

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1990)
Heft: 15

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: 08.01.2026

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

LA CENTOVALLINA: UNA BELLA REALTÀ

Proviamo a immaginarci uno scenario simile a quello che ha segnato la fine di tante ferrovie periferiche. Giorno dopo giorno treni desolatamente poco frequentati passano attraverso i nostri villaggi sotto gli occhi distratti di pochi spettatori. Il manovratore con fischi prolungati pare voglia attirare l'attenzione non solo sui pericoli ai passaggi a livello ma anche sul fatto che il treno è qui per essere utilizzato. Passano gli anni e l'apatia della gente continua. Frustrati da tanto circolare a vuoto, i dirigenti della ferrovia corrono ai ripari. Basta con le belle parole proferite dai soliti saccenti. Basta coi sacrifici sull'altare dell'ecologia. Razionalità ci vuole, altro che teoria! Smantelliamo la ferrovia, largo ai torpedoni, l'idealismo lasciamolo ad altri. Così iniziano i lavori di eliminazione dei binari, degli scambi: ferri vecchi! Le traversine sono ricercate come legna da ardere. L'ex tratta ferroviaria viene utilizzata al piano per lo più come area di parcheggio per le vetture e in valle come nuovo sentiero.

Passa altro tempo e la massa dei veicoli stradali aumenta a dismisura. Le colonne s'allungano per chilometri. Arrivare sul posto di lavoro diventa un gioco d'azzardo. I villaggi sembrano sempre più anonime vie di transito di anonime vetture. L'aria si fa sempre più irrespirabile.

Il nonno racconta al bambino di un tempo quando l'aria era pura, quando passava il treno, quando...

Il bambino non capisce e chiede al nonno perché la gente non viaggiava col treno; perché ha lasciato che si togliesse alla regione un simbolo che la rendeva unica. Il nonno risponde che l'uomo per natura tende a rifare gli stessi errori.

Ora, pare che si stia facendo largo l'idea di esumare la ferrovia; è stato formato un comitato. Ma i dirigenti dell'impresa dicono che per rifare la ferrovia ci vogliono milioni e milioni: un lusso. Ormai il treno è partito, bisogna rassegnarsi.

Ci è andata bene!

Fortunatamente per noi la situazione non è ancora compromessa. La Centovallina c'è, eccome! Una serie di fattori la mantiene in vita. Primo fra tutti il fatto che è una ferrovia internazionale. Di sicura influenza è anche la maggior coscienza ecologica che contraddistingue questi anni 90. Sarà il pedemontese capire l'importanza della sua ferrovia? Da parte della FART si è lanciata una sfida: ne parliamo esaurientemente nell'articolo. Per il bene che vogliamo alla nostra regione e alla sua ferrovia guardiamo con fiducia al futuro.

Si volta pagina

Nei suoi 67 anni di esistenza la Centovallina ha costituito un elemento importante per la nostra regione, sia dal punto di vista turistico che da quello sociale. Dagli albori quando la chiamavano la «Centostravacchina» ad oggi: una storia interes-

sante che per quanto riguarda le nostre terre narremo nelle prossime edizioni del Treterre. In questo articolo ci concentreremo sulla situazione, cercando di dare utili informazioni e una risposta alle domande che si sono venute a porre con i grandi cambiamenti degli ultimi tempi.

Un'amputazione inevitabile?

Domenica 29 maggio 1990, con una riuscita giornata delle porte aperte, più di 800 locarnesi si sono accommiati dalla Centovallina che percorrevano, per l'ultima volta, la tratta cittadina. Avveniva di fatto il passaggio di consegne da parte del trenino - che fiero transitava lungo le vie di Locarno - all'automobile. Questo passaggio, espressione del cambiamento dei tempi, è stato ritenuto necessario perché la Centovallina veniva considerata un ostacolo e fonte di pericolo. Solo il futuro ci dirà se questa decisione è stata valida. Di sicuro questo cambiamento avrà delle conseguenze anche per la popolazione dei nostri paesi.

Come si è arrivati alla situazione attuale

Gli importanti mutamenti intervenuti in questi ultimi anni e che si protrarranno fino al 1992 sono da ascrivere al «Piano viario del Locarnese» e al progetto «Ferrovia 2000». Nel 1983 è stato preparato un progetto che riguardava la galleria e la stazione sotterranea di Muralto. Nel 1985 il Gran Consiglio ha votato il credito per la galleria e la stazione sotterranea di Muralto. Nel 1987 ha votato il credito per il prolungamento della galleria da Sant'Antonio a Solduno/S. Martino. Si è dato inizio ai lavori. In dicembre 1987 il popolo e i cantoni svizzeri hanno approvato il progetto «Ferrovia e bus 2000». Nel 1988 è stato pubblicato il concorso per la delibera dei due lotti: stazione sotterranea di Muralto e interramento della ferrovia tra Sant'Antonio e Solduno-S. Martino. Nel 1989 è stato presentato a Intragna il progetto «FART 2000». Per la metà di dicembre di quest'anno è prevista la riapertura della linea ferroviaria da Ponte Brolla a Locarno.

Cos'è «Ferrovia 2000»

È un progetto elaborato dalle FFS in base alle esperienze fatte con l'introduzione dal 1982 dell'orario cadenzato nell'intento di migliorare l'offer-

ta; si prefigge di raggiungere i seguenti obiettivi:

- corse più frequenti
- treni più veloci
- corse più dirette
- migliori coincidenze
- treni più comodi.

Questi sforzi tendono a rendere il trasporto pubblico concorrenziale rispetto al trasporto privato su strada. Per la nostra regione, in particolare, e per il Ticino, ciò significa collegamenti più comodi e più frequenti con la Svizzera romanda. Pure per il Consiglio Federale, le Centovalli restano il collegamento più corto tra il Ticino e la Svizzera romanda e, grazie ai due nuovi trafori del Gottardo e del Lötschberg, la Centovallina sarà valorizzata.

Nel nostro piccolo, «FART 2000»!

Le ripercussioni positive del programma «Ferrovia 2000» sulla Centovallina sono:

- riduzione della durata di viaggio con treni diretti fra Locarno e Domodossola
- orario cadenzato ogni ora fra Locarno e Domodossola
- introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora fra Intragna, le Terre di Pedemonte e Locarno
- treni intermedi tra i diretti da e per Camedo
- tempi di coincidenza ridotti a 7 minuti a Locarno.

Per raggiungere ciò, è in via d'esecuzione o di progetto una serie di miglioramenti alle infrastrutture. Citiamo i principali:

- galleria a Locarno
- nuovo incrocio e fermata a Solduno-S. Martino
- prolungamento dei binari d'incrocio e allungamento dei raggi di curva
- introduzione di scambi a comando elettrico
- eliminazione dei passaggi a livello o loro equipaggiamento con barriere automatiche.

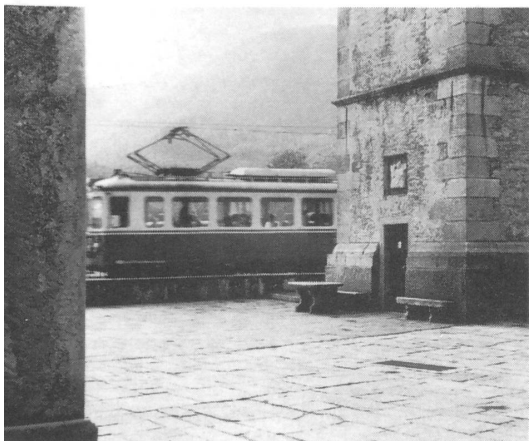
Per quanto concerne le Terre di Pedemonte si procederà, partendo da Ponte Brolla, alla posa di barriere o segnali luminosi a tutti i passaggi a livello.

Arrivano dei «signori» treni

Per poter migliorare l'offerta nell'ambito di «Ferrovia 2000» la FART acquista 8 nuove composizioni AB 4/8, fabbricate dagli Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey, per la parte meccanica, e dall'ASEA Brown Boveri SA di Baden per la parte elettrica.

I criteri che sono stati seguiti per la scelta di questi treni sono stati:

- comodità dei sedili
- ampia finestratura (vista sul paesaggio)
- migliore accessibilità (pavimenti e entrate abbassati)
- possibilità di ristoro
- climatizzazione





Modello FART - Grande novità nelle costruzioni ferroviarie. I futuri treni a scartamento metrico delle Centovalli, sviluppati da VeVeY e ABB avranno un pianale ribassato che faciliterà l'accesso alle vetture.

— qualità di marcia (sospensioni, problemi ruota-rotaia, ecc.)

— isolamento termico e fonico

Il comfort interno corrisponde al livello Intercity. Grazie all'aggancio automatico possono essere uniti più treni.

Si tratta di treni a pianale ribassato, a 53 cm tra i carrelli motori, a circa 38 cm sul marciapiede rispetto agli attuali 81 cm e con:

— 31,30 m di lunghezza

— 2,65 m di larghezza

— 152 posti, di cui 82 a sedere

— velocità sino a 80 km/h.

La consegna delle composizioni è prevista a partire da dicembre 1991 al ritmo di un treno al mese. Questi treni verranno prevalentemente impiegati per le corse più veloci.

Parliamone

Intervista col signor Marco Pessi Direttore delle FART

Signor Pessi, in occasione di un affollato dibattito nel salone comunale di Verscio Lei ha informato la nostra popolazione su quelle che sono le proposte delle FART per il futuro. Dagli utenti della ferrovia vengono richieste delucidazioni su argomenti specifici. Cercheremo di soddisfare queste esigenze. In che cosa si diversifica la nuova offerta d'orario?

Per la tratta Intragna-Locarno significa innanzitutto un treno spola cadenzato ogni mezz'ora; per Domodossola un treno diretto ogni ora con riduzione della durata del percorso di 23 minuti e migliori coincidenze con Berna, Losanna, Ginevra. Tutto ciò a partire dalla messa in circolazione dei nuovi elettrotreni (1992).

Ci saranno dei cambiamenti per il trasporto degli allievi della scuola Media di Via Varesi?

Per il momento no; essi saranno trasportati coi bus dai loro paesi direttamente a Via Varesi.

Dove saranno situate le fermate nella città di Locarno?

Le fermate sono: San Martino (nuova, in superficie); Solduno, St. Antonio, Locarno FFS (tutte e tre in sotterranea).

Fino agli anni sessanta c'erano le fermate di Sant'Antonio e Locarno FFS. La gente della valle che non disponeva di un'auto doveva spostarsi da Piazza Grande sino a Sant'Antonio risalendo la Via della Motta spesso col faticone per il peso delle borse della spesa. Negli anni settanta fu istituita,

con gran soddisfazione di tutti gli utenti del treno, la fermata di Piazza Castello. Le statistiche confermano che si tratta della fermata con il maggior afflusso di viaggiatori locali. Non c'è il rischio che si ritorni alle condizioni degli anni sessanta?

La fermata di Piazza Castello fu introdotta negli anni settanta a titolo provvisorio e di compromesso con la città di Locarno quale capolinea per alcuni treni omnibus e alleggerire così parzialmente l'intralcio rappresentato, per la circolazione veicolare dall'attraversamento dei treni nell'ora di punta. Con la galleria essa viene ora a cadere. È vero, si sarebbe potuto sostituirla con una fermata sotterranea all'altezza di via Maracchi collegata con una galleria accessibile da Piazza Grande (ca. 400 m) o dalla Città vecchia (ca. 300 m); tuttavia per ragioni di costo (ca. 10 Mio), di scarsa attrattività e probabile poca frequentazione, l'idea è stata provvisoriamente abbandonata. Potrà essere ripresa. Va però tenuto presente che il percorso pedonale dalla nuova stazione sotterranea di Locarno FFS all'inizio di Piazza Grande (Via Ramogna) è pure di soli 400 m. e che la nuova piazza stazione di Muralto diventerà sicuramente, sul finire degli anni novanta, un importante polo alternativo a Piazza Grande.

Ritiene che possa essere presa in considerazione la possibilità di mantenere valido il biglietto del treno anche sul bus urbano? Ci spieghiamo con un esempio. Una persona che da Cavigliano vuole andare in Piazza Grande a far spesa, potrebbe scendere a Sant'Antonio e proseguire con lo stesso biglietto utilizzando il bus urbano?

La risposta è positiva.

È prevista la validità del biglietto e degli abbonamenti del treno sul bus urbano sul tratto da Solduno a Locarno FFS e viceversa.

Come giudica l'esperienza del trasbordo bus/treno a Ponte Brolla?

L'esperienza è stata molto buona, malgrado le difficoltà incontrate. Essa è però stata anche costosa (ca. fr. 50 000. — al mese).

A che punto siamo con le realizzazioni lungo la tratta Ponte Brolla-Cavigliano?

Pensiamo ad esempio alle barriere a Tegna da decenni discusse e mai realizzate.

I piani per la protezione di tutti i passaggi a livello fra Ponte Brolla e Cavigliano sono pronti e sono stati presentati, con il preventivo, all'autorità cantonale che prenderà contatto con l'Ufficio federale delle strade per il finanziamento delle opere con i contributi sul dazio carburanti.

Nel contesto di «Ferrovia 2000» la Centovallina

dovrebbe aumentare sensibilmente d'importanza come linea di transito internazionale. Limitatamente al traffico locale, l'orizzonte ci pare meno roseo. Se si fa astrazione dai giovani che non dispongono di un proprio veicolo e dagli scolari delle Medie, per i quali paga il cantone, gli abbonati si riducono a poche decine. Che rimedi propone per cambiare la tendenza?

L'introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora e di corse serali potrebbe invece indurre qualche automobilista a cambiare abitudine. Non mi faccio però grandi illusioni: l'automobilista non rinuncia al proprio mezzo se non vi è costretto dalle circostanze.

Il problema dell'inquinamento ambientale è di scottante attualità. Nonostante che da anni scienziati come Lorenz, uomini di cultura come Fromm, il Club di Roma sottolineino la gravità del problema, l'uomo resta egoista e continua nella sua opera distruttrice. Notiamo che in varie regioni vengono fatti dei timidi sforzi, per esempio: rilascio gratuito delle targhette per le biciclette, contributi comunali per l'acquisto di abbonamenti per i mezzi di trasporto, ecc. Ritiene positiva l'idea di una partecipazione dei comuni alle spese per l'acquisto di un abbonamento?

L'idea di un contributo comunale per la riduzione del prezzo degli abbonamenti è molto positiva: per esempio i comuni del Malcantone (Bioggio, Agno e Ponte Tresa) rimborsano il 20% del prezzo degli abbonamenti mensili e annuali.

A cosa fa risalire i gesti vandalici che vengono compiuti sui treni/bus (sedili tagliati) e alle fermate (imbrattamento dei muri, danneggiamento degli automatici, ecc.)? Vi capita di prendere i colpevoli e come procedete?

Tutte le imprese di trasporto lamentano atti di vandalismo, specie da parte di scolari, particolarmente in certi periodi dell'anno.

I colpevoli - quando si scoprono - sono chiamati a pagare i danni e, nei casi più gravi, vengono denunciati alla direzione della scuola che frequentano, eventualmente alla Procura pubblica. In qualche caso sono stati esclusi dal trasporto.

Nei 35 anni da Lei passati quale direttore delle FART ha avuto modo di fare molteplici e differenti esperienze. Per quanto concerne le Terre di Pedemonte si ritiene soddisfatto?

In 35 anni di attività si fanno esperienze positive e negative. Quelle positive appartengono al passato remoto e al passato prossimo. Quelle negative sono invece piuttosto recenti. Salvo qualche recente incomprensione, in generale ho avuto ottimi rapporti con i «Pedemontesi» e i loro rappresentanti, in particolare con il caro amico dott. med. Gigi Piazzoni, recentemente scomparso. Considero il Pedemonte una terra fortunata.

I Municipi ci rispondono

1. Come vedete il futuro della Centovallina nel contesto del vostro paese?

2. Avete delle aspettative, sono in corso trattative, per opere concernenti la ferrovia sul vostro sedime comunale?

3. Il numero degli utenti della ferrovia che utilizzano giornalmente il treno, in partenza dal vostro paese, è esiguo. In diversi comuni svizzeri, c'è la tendenza a voler invogliare i cittadini a lasciare l'auto e utilizzare il mezzo pubblico. Pensiamo ad esempio a Locarno che rimborsa parte dell'abbonamento per il servizio urbano (ai domiciliati): Ritenete degna di considerazione una proposta che tenda a introdurre un simile procedimento anche nel vostro comune?

Cavigliano

— Il Municipio ripone molte aspettative nella Centovallina per il servizio alla popolazione, servizio che sarà senza dubbio migliorato nell'ambito di Ferrovia 2000 con la prevista introduzione dell'orario cadenzato con treni in partenza ogni mezz'ora.

— Migliorato il servizio con un numero maggiore di corse, si dovrebbe studiare un abbonamento annuo che dia la facoltà di servirsi del treno e degli autobus per il servizio urbano. Attualmente per andare a Minusio si devono acquistare due biglietti!

— Ci aspettiamo alcune corse serali che soddisfino alle necessità di trasporto di quelli che si recano in Città per andare al cinema, per frequentare corsi serali, o la palestra, oppure per svolgere altre attività.

— Ci attendiamo una maggiore concorrenzialità del servizio pubblico, treno e autobus, nei confronti dell'automobile. Attualmente il costo del treno è troppo elevato per attirare i proprietari di auto.

— Il Comune è, in linea di principio, d'accordo di partecipare ad un'azione tendente ad abbassare il costo dei biglietti ferroviari, a condizione che si tratti di un'azione concertata a livello regionale, meglio se cantonale e federale.

Un semplice intervento a livello comunale ci pare che non risolverebbe gran che.

— Dalle FART ci aspettiamo che vengano eliminati i passaggi a livello privi di barriere.

È deprimente constatare che, dopo tutti questi incidenti verificatisi, non si sia ancora risolto questo problema.

— Segnaliamo un altro aspetto negativo, la soppressione della fermata a Piazza Castello, a seguito del cambiamento del tracciato; questa fermata era la più comoda e maggiormente utilizzata da parte dei nostri anziani e studenti.

Verscio

— È prematuro ipotizzare delle considerazioni circa il futuro della Centovallina.

Una valutazione più pertinente la si potrà dare solo quando saranno ultimati i lavori di potenziamento.

— È stata ventilata l'idea di un rifacimento delle infrastrutture della stazione.

— Per dire che è esiguo occorrerebbe vedere anche la situazione negli altri Comuni.

Non si è mai discusso in merito a un contributo da concedere agli utenti della ferrovia.

A nostro giudizio sarebbe un sussidio indiretto alla Centovallina, che non risolverebbe comunque il problema globale del finanziamento dei trasporti pubblici.

Tegna

— Non conoscendo i nuovi termini del servizio FART ne auspichiamo un miglioramento della spola con Locarno così da poter rendere concorrenziale il mezzo pubblico.

— Le nostre aspettative si riferiscono in particolare alle norme di sicurezza dei passaggi a livello della giurisdizione comunale. Il Municipio ha già preso contatto con le FART.

— Il Municipio caldeggia la possibilità di rendere accessibile a tutti i giovani fino all'età di 18 anni l'utilizzo gratuito dei mezzi pubblici della regione, facilitazione che creerebbe le premesse per la continuazione, da parte di questi giovani, dell'utilizzo di tali mezzi.

E i Pedemontesi che dicono?

Domande rivolte a studenti, apprendisti, utenti e non della Centovallina.

Come giudica l'offerta ferroviaria delle FART?

Paola Mariotta, 49 anni, di Verscio:

Trovo questa offerta molto interessante e spero che in futuro interessi la maggior parte della popolazione.

Fausto Tommasina, 29 anni, di Cavigliano:

Abbastanza scarsa, nel senso che qualche corsa in più sarebbe auspicabile, specialmente la notte, quando, senza un mezzo privato, è praticamente impossibile spostarsi.

Heiz Kulli, 66 anni, di Tegna:
Buona.

Angela Milani, 44 anni, di Cavigliano:

Al limite della sufficienza per quanto concerne gli orari. L'uso dei servizi igienici sulla tratta Locarno-Intragna dovrebbe essere proibito onde evitare ai passanti e agli abitanti della zona spiacevoli sorprese (carta WC sporca... ecc.). Quindi servizio poco rispettoso del suolo pubblico.

Mariano Snider, 25 anni, di Verscio:
Insufficiente.

Daniela Dal Mas, 26 anni, di Tegna:

Attualmente insufficiente; mi fa comunque comodo poter scendere a «Piazza Castello».

Perché ha scelto il treno come mezzo di trasporto giornaliero o perché non viaggia con la ferrovia?

Heinz Kulli:

Mancanza di buone coincidenze per Losone (luogo di lavoro).

Paola Mariotta:

Perché viaggiando in treno si ha la possibilità di avere contatti con altre persone. Inoltre si salvaguarda la natura. Viaggiando col treno ci si può rilassare di più.

Angela Milani:

Perché attualmente non è competitiva rispetto al mezzo privato.

Fausto Tommasina:

Per il semplice motivo che non possiedo ancora il permesso di guida. Devo comunque dire che, probabilmente, in molti casi sceglierei comunque il treno perché lo trovo «simpatico», una specie di architettura mobile sulla quale posso incontrare gente, leggere o fare altre cose che non mi sarebbero possibili guidando.

Mariano Snider:

— Corse troppo distanziate.

— Carezza o addirittura assenza di corse in certe ore importanti come la pausa di mezzogiorno e la sera (ultimo treno da Locarno ore 19.23!).

Daniela Dal Mas:

Non lo uso giornalmente, e ne usufruisco solo quando non ho un altro mezzo.

Cosa si aspetta dalle FART per il futuro, oppure cosa la convincerebbe a viaggiare col treno?

Daniela Dal Mas:

Ci vorrebbe un orario cadenzato (ogni 20-30 minuti). Ma dal momento che sarà «lontano» dal centro (Piazza Castello), lo userò ancora meno.

Mariano Snider:

— treno navetta ogni 20-30 minuti

— orari cadenzati

— coprire tutta la fascia orario fin verso mezzanotte

— facilitazioni per famiglie

— abbonamento verde.

Fausto Tommasina:

Personalmente non mi aspetto niente, perché ora ho deciso di prendere la patente dell'automobile. Sarebbe comunque importante trovare il modo di aumentare le corse e, specialmente per i giovani, spostare l'ultima corsa almeno a mezzanotte.

Angela Milani:

— tariffe meno care

— punti di fermata più funzionali

— orari con scadenze di mezz'ora e servizio notturno tutto l'anno.

Paola Mariotta:

Introduzione di almeno due treni navetta ogni ora per favorire chi lavora, gli studenti, ecc. Coincidenze con i treni FFS. Corse serali per permettere la partecipazione a manifestazioni culturali e divertimenti.

Heinz Kulli:

Percorsi più rapidi con la Svizzera tedesca e romana (Basilea: treno 4 ore 15, auto 2 ore 45; Bienne: treno 5 ore, auto 3 ore).

Coincidenze favorevoli con Losone. Possibilità di recarsi in Centro-Città a Locarno.

Come giudichi il servizio di trasporto per recarti a scuola?

Gabriele Keller, 17 anni, liceo, di Tegna:

Per quanto riguarda gli orari non lo trovo affatto pratico. I prezzi sono eccessivi.

Monica Marazzi, 17 anni, liceo, di Cavigliano:

Il servizio è insufficiente e non soddisfa le nostre esigenze. Gli orari sono assolutamente incompatibili con quelli scolastici, sia alla mattina che alla sera. Infatti il mattino dobbiamo prendere il treno delle 7.17 che arriva a Locarno alle 7.40 per iniziare la scuola alle 8.10! Alla sera dobbiamo aspettare ogni giorno almeno 3/4 d'ora perché il bus delle 17 parte 2 minuti dopo la fine della scuola e non riusciamo a prenderlo. Ciò significa che in una settimana c'è una perdita di tempo pari a circa 12 ore, senza contare la durata del trasporto! È inoltre scandaloso che l'ultimo treno alla sera per tornare a casa sia alle 19.23 e che quindi ogni attività serale fuori dal proprio paese sia possibile solo con mezzi privati. Non parliamo poi dei prezzi che per degli studenti sono esorbitanti!

Silvio Amman, 15 anni, liceo, di Verscio:

Per recarmi a scuola non è male, ma per tornare a casa è pessimo perché devo sempre aspettare da tre quarti d'ora a un'ora per prendere la prima coincidenza. Alla sera verso le 23 o le 24 manca un treno o un bus che torni da Locarno verso le Terre di Pedemonte, per chi va al cinema o ad altre manifestazioni serali.



Laura Generelli, 14 anni, scuola media, di Tegna: Lo trovo soddisfacente, anche se a volte bisogna stare in piedi sul bus perché non ci sono abbastanza posti a sedere.

Brigitte Marazzi, 13 anni, scuola media, di Cavigliano: Buono, comodo e ben organizzato.

Raffaella Gaiardelli, 17 anni, apprendista di commercio, di Verscio: È pessimo. È un salì e scendi continuo. Per quanto riguarda il costo dovrebbe favorire maggiormente gli apprendisti e i liceali. Gli abbonamenti, sia mensili che annui, hanno dei prezzi vertiginosi.

Dina Dasoki, 14 anni, scuola media, di Tegna: Abbastanza buono. Comunque preferivo andare a scuola col treno; c'era più posto e non c'erano problemi del tipo: stare un po' calmi altrimenti disturbiamo il conduttore,...

Cosa pensi dei mutamenti avvenuti negli ultimi anni? (Soppressione del treno da Ponte Brolla, costruzione della galleria, nuovi treni, ecc.)

Silvio Ammann: Trovo che per il momento questi mutamenti sono stati inutili. Ma se in futuro ci sarà un collegamento ogni mezz'ora, direi che potrebbe essere servito a qualche cosa.

Dina Dasoki: Penso che se riescono a risolvere soprattutto il problema del traffico siano dei buoni cambiamenti.

Laura Generelli: Credo che per il futuro questi lavori porteranno dei vantaggi. Anche se a Ponte Brolla c'è uno po' di confusione con questi bus che continuano a fare avanti e indietro da Locarno, causando un po' di traffico.

Gabriele Keller: Posso accettare i cambiamenti viste le circostanze. Ho l'impressione che la nuova linea tenda più a collegare Domodossola a Locarno che a favorire gli spostamenti degli abitanti della regione.

Brigitte Marazzi: Penso che siano mutamenti che portano sia vantaggi che svantaggi; per esempio con la galleria il traffico a Locarno dovrebbe diminuire; mentre è scomodo lo scambio tra bus e treno a Ponte Brolla.

Raffaella Gaiardelli: I mutamenti avvenuti negli ultimi anni comportano inconvenienti a livello di spostamenti e traffico; quest'ultimo più delle volte è molto intenso e causa ritardi. La costruzione della galleria è sì un vantaggio, ma anche uno svantaggio. Al momento esiste ancora la fermata a Piazza Castello, la quale è molto pratica; ma, poi?

Monica Marazzi: Dei nuovi mutamenti penso che le uniche persone a trarne vantaggio saranno i turisti e naturalmente le FART. Io, come studente liceale, sarò fortemente svantaggiata perché verranno eliminate le due stazioni più vicine alla scuola: Piazza Castello e Sant'Antonio.

Cosa ti aspetti dalle FART per il futuro?

Brigitte Marazzi: Che la sua organizzazione rimanga buona e spero che vengano costruite delle fermate intermedie lungo la galleria.

Raffaella Gaiardelli: Dalle FART mi aspetto per il futuro un miglioramento riguardo agli orari e ai prezzi!

Monica Marazzi: Sinceramente dalle FART non mi aspetto più nulla, perché mi hanno già profondamente delusa dimostrando che non si interessano neppure minimamente delle esigenze della popolazione locale. (Tutti sanno che la fermata a Piazza Castello è la più frequentata, sia dagli studenti che dagli apprendisti e dalle casalinghe che vanno a fare la spesa).

Gabriele Keller:

Mi auguro che si favoriscano maggiormente gli spostamenti degli abitanti delle Terre di Pedemonte.

Silvio Ammann:

Mi aspetto un collegamento più frequente (ogni mezz'ora) e anche alla sera, soprattutto verso mezzanotte. E mi aspetto anche una moderazione dei prezzi, che al momento sono troppo alti.

Dina Dasoki:

Spero che alla sera ci siano anche dei bus che arrivino da Locarno, anche più tardi delle 22.30.

Laura Generelli:

Un trasporto più comodo.

Concludiamo l'articolo esprimendo la speranza di aver trattato esaurientemente l'argomento. Ringraziamo tutti gli interpellati per la disponibilità dimostrata nell'offrire il loro prezioso contributo.

Bene a sapersi

Per usufruire delle riduzioni per indigeni è sufficiente richiedere la carta d'identità presso il Comune di domicilio. Questa carta verrà emessa con il numero 8 che attesterà l'appartenenza alla regione.

Pure sulla Centovallina è riconosciuta la riduzione per famiglie.

Una famiglia composta da madre, padre e tre figli di età inferiore ai 16 anni dovrà acquistare unicamente due biglietti a prezzo ridotto.

Per usufruire di questa facilitazione basta compilare la tessera di famiglia che può essere ritirata gratuitamente presso qualsiasi stazione servita. Il massimo afflusso di Pedemontesi sulla Centovallina negli ultimi anni si è verificato in occasione dell'alluvione e di forti nevicate. Per questo viene chiamata servizio pubblico.

È proprio vero che per andare al lavoro a Locarno costa meno la macchina privata?

A prescindere da quelli che sono i vantaggi e gli svantaggi di ognuno dei mezzi di trasporto vogliamo concentrarci esclusivamente sui costi. Come esempio prendiamo un impiegato che si reca da Verscio a Locarno, facendo due viaggi di andata e ritorno per cinque giorni alla settimana. Stabiliamo in ct. 50 il costo minimo di un'auto al km (ammortamento, benzina, ecc.). È evidente che tale importo lievita a dipendenza del tipo di macchina. Da Verscio a Locarno la distanza è di 6 km. Il costo giornaliero equivale quindi a fr. 12.—. Considerato che i giorni lavorativi al mese si aggirano sui 22 vediamo che, per recarsi al lavoro, il nostro impiegato paga fr. 264.—.

Lo stesso impiegato che si reca al lavoro in treno paga al mese fr. 71.— per un abbonamento indigeno che vale per tutti i giorni (lavorativi e festivi); se acquista l'abbonamento annuale (fr. 568.—) l'onere mensile si riduce addirittura a fr. 47.—.

I calcoli non presto fatti:

per recarsi al lavoro 230 giorni all'anno, l'impiegato in macchina spende fr. 2 760.—

se si sposta in treno 365 giorni all'anno con l'abbonamento per indigeni spende fr. 568.—.

Gli abbonamenti annuali potrebbero essere sussidiati dai Comuni! Come fanno Locarno, Ascona, Losone, Muralt, Minusio e Brione s/Minusio per l'abbonamento verde dell'autoservizio urbano!

Se poi aggiungiamo che per un posteggio a Locarno chi va a lavorare spende ancora qualche franco al giorno, allora non ci resta che porre questa domanda:

Siamo proprio così sicuri che il trasporto pubblico è caro, o ci fa comodo pensarlo?

I prezzi della Centovallina a partire dal 1. maggio 1991 per Locarno FFS con la tessera per indigeni

da	andata	abbonam. 12 corse	mensile junior 16-25 anni
Cavigliano	3.—	30.—	53.—
Verscio	3.—	30.—	53.—
Tegna	2.60	20.—	46.—

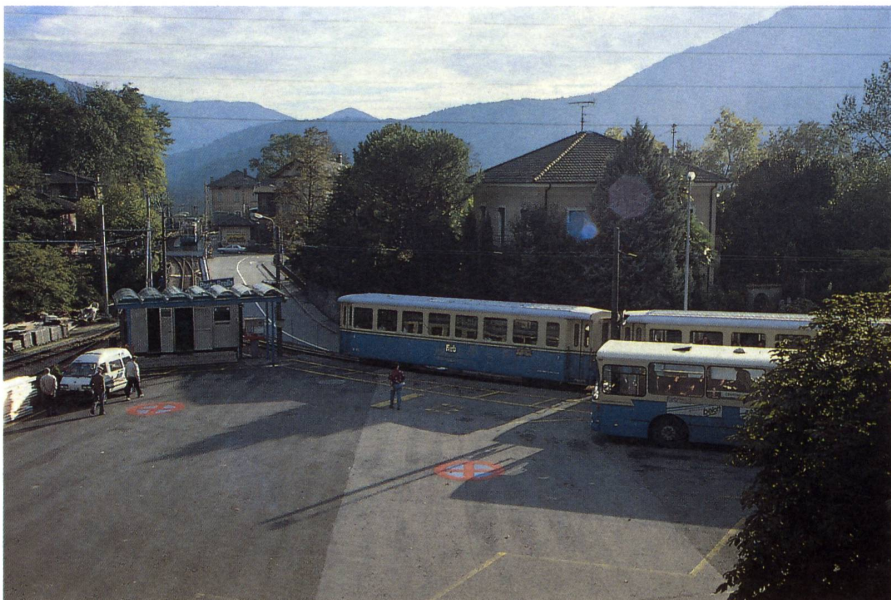
da	abbonam. adulti	mensile junior	abbonam. annuo adulti
Cavigliano	71.—	424.—	568.—
Verscio	71.—	424.—	568.—
Tegna	62.—	368.—	496.—

Gli orari futuri

Nel 1991, dal 2 giugno, i cambiamenti riguarderanno leggeri spostamenti degli orari attuali dovuti alle coincidenze con i treni delle FFS. Inoltre verrà messa in orario una corsa poco dopo le 12 per Locarno. La sera partirà da Locarno giornalmente un treno alle 22.35 e nel periodo estivo un altro alle 23.35. Di riflesso, avremo pure 2 corse a sera tarda dalle Terre a Locarno.

Nel 1992, a partire dall'estate, verrà introdotto il servizio cadenzato ogni mezz'ora.

Andrea Keller



STORIA E PROSPETTIVE DEL CASTAGNO IN TICINO

A Intragna, il 2 febbraio 1990, è iniziato un ciclo di conferenze che si sono svolte a cadenze regolari. Promotore di questa lodevole iniziativa è il Museo regionale delle Centovalli e Pedemonte. La prima conferenza, affidata all'ingegnere forestale Dr. Roberto Buffi, ha attirato un folto pubblico. La sala multiuso al Museo era gremita: donne e uomini, giovani e anziani, ticinesi e confederati.

L'argomento scelto era evidentemente di grande interesse. Pierangelo Storelli, rilegatore di libri a Intragna, ha presentato l'oratore al pubblico. Poi l'ingegnere Buffi ha preso la parola.

Ha saputo cattivarsi subito la simpatia di tutti, perché dalle sue parole traspariva un amore profondo non solo per l'argomento scelto ma per la natura in genere, per la vita, per la nostra terra.

Ha suddiviso la sua relazione in vari capitoli: l'origine del castagno, le caratteristiche di questa pianta, la sua coltivazione, il cancro, i vecchi castagni e le prospettive per il Ticino. Nella seconda parte ha proposto all'attenzione del pubblico una serie di diapositive che hanno illustrato ancora meglio quanto aveva esposto e alla fine è seguita una discussione assai animata.

Quali sono dunque le origini del castagno? Il castagno copre più regioni dell'emisfero nord del mondo, ma anticamente era più diffuso. Si sono scoperti dei fossili di foglie e di pezzi di tronchi che hanno sessanta e più milioni di anni. Cresceva in Groenlandia, in Alaska, in tutta l'Europa, in epoche in cui il clima era ben più mite di oggi. Col raffreddarsi della terra è stato spinto più verso il sud ed ora cresce in Europa, nell'Africa, nell'America settentrionale, in Cina, in Giappone. È difficile sapere dove sia spontaneo e dove sia per contro stato introdotto dall'uomo. Plinio lo menziona nell'Italia centrale, ma non dice se era spontaneo o coltivato. Molto probabilmente il castagno è originario dell'Asia minore. Oggi ancora lo si trova in Inghilterra. In Svizzera, oltr'alpe, c'era di certo nel XIV-XV secolo, ma con l'arrivo della patata è poi scomparso. In Ticino, i primi abitanti non lo conoscevano. È però stato introdotto nell'epoca preromana ma non prima della vite. Nel V-VI secolo il castagno ha raggiunto un primo massimo di distribuzione. I nobili di Locarno, nel 13° secolo, ne avevano molti sul Monte Ceneri. Alla fine del medioevo si ebbe la seconda grande espansione. Allora era molto diffuso anche in Leventina. L'arrivo del grano e del granturco lo ha reso meno importante. Il polline ritrovato in alcune torbiere ha rilevato che il castagno ha scacciato la quercia e l'ontano.

Oggi cresce ad altitudini da duecento fino a mille metri, anche a milleduecento su terreno con madre roccia acida. Dato che non gli piace la roccia calcarea, scarseggia nelle aree più meridionali del Sottoceneri.

Del castagno si usa tutto: le castagne, il legno, le foglie e persino l'erba che cresce tra le piante.



Caratteristiche

Si conoscono tredici speci di castagni. Solo la castagna sativa cresce da noi; negli Stati Uniti ci sono sette specie e nell'Asia cinque.

Secondo l'inventario forestale nazionale del 1988, il castagno rappresenta il 14%, il faggio il 13%, la quercia il 3%, l'abete rosso il 35% della massa legnosa dei boschi della nostra regione, compresa la Mesolcina, la Val Bregaglia, la Valtellina. Il sud delle Alpi possiede 3,3 milioni di metri cubi di legno di castagno.

Il Ticino è un cantone con tanto bosco ma con poca legna: 176m³/ha contro 333 m³/ha nella Svizzera del nord. Da noi, 36 000 ha, cioè il 28% dell'area boschiva è composta da cedui o cedui composti. Il castagno raggiunge un'altezza di 25-30 metri, è molto longevo, arriva a oltre mille anni di età. L'esemplare più vecchio, si dice, si trova sul Monte Etna in Sicilia: pare che abbia oltre 3000 anni.

Coltivazione

In Ticino si usava tagliare il bosco a raso. Dalle ceppaie crescevano così i polloni. Era il cosiddetto governo a ceduo. I polloni si usavano come pali per la vigna, o come legna da ardere. Gli alberi ad alto fusto crescono dal seme. Le chiome hanno bisogno di tanta luce per poter dare frutti. In una selva di castagni, la luce arriva fino al suolo, dove cresce l'erba che si può utilizzare per le bestie.

Nel ceduo composto si alternano ceppaie con polloni e con alberi più alti che si usano come travi.

A volte si trovava il ceduo a capitozzo: questo lo si faceva o lo si fa per risparmiare i cedui dal morso delle capre.

Il castagno ha bisogno di piogge abbondanti, di poca nebbia e - come detto - di molta luce. Fiori-



sce tardi e per la maturazione richiede una temperatura di 10-15 gradi. Questa non c'è a nord delle Alpi e perciò là non maturano sempre le castagne. Il legno del castagno è molto duro e resistente, ideale per l'edilizia, per mobili, per pali della luce (basta ricordare qui i vecchi simpatici pali così contorti della Centovallina che purtroppo hanno dovuto cedere il posto ai tralicci di cemento o di metallo. La stessa cosa è capitata per i pali della vigna, ma è dubbio che i paletti di cemento in uso oggi siano più longevi del castagno che arriva a volte a trent'anni...).

A Maroggia e a Chiasso c'erano delle fabbriche di tannino estratto dai castagni (che ne sono ricchissimi): ogni giorno vi bruciavano sette, otto vagoni ferroviari di castagni. Oggi il tannino è stato sostituito da altro e le fabbriche hanno dovuto chiudere.

Chi vuol usare il legno di castagno per ardere, deve esporlo almeno per un anno alla pioggia e farlo poi essicare un'altro anno, appunto per il tannino contenuto in esso.

La selvicoltura del castagno è molto ridotta oggi. Eppure, la cura del bosco dava lavoro a tanta gente che oggi non si trova più. Se i forestali non potessero ricorrere a frontaleri o stagionali, non potrebbero svolgere il loro compito importantissimo; peccato che la gioventù ticinese sia restia a lavorare nei boschi.

Oltre al sistema di coltivazione a ceduo, vi è quello della selva. Una selva castanile serve sia all'uomo che alle bestie e alla natura: all'uomo dà i frutti e la legna nonché lo strame che serve alle bestie. Le bestie ricevono sia i frutti sia l'erba che cresce tra le piante. La natura, se non si raccoglie lo strame, riutilizza le foglie cadute per nutrire i castagni. Le bestie, dal canto loro, producono stallatico che vien distribuito sotto le piante. Oggi, di selve coltivate non ce ne sono quasi più.

Cancro

Il cancro vien causato da un fungo endemico in oriente e scoperto nel 1904 a Nuova York, dove nel giro di cinquant'anni ha distrutto i castagni locali: oltre un milione di ettari.

Negli anni trenta il fungo è arrivato in Italia e nel 1948 sul Monte Ceneri. Ha causato grandi preoccupazioni. Moltissime piante si sono ammalate. I



forestali hanno iniziato allora una lunga ricerca: si sono chiesti se è possibile sostituire il castagno con altre specie e a questo scopo hanno fatto una piantagione sperimentale a Copera, cioè a Sant'Antonino presso il piano di Magadino. Hanno studiato settantun specie, di cui ventidue indigene. Le altre vengono dal Medio Oriente, dalle regioni imalaiane, dall'America e dal Giappone. Questo lavoro è stato fatto sull'arco di 30-35 anni ed i risultati dicono che da noi entrano in linea di conto aceri, farnie (specie di querce), roveri, ciliegi selvatici, tigli, querce rosse, liri dendri (magnolacei), larici, douglasie, pini strobi, neri e silvestri.

D'altra parte hanno fatto una selezione di castagni resistenti al cancro. Infatti, non tutti sono ugualmente sensibili. Delle specie resistenti si sono colte le castagne per farle crescere. Poi si sono infettate le piante così ottenute. Delle meno sensibili si è fatto lo stesso. Si sono pure fatti degli incroci con specie giapponesi e cinesi. Il test di resistenza è stato fatto su circa 120 000 piante. Circa 40 000 sono state piantate sperimentalmente in tutto il cantone per studiare la resistenza secondo l'ubicazione (a varie altitudini, esposto al sud, al nord, ecc.), la qualità del tronco, ecc. In questo modo si sono ottenuti cento cloni (cento piante geneticamente identiche) che sono più o meno resistenti al cancro, sono forestalmente belli, non cespugliosi e portano tanti frutti buoni.

Il cancro si propaga col vento, entra attraverso una ferita della corteccia e si annida nel cambio distruggendolo. Il cambio è quella zona che si trova tra il legno e il cosiddetto libro, sotto la corteccia.

Castagni ulteriormente selezionati sono stati piantati a Morbio, Aranno, Gudo e Bellinzona in quartieri di piante madri che forniranno le marze per innestare tutte le piante del Cantone. Fra qualche anno queste marze saranno pronte, proteggendo in tal modo i nostri alberi dal cancro. Naturalmente non è detto che il fungo che procura il cancro (attualmente indebolito perché colpito a sua volta da una malattia virale che lo ha reso meno virulento ma non meno diffuso) non riacquisti una virulenza maggiore.

Poi l'ingegnere Buffi passa al suo argomento preferito:

I castagni vecchi

Nella Lavizzara ce n'è uno con due metri di diametro all'altezza del petto d'uomo. Insieme ad altri alberi vecchi forma il patrimonio della natura che va assolutamente rispettato. In Ticino ci sono tantissime piante vecchie, non solo castagni. L'albero è il simbolo della vita. In tutta la storia dell'umanità ha avuto un ruolo primordiale, molte reli-



gioni lo considerano elemento molto importante. Bisogna insegnare ai bambini a vedere la bellezza di un albero, a sentirla, a capire che la morte di un albero ci impoverisce, ci toglie qualcosa di vitale.

Cosa ci insegnano questi vecchi castagni? Che si deve mantenere sempre il contatto con la terra, che si possono utilizzare le risorse rinnovabili del suolo, che c'è la competizione e lotta ma entro un ordine superiore, che c'è un'infinità di colori e una varietà di forme, che certe piante producono sostanze di difesa ma che altre vivono in simbiosi (che c'è cioè una collaborazione tra partner differenti).

L'ing. Buffi arriva così all'ultimo capitolo del suo esposto:

Le prospettive per il Ticino

Bisogna distinguere tra il bosco di protezione (contro valanghe, scoscendimenti, sassi) e il bosco di produzione (frutti, legname). Problemi: il cancro, la cipollatura (in primavera, il legno di molti castagni si spacca lungo le vene, proprio come una cipolla), i metodi di coltivazione (densità ottimale).

Una parte dei castagni dovrà essere sostituita da piante di altre specie (ma di castagni ne resteranno ancora molti). C'è anche una mancanza di mano d'opera perché se è vero che parecchi giovani fanno il tirocinio da forestale è altrettanto vero che molti di loro non lavorano mai nel mestiere, ma cambiano strada dopo aver ottenuto il diploma. Bisogna rispettare gli esemplari vecchi come alberi simbolici e bisogna proteggere l'ambiente. Nella discussione che segue la proiezione di una bellissima serie di diapositive molto eloquenti, si parla di strade forestali (ce ne vogliono, ma non bisogna esagerare, per scopi economici e ripariali). A Intragna, per esempio, c'è un metro lineare di strada forestale per ogni ettaro di bosco contro circa ottanta metri lineari per ettaro nell'Altipiano.

Fra le domande poste, quella di chi vuol sapere se i castagni sono più o meno resistenti all'inquinamento. Domanda alla quale il forestale, sulla base delle conoscenze attuali, non può dare una risposta sicura.

Altra domanda, quella che riguarda gli interventi del servizio forestale. Si limitano ai terreni statali e patriziali o si estendono anche ai terreni privati? L'ingegnere risponde che su terreni privati il servizio forestale interviene solo se ottiene certe garanzie, perché gli interventi risultano molto costosi.

- È meglio operare con i divieti e con la repressione oppure con la sensibilizzazione e l'educazione?

In un modo o nell'altro. Purtroppo l'amore per la natura oggi si è assai affievolito, quando non è scomparso del tutto. E non è facile stimolare chi è totalmente indifferente e disinteressato riguardo ai problemi dell'ambiente.

L'ing. Buffi conclude con uno sguardo al futuro auspicando, da una parte la costituzione di boschi destinati allo sfruttamento, in vista di un intenso commercio che egli intravede con il polo d'attrazione di Milano, avidissimo di legname e, dall'altra, la creazione di boschi destinati solo ad essere ammirati e amati, boschi che ognuno dovrà rispettare e considerare come sacri.

ELA

