciti a dare grande dignità alla sede del Museo regionale.

Una dignità che è minacciata dal progettato ampliamento di un garni situato nelle immediate vicinanze. Una costruzione che verrebbe ad inserirsi nel nucleo storico di Intragna, umiliando il paesaggio. In occasione dell'inaugurazione del Museo, il 6 maggio scorso, il sindaco d'Intragna Armando Maggetti aveva fatto notare che «una simile edificazione potrebbe vanificare il lavoro che la Fondazione ha intrapreso in tutti questi anni per riconsegnare alla regione un complesso di notevole interesse etnico-culturale».

A rappresentare il governo cantonale alla giornata inaugurale c'era il consigliere di Stato Renzo Respini, da cui dipende l'Ufficio cantonale dei musei creato nel 1979 in seno al Dipartimento dell'ambiente. Respini ha esordito affermando che non sempre i ritardi delle autorità politiche e amministrative sono negativi. «Quando negli anni Cinquanta si pensava di realizzare un unico grande Museo etnografico per tutto il Cantone» — ha spiegato il consigliere di stato — «si credeva di fare una cosa buona e provvida: ma oggi, a ragion veduta, si può affermare che è un bene che tale progetto non si sia concretizzato perché nel frattempo sono sorte molteplici iniziative come questa che valorizzano le particolarità regionali. Il Ticino è sì una regione unica, ma nella quale tutte le sue componenti assumono ruoli particolari che rafforzano poi l'unità regionale. Per questo motivo oggi ci stiamo orientando verso una legge cantonale che permetta e valorizzi la formazione di questi musei etnografici regionali».

La nuova legge cantonale sui musei, che non è ancora stata approvata dal Gran Consiglio, sembra essere lo strumento necessario per meglio promuovere e coordinare lo sviluppo dell'attività museografica nel canton Ticino. Per intanto, l'unica base giuridica esistente in materia risale al 1944, anno in cui venne promulgato un «Decreto legislativo concernente la conservazione dei musei storici ed archeologici», che tuttavia, alla luce delle esigenze odierne, appare assolutamente inapplicabile, riferendosi ad una realtà operativa oramai totalmente superata.

I musei etnografici sono arrivati ad un punto cruciale: quello che è certo è che il volontariato non basta più. Anche la gestione quotidiana del museo richiede un impegno quasi professionale. Senza parlare poi di operazioni come l'inventario, il restauro, lo studio e la presentazione delle collezioni, tutte attività che vanno svolte da persone formate appositamente. Problemi che si verificano anche al Museo regionale d'Intragna. In questi primi sei mesi, la novità e la curiosità hanno avvicinato alle sale di esposizione molti visitatori. Un Museo che aveva aperto i battenti con la dichiarata carenza di materiale, proprio per invitare la gente ad arricchire la collezione con donazioni, si trova ora a dover contenere le offerte di oggetti che vi giungono. Il Museo «vuoto», adesso è ormai pieno. Un segno confortante di vitalità, che dopo la prima fase contrassegnata dall'entusiasmo, dovrà confermarsi.





## CASSA RAIFFEISEN DI VERSCIO

27 anni al servizio della popolazione  
delle tre Terre di Pedemonte  
Tegna, Verscio e Cavigliano

### Operazioni

Accettazione di denaro su libretti di deposito, libretti per gioventù, libretti per persone anziane, obbligazioni di cassa, conti stipendio, conti rendite AVS, conti correnti.

Ipoteche e crediti di costruzione.  
Custodia e amministrazione di carte valori.  
Eurochèques, assegni di viaggio.  
Incasso di cedole e di titoli in scadenza.  
Cassette di sicurezza a tassa modica.  
Cambio.

IMPIANTI  
ELETTRICI E  
TELEFONICI



Via Passetto 8  
**6604 Locarno-Solduno**  
Tel. 093 31 49 65

**Tegna**  
Tel. 093 81 18 14

## RISTORANTE BELLAVISTA

ARMANDO LEONI

6654 CAVIGLIANO

Tel. 093 81 11 34

Noleggio e vendita  
**MOUNTAIN BIKES**  
**SCOTT USA**  
in esclusiva da:



LOCARNO  
093/316602

**MOUNTAIN BIKES**

**SCOTT USA**



Servizio  
garantito