

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1997)
Heft: 28

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: 14.01.2026

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

La nuova passerella: dal sogno alla realtà.

Un collegamento che apre nuovi orizzonti

Qualche cenno "storico"

Da lustri gli abitanti delle Terre di Pedemonte accarezzavano l'idea dell'opportunità di un collegamento diretto tra i paesi e il centro di Losone separati da poco più di cento metri, che però diventavano, passando dal ponte dei Cavalli o da Ponte Brolla-Solduno, un qualche chilometro. In particolare pochi si spostavano su quei tracciati in bicicletta.

Probabilmente anche tra gli abitanti di Losone c'erano persone che nutrivano nel cuore gli stessi aneliti. Ci furono anche tentativi ingenui di costruire delle passerelle, che però vennero sistematicamente travolte dagli ingenerosi flutti della Melezza. Ci furono anche megaprogetti stradali. Anch'essi non raccolsero il consenso delle autorità locali, le quali non seppero valutare che in ogni progetto esiste un rovescio della medaglia e che non appena il progetto si fa complesso non si può trovare soluzioni scive da aspetti negativi. Pertanto si avrebbe dovuto scegliere la soluzione più vantaggiosa. Come si sa la realtà è ben diversa: ciò che è ottimale per gli uni è poco più che deleterio per gli altri. In questo caso, l'abbondanza di varianti da scegliere, portò "all'impasse" e l'Autorità Cantonale dovette arrendersi e riarrabbiare le proposte pianificatorie. Uno spiraglio di esito positivo si ebbe con la proposta d'iniziare da Camedo la nuova strada delle Centovalli sull'altra sponda. Esso lasciò intravedere un lembo di cielo in questo grigiore ma si scontrò con la lobby ambientale e cadde nel vuoto.

La soluzione era, secondo le perizie dell'Istituto di geofisica di Losanna geologicamente ineccepibile... ma...

Pochi anni prima il Dottor Piazzoni, il sottoscritto, l'architetto Franco Moro ed altri proposero una ciclopista ma senza pensare a un ponte con una struttura conforme alle forze messe in atto in caso di buzza, perché il costo sarebbe stato, in quel momento, fuori portata e poco proponibile. Infatti come si può osservare più oltre un ponte conforme alle disposizioni di pista ciclabile sarebbe del costo attuale di 1'710'000 franchi (sussidiato al 50% e l'altra metà a carico dei comuni).

La costituzione del Consorzio per la depurazione è stata voluta dal Cantone nell'ambito di un disegno pianificatorio che doveva completarsi (per il Locarnese con il Pedemonte e la Valle Maggia). Come tutti sanno, un accordo tra comuni vicini non è sempre di facile attuazione. Si decise l'istituzione di un consorzio che oltre il Pedemonte s'innestasse, all'inizio della Valle Maggia, con Avegno. La prima fase di attività fu consacrata alla non comoda individuazione del testo dello Statuto e Regolamento ossequioso degli interessi dei quattro

comuni (Avegno, Tegna, Verscio, Cavigliano). La laboriosa, dettagliata elaborazione fu sottoposta al controllo degli uffici giuridici cantonali che operano nel settore (legge sui Consorzi; opere sussidiate). Essa fu presentata alle sessioni dei singoli Consigli Comunali in seguito ad un messaggio analogo nei quattro comuni e ricevette unanime consenso.

Si ebbe così l'occasione di far risorgere e di rincorrere l'antico sogno.

Gli intendimenti di realizzare un collegamento con Losone che andasse al di là delle condotte consortili furono presenti sin dall'inizio sotto la prima presidenza della delegazione consortile ATVC del Signor Rossi Gerardo (composta anche dal sottoscritto e dai sindaci Lanzi e Marazzi). Si pensava però, in quel tempo, ad un esiguo passaggio sopra le canalizzazioni di poco più di un metro e non ad una pista ciclabile con l'accezione odierna (più di due metri e mezzo). Quando si precisarono, a livello cantonale, le modalità e le esigenze da rispettare per le ciclopiste ecco che si pensò di allargare l'opera.

Nel frattempo, dopo la mancata rielezione del Sindaco di Tegna subentrò la nuova delegazione consortile, condotta da Silvio Balli con gli stessi altri delegati di prima. Fu così gioco forza continuare e, come in precedenza, si decise che il nostro operato fosse gratuito come esempio di uno spirito sano di gestire la cosa pubblica (ciò è ancora il caso). Si agì però con maggiore determinazione nella conduzione del progetto, con puntuali interventi volti ad affinare il concetto e a permetterne una elaborata realizzazione. Un colpo di mano ci venne dalla decisione cantonale di collegare anche le condotte della Valle Maggia al depuratore di Locarno (CDL) anch'esso voluto dallo Stato. Così il ponte doveva ospitare e staticamente sopportare un'altra importante canalizzazione. L'Ufficio di Ingegneria Maggia fu incaricato

della progettazione dell'opera e della direzione dei lavori.

Si tentò d'interessare anche Locarno in relazione all'intenzione della città di sfruttare la falda d'acqua potabile di Tegna - Verscio. Ne fa cenno un primo verbale dell'incontro tra la Delegazione Consortile, Andreotti e Partners e la Ing. Maggia del 4 gennaio 1993: si scrisse la lettera al Municipio della città di Locarno dell'8 gennaio 1993. Esso la trasmise al Dicastero Aziende che preavvisò negativamente, come risulta dalla lettera di quattro righe datata di due giorni dopo. Fummo informati che "al momento, non siamo interessati ad una partecipazione per la realizzazione...". La Maggia Ing. S.A. precisò all'attenzione del Municipio cittadino "sarà impossibile attaccare ad essa tubi supplementari pesanti" (25. 2. 93) a progettazione avviata.

Ciò è comprensibile se si pensa ai calcoli statici che un ponte di 120 metri abbia bisogno e dei margini di sicurezza ai quali deve sottostare il progettista sia nello studio della fattibilità, sia nelle calcolazioni statiche a partire dal progetto di massima. Noi scrivemmo in questo senso al Municipio di Locarno, il 5.3.93. Ci fu in seguito una lettera alla Commissione Intercomunale dei trasporti (CIT), in cui la delegazione preannunciava, riferendosi al collettore e opere annesse: "In questo ambito verrebbe realizzata una passerella che potrebbe permettere il collegamento tra le due sponde e quindi potrebbe servire per una futura ciclopista"; più innanzi si faceva cenno che in relazione ai costi andava dimensionata al minimo (19. 2. 93).

In quel momento esisteva una eventuale possibilità che le ciclopiste potessero beneficiare di sussidi. Tuttavia era, in quel momento, a carico dei comuni. L'appropriata legge fu approvata dal Gran Consiglio una anno e mezzo dopo (21 luglio 1994). Ci mettemmo pure in contatto con la CIT. La risposta giunse immediatamente da Marco Balerna, allora presidente.

Fu l'avvio di una positiva collaborazione anche grazie all'Ing. Franco Rossi attuale presidente della CIT.

Ci furono in seguito contatti ricorrenti con il BUWAL (Ufficio federale per la protezione della natura), l'Ing. forestale, così come con il Dipartimento dell'ambiente, delle foreste e paesaggio, segnatamente con gli uffici delle arginature e delle canalizzazioni, il laboratorio d'idraulica del politecnico di Zurigo. In uno scritto del 7. 2. 94 l'autorità cantonale richiedeva a Berna un sussidio del 50% sul primo progetto del costo di 1'960'000 franchi.

Erigere un'opera di quella portata necessitava anche esaminare la protezione in relazione alle piene della Melezza. Nell'ambito dell'assetto delle arginature, la situazione è a tratti precaria e abbo-





gna ancora di interventi su vari tratti (Cavigliano - Verscio, Losone...). Riferendoci alla zona del ponte è evidente che l'attuale stato del manufatto lato Losone risulta a prima vista, ad ogni passante, in parte eroso e sconnesso. Già il 1.03.94, dopo aver preso contatto con il laboratorio d'idraulica dell'ETH si segnalò, con la consulenza dell'Ufficio Cantonale delle arginature (Ing. Paolo Nobile) la necessità di un urgente intervento. L'opera, pur proteggendo in gran misura le campagne di Losone verso il "Meriggio", aveva pure il compito di proteggere ulteriormente, anche se marginalmente, la passerella-ponte. Osservo inoltre che l'argine, sul quale si desidera intervenire, è situato in parte sul territorio giurisdizionale di Tegna. Di poco tempo fa la notizia che questo progetto, nell'elaborazione esecutiva proposto dalla Maggia Ing. S.A., sarà sussidiato dal

Cantone e dalla Confederazione. Questo incarto verrà trasmesso a Berna a giorni per il preavviso e la conferma della partecipazione e dell'importo sussidiato. Questo progetto, diretto dal Comune di Losone, comporta due pennelli (dette tartarughe) che svolgono il compito di convogliare l'acqua al centro dell'alveo, l'ancoraggio dell'argine si situa a monte della passerella. La stessa beneficia del suo effetto protettivo come pure la parte che si stende verso l'immissione nella Maggia su di un centinaio di metri di confine con Tegna. Il ruolo protettivo si estende evidentemente anche a Losone e segnatamente alle zone rurali e abitative verso il "Meriggio". Il costo del manufatto accessorio, compresi i sussidi, si aggira sul milione di franchi. Non appena avuta la disponibilità federale al sussidiamento, sarà oggetto di un particolare messaggio all'assemblea consortile e sarà in-

viato ai comuni consorziati per il loro preavviso.

Qui giova osservare che l'ancoraggio verticale della passerella è profondo 18 metri di cui dieci sotto il letto del fiume. Il profano potrebbe pensare che ciò basta. Una visione più attenta però ci porta a considerare che, essendo il ponte e i tiranti perpendicolari al fiume, nella sua tratta a monte l'argine interessa, in considerazione delle spinte laterali, anche il consorzio.

Ritornando alle pratiche preparatorie relative all'erezione della passerella noi potremmo pubblicare agli albi di Tegna e Losone il progetto il 6 luglio 1994 già segnalato sul Foglio Ufficiale del 24.5.94. Per inciso, dirò che il 21 luglio apparve sul FU la decisione del Gran Consiglio di sussidiare le piste ciclabili. L'on.



Respini, allora Consigliere di Stato, ci confermò il 30 novembre 1994 la possibilità di sussidiamento della parte ciclabile; ci furono chieste precisazioni.

La delegazione informò, come richiesto, il Dipartimento del Territorio. Lo fece solo il 17 marzo 1995 poiché la risposta doveva essere motivata e articolata toccando i parametri economici dell'opera e dei risvolti finanziari che l'abbinamento comportava. Un documento di confronto della Maggia Ing. S.A. comprova quanto asserito.

Ecco qualche stralcio dello scritto trasmesso dalla delegazione dell'ATVC. In questo documento si precisava che "l'adeguamento alle norme che regolano queste strutture e le richieste della CIT hanno necessitato un allargamento della passerella e pertanto un incremento della spesa da 1'960'000 a franchi

2'390'000". Qui è da osservare che il costo esposto non tiene conto gli incrementi IVA rispetto ad ICA (decisi dal popolo dopo) nemmeno dei susseguenti adeguamenti dei costi dei materiali, così come dei contenuti aumenti ufficiali del costo della vita e dei salari. (Globalmente l'incremento è di circa il 10%).

Un'analisi da noi chiesta ai progettisti evidenziava che "i costi della passerella pedonale e ciclabile senza collettori corrisponde ad un montante di 1'710'000 franchi. Se la passerella fosse risultata solo a sostegno delle tubazioni, il suo costo sarebbe comunque stato di 1'460'000".

Si volle pure richiamare la Legge sulla protezione delle acque e il riconoscimento di un sussidio di 980'000 franchi (lettera del 7. 2. 94) e pertanto che la parte sussidiabile ai sensi della Legge sulle strade risultava di 1'235'000 dedotte le partecipazioni di terzi. Si indicò anche l'inizio dei lavori nel giugno 1995 e la prevista fine entro l'estate 1996. In questo momento si segnalò il costo previsto nel 1995 e si indicò espressamente che la passerella era anche pista ciclabile.

Comunque si doveva passare alla fase di esecuzione delle opere che, in questo mio intervento, limito alla passerella e alle opere annessi. Infatti decorsi i termini di ricorso si allesti il programma di lavoro (11.7.94) che prevedeva la delibera all'inizio di novembre. Un primo ritardo si ebbe già qui poiché i concorsi apparvero solo il 18 ottobre 1994. Per motivi legati ai sopralluoghi, alla consegna della offerte, ai controlli statali riguardanti gli appalti ci fu un ulteriore ritardo. Le delibere delle opere del lotto 8 (passerella) avvennero il 16 marzo 1995. Ad esse succedette una fase di completazione dettagliata dei piani di cantiere che fossero operativi. Per evidenziare il tempo necessario per passare dal progetto all'attuazione Come si vede la gestazione è laboriosa. Per una valutazione oggettiva dei tempi, basti ricordarsi che Berna rispose con l'autorizzazione di disodamento solo un anno e mezzo dopo (8. 6. 95). Senza tale accordo non era possibile iniziare le opere.

Come si vede, senza "battere un chiodo" era già passata molta acqua sotto quel ponte...

Aspetti tecnici

Il ponte fu realizzato seguendo il progetto degli Ing. Pohl e Meister della Maggia S.A. Un progetto che curava anche la parte estetica. Il risultato positivo è evidente. Infatti si continuano ad accogliere accorati consensi. Nella parte di costruzione ci furono anche momenti di tensione tra il sottoscritto che desiderava il rispetto il più possibile delle scadenze, anche in relazione ai ritardi "burocratici", e i progettisti che volevano il perfezionismo anche in relazione al fatto che l'opera, una volta ultimata, comportava un ottimo "biglietto di visita".

A svolgere le opere dopo l'esito del concorso furono: per i manufatti in cemento la ditta Flavio Vela SA e l'Icosuolo. Le opere in ferro furono confezionate dalla ditta Franz SA e la delicata opera di montaggio fu affidata all'esperta mano della ditta specializzata Stöcklin e in particolare ad una persona professionalmente molto forte, il Signor A. Hofstetter abitante a Losone, al quale va il doveroso elogio.

Per afferrare la portata delle difficoltà è sufficiente pensare che il carico deve essere graduale e equilibrato dalle due parti. Ciò si è

avverato sia nella posa dei tubi contenitori delle condotte, sia nella precisa posa delle lastre di 5'000 kg l'una. La precisione è data dal fatto che i bulloni dovevano combaciare. Ne consegue che il margine di errore era millimetrico.

Tra un palo di avvio e l'altro senza ancoraggi, ossia 120 metri, il ponte pesa 220 tonnellate (per rendersi conto circa 220 autovetture di media cilindrata). Le funi hanno una portata ognuna di 240 tonnellate.

Con la passerella costruita sulla Melezza, una volta sistemati a ciclopista gli accessi, ecco che la borgata di Losone è a portata di mano.

La delegazione consortile ha ricevuto mandato di realizzare la ciclopista sul tracciato consortile e la farà eseguire.

I lavori sono affidati alla conduzione dell'Ing. Rossi Franco. Si tratta del tratto tra Avegno, il ponte ferroviario (di ferro), Ponte Brolla, Tegna, la passerella e l'avvio verso Losone così come il tratto che dalla passerella, attraversando un ponte (20 metri) sullo Scortic'hée, conduce al bacino di chiarificazione.

La completazione a livello progettuale dell'anello di ciclopista verso Golino è stato affidato all'architetto Moro il quale collaborerà con Rossi.

Ma, quando una problematica è sulla via di compimento ecco che ne appare un'altra. Essa concerne i giovani. Infatti tutti vedono che con la realizzazione della passerella si dà una alternativa al traffico di cicli e motocicli lungo la pericolosa via che da Solduno porta a Ponte-Brolla. Ne consegue che, a mio parere giustamente, i Municipi delle Tre Terre hanno ravvisato l'occasione di chiedere al Dipartimento dell'Istruzione e della Cultura di modificare i comprensori scolastici. Tale operazione richiede comunque tempo ed è delicata perché è connessa alle singole strutture scolastiche (Via Varesi, Via Chiesa, Losone). In particolare l'attuale sede di Via Varesi che ospita i nostri giovani subirebbe un ingente calo di allievi. Esso potrebbe essere localmente compensato dall'assorbimento della sede di Via Chiesa. Appena oggi sappiamo che la giusta richiesta è stata ascoltata e che, tra pochi anni i nostri giovani delle medie andranno a scuola a Losone.

Concludendo, la passerella pedonale e ciclabile, è stata realizzata da parte del consorzio ATVC e in particolare della delegazione condotta dal presidente Silvio Balli, dai sindaci Lanzi di Avegno e Galgiani di Cavigliano (in sostituzione recente dell'Ing. Silvio Marazzi) e dal sottoscritto vice-presidente. Essa ha permesso di tessere un legame diretto tra le due sottoregioni, mettendo così a portata di mano, non solo per gli abitanti di Losone e delle Tre Terre, più articolate e estese zone di svago. Auspico che si potrà realizzare presto una rete ciclabile che permetta dalla Valle Maggia di giungere a Locarno.

Claudio Beretta

CRITERI PER L'IMPOSTAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO 1994, AGGIORNATO

Scopo della passerella: attraversamento del fiume Melezza per:

- Collettore acque luride con conseguente allacciamento all'impianto di depurazione di Foce Maggia del CDL.

- Passaggio pedonale e ciclabile.
- Passaggio di cavi elettrici di alta tensione.

Ubicazione:

- Possibilità di convogliamento delle acque mediante sifone e quindi senza necessità di pompaggio.
- Inserimento del passaggio pedonale e ciclabile in un itinerario regionale secondo gli studi effettuati dalla CIT.

Collettore:

- Limitatamente all'attraversamento della Melezza, il collettore è formato da tre tubi in polietilene duro (necessità di mantenimento di velocità minime di scorrimento).
- Protezione meccanica e contro i raggi solari dei tubi.

Passerella:

- Si rinuncia ad un manufatto che comprenda appoggi nell'alveo poiché il letto della Melezza non si è ancora stabilizzato (carattere torrentizio del fiume).
- Il bordo franco rispetto al pelo dell'acqua della piena di 3'000 m³/s deve essere di almeno 1,50 m.

Percorso pedonale e ciclabile:

- Larghezza minima di 2,70 m
- Pendenza longitudinale massima ammessa 5% (rampe e passerella)

CARICHI CONSIDERATI

In riferimento alla norma SIA 160 vengono considerate le seguenti azioni sulla struttura portante:

- peso proprio della struttura portante (paragrafo 3.22)
- sovraccarichi (paragrafo 4.01)
- azioni del terreno (paragrafo 4.02)
- neve (paragrafo 4.05)
- vento (paragrafo 4.06)
- temperatura (paragrafo 4.07)
- carichi utili di opere pedonabili e ciclabili (paragrafo 4.08)

- forze d'attrito e di richiamo di appoggi (paragrafo 4.13)
- forze agenti su ringhiere e parapetti (paragrafo 4.14)
- terremoto (paragrafo 4.19)

I carichi utili dei tubi del collettore dipendono dal regime di deflusso. I singoli tubi possono essere indipendentemente pieni o vuoti (carichi eccentrici nel senso trasversale della passerella), ma anche pieni solo verso una sponda fino al punto più alto (carichi asimmetrici nel senso longitudinale della passerella).

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Passerella pedonale e ciclabile sospesa su funi, con collettore acque luride.

Caratteristiche tecniche:

- Tipo: ponte metallico sospeso su funi, con due piloni disposti sull'asse della passerella
- Lunghezza: 120 m, equivalente alla distanza fra i due piloni.
- Lunghezza dell'impalcato: 2,70 m
- Pendenza longitudinale: variabile da 0% fino a 4%
- Impalcato: quattro travi longitudinali a sezione tubolare in acciaio, travi trasversali in profili di acciaio, diagonali di controventamento sia nella parte superiore, sia nella parte inferiore delle travi longitudinali.
- Gli elementi dell'impalcato, della lunghezza di 6 m, sono collegati tra di loro tramite flange bullonate.
- Piattabanda: formata da elementi prefabbricati in calcestruzzo armato con fughe trasversali aperte fra di loro di ca. 15 mm.
- Le due funi portanti sono ancorate ai blocchi di amaro situati alle due estremità. Esse sono continue sopra i piloni, semplicemente appoggiate su selle di deviazione.
- Le funi di sospensione sono disposte in modo diagonale.
- Piloni: due piloni di un'altezza di 19,7 m sono formati da tubi in acciaio con appoggio

sul basamento mediante piastra a cerniera sferica.

- Fondazione dei piloni: realizzata con pali infissi.
- Bordo franco: considerando una portata di progetto della Melezza pari a 3'000 m³/s, si ottiene un bordo franco variabile di rispettivamente 2,4 m agli argini e 3,6 m in campata.
- Collettore: i 3 tubi in PE del collettore (sifone) sono inseriti nelle travi longitudinali dell'impalcato.
- Ev. altre infrastrutture: sono stati interpellati tutti i possibili enti interessati ma non è stata richiesta la posa di ulteriori infrastrutture con carichi rilevanti sulla struttura portante.

Rampe di accesso

- Disposizione: parallelamente alla direzione del fiume, in modo da non ostacolare il deflusso delle acque in caso di fuoriuscita.
- Larghezza delle rampe 2,70 m
- Pendenza longitudinale 5 %
- Lunghezza delle rampe: sponda sinistra: valle: rampa non eseguita; monte 39,00 m; sponda destra: valle 47,42 m, monte 34,69 m.
- Particolari costruttivi: la posizione centrale del pilone nella zona di raccordo tra rampe e passerella rappresenta un valido ostacolo per evitare il transito sul manufatto con automezzi ingombranti e non autorizzati (p.es. automobili).

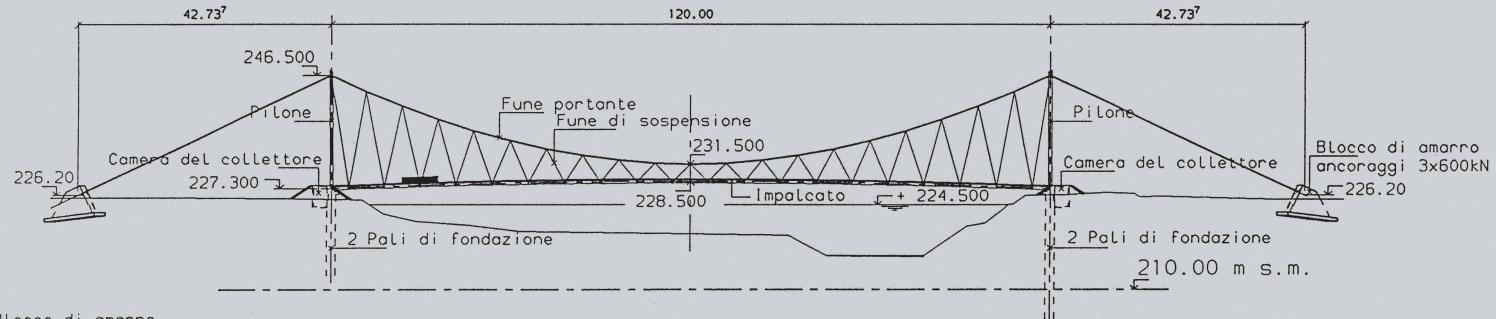
Interventi alla parte iniziale della scogliera in sponda destra

- Rinforzo del piede della scogliera con blocchi gettati alla rinfusa.
- Infossamento di 5-6 m della testata della scogliera.
- Formazione di una tartaruga sommersibile a monte della testata della scogliera.

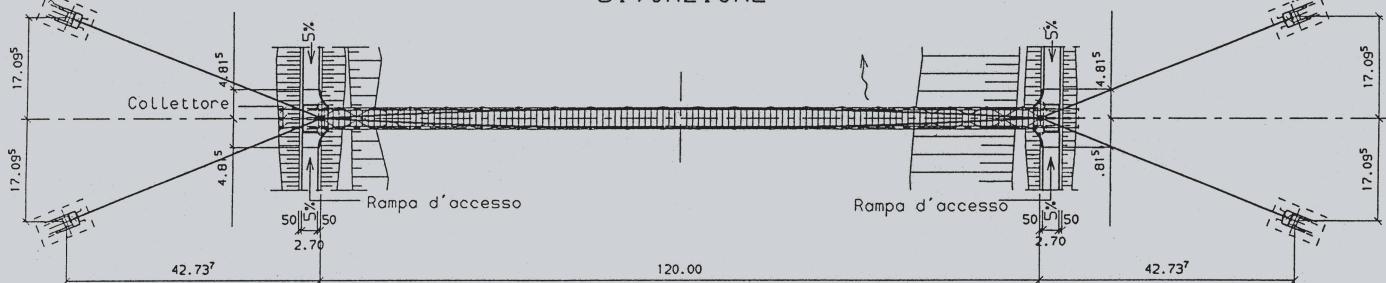
Ringrazio l'Ing. Meister che ha permesso la pubblicazione delle tracce tecniche che hanno regolato il lavoro realizzativo dell'opera.

ATTRAVERSAMENTO FIUME MELEZZA PASSERELLA

VISTA



SITUAZIONE



Un Museo tutto nuovo

Qualche tempo fa, il nostro Museo regionale, lo avevamo definito come una piccola casa delle favole; ora, con il nuovo tetto, ma soprattutto i nuovi spazi espositivi ricavati nel sottotetto, questa definizione gli si addice ancora di più.

Già dal corridoio del terzo piano, grazie ad un piccolo accorgimento per allineare il colmo del tetto - una "trovata" dell'architetto Urs Plank di Calezzo che ha curato i lavori - si intravede una sorta di balcone con il parapetto costruito con pietre minuscole e tenute assieme da un intreccio di legni; si tratta di una delle tante testimonianze del passato che sono state mantenute ed integrate nella nuova costruzione.

Guardando verso l'alto, l'imponente campanile di Intragna, ci appare in tutta la sua maestosità attraverso un abbaglio appositamente studiato: cosa di meglio per mettere in valore il più alto campanile del Cantone?

Nel solaio, una sezione è stata mantenuta con il metodo tradizionale, con tra l'altro i famosi "parusc", i chiodi di legno infissi nei correntini.

Per motivi di stabilità, la parte principale della costruzione ha dovuto essere completamente rifatta a nuovo; ciononostante, alcuni elementi si sono potuti

salvare e valorizzare, quali ad esempio un bellissimo architrave in legno ricurvo o la canna fumaria di un camino che, opportunamente illuminata, permette di vedere come si presenta un camino visto dall'interno. Dal sottotetto, per un gioco di prospettive, il campanile ci appare ancora più maestoso e sembra caderci addosso.

Un lavoro che nel suo assieme conferisce un'ulteriore aria di magia a questo nostro piccolo gioiello; un risultato tanto più pregevole se si considera il poco tempo a disposizione del consorzio Salmina-Generelli per portare a termine i lavori entro i termini stabiliti potendo contare sulla collaborazione di validi artigiani, soprattutto viguzzini, che continuano nella tradizione dei "teciatt", un'abilità che nasce dalla passione per la pietra e trae le sue radici dai secoli passati.

"Storie di pietra": immagini di una civiltà contadina

E la pietra, con le sue "Storie di pietra", rappresenta una delle tematiche del ricco

programma previsto per questa stagione: una ventina di pannelli - riccamente illustrati con fotografie e disegni - attraverso i quali ci si rende conto dell'importanza della pietra nella nostra

civiltà del passato. Fin dai primi insediamenti stabili, con le case che via via si sono modificate nei secoli; le fontane, i lavatoi, le fornaci per la produzione della calce, elemento indispensabile nella costruzione di case e stalle che, soprattutto nell'alta valle, prima dell'arrivo della carrozzabile, veniva prodotta in loco e trasportata fin nei posti più lontani al prezzo di immani fatiche; la costruzione di strade e ponti, o più semplicemente le iscrizioni, a volte enigmatiche e curiose, scolpite indelebilmente nella roccia o su qualche masso.

La mostra, allestita in tre salette al primo e al secondo piano del Museo, spazia dalla nostra realtà locale - soprattutto dell'alta valle dove le testimonianze sono ancora ben marcate - a tutto il Cantone. Anche in questo caso, ci si è potuti avvalere della consulenza di Franco Binda la cui conoscenza e passione per il mondo rurale, ne fanno uno dei maggiori esperti di tutto il Cantone.

Patricia Highsmith

La mostra dedicata alla scrittrice americana, nata nel 1921 e morta nel 1995 a Tegna, costituirà il punto forte della stagio-





Daniel Maillet e Dona De Carli

Nell'ambito delle esposizioni dedicate agli artisti locali, Daniel Maillet di Verscio esporrà le sue opere - sculture, litografie, disegni - riunite sotto il tema "Corpus gravidum" nel quale viene trattato il tema della gravidanza.

Il 7 giugno, prenderà inizio l'esposizione di Dona De Carli, fotografa, residente a Corcapolo, la quale presenterà uno spaccato delle sue ultime creazioni.

Del ricco programma di questa stagione - che chiuderà il 26 ottobre - fanno ancora parte la giornata "Pane & vino" con il pane cotto nel forno a legna e la degustazione dei vini prodotti nella regione oltre al gradito ritorno di alcuni "vignerons" valsesiani con i loro bianchi che già abbiamo potuto apprezzare lo scorso anno; dopo le porte aperte in concomitanza con la chiusura, si terrà il tradizionale mercatino di Natale per le scuole, un appuntamento che rappresenta una delle costanti delle molteplici attività del nostro piccolo Museo regionale.

mario manfrina

ne museale: aprirà i battenti il 15 agosto e sarà l'occasione per presentare al pubblico, per la prima volta in assoluto, le sue opere pittoriche, in gran parte costituite da disegni e acquerelli, ai quali l'artista si dedicava in alternativa al suo " mestiere " di scrittrice con altrettanta abilità e successo. Lo scopo dell'esposizione, oltre a far conoscere l'artista, purtroppo ancora poco conosciuta alle nostre latitudini, sarà quello di presentare le molteplici sfaccettature della sua vita e della sua attività. Ed in questa direzione vanno pure le proiezioni di alcuni films tratti dai suoi romanzi più famosi e girati da registi di altrettanto successo - quali ad esempio Alfred Hitchcock, René Clément o Wim Wenders - che verranno proiettati sulla piazza scolastico di Intragna nel mese di agosto. Parallelamente alla mostra, all'interno del Museo, si potranno visionare altri films, in parte prodotti per la televisione; naturalmente, i visitatori avranno la possibilità di addentrarsi nel mondo suggestivo ed intrigante delle sue storie, potendo far capo alla collezione completa delle sue opere.

"Centovalli in musica"

Dopo la "prova generale" dello scorso anno, a Cavigliano e Intragna, ritorna la manifestazione "Centovalli in musica" che si terrà ad Intragna nei giorni 5, 6 e 7 settembre.

L'idea iniziale di coinvolgere tutta la regione in questa importante manifestazione verrà mantenuta, ma a differenza dello scorso anno, per motivi di praticità organizzativa, la rassegna verrà concentrata in un unico posto e si terrà ogni anno in un paese diverso.

La manifestazione avrà inizio venerdì sera con un concerto sulla piazza del paese. Per la giornata di sabato, dopo il pranzo in comune sul piazzale delle scuole, si terrà un mercatino di prodotti locali e verso le 17 avrà luogo uno spettacolo teatrale per bambini. Dopo la cena, il concerto principale, al termine del quale, sempre sulla piazza, potremo assistere alla proiezione di un film.

Per chiudere in bellezza, la domenica in serata, l'ultimo concerto della rassegna.



Intragna, 5-6-7 settembre 1997

venerdì 5

ore 20.15 piazza

VOX BLENII - concerto di musica etnica/popolare

sabato 6

ore 12.00 scuole

POLENTA E SPEZZATINO

ore 14.00-16.00 museo

MERCATINO di prodotti locali e artigianali

ore 17.00 oratorio

SPATTACOLO TEATRALE per bambini

ore 19.00 scuole

MACCHERONATA

ore 20.00-22.00 piazza

BARBAPEDANA - concerto di musica etnica/popolare

ore 22.00 piazza

HOHENFEUER - film di Fredy Murer

Programma manifestazioni 1997

29 marzo

APERTURA STAGIONALE

vernice **Daniel Maillet**
(fino al 1° giugno)

esposizione "**Storie di pietra**"
(fino al 26 ottobre)

25 aprile

a Cavigliano: vernice esposizione
"**Julien de Parme**"
(fino al 31 maggio)

18 maggio

"**Pane & vino**", cottura del pane
nel forno a legna e degustazione
di vini locali e valsesiani

7 giugno

vernice esposizione di **Dona De Carli**
(fino al 10 agosto)

15 agosto

vernice esposizione
Patricia Highsmith (fino al 26 ottobre)
22, 23 e 24 agosto:
proiezioni di films all'aperto

5, 6 e 7 sett.

rassegna "**Centovalli in musica**"
concerti - spettacolo per bambini -
mercantino di prodotti locali -
proiezione film all'aperto

26 ottobre

CHIUSURA STAGIONALE - porte aperte

19 dicembre

mercantino di Natale per le scuole

domenica 7

ore 17.30 piazza

OFFICINE SCHWARTZ

concerto di musica etnica/popolare
sul posto funzionerà una buvette/cantina

Nuova segretaria per l'Associazione dei comuni

Franca Maggetti di Intragna è la nuova segretaria dell'Associazione dei comuni del circolo della Melezza subentrata al dimissionario Valerio Pellanda, segretario dell'Associazione fin dalla sua fondazione avvenuta nel 1976.

Il nuovo organico risulta così composto: Mario Manfrina, presidente, Renato Gobbi in rappresentanza del comune di Tegna, Antonio Monaco per Verscio, Mariagrazia Peri per Cavigliano, Giorgio Pellanda per Intragna, Roger Moresi per Palagnedra e Roberto Zucchetto per Borgnone.

Alla nuova segretaria e al segretario uscente i migliori auguri di tante soddisfazioni.

Verso una soluzione della strada delle Centovalli

Già abbiamo riferito dell'iniziativa promossa dal comune di Borgnone e sostenuta da Palagnedra ed Intragna in merito ad una richiesta di intervento per la sistemazione della strada delle Centovalli.

Recentemente, l'Associazione dei comuni del circolo della Melezza, in collaborazione con i tre comuni, ha promosso un incontro con il direttore del Dipartimento del territorio on. Marco Borradori, nell'intento di sbloccare l'intera problematica.

Un incontro - avvenuto lo scorso 14 marzo - che lascia ben sperare per una definitiva soluzione dell'annoso problema che si trascina da decenni e del quale si sono occupati via via tutti i Consiglieri di Stato che si sono avvicendati alla testa del Dipartimento costruzioni - ora Dipartimento del territorio - negli ultimi trent'anni almeno.

Come noto, il Cantone aveva elaborato un progetto di sistemazione del tratto tra il confine e il ponte sul Rio di Verdasio (diramazione per Palagnedra) bocciato dall'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (Buwal) che riteneva il progetto troppo pesante per il fragile paesaggio centovallino; lo stesso ufficio suggeriva per contro una variante del tracciato attuale, mediante aggiramento in galleria della

frana dei Ruinacci in prossimità di Cameo.

Lo scorso mese di settembre, i tre comuni erano tornati alla carica chiedendo in particolare al Cantone di valutare la variante proposta da Berna. Pur nel breve lasso di tempo, il Cantone ha avuto diversi incontri con le autorità federali dalle quali ha ottenuto precise garanzie di sostegno, sia da parte del Buwal come pure da parte dell'Ufficio federale delle strade; questo ufficio, in particolare, ha garantito il suo appoggio finanziario alla nuova proposta.

Concretamente, il Dipartimento del territorio presenterà quanto prima un messaggio all'indirizzo del Gran Consiglio per ottenerne l'approvazione della modifica del progetto; un intervento indispensabile che permetterà di avere a disposizione già da subito i crediti di progettazione già stanziati dal legislativo cantonale negli anni 1992/93, per destinarli al nuovo progetto.

In seguito, il Cantone dovrà sottoporre all'Ufficio federale delle strade un progetto d'intervento per il tratto inferiore della valle, ossia dalla diramazione per Palagnedra fino ad Intragna; un tracciato questo che non rientrava nel precedente studio elaborato dal Cantone. Parallelamente, lo stesso Cantone darà avvio ai sondaggi per il progetto definitivo della galleria di aggiramento della frana dei Ruinacci e la sistemazione della parte alta della valle, ossia fino alla diramazione per Palagnedra: un tratto che presenta un grado di difficoltà assai elevato e che quindi necessita di studi approfonditi.

Per quanto concerne i tempi realizzativi, sempre stando alle promesse del Cantone, la sistemazione del tratto Palagnedra-Intragna

dovrebbe prendere avvio già nel corso della prossima primavera mentre il progetto definitivo per la parte alta, compresa la galleria, dovrebbe essere pronto entro due anni circa.

Si dice che chi è stato scottato dall'acqua calda, inevitabilmente, diventa più attento anche quando si tratta di quella fredda... Per le Centovalli, di scottature a proposito della strada ve ne sono state parecchie e non è facile dimostrarsi ottimisti senza riserve; tuttavia, ci sono motivi sufficienti per credere che questa volta si tratti della volta buona.

Intanto, un primo successo è quello di essere riusciti a sbloccare una situazione ferma dal 1992; in secondo luogo, sempre che le promesse vengano mantenute - e noi vogliamo crederci - la soluzione prevista permetterà di risolvere la viabilità dell'intero tratto, dal confine fino ad Intragna.

D'altra parte - e le autorità locali ne sono coscienti - non ci si potrà sedere ad aspettare, ma occorrerà seguire attentamente gli sviluppi della situazione. E se del caso intervenire con fermezza e determinazione.

mario manfrina

• • • • • • • • •
La variante ora allo studio

— — — — —
La soluzione a suo tempo proposta dal Cantone

