

ATELIER PER LA FORMAZIONE CONTINUA: TESORI URBANI

VIABILITÀ: ALLA RICERCA DELLE TRACCE DELLA CENTOVALLINA



DOCENTE SE:

SHARON GIADA LÜTHI

sharon.luethi@edu.ti.ch

DESCRITTIVO ATELIER

Viabilità: alla ricerca delle tracce della Centovallina

E se la Centovallina, fino al 1990, fosse passata proprio nel cuore di Locarno? 🚂

Partendo da fotografie storiche, ci metteremo sulle tracce dell'antico percorso ferroviario attraverso una **caccia alla ferrovia**: osservare, cercare, riconoscere i luoghi e confrontare passato e presente per scoprire come è cambiato il territorio.

Un atelier all'aperto e partecipativo, durante il quale esploreremo un'attività di ricerca sul territorio e scopriremo **materiali, schede e idee didattiche** utilizzate con gli allievi, facilmente adattabili e trasferibili nella propria pratica educativa.

LUOGO

Introdurrò l'argomento in un qualsiasi luogo all'aperto nei pressi del DFA.

In seguito, ripercorrerò con i partecipanti una parte del percorso che faceva la Centovallina prima dell'inaugurazione della galleria sotterranea, partendo dalla stazione Sant'Antonio; dunque sempre nei pressi del DFA.

Sarà una passeggiata all'aperto che non necessita di un luogo in particolare.

In caso di cattivo tempo, faremo il tutto in un'aula utilizzando comunque fotografie e carte geografiche.

BREVE RIASSUNTO

- **Un percorso tra storia, territorio e memoria.**

La Ferrovia delle Centovalli, comunemente chiamata *Centovallina* (e *Vigezzina* nel tratto italiano), collega Locarno e Domodossola, attraversando le Centovalli e la Val Vigezzo. La sua storia nasce alla fine dell'Ottocento dal desiderio di superare l'isolamento della regione e favorire gli scambi e lo sviluppo economico, creando un collegamento con le principali linee ferroviarie già esistenti, in particolare quelle del San Gottardo e del Sempione.

L'idea fu sostenuta da esponenti politici e imprenditori svizzeri e italiani, tra cui Francesco Balli, allora sindaco di Locarno, che portò nel 1898 la richiesta ufficiale di una concessione ferroviaria. Dopo un lungo percorso progettuale e nonostante difficoltà politiche, tecniche e finanziarie, nel 1913 iniziarono i lavori per la costruzione della linea, rallentati anche dalla prima Guerra Mondiale. La ferrovia internazionale **Locarno-Domodossola fu inaugurata nel novembre 1923.**

- **La Centovallina nel cuore di Locarno.**

Uno degli aspetti più interessanti della storia della ferrovia riguarda il suo percorso originario all'interno della città. **Fino al 1990 la Centovallina non viaggiava per il primo tratto in galleria, ma attraversava Locarno per circa tre chilometri**, passando tra le vie cittadine e costeggiando anche il lungolago: dalla stazione di Muralto il treno scendeva lungo l'attuale viale Francesco Balli, raggiungeva il viale Verbano e proseguiva lungo il lungolago, passando nei pressi del Debarcadere. Continuava poi verso viale dell'Isolino, via delle Aziende, via Giovanni Varesi e Piazza Castello, per arrivare infine alla stazione di Sant'Antonio.

Con il progressivo aumento del traffico automobilistico nella seconda metà del Novecento, la sua presenza divenne sempre più problematica per la circolazione cittadina. Nacque così quello che venne definito il "**problema Centovallina**":

occorreva trovare una soluzione che permettesse di mantenere il collegamento ferroviario senza che i convogli continuassero a interferire con il traffico urbano.

La soluzione fu la costruzione di una **galleria ferroviaria sotterranea**. I lavori iniziarono nel 1986, mentre nel 1988 cominciarono quelli per la nuova stazione sotterranea di Locarno-Muralto. Le ultime corse della Centovallina attraverso la città si svolsero nel 1988, prima dell'entrata in funzione del servizio sostitutivo con i bus.

Dopo quattro anni di lavori, il 17 dicembre 1990 venne inaugurata la nuova tratta sotterranea tra Locarno e San Martino, insieme alla nuova stazione sotterranea di Locarno-Muralto. Da quel momento la ferrovia scomparve dalle strade della città.

- **Perché lavorare su una cosa “non più visibile” come la Centovallina?**

La Centovallina è un interessante esempio di come il **territorio sia in continua trasformazione**. Un luogo che oggi siamo abituati a vivere può aver avuto in passato una funzione o un'immagine completamente diversa.

Come possiamo scoprire ciò che oggi non è più visibile? Fotografie storiche, articoli di giornale del passato e interviste sono solo alcune delle preziose fonti a cui attingere, oltre che attraverso l'osservazione diretta dei luoghi.

Ripercorrendo una parte dell'antico tracciato della ferrovia, si può confrontare il passato con il presente attraverso delle fonti iconografiche: il confronto tra immagini permette di osservare concretamente i cambiamenti avvenuti nel territorio e di riflettere sul rapporto tra **storia, patrimonio, spazio vissuto e trasformazione del paesaggio**.

Questo itinerario mostra quindi come il patrimonio locale possa diventare una vera e propria ricchezza dalla quale partire per costruire un percorso basato sull'osservazione, sulla formulazione di domande, sulla ricerca di fonti e sul confronto tra passato e presente.

Inoltre, è possibile inserire interessanti attività interdisciplinari come ed. visiva, italiano e matematica, oltre che scienze sempre nell'ambito dello studio d'ambiente.

- **I contenuti presentati durante l'atelier:**

Durante l'atelier viene presentato lo schema logico-didattico dell'itinerario, mostrando i vari materiali utilizzati e una parte dell'antico tracciato della ferrovia.

FASI	DESCRIZIONE ATTIVITÀ
L1	Far intuire il tema con fonti materiali (appartenenti alla fonte orale che verrà a farsi intervistare): vecchio orario ufficiale, fischietti, borsa di capotreno, il cappello. Poi arriva un invito di compleanno da parte della Centovallina per i suoi 100 anni (festa a novembre 2023, ma loro non lo vedono perché la data è macchiata). Sfondo motivazionale: - Cosa ne dite di ricostruire la sua storia per poi farne una mostra per i genitori? - Come fare l'indagine, cosa ci serve? Dare il compito di chiedere le date di nascita di nonni e bisnonni.
L2	La linea del tempo con date di nascita nonni e bisnonni e il compleanno della Centovallina. In un secondo momento verranno inserite nuove date estrapolate dagli articoli giornale e altri documenti.
L3	Postazioni con articoli giornale (fonte scritta) e immagini (fonte iconografica) . Gli allievi inizieranno a scoprire di più sulla Centovallina. Messa in comune.
L4	Ripresa di quanto fatto con la restituzione degli articoli di giornale e le risposte dei compagni. Presentazione linea del tempo arricchita con le info emerse dagli articoli di giornale. Libro (fonte scritta) . Cartina tracciato della linea e pittogrammi sociali. Scansione di alcune pagine del libro particolarmente significative. Carte geografiche per vedere l'evoluzione del territorio negli anni.
L5	Video significativi (fonte multimediale) . 1923: treno vecchio con foto. 1973: 50° anniversario, internazionale. 1988: tragitto. Organizzare l'intervista: preparare le domande da porre all'ex capotreno che verrà in visita.
L6	Fonte orale . Visita del capotreno in classe per rispondere alle nostre domande.
L7	Organizzazione uscita . Orari, tragitto. Trascrizione risposte capotreno su scheda .
L8	Canzone Centovallina: impariamo una canzone popolare.
L9	Uscita a Locarno. Facciamo delle fotografie per comparare le foto attuali con quelle del passato ripercorrendo il percorso di 3km che faceva la Centovallina (calcolato a matematica con le misure in scala).
L10	Comparazione foto ieri e oggi . Osserviamo ciò che è cambiato ripercorrendo il percorso.
L11	Verifica . Scrivere un testo in prima persona "Sono la Centovallina" con emozioni annesse, es. "Mi è dispiaciuto essere stata tolta dalla città...".
L12	Visita scienze: circuito elettrico di binario . Raccolta concezioni: come fa a funzionare il treno? Video stimolo di un pantografo che si collega ai cavi. Esperimento scientifico. Istituzionalizzazione. Albo elettricità per inserire il termine circuito e albo dei treni per mostrare il circuito chiuso. Proviamo noi a chiudere un circuito! Video conclusivo di istituzionalizzazione uccelli bulli: perché non muoiono? Perché non toccano a terra.
L13	Conclusione del percorso collegando oralmente quanto fatto ad un'altra importante ferrovia internazionale: l'Alptransit. Ripasso canzone popolare imparata nella L8. Progettazione e realizzazione mostra dei prodotti finali realizzati più le fonti materiali e preparazione per spiegare ai propri genitori la storia della Centovallina.

DESTINATARI

Ho svolto questo percorso in una quarta elementare.

Per la complessità delle fonti, lo consiglierei dunque ad allievi di Scuola Elementare del 2° ciclo, ma potrebbe essere ben adattato anche ad un 1° ciclo SE o per la SM.

SPUNTI BIBLIOGRAFICI

Albé, A. (1988). *La ferrovia Locarno Domodossola*. Nuova Edizioni Trelingue SA.

Archivio giornali: <https://www.sbt.ti.ch/sbt/>.

Bianconi, P. (1979). *Ticino com'era*. Armando Dadò Editore.

Corriere del Ticino, 25.3.2023: <https://www.cdt.ch/news/ticino/centovallina-una-centenaria-dai-primi-passi-assai-tribolati-311646>.

Cugini, G. (2002). *Locarno, Onsernone, Centovalli scenari di confine, passato e realtà*. Salvioni.

Guida letteraria interattiva, 1982.

ISOS (Inventario Federale degli Insediamenti) Locarno:
<https://www.gisos.bak.admin.ch/sites/3965>.

Maggetti, Y. (2015). *Dalla ferrovia... al tram di Locarno*.

Sitografia storia della ferrovia:

<https://www.ascona-locarno.com/it/attualita/piazza-grande-locarno>;

<https://fartiamo.ch/azienda-storia/>;

<https://www.vigezzina-centovalli.com/chi-siamo/storia.html>.

Steinegger, R. (2014). *Ticino ieri & oggi*. Fontana Edizioni.

Valsesia, T. (2001). *Il Lago Maggiore, Locarno e le sue Valli*. Armando Dadò Editore.

SCHEDE E FOTO UTILI

AMBIENTE



**DA CAMEDO
A LOCARNO**

Nome:

AMBIENTE

Data:

LA NOSTRA AVVENTURA INIZIA CON ALCUNI MATERIALI INTERESSANTI

Osserviamoli insieme e ipotizziamo.



_____ (oggetto)

A cosa serviva?

Perché è stato conservato?

☐

si usa ancora oggi

☐

per ricordo



_____ (oggetto)

A cosa serviva?

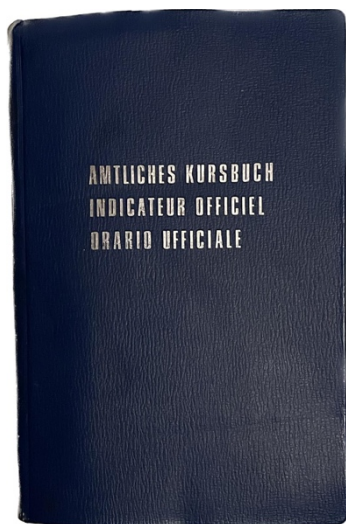
Perché è stato conservato?

☐

si usa ancora oggi

☐

per ricordo



AMBIENTE

_____ (oggetto)

A cosa serviva?

Perché è stato conservato?

☐ si usa ancora oggi

☐ per ricordo



_____ (oggetto)

A cosa servivano?

Perché sono stati conservati?

☐ si usano ancora oggi

☐ per ricordo

Chi può essere il proprietario di questi oggetti?

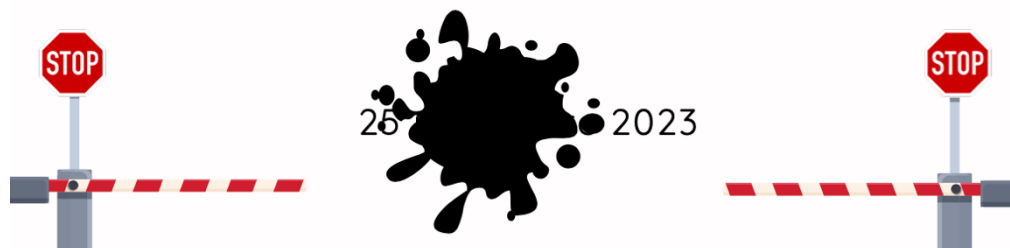
UN INVITO SPECIALE



CARA SHARON, SEI UFFICIALMENTE INVITATA AL MIO

100° COMPLEANNO!

Quando e dove?



Chi ci ha invitato al suo compleanno?

Che giorno sarà e dove?

Come possiamo fare per scoprirlo? Di cosa abbiamo bisogno?

SCOPRIAMO DI PIÙ SULLA CENTOVALLINA

Ogni coppia di lavoro riceverà una fonte storica sulla Centovallina per la quale dovrà rispondere ad alcune domande.

Dopodiché faremo una messa in comune e andremo a riportare le date più importanti sulla nostra linea del tempo.

Gruppo 1

Articolo di giornale *GAZZETTA TICINESE* del 1923.

Un estratto della ricerca di Yamina Maggetti.

Gruppo 2

Fotografia della Centovallina, archivi FART.

Gruppo 3

Articolo di giornale *ECO DI LOCARNO* del 1980.

Gruppo 4

Articolo di giornale *GAZZETTA TICINESE* del 1986.

Gruppo 5

Articolo di giornale *ECO DI LOCARNO* del 1988.

Gruppo 6

Articolo di giornale *ECO DI LOCARNO* del 1990.

GAZZETTA TICINESE

ESCE TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

ORGANO DEL PARTITO LIBERALE-RADICALE TICINESE

UN NUMERO SEPARATO Cent. 10

PREZZI D'ABBONAMENTO:

SVIZZERA Semestre Fr. 12.— Trimestre Fr. 6,50 Mese Fr. 2,50
ESTERO Semestre Fr. 22,50 Trimestre Fr. 10,50 Mese Fr. 5,75
Pagamento anticipato - Abbonamento postale Cent. 20 in più.

DIREZIONE, REDAZIONE ed AMMINISTRAZIONE

LUGANO - Corso Pestalozzi, 4

TELEFONO N. 9-18

CONTO CHEQUES XI° 145

PREZZI DELLE INSERZIONI:

Per millimetro di altezza (larghezza di una colonna): Annunci: Cronaca Cent. 12; fuori Cantone Cent. 15; Réclames Cent. 30; Avvisi funerali Cent. 25; Piccola Cronaca Cent. 40.

Rivolgersi esclusivamente a PUBLICITAS S. A. - LUGANO e Succursali.

L'inaugurazione della "Centovallina",

LOCARNO, 25.

Giornata di gran festa, quella di oggi, per Locarno, e per tutti i Comuni toccati dalla Centovallina, da Ponte Brolla a Domodossola: giornata di giubilo, per il compimento di un sogno radioso da lungo tempo accarezzato, giornata che ha consolidato e riacceso altre maggiori speranze.

I treni che portano gli invitati svizzeri a Domodossola partono verso le 9 del mattino.

Vi sono, tra gli invitati, i membri del Governo Raimondo Rossi, Cattori, Mazza e Canevascini (l'on. dr. Giov. Rossi è assente per impegni), i deputati alle Camere Federali Vigizzi, Olgiati, Francesco Rusca, Balestra e ing. Secondo Antognini, il presidente del Gran Consiglio avv. Mario Raschini-Orelli accompagnati dai membri dell'ufficio presidenziale on. dr. Francesco Rossi, avv. Bueti, ing. Forci e direttore Tamburini, il sindaco di Bellinzona avv. Arnaldo Bolia, il sindaco di Locarno avv. G. B. Rusca, i delegati dell'Ufficio svizzero del turismo signori cons. naz. Junod e B. Quattrini, i delegati delle ferrovie regionali, i delegati della Società di Navigazione del Lago di Lugano, il direttore delle dogane sig. Elvezio Tarchini, numerosi deputati al Gran Consiglio, numerosi rappresentanti delle amministrazioni municipali e delle associazioni economiche del Locarnese, ecc., ecc.

La stampa è rappresentata da Birbaum della *Neue Zürcher Zeitung*, dal corrispondente del *Luzerner Tagblatt*, da don Alberti del *Popolo e Libertà*, Galli della *Gazzetta*, Bacchetta del *Dovere*, Mondada dell'*Ostschweiz* e del *Vaterland*.

I treni partono ad intervalli. L'ultimo, causa un incidente di macchina, arriva a Domodossola alle ore 12,15 circa.

Alle 12,30 gli invitati si radunano per il ricevimento del ministro dei lavori pubblici italiano on. Carnazza e dei consiglieri federali svizzeri Motta ed Haab.

Cordialità di manifestazioni, suono dell'Inno svizzero e della marcia reale, evviva alla Svizzera e all'Italia, servizio d'ordine fatto con puntualità e precisione dai fascisti della milizia nazionale e dai ballila.

Col treno del Sempione giunge il Comitato Centrale della Stampa con Grellet della *Gazette de Lausanne*, Weber delle *Basler Nachrichten*, il cons. naz. Maggi, Gustave Chandet della *Revue*, ed altri giornalisti.

Alla una, banchetto, di circa 300 coperti, al Terminus-Sempione.

Pronunzia brevi, applaudite parole di saluto a nome delle autorità italiane le vice-prefetto di Novara.

Da tutti, applausi e felicitazioni, all'on. Francesco Balli, all'ing. Giacomo Sutter e al cav. Testori, ideatori e propugnatori della «Centovallina».

Alle 2, come al programma, benedizione della linea da parte del delegato del vescovo di Novara, poi partenza per Locarno.

Grande imbandieramento, scampiano, sparo di mortaretti, evviva, in tutti i Comuni della Val Vigevzo, e altrettanto, più tardi, nei Comuni delle Centovalli fino ad Intragna.

A Santa Maria Maggiore breve fermata per lo scoprimento di una lapide in memoria degli operai della «Centovallina» caduti in guerra oppure rimasti vittima di infortunio.

I fascisti ed i ballila fanno da scorta agli invitati svizzeri fino al confine.

Locarno fa festosissime accoglienze agli invitati.

Piazza Grande è sfarzosamente illuminata. Riccamente illuminata anche la Madonna del Sasso. Gran folta ovunque. La «Civica» di Locarno si prodiga in continue, applaudite produzioni musicali...

Ecco i principali dati che riguardano la «Centovallina»:

Il progetto è opera dell'impresa Ing. Giacomo Sutter.

Il finanziamento è stato fatto con capitale francese.

Il Cantone Ticino ha concorso con 900.000 franchi in azioni di secondo

nonda l'intera Piazza Grande: l'illuminazione riesce infatti di splendido effetto.

Alle ore 8 ha luogo al Grand Hotel Palace il banchetto ufficiale cui prendono parte pressoché tutte le autorità ed invitati. Al levar della mensa prendono la parola l'on. sindaco di Locarno avv. G. B. Rusca per dare il benvenuto a nome della città. Seguono: l'on. Franc. Balli, benemerito ideatore e propugnatore della Centovallina e di innumerevoli altre opere di progresso: l'avv. cons. fed. Motta per la Confederazione; S. E. il ministro Carnazza che porta il saluto del Governo italiano; l'on. Raimondo Rossi a nome del Governo ticinese; il Commendatore Massimo Rocca ed infine il sig. Ing. Sutter direttore della Società subalpina che ringrazia gli ospiti per il loro intervento alla cerimonia.

Alle ore 10 si svolge l'ultima parte del programma: il ricevimento al Kursaal offerto dal Municipio di Locarno. Il vasto salone è riccamente addobbato di fiori, lavoro lodevole della ditta Kähr.

Alla tavola d'onore siedono i rappresentanti delle due Nazioni. Sono pure invitati i Consiglieri comunali e varie distinte personalità cittadine. L'orchestra Pistone svolge un magistrale concerto, alternato da inni patriottici italo svizzeri ascoltati in piedi dagli intervenuti.

S. E. Carnazza e i Consiglieri federali Motta e Haab lasciano la sala verso mezzanotte.

Di fuori, lungo Piazza Grande, l'ammirarsi di gente ammirante la luminaria, perdura fino a tardissima ora.

Al ritorno, verso le ore 6, gli ospiti sono gradevolmente impressionati dallo sfiorio di luce che in-

ferisce la notte.

La linea viene esercitata con trazione elettrica L'energia è fornita, per il tronco italiano dalla Società Dinamo per Imprese Elettriche, e per il tronco svizzero della Società Elettrica Locarnese.

La costruzione della linea e l'acquisto del materiale di esercizio sono costati 26 milioni di lire per il tronco italiano e 6 milioni di franchi per il tronco svizzero.

Il percorso tra Locarno e Domodossola verrà effettuato in circa due ore. Alcuni diretti, in coincidenza coi «rapidi» del Gottardo e del Sempione, compiranno il percorso in un'ora e cinquanta minuti.

Le formalità di dogana e di polizia di confine avranno luogo in treno, durante il tragitto tra Camedo e Re.

Mario Zaccheo ci telefona da Locarno:

Al ritorno, verso le ore 6, gli ospiti sono gradevolmente impressionati dallo sfiorio di luce che in-

ferisce la notte.

La linea viene esercitata con trazione elettrica L'energia è fornita, per il tronco italiano dalla Società Dinamo per Imprese Elettriche, e per il tronco svizzero della Società Elettrica Locarnese.

La costruzione della linea e l'acquisto del materiale di esercizio sono costati 26 milioni di lire per il tronco italiano e 6 milioni di franchi per il tronco svizzero.

Il percorso tra Locarno e Domodossola verrà effettuato in circa due ore. Alcuni diretti, in coincidenza coi «rapidi» del Gottardo e del Sempione, compiranno il percorso in un'ora e cinquanta minuti.

Le formalità di dogana e di polizia di confine avranno luogo in treno, durante il tragitto tra Camedo e Re.

Mario Zaccheo ci telefona da Locarno:

Al ritorno, verso le ore 6, gli ospiti sono gradevolmente impressionati dallo sfiorio di luce che in-

ferisce la notte.

La linea viene esercitata con trazione elettrica L'energia è fornita, per il tronco italiano dalla Società Dinamo per Imprese Elettriche, e per il tronco svizzero della Società Elettrica Locarnese.

La costruzione della linea e l'acquisto del materiale di esercizio sono costati 26 milioni di lire per il tronco italiano e 6 milioni di franchi per il tronco svizzero.

Il percorso tra Locarno e Domodossola verrà effettuato in circa due ore. Alcuni diretti, in coincidenza coi «rapidi» del Gottardo e del Sempione, compiranno il percorso in un'ora e cinquanta minuti.

Le formalità di dogana e di polizia di confine avranno luogo in treno, durante il tragitto tra Camedo e Re.

Mario Zaccheo ci telefona da Locarno:

Al ritorno, verso le ore 6, gli ospiti sono gradevolmente impressionati dallo sfiorio di luce che in-

ferisce la notte.

La linea viene esercitata con trazione elettrica L'energia è fornita, per il tronco italiano dalla Società Dinamo per Imprese Elettriche, e per il tronco svizzero della Società Elettrica Locarnese.

La costruzione della linea e l'acquisto del materiale di esercizio sono costati 26 milioni di lire per il tronco italiano e 6 milioni di franchi per il tronco svizzero.

Cronache Esteri

L'ACCORDO DELLA RUHR - LE CONSEGNE DI CARBONE.

BERLINO, 25. — E' giunta da Parigi la notizia dell'accordo tra gli industriali tedeschi e la «Micum».

Parecchie agenzie tedesche possiedono il comunicato parigino. Secondo le agenzie di qui l'accordo sarebbe stato firmato dal dott. Boger di Dortmund come delegato della associazione delle miniere. L'accordo è stato firmato ad Essen.

Le agenzie tedesche smentiscono che il Boger abbia firmato anche a nome di altri gruppi minerari.

L'accordo valido fino al giorno 16 aprile 1921. Nella parte della Ruhr compresa nell'accordo il lavoro verrà ripreso entro 14 giorni. Da parte ufficiale tedesca è fatto un commento alla notizia francese la dove è detto quale parte firmo le consegne di carbone verrà tenuta in conto riparazioni e quale in conto risarcimento spese di occupazione francese.

I commenti ufficiali che su tale punto non vi può essere dubbio alcuno e che è ormai assodato che le consegne di carbone verranno iscritte in conto riparazioni. L'agenzia Wolff dirama stasera in proposito il seguente comunicato:

«Il trattato concluso nella Ruhr è ben lontano dall'essere favorevole al Reich ed all'industria tedesca, ma esso è stato accettato dagli industriali e se il Governo del Reich non si è opposto lo si deve al fatto che senza cedere alla volontà delle Potenze occupanti non si poteva giungere all'accordo e tanto meno si era in grado di allontanare il danno terribile di ritardare ancora la ripresa del lavoro. I gravi sacrifici che il Trattato esige dal Reich e dall'industria devono essere fatti sotto la pressione inesorabile delle autorità occupanti per risparmiare una crisi ancor peggiore a quelle popolazioni. Gli industriali della miniera accettano il Trattato perché la Francia ha deciso di accordare che le consegne di carbone vengano poste in conto riparazioni e non come risarcimento delle spese dell'occupazione francese del territorio».

LA CRISI INTERNA FRANCESE

Dalla Ferrovia ... al tram di Locarno

Yamina Maggetti

LOCARNO - DOMODOSSOLA

La concessione per la realizzazione di questa linea data del 1898. Il 30 settembre 1898 l'onorevole Francesco Balli, sindaco di Locarno, chiese al Consiglio Federale, a nome suo e di un comitato

comprendeva tre linee a scartamento ridotto, tra le quali la Locarno - Domodossola.

Il 28 dicembre 1898 Francesco Balli ottenne la concessione federale per la ferrovia Locarno - Camedo.

Dopo diverse peripezie, nella primavera del 1913, si iniziò la costruzione della linea.

In seguito, a causa della prima guerra mondiale e del fallimento della Banca Franco-Americana, che aveva assunto il finanziamento dell'impresa, i lavori vennero interrotti.

Dopo la guerra ripresero comunque con energia, e verso la fine di marzo del 1923 le squadre addette alla posa delle ultime rotaie, l'una dal confine di Ribellasca, l'altra dalla direzione di Domodossola, si incontrarono presso Santa Maria Maggiore.

La solenne inaugurazione della ferrovia avvenne il 25 novembre del 1923.

Il Dipartimento delle Finanze, ha emanato un decreto riguardo alla vendita dell'alcool di frutta effettuato dalla Regia degli alcool. Secondo questo decreto queste vendite devono essere in una giusta proporzione collee vendite d'alcool di qualità superiore.

I compratori di tre-sei extrafino, di tre-sei Kalibbaum, di tre-sei fino, di alcool di grani e di alcool impuro di patate hanno il diritto di fare simultaneamente la compra di una stessa quantità di alcool di frutta ai prezzi e alle condizioni in vigore al momento dell'ordinazione. La Regia federale degli alcool non spedisce più alcool di frutta alle persone che non comperano nello stesso tempo una medesima quantità di una delle qualità si menzionate. Questo decreto entra immediatamente in vigore. Le ordinazioni di alcool di frutta fatte il giorno dell'entrata in vigore saranno eseguite ancora. La Regia degli alcool è incaricata dell'esecuzione del presente decreto.

BISEGNO. — 1. Copia dalla lavagna di un semplice motivo ornamentale a elementi lineari, disegnato contemporaneamente dall'esaminatore nello spazio di tempo non superiore ad un'ora; 2. Bisegno libero senza indicazione di tema, nel quale l'allievo tenti rappresentare un oggetto, un giocattolo, uno strumento musicale, un arnese da lavoro, un mobile, una figura, un animale, una pianta, un paesaggio, ecc. La seconda parte della prova è da considerare più come accertamento dello spirito d'osservazione del candidato che come vera e propria prova di disegno.

PROVA INTEGRATIVA. — Relazione scritta sulle materie de' esame orale, o su fatti riferentisi all'esperienza del candidato. (Durata della prova: 3 ore).

N. B. — Questa prova servirà per la definitiva classificazione del candidato.

Per essere ammesso agli esami occorre aver frequentato la quinta classe elementare. Come nel Ticino. Nelle sessioni d'esame dell'anno scolastico 1924-25, le prove di ammissione verranno fatte sui programmi che qui riportiamo:

Italiano. — Prova scritta: Scrivere sotto dettatura, alquanto rapida, senza errori di ortografia, dieci righe a stampa di autore moderno accessibile a fanciulli. (Durata della prova: mezz'ora).

Prova orale: 1. Lettura ad alta voce con pronuncia corretta di un brano di prosa, o di una facile poesia; 2. Esposizione orale di un racconto scelto dal candidato fra le sue letture; 4. Traduzione alla lavagna da un dialetto nella lingua nazionale d'un passo che presenti differenze grammaticali.

N. B. — Nel caso che il candidato non conosca alcun dialetto, o che l'esaminatore non conosca il dialetto del candidato, questa prova sarà sostituita dalla traduzione in discorso indiretto di un discorso diretto o viceversa, o da prova equivalente di lettura ad accertare il possesso della grammatica. (Durata: 20 minuti).

ARITMETICA E GEOMETRIA. — Prova scritta: Risoluzione d'un problema riferentesi agli argomenti degli esami orali.

Prova orale: interrogazioni ed esercizi riguardanti le seguenti materie: Le operazioni di addizione, sottrazione, moltiplicazione e divisione, con numeri interi e decimali. Lettura e scrittura di numeri in cifre romane; Sistema metrico decimale. Gli enti geometrici fondamentali: punto, retta e piano. Nomenclature relative. Definizioni e nomenclature per le principali figure geometriche piane e solide: triangoli, quadrangoli (trapezi, parallelogrammi, rombi, rettangoli, quadrati), poligoni, circonferenza e cerchio, prismi, piramidi, cilindri.

Gli esami di ammissione alle scuole secondarie italiane per l'anno scolastico 1924-25

Per essere ammesso agli esami occorre aver frequentato la quinta classe elementare. Come nel Ticino. Nelle sessioni d'esame dell'anno scolastico 1924-25, le prove di ammissione verranno fatte sui programmi che qui riportiamo:

Italiano. — Prova scritta: Scrivere sotto dettatura, alquanto rapida, senza errori di ortografia, dieci righe a stampa di autore moderno accessibile a fanciulli. (Durata della prova: mezz'ora).

Prova orale: 1. Lettura ad alta voce con pronuncia corretta di un brano di prosa, o di una facile poesia; 2. Esposizione orale di un racconto scelto dal candidato fra le sue letture; 4. Traduzione alla lavagna da un dialetto nella lingua nazionale d'un passo che presenti differenze grammaticali.

N. B. — Nel caso che il candidato non conosca alcun dialetto, o che l'esaminatore non conosca il dialetto del candidato, questa prova sarà sostituita dalla traduzione in discorso indiretto di un discorso diretto o viceversa, o da prova equivalente di lettura ad accertare il possesso della grammatica. (Durata: 20 minuti).

ARITMETICA E GEOMETRIA. — Prova scritta: Risoluzione d'un problema riferentesi agli argomenti degli esami orali.

Prova orale: interrogazioni ed esercizi riguardanti le seguenti materie: Le operazioni di addizione, sottrazione, moltiplicazione e divisione, con numeri interi e decimali. Lettura e scrittura di numeri in cifre romane; Sistema metrico decimale. Gli enti geometrici fondamentali: punto, retta e piano. Nomenclature relative. Definizioni e nomenclature per le principali figure geometriche piane e solide: triangoli, quadrangoli (trapezi, parallelogrammi, rombi, rettangoli, quadrati), poligoni, circonferenza e cerchio, prismi, piramidi, cilindri.

Per il disegno, il criterio di giudizio dovrà essere, specialmente nei primi anni, molto lungo, attribuendosi alla prova d'esame più il valore di una constatazione degli esercizi che gli allievi devono aver fatti durante il corso elementare che quello di un vero e proprio giudizio di selezione; il quale potrà aversi solo in proseguo di tempo.

Per l'aritmetica, si avverte che nelle moltiplicazioni da proporre ai candidati, in una qualunque delle due prove, i prodotti dovranno esser numeri con non più di nove cifre, e uno de' fattori non dovrà averne più di tre. Inoltre, nelle divisioni non si da richiedere l'uso della così detta regola abbreviata.

è nulla da cambiare?

razione

DI CARBONE SVIZZERA

ne francese venne alla Ruhr, sotto qualunque esporsi ai paesi neutri e

da fonte competente, concerne la sp

Svizzera sono i trasporti in Germania.

SOVIETS E LA OSANNA.

ario degli esteri intende di detto contro il no

tero della Russia ben poco gli svis

Sovieti otterrebbe successo d'ilarietà se il boicottico" già

annunciato a suon di tromba alcuni mesi fa, e non mai disdetto!

L'ISTITUTO NAZIONALE SVIZZERO DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI.

A Vorderthal un operaio si ebbe l'vambraccio sinistro reciso da una sega circolare, mentre stava levando la segatura che si era accumulata sotto la macchina. Il ferito non pensò che la lama della sega era libera sotto la tavola e non fermo la macchina. Aveva appena cominciato il suo lavoro, che il gomito sinistro fu preso e siracellato dalla lama in rotazione.

Un infortunio di questo genere avrebbe potuto essere evitato semplicemente colla posa di una protezione sotto la tavola. Con ciò non si complica il lavoro alla macchina, e, siccome si verificano ogni anno da 10 a 20 infortuni del genere, non si sarà mai abbastanza raccomandato abbastanza l'introduzione di questa semplice misura di protezione.

Dopo aver letto attentamente l'articolo di giornale prova a rispondere alle seguenti domande con l'aiuto del tuo compagno.

1) Che giorno è stato pubblicato questo articolo?

.....

2) A quale giorno si riferisce l'articolo?

.....

3) Cosa è successo quel giorno?

.....

4) In quale anno sono cominciati i lavori della Centovallina?

.....

5) Quanto è lunga la linea?

.....

6) Viene detto che la linea è elettrica. In Svizzera l'energia per la Centovallina è fornita da chi?

.....

7) Perché la Centovallina è internazionale?

.....

8) Ora osserva il riquadro LOCARNO-DOMODOSSOLA.

In che anno l'allora Sindaco di Locarno Francesco Balli ottenne la concessione per realizzazione della ferrovia Locarno-Camedo?

.....



Dopo aver osservato attentamente l'immagine prova a rispondere alle seguenti domande con l'aiuto del tuo compagno.

1) Cosa viene raffigurato nell'immagine? Descrivi brevemente.

.....

.....

.....

.....

2) In quale città ci troviamo? Da cosa lo deduci?

.....

.....

.....

3) La Centovallina passa ancora di lì secondo te?

.....

4) Dove era diretta secondo te?

.....

5) Cosa potresti fare per sapere per certo le risposte alle domande 3 e 4?

.....

.....

.....

CRONACA DI LOCARNO E DINTORNI

I PROGETTI DI MASSIMA SONO STATI PRESENTATI IERI DAL DIRETTORE PESSI

Nasce una soluzione radicale del «problema Centovallina»: una galleria da 23,5 milioni

Fra Sant'Antonio e la stazione di Muralto il treno proseguirebbe sotto terra, non intralciando più il traffico — Se quest'idea sarà approvata da Berna i contributi dovrebbero ammontare al 60 per cento del costo — Dovrà però essere il Cantone a portare avanti questo progetto: nell'attuale situazione finanziaria lo farà? — Stazioni sotterranee a Muralto e a Sant'Antonio

La Centovallina sparirà fra qualche anno dalle vie di Locarno? E' quanto gli automobilisti locarnesi — e non solo loro, tanto che il Municipio nello scorso novembre aveva indirizzato a Willy Ritschard, allora direttore del Dipartimento federale dei trasporti, una lettera chiedendo un incontro per discutere il problema — si augurano ormai da anni, e in particolare dall'introduzione della semaforizzazione e della famosa «onda verde».

Questo desiderio fra qualche anno potrebbe diventare realtà: ieri infatti il direttore della Fart, Marco Pessi, ha convocato la stampa scritta e parlata per presentare il progetto di una galleria che congiunga la stazione di Sant'Antonio a quella di Muralto, galleria che permetterebbe ovviamente di far sparire la «famigerata» Centovallina dalle strade di Locarno.

E' presto per dire se questo progetto potrà diventare realtà e quando: con i chiari di luna delle finanze federali e cantonali l'investimento necessario — 23,5 milioni di franchi — non sarà infatti ostacolo da poco. Non mancano però le premesse positive (e in particolare il fatto che la Confederazione, stia approntando il «credito quadro» 1992-1996 per la rete ferroviaria) anche se molto dipenderà da come il problema verrà considerato: se la galleria sarà ritenuta di interesse puramente locale (cioè per Locarno) è infatti praticamente impossibile che i crediti necessari vengano concessi. In caso contrario la soluzione di questo anoso problema potrebbe essere ormai vicina. Gli automobilisti locarnesi non si lascino prendere comunque dall'entusiasmo: vista l'importanza della realizzazione ci vorranno infatti almeno sei o sette anni.

E intanto — potranno chiedersi al-



Il direttore Marco Pessi (a sinistra) e l'ingegner Camillo Mombelli ieri mattina in un momento della conferenza stampa.

cuni lettori — tutto andrà avanti come prima? Non proprio: l'entrata in funzione della direttissima Locarno-Ascona e del nuovo impianto di semaforizzazione, la creazione di una stazione in Piazza Castello e il conseguente sfoltimento del numero di treni che proseguono fino alla stazione di Muralto (sin d'ora è previsto che 14 treni su 40 non proseguiranno oltre Piazza Castello e il loro numero potrebbe ancora aumentare) sin dai prossimi mesi dovrebbero infatti influire positivamente sul traffico cittadino. Inoltre è allo studio la possibilità di dotare l'impianto semaforico comunale di appositi «segnali» — che il Cantone ha già previsto per la Piazza Castello — che permettano alla Centovallina di adeguare la propria velocità alle fasi dei semafori.

Nell'ambito di questi rimedi (che non potranno comunque modificare sostanzialmente la situazione) come si vede non si parla del declas-

samento della Centovallina a linea tranviaria con obbligo di arresto ai semafori, misura proposta dal Municipio di Locarno nella lettera all'on. Ritschard di cui abbiamo detto. Da parte della Fart questa misura, oltre che inaccettabile, è infatti considerata anche controproducente: assai migliore quella dei «segnali» attualmente allo studio, in quanto il treno resta sempre in movimento — pur adeguandosi alle fasi dei semafori — e non crea così ulteriori intralci al traffico, non fosse che con la sua presenza senz'altro... ingombrante.

Altra proposta che non appare nel quadro delle migliori previste è quella di introdurre un servizio postale fra la stazione di Sant'Antonio e quella di Locarno (cioè l'eliminazione tout-court di quella tratta, come pure proponeva la lettera del Municipio all'on. Ritschard). In proposito va detto però che già nel 1967 la Fart aveva studiato una soluzione in questo senso, facendo notare che

o questi pullman avrebbero avuto a disposizione una corsia di passaggio rapido (impossibile qui da noi) oppure sarebbe stato necessario ampliare il servizio, collegando direttamente la stazione di Sant'Antonio a Bellinzona e a Lugano (miglioramento fra l'altro anche il collegamento con quest'ultima città, attualmente molto scomodo). La soluzione indicata dalla Fart sarebbe costata 800.000 franchi e prevedeva un deficit annuale di 80.000 franchi. Soluzione che il Municipio di Locarno, in tutti questi anni, ha semplicemente dimenticato malgrado l'urgenza del problema, infatti, nessuna risposta è mai stata data...

Fatta questa lunga introduzione, veniamo alla galleria vera e propria, il cui progetto è «nato» negli studi dell'Ufficio di ingegneria Maggia di Locarno, per l'interessamento dell'ingegner Camillo Mombelli. Si tratta per il momento di uno studio di massima, che prevede una galleria di 1.322 metri e due nuove stazioni sotterranee a Sant'Antonio e a Muralto.

Elaborando questo progetto l'ingegner Mombelli ha tenuto conto particolarmente del lato finanziario e della necessità di creare il minor disturbo possibile alla cittadinanza. Di conseguenza è stata studiata una soluzione che eviti nei limiti del possibile le espropriazioni e che non intacchi minimamente le infrastrutture urbane esistenti. Anche per la scelta del percorso si è tenuto conto di questi fattori, ragion per cui sono stati immediatamente scartati il percorso diretto (che avrebbe reso necessaria l'espropriazione di molte cantine di case della città vecchia) e l'interamento del percorso attuale, che da una parte avrebbe provocato una lunga interruzione del traffico ferroviario e dall'altra sarebbe



Tempo di grossi scandali in Italia, qui da noi la pace e la concordia regnano, noi beati; ma qualche scandaluccio lo si potrebbe scovare, facciamo un esempio caldo caldo, a edificazione di coloro che sorridono o magari si arrabbiano quando si dice che il Ticino va sempre più rapidamente scadendo a colonia.

In quella elisia conca, tra la Roccabella e la delunta Verbanella, che i geografi un tempo decantavano la più temperata regione della Svizzera, sta per sorgere (o per lo meno si vorrebbe che sorgesse) una vera e propria colonia, finanziata da una Lutrma S.A. di Olten e destinata ad attirare più gente in questo solare cantuccio di mondo: non certo terroni di Caltagirone, o meno ancora i Caltagirone (per quelli troppo, per questi troppo poco), ma la solita gente che sappiamo anche troppo, non occorre precisare. Dunque, secondo il progetto che sta davanti alle autorità che di solito si definiscono competenti e forse sarebbe più giusto dire qualche volta incompetenti, per non usare altri termini: demolite

le due superstiti appendici della Verbanella prospicienti la cantonale e il villone Streiff a mezza costa, un'ampia strada a curve vincerebbe la china, e lungo quella strada farebbero bella mostra di sé una quarantina di casucce o casupole che fanno venire in mente gli allevamenti razionali di polli, o le conigliere; cattedre appiccate le une alle altre, su varie file: una bellezza... Con tanto di rimessa sotterranea per le auto.

Ma la zona verde, diranno gli ingenui, cosa ne facciamo? La zona verde protegge altre meno appetibili zone, sento dire che sul Monte di Lego è proibito costruire, non si può turbare la pace delle pernici, se ancora ce ne sono... Qui invece la sventura del paese è aperta e libera. Scherzi di cattivo genere, ai quali si rimedia con bei discorsi patetici sull'ecologia e l'impellente urgenza di proteggere l'agricoltura e simili ipocrisie che fanno senso... Non resta che sperare nel buon senso delle solite competenti, ma la cosa è mai avviata, con oculata prudenza gli interessati hanno già ottenuto un'autorizzazione di massima per questo lanterio che non è certo il primo ma si vorrebbe tanto sperare che fosse l'ultimo esempio della liquidazione, della svendita di questo sventurato nostro paese dove, dicono gli ottimisti, non capitano scandali e la concordia e la pace vanno a braccetto; ma dove gli indigeni si sentono sempre meno a casa loro.

risultato assai costoso in quanto tutto il delta della Maggia è formato da materiale alluvionale che rende necessaria la costruzione di una galleria particolarmente rinforzata e quindi particolarmente cara. Questi i motivi che hanno indotto il progettista a scegliere un tracciato che passi a nord della città, in parte entrando nella montagna.

Per quanto riguarda i costi, la galleria vera e propria verrà a costare poco meno di undici milioni, la stazione di Sant'Antonio un milione abbondante, quella di Muralto sei milioni, mentre la rampa di accesso di Sant'Antonio un milione e mezzo. In totale diciannove milioni e mezzo, ai quali bisogna aggiungere un milione e mezzo per la parte elettromeccanica e due milioni e mezzo di spese generali (che comprendono fra l'altro l'espropriazione della striscia di terreno fra Via Galli, Via Bianchetti e Via Vallemaggia — unica espropriazione necessaria — e le indennità a proprietari di case per il disturbo provocato dai lavori; in proposito bisogna notare che i lavori provocheranno lo sbarramento soltanto della Via Galli, a Solduno, una strada di carattere secondario il cui traffico può facilmente essere deviato).

Parlando di preventivi, bisogna aggiungere che i calcoli sono stati fatti con una certa larghezza, tenendo sempre conto di una maggiorazione del 10 per cento per imprevisti e valutando in modo assai prudente le condizioni geologiche del terreno in cui dovrebbe inserirsi la galleria, dal momento che per ora manca una perizia in tal senso (in proposito possiamo dire che più della metà del tracciato della galleria è stata calcolata con il profilo più caro e solo un quinto con quello meno caro: rispettivamente 8.850 e 2.900 franchi al metro, una differenza quindi enorme). Di conseguenza i lavori ben difficilmente supereranno il preventivo.

Parlando di costi, val la pena di aggiungere due parole sulla possibilità di finanziamento. Come detto, è attualmente in corso di preparazione il «credito quadro» federale per il quinquennio 1982-1986. In questo ambito il Cantone dovrebbe concentrare la sua richiesta appunto sulla galleria per la Centovallina, cosa non impossibile in quanto il risanamento delle altre ferrovie secondarie è ormai terminato. Nell'ambito di questo «credito quadro» (e forse facendo capo anche ai contributi del fondo per la soppressione dei passaggi a livello, in quanto la tratta Sant'Antonio-Muralto è praticamente un unico passaggio a livello non custodito) il Cantone dovrebbe poter ottenere contributi che coprano il 60 per cento dell'opera. A carico di Cantone e Comuni (in particolare Locarno, in quanto Muralto è interessato in misura minima) resterebbe quindi il 40 per cento, cioè poco meno di dieci milioni. Un calcolo valido, come detto, solo se la Confederazione accetterà quest'opera, considerandola non di interesse lo-

cale ma necessaria alla ferrovia, che garantisce un collegamento internazionale e intercantonale al quale il governo federale non vuole logicamente rinunciare.

Bisognerà ora vedere se il Cantone deciderà di appoggiare il progetto. All'inizio della settimana il direttore Pessi ha spedito i piani al Consiglio di Stato (oltre che ai Comuni di Locarno e Muralto, alla direzione delle ferrovie federali e all'Ufficio dei trasporti) la cui risposta non dovrebbe tardare: le richieste di investimento alla Confederazione vanno infatti presentate entro il prossimo 30 maggio.

Auguriamoci quindi che il Cantone non respinga a priori quest'idea: i progetti ci sono e appaiono realizzabili. E Locarno aspetta ormai da anni...

r.f.

FART, Locarno

Galleria della Centovallina in Locarno

Studio di massima febbraio 1980

Planimetria

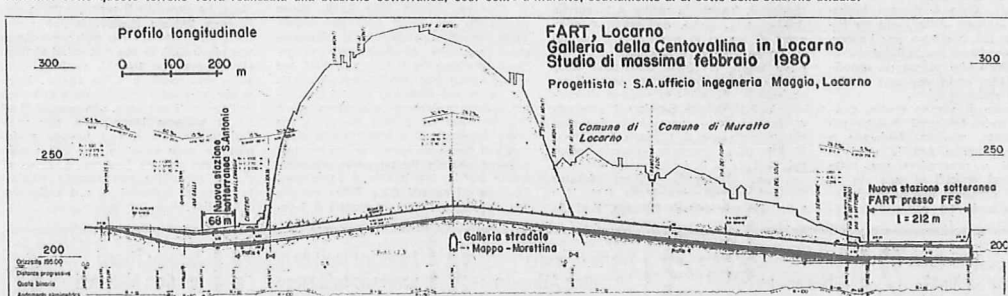
Progettista : S.A. ufficio ingegneria Maggia, Locarno

Scala : 1:1000

Legenda : --- ferrovia sotterranea FART, --- nuove stazioni sotterranee FART, --- S. Antonio e presso FFS, --- sottopassaggio di accesso.



Questo è il tracciato scelto dal progettista, ingegner Camillo Mombelli: la galleria passerà a nord della città per limitare i costi e non causare eccessivi disturbi al traffico. Con questo progetto si renderà necessaria soltanto l'espropriazione di una parcella di terreno (nemmene 2.000 metri quadrati) nei pressi della stazione di Sant'Antonio: sotto questo terreno verrà realizzata una stazione sotterranea, così come a Muralto, esattamente al di sotto della stazione attuale.



La sezione longitudinale della galleria, come si vede al centro la galleria ha dovuto essere elevata, per non incrociare quella autostradale. Alle due estremità le stazioni sotterranee previste tanto a Sant'Antonio quanto a Muralto.

PROMEMORIA

Farmacia di turno

LOCARNO
Fino a oggi, ore 17.00
Farmacia Metropoli, p.zza Grandi, Locarno, tel. 093 31 53 14 e 31 63 04.

Da oggi, ore 17.00
Farmacia Maggiorini, via Roccabella 16, Locarno, tel. 093 31 54 42, se non risponde 093 33 55 79.

ASCONA
Farmacia del Borgo, via Buonamano 2, Ascona, telefono n. 093 35 15 09 - 31 46 93.

GORDOLA E DINTORNI
Chiamare il N. 111

Dopo le ore 21.00, se non risponde solo per casi urgenti con soprattassa, telefonare al N. 111.

Medico di turno

LOCARNO
Dr. Giorgio Senaldi, Arcegno, tel. 35 61 81

Il turno inizia la vigilia della festa alle ore 12.00 e termina il giorno seguente alle ore 7.00.

ASCONA, BRISSEGGO, LOSONE, RONCO
Dr. R. Kündig, Ascona, Tel. 35 60 53

TENERO-CONTRA, GAMBARGNO, VERZASCA, GORDOLA
Dr. med. Walf Moslemant, Gordola, tel. 67 32 02

Il servizio inizia alle ore 12.00 della vigilia e termina alle ore 7.00 del giorno successivo a quello festivo.

Dentista di turno

LOCARNO E DINTORNI
Dr. Aldo Franscini, med. dent. Pal. Immobiliare Lago, Locarno, Tel. 31 62 12

La domenica e i giorni festivi dalle ore 10.00 alle ore 12.00.

Veterinario di turno

Servizio veterinario festivo per le condotte, dalle ore 14 di oggi alle ore 8 di lunedì mattina.

Dott. Buffi (tel. 81 12 50)

Servizio postale

Fuori orario, domenica e giorni festivi.
Posta centrale Locarno
9.30 - 10.30 - 15.00 - 15.30
16.30 - 18.00.

Dopo aver letto attentamente l'articolo di giornale prova a rispondere alle seguenti domande con l'aiuto del tuo compagno.

1) Che giorno è stato pubblicato questo articolo?

.....

2) Qual è il progetto di cui si parla nell'articolo?

.....

.....

.....

3) Cosa si intende per "problema Centovallina"?

.....

.....

.....

4) Dove è "nato" il progetto e chi è l'ingegnere?

.....

.....

5) Quanto sarà lunga la galleria?

.....

6) Ci saranno nuove stazioni? Se sì, quali?

.....

7) È già stato approvato il progetto o bisogna ancora attendere?

.....

.....

Locarno

L'opera dovrebbe essere conclusa nel giugno 1990 - Costerà 38 milioni di franchi

Iniziati i lavori della galleria della Centovallina

Se tutto procederà come nelle previsioni entro la fine del giugno 1990 la ferrovia della Centovallina non attraverserà più le vie cittadine di Locarno e Muralto: per quella data infatti entreranno contemporaneamente in esercizio la galleria tra S. Antonio e Muralto e la stazione sotterranea Fari che sarà collegata con quella delle Ffs da un sottopassaggio. È iniziata dunque in questi giorni la realizzazione di quella che possiamo definire un'opera importante, «storica» oseremmo dire per usare un termine abusato ma nel caso specifico oltremodo pertinente, dell'esistenza della vecchia Centovallina sul territorio urbano dei due Comuni. La storia infatti, intesa come progresso nella sua accezione più ampia, ha deciso che nel volgere di pochi anni il suo tracciato originario per le strade di Locarno e Muralto, venisse a costituire un scomodo inquinamento, capace soltanto di creare inconvenienti e problemi di ogni genere. Scomodo, lo avrete subito capito, per l'assetto viario e per il traffico automobilistico che è progressivamente aumentato e che si prevede non tenderà certo a diminuire. Di qui la necessità di eliminare la vecchia linea ferroviaria sostituendola con la suddetta galleria.

Si cominciò a prendere atto di una situazione che andava facendosi sempre più critica già nel corso degli anni settanta. L'esame, condotto su di essa

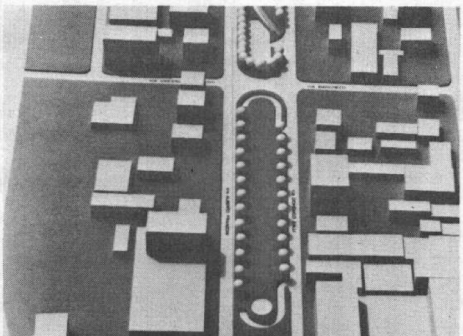
con certissimo rigore e adeguata competenza dalle istanze interessate al problema portò alla conclusione che l'intervento era necessario. Furono poi presentati i primi progetti della galleria e i primi preventivi-spese che vennero sottoposti a chi di dovere. Il progetto incontrò non pochi ostacoli di ordine tecnico, politico e finanziario. La questione del finanziamento soprattutto, «giocò», al riguardo, un ruolo di grande rilievo. Su una spesa complessiva valutata, nel 1980, in 24 milioni di franchi, il sussidio federale poteva essere solo del 30%. Ma l'opera si doveva fare e così in un lasso di tempo non poi tanto lungo si arrivò, grazie anche al fatto che nel frattempo erano intervenuti dei fattori favorevoli (dazio sui carburanti), a stipulare una convenzione tra Confederazione, Cantone e Fari (le Ferrovie autonome regionali che gestiscono la Centovallina), sulla base della quale l'onere finanziario venne modificato in maniera che Berna partecipasse con il 75%. Il progetto subì dei cambiamenti, così come i costi preventivi naturalmente, ma andò in porto. L'atto politico decisivo è di quest'anno con l'imprimatur del Gran Consiglio ticinese.

Ora si passa alla fase realizzativa così che fra meno di quattro anni la Centovallina non costituirà più un problema per il traffico cittadino. Una decisione quella di costruire la galleria - ha detto il presidente

del Consiglio di amministrazione delle Fari, Argenteo Righe, nella conferenza stampa di ieri mattina indetta per presentare il programma dei lavori e i provvedimenti presi per limitare al minimo gli inconvenienti della circolazione e di protezione ambientale - che si inserisce nella moderna concezione dei trasporti, apportando un miglioramento del traffico sia pubblico che privato. Con buona pace degli immanicabili, inguaribili nostalgici che avrebbero preferito continuare a vedere le vagoni ferroviarie della

Centovallina sferragliare per la via cittadina e anche di coloro che sono convinti che il problema del traffico automobilistico, al quale un po' tutti - e a tutti i livelli - a parole hanno dichiarato guerra, non si combatte agevolandone il passaggio e la diffusione!

Ma torniamo alle cose serie, di cui si sono fatti portavoce ieri i rappresentanti delle Fari e coloro che sono preposti alla realizzazione dell'opera. Il progetto allestito dalla S.A. Ufficio ingegneria Maggia di Locarno, comprende quale opera princi-



Con la costruzione della galleria nei pressi della stazione di S. Antonio verrà liberata, tra via Galli e via Franzoni, un'area di circa 7000 metri quadrati, di cui si dovrà decidere l'utilizzazione. La Fari propone di creare un'area verde in superficie (come si vede nel modellino qui sopra riprodotto) e un parcheggio sotterraneo di due piani con 200 posti.

pale, una galleria ferroviaria a binario unico, lunga 1658 metri con sezioni di scavo variabili da 24,1 a 37,9 m². Alle due estremità si trovano la fermata all'aperto di S. Antonio e la già menzionata stazione sotterranea di Muralto collegata con la stazione Ffs mediante un sottopassaggio. Sopra la stazione si creerà una superficie libera che si dovrà decidere come utilizzare.

Durante l'esecuzione dei lavori continuerà ad essere garantito sia il servizio della Centovallina sino a Muralto, sia quello della stazione delle ferrovie federali. Anche il traffico non subirà interruzioni di sorta, tranne che in Via Galli e in Via Bianchetti a Locarno, che sono però delle strade secondarie. Procedendo da ovest verso est il collegamento ferroviario in sotterraneo può essere suddiviso come segue: rampa a cielo aperto a S. Antonio (m. 97); canale chiuso di S. Antonio (m. 101); galleria in materiale sciolto sotto il cimitero (m. 75); galleria in roccia (m. 1'162); galleria in morena e detriti di falda (m. 270); canale chiuso di Muralto (m. 50); stazione sotterranea Fari a Muralto (m. 170).

Per quanto riguarda i tempi d'esecuzione si prevede, come detto, di concludere entro il giugno 1990 sia la galleria sia la stazione sotterranea di Muralto; i lavori di quest'ultima inizieranno nel gennaio 1988. Gli orari di lavoro sono stati

scelti in maniera da evitare al massimo il disturbo causato dai rumori e gli inconvenienti al traffico (all'aperto dalle 7,00 alle 18,00 e in galleria dalle 6,00 alle 22,00).

Il costo preventivato dell'opera completa, compresi gli impianti elettromeccanici, è di circa 38 milioni di cui 28,5 (75%) a carico della Confederazione, 5 del Canton Ticino (13%), 2,5 delle Fari, 1,5 del Comune di Locarno e 0,5 di quello di Muralto.

I lavori sono iniziati contemporaneamente a S. Antonio e a Muralto dove verranno eseguiti due pozzi per il montaggio dello scudo a coltelli occorrente per lo scavo. Da segnalare poi che lo scavo della galleria in roccia sarà realizzato tutto dal cantiere di S. Antonio e che, per l'allargamento del cunicolo, è stato scelto il sistema combinato con fresa meccanica e successivo brillamento di mine il quale consente una riduzione sensibile delle vibrazioni. Come dire che sono stati adottati tutti quei procedimenti e accorgimenti che la moderna tecnica delle costruzioni in sotterraneo conosce così da superare più facilmente tutti gli ostacoli previsti e non.

Un'ultima annotazione per quanto riguarda il materiale di scavo. Quello estratto da S. Antonio verrà depositato dapprima alla Moretina e poi a Tegna, sulla sponda sinistra della Meleza, mentre quello di Muralto lungo la T21.

Bellinzona

Inizia oggi il secondo ciclo di 'Minimusica'

10 pomeriggi per bambini ragazzi e... genitori

Inizia oggi pomeriggio alla Palestra della Società Federale di ginnastica di Bellinzona, con lo spettacolo «Dimittit clown», la serie di manifestazioni «Minimusica», promossa da Gioventù Musicale, dal Gruppo genitori del bellinzonese e dal Circolo del Cinema. Si tratta della seconda edizione di questa iniziativa, dopo quella dello scorso anno che riscosse un lusinghiero successo, intesa ad avvicinare i ragazzi alla musica con proposte differenziate e stimolanti, nel tentativo di colmare almeno parzialmente una lacuna particolarmente vistosa dell'offerta culturale della regione.

Accennando una tendenza già sperimentata nella prima edizione, quest'anno ci si è ancor più allontanati, nella programmazione, dal concerto di tipo tradizionale per dar maggior spazio ad aspetti più particolari della musica e del far musica, con un più ampio riferimento alla varie possibilità di applicazione dell'elemento musicale in vari contesti: nel teatro, nel cinema, nell'improvvisazione, nella pedagogia, nella creazione per gioco di strumenti musicali.

Come nella scorsa stagione, non si è voluto unicamente aggirare il «concerto» bensì pure l'ostacolo di quell'atmosfera «seriosa» che solitamente avvolge le serate tradizionali e che spesso mette a disagio i più giovani. Nuovamente si è pertanto posto l'accento sull'aspetto ricreativo che questi pomeriggi dovranno avere. Tutte le manifestazioni saranno quindi animate - grazie alla collaborazione del prof. Roberto Gasparoli, appassionato musicofilo e attentissimo ai problemi della formazione culturale dei giovani - con brevi presentazioni degli spettacoli ed anche con un piccolo gioco a premi, il «Mini-concorso» che permetterà di coinvolgere più direttamente i bambini ed i ragazzi che interverranno. Si tratterà in pratica di rispondere ad alcune facili domande o di individuare un strumento misterioso. Fra i solutori verranno estratti, nel corso del pomeriggio successivo, i

vincitori di alcuni premi consistenti in buoni d'acquisto per dischi, libri ed altro, senza escludere qualche sorpresa a carattere «extraculturale».

Fra le novità più appariscenti rispetto alla passata edizione, si segnala il «Carnevale di Minimusica», un concorso aperto a tutti coloro che vorranno far lavorare fantasia e mani per inventare lo strumento più strano.

Questo il programma (tutti gli spettacoli iniziano alle 16,00):

Mercoledì 5 novembre, alla palestra Società federale ginnastica Bellinzona, «Dimittit Clown»

Mercoledì 19 novembre, alla scuola media di Giubiasco, «Suono e disegno», improvvisazione musicale e grafica con André Desponds e Mario Del Don

Mercoledì 10 dicembre, alla scuola media di Giubiasco, «Canzoni e filastrocche» cantate, suonate e... mimate da Pietro Bianchi e Roberto Maggini

Mercoledì 14 gennaio 1987, alla scuola media di Giubiasco, «Viaggio al Confine», versione adattata ai bambini e alla musica con il Teatro Intimo Sunil

Mercoledì 28 gennaio, alla scuola media di Giubiasco, «Ritmi e percussioni», concerto e animazione con Oliviero Giovannianni e Ivano Parini

Mercoledì 4 febbraio, alla scuola media di Giubiasco, «Le vecchie comiche», film muti accompagnati al pianoforte dal vivo da Diego Fasolis

Mercoledì 25 febbraio, nella corte del Municipio di Bellinzona, «Carnevale di Minimusica», concorso per lo strumento più strano

Mercoledì 11 marzo, alla scuola media di Giubiasco, «Disegni animati», sei classici di Walt Disney

Mercoledì 25 marzo, alla scuola media di Giubiasco, Concerto dell'«Accademia Vivaldi»

Mercoledì 8 aprile, al Cinema Ariston di Bellinzona, «Mary Pop-pins», film musicale di Walt Disney.

Chiasso

Respinta la mozione della socialista Maricelli

No alla Scuola d'arti e mestieri in città

Quaranta consiglieri comunali si sono riuniti lunedì sera per la seduta di chiusura della sessione primavera 1986 presieduta dal presidente Gianfranco Mombelli. Durante il giuramento del Consigliere Ppd Elio Robbiani subentrato all'avv. Sandro Stadler, sono state completate le commissioni. In Gestione è entrato Angelo Lurati (Plr) in sostituzione del collega di partito Gualtiero Canova, mentre delegato all'assemblea distrettuale Ospedale Beata Vergine di Mendrisio, in sostituzione di Sandro Stadler (Ppd) è subentrato Elio Robbiani; Romano Bonfanti (Us) è stato rimpiazzato da Gigliola Giuinielli mentre a Florian Kradolfer (Pst) succede Gabriele Camponovo.

Il Legislativo ha votato un credito di 1'040'000 franchi per la continuazione dei lavori di fogna per il risanamento generale del suolo nella frazione di Seselegio.

Con una sola astensione i consiglieri comunali hanno respinto la richiesta di esenzione comunale presentata dalla ditta Helsinn S.A. Biasca/Chiasso.

Sono state poi concesse le seguenti attinenze comunali: Roberto Ghezzi (1967), Roberta Mongelli (1988), Francesco Mongillo (1969), Alessio Montorfano (1965), Sabina Tagliabue (1965), Mariacarla Nadalin (19729 e Gianpietro Nadalin (1968).

È stata respinta la mozione di Gianna Maricelli (Pst) chiedente l'istituzione di una Scuola d'arti e mestieri a Chiasso mentre, invece, è stato accettato il rapporto della Commis-

sione della Gestione che aderisce alle osservazioni del Municipio con l'invito a sostenere, nella giusta sede, l'insediamento nel Mendrisiotto di una tale scuola.

Respinta pure la mozione di Tiziana Ferrazzini chiedente la creazione di una Commissione speciale per l'esame dei problemi di tutti gli anziani di Chiasso.

Il rapporto della commissione Petizioni e Naturalizzazioni sulla mozione Renzo Galfetti (Ppd) chiedente la costituzione dell'azienda impianti sportivi e la costituzione del Dicastero dello sport e l'altra mozione di Marco Ferrazzini (Unione delle sinistre), chiedente la creazione del Dicastero dello sport e del tempo libero, sono stati accettati praticamente all'unanimità (un solo astenuto).

Anche i Consiglieri comunali, dopo il rapporto della Commissione petizioni e naturalizzazioni, hanno deciso di mantenere il sistema di voto a scrutinio segreto per la concessione dell'attinenza comunale, sistema di voto che Matteo Spreafico dell'Unione delle sinistre voleva modificare con una mozione dell'aprile 1985.

Pure respinta un'altra mozione dello stesso Spreafico intesa a modificare la convenzione fra Croce Rossa e Comune. Al riguardo la Commissione della Gestione ha invitato il Municipio a preoccuparsi del problema umano del custode, eccessivamente impegnato, cercando di risolverlo in tempi brevi direttamente con la Croce Verde senza attendere la realizzazione della casa per anziani medicalizzata.

Autolettiga coinvolta in un incidente

Singolare incidente della circolazione ieri mattina a Mendrisio. Poco prima delle 10,00 all'incrocio delle Banchette un'autolettiga proveniente da Chiasso, che stava effettuando un trasporto urgente, aveva inserito la sirena e luci blu, passando con il semaforo rosso. Arrivata all'altezza di Villa Foresta, si urtava con una Mercedes che non si era fermata.

Ingenti i danni materiali. Le persone che viaggiavano sull'autolettiga sono rimaste illese mentre l'autista della Mercedes riportava ferite tali che si rendeva necessario il suo ricovero all'Obv.

Nuovo bollo postale a Castel San Pietro

Sabato 15 novembre, l'Ufficio postale di Castel San Pietro disporrà di un nuovo bollo postale di pubblicità voluto dal Municipio dove è rappresentata la Chiesa di Obino. In occasione del primo giorno d'impiego, il Municipio ha approntato delle buste filateliche commemorative con la riproduzione a colori ed in rilievo lo stemma comunale. Presso la cancelleria comunale è stata aperta una sottoscrizione per l'acquisto delle buste, scaduta il 31 ottobre.

Esse potranno essere acquistate anche in occasione della Sagra del Sassello nei giorni 14, 15 e 16 novembre. Da parte dell'Ente verrà posata nella piazza della frazione di Obino una bancarella.

PANTALONI UOMO

In flanella e in velluto

Flanella di Guabello

Velluto Visconti di Modrone

Fr. 148.-

Fr. 88.-

MONN

Dal 1921

Bellinzona - Lugano - Locarno - Chiasso

Affittasi a Paradiso per il 1° gennaio 1987 bellissimo attico

composto di: 3 camere, 2 bagni + servizio, guardaroba, cucina arredata, pranzo-soggiorno con camino, ripostiglio, lift diretto, terrazza circostante. Interessati scrivere a: Amministrazione Stabili Via Canonica 5, 6900 Lugano o telefonare allo (091) 23.63.53.

Dopo aver letto attentamente l'articolo di giornale prova a rispondere alle seguenti domande con l'aiuto del tuo compagno.

1) Che giorno è stato pubblicato questo articolo?

.....

2) Se tutto procederà come previsto, cosa succederà nel 1990?

.....

.....

.....

3) Perché si ha avuto la necessità di costruire la galleria? Quali problemi causa la Centovallina nel 1986?

.....

.....

.....

.....

4) Quando inizieranno i lavori?

.....

.....

5) Quanto sarà lunga la galleria?

.....

6) Quali fermate sono le due estremità della galleria?

.....

.....

LOCARNO - Porte aperte, signore e signori tutti in galleria

Centovallina, ciao!

Domenica affollate le ultime corse del "trenino blu" per le vie cittadine

Piovigina, sono circa le quattro e mezzo pomeridiane, quando l'ultima Centovallina lascia, vuota, la stazione di Sant'Antonio diretta a Ponte Brolla e da lì a Domodossola.

Fino a un quarto d'ora prima la «Vallese», una ABFe 616 32, ha fatto la spola tra Locarno e Solduno San Martino, carica di locarnesi; curiosi, qualcuno commosso, non privi di rimpianti anche se quasi tutti d'accordo che il "trenino blu" lasciasse le vie cittadine.

Anche qualche turista, qualcuno per sbaglio: non s'è accorto che erano solo corse locali, di saluto. La Centovallina tornerà a Locarno, ma in galleria: non sarà più come prima, anche se è giusto che sia così.

Erano in tanti, domenica, per le ultime corse, in 800, di più non si poteva. Si è dovuti far ricorso, per l'ultimo viaggio, anche a una motrice supplementare: in 230 si sono recati a Muraltio per questo appuntamento delle quattro del pomeriggio, sotto qualche gocciolina d'acqua. Da lì, tra continui fischi del treno, giù al debarcadere, quindi il lungolo, dove anche l'ultimo treno è rimasto bloccato da auto mal posteggiate. Il giro dell'Isolino, via Varesi, Piazza Castello, Cinque Vie, Sant'Antonio, Solduno e i suoi passaggi a livello. Una Mercedes gialla 280 E è l'ultima auto bloccata dal treno.

Una giornata, quella di domenica, proprio locarnese: gli stranieri non sono mancati, ma erano piccola minoranza, confusa tra coloro, che dopo averla odiata molto, al volante di un'auto, la Centovallina, ora volevano salirci, ci sono saliti; per dirle che le erano anche affezionate. Per farle ciao, grappoli di bambini ai finestrini.

In tutti colori, e non sono stati pochi, cui lo abbiamo dondolato il rimpianto, non mancava; in quasi tutti anche la coscienza della necessità di questo addio. Gente che in treno ci va da una vita e passeggeri dell'ultima, ultimissima ora.



La Centovallina Vallese a Sant'Antonio durante l'ultima corsa. In alto, il tram numero 7 (a destra nella foto) col quale i collaboratori delle Fart hanno fatto il loro ultimo viaggio

Mamme, bambini; anziani. Qualche giovane. Ilario Bacciarini, lui l'ultimo manovratore sulla tratta cittadina. Almeno l'ultimo ai comandi della Centovallina. Verso le cinque, gli addetti ai lavori, si sono infatti concessi un loro ultimo viaggio: sul tram numero 7. Vecchiotti, ma ancora in grado di raggiungere da Sant'Antonio, scampandoli, Muraltio.

Rinaldo Poletti, il capostazione di Sant'Antonio. Dal maggio del 1951 sui treni, allora come frenista. Turni di notte. Una vita di racconti. Ora, quasi 60 anni, commosso, ha dato l'ultima via libera al treno. Da vent'anni circa a Sant'Antonio: «Prima ho fatto il manovratore sul tram, poi sui treni, e ho fatto tutte le stazioni della Vallemaggia, poi

quelle delle Centovalli. Allora c'era una persona in ogni stazione, non quelle macchine (e indica le distributrici automatiche di biglietti). Adesso andrà a Ponte Brolla, convinto forse, che non era proprio così necessario togliere il treno: «Il traffico non diminuirà, gli ingorghi resteranno». Vero. Però anche un pericolo in meno.

Ma domenica non era solo il trenino. Era anche il pranzo nel capannone Fart: la pioggia non ha fermato i locarnesi, han spazzato di gusto panino, salame e risotto: almeno 600 porzioni.

Era anche visita allo scavo, alla galleria. Un'avventura, in particolare per le signore: sopra l'abito bello un impermeabile giallo, stivaloni ai piedi, ca-

scio da minatore sulla permanente. Ma le signore, intrepide, hanno affrontato tutto per arrivare alla fresa, dopo quasi mezzo chilometro di galleria, sotto i Monti della Trinità (più o meno all'altezza della terza curva a U della strada che sale alla Madonna del Sasso). Prima a piedi nel fango, quindi una scala di legno (con operai galanti ad aiutarle), poi sui carrelli, pigiate pigiate tra i mariti e qualche bambino, sbattechiate qua e là. Infine lungo una passerella inclinata, stretta tra macchinari e parete della galleria. Se non un percorso di guerra, poco ci mancava. Ma ce l'hanno fatta, non sono state da meno dei maschietti. Sono arrivate al fronte della galleria.

Una è rimasta fuori, ma solo perché

c'era troppa gente; la bambina però è andata col papà. Racconta: «Era bello. Non ho avuto paura. Cioè sì, ma solo sulla scala. Però lì ti prendevano in braccio».

Domenica era anche visita al modellino del piano viario del Locarnese. Anche qui centinaia di curiosi, meglio, di interessati. Il modellino è bello, con tutte le case, le strade. Ognuno cerca la propria, guarda gli svincoli della futura dirittura, studia gli incroci, magari già a caccia di nuove scorciatoie.

Molti purtroppo però non sono riusciti a vederlo, questo modellino di oltre 10 metri di lunghezza: l'avevano tenuto come ultima tappa: prima il treno, poi il pranzo, la galleria e per il modellino era troppo tardi. Sarebbe bene prevedere qualche altra giornata per gli esclusi.

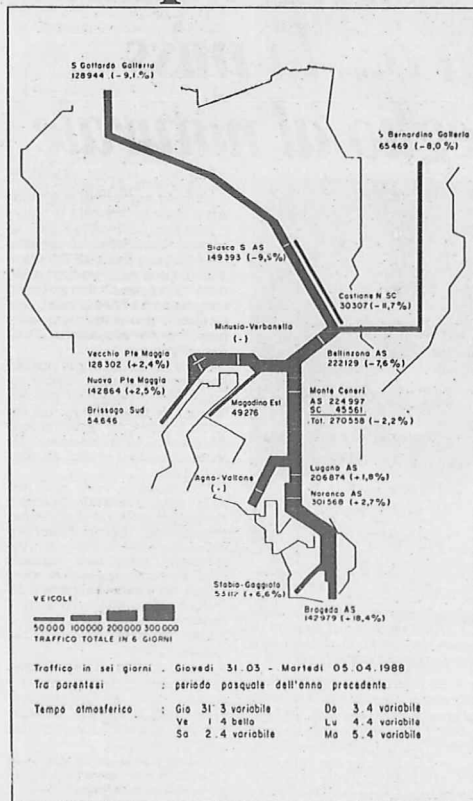
Domenica, infine, era anche il debutto del servizio da Ponte Brolla a Locarno con i bus. Sono entrati in funzione corsie e semafori preferenziali. Quasi tutto ha funzionato alla perfezione. E Francesco Bonalumi, autista, a spiegarci il "quasi": «Sì, qualche automobilista ha già scoperto come fare il furbo sfruttando le corsie preferenziali. Hanno subito creato qualche problema. C'è troppa indisciplinazione. Speriamo non fossero furbi, ma distratti: le corsie gialle sono unicamente per i bus, altrimenti non sarebbero più preferenziali. E se qualcuno, bloccato per esempio nella discesa dalle Cinque Vie a Piazza Castello si vedrà passar via il bus, tanto meglio. Forse sarà un utile in più, domani, dei mezzi pubblici (come si augura l'Associazione svizzera del traffico che per tutta la giornata ha diffuso volantini spiegando come la scomparsa della Centovallina costituisce una misura autofila e come sia auspicabile una fermata del minimo in Piazza Castello). Ne riparleremo in occasione della serata pubblica del 7 giugno».

Intanto non resta che congedarci dalla Centovallina.

FRANCESCO DEL PRIORE

Partenze e rientri scaglionati limitano gli ingorghi

Pasqua 1988, traffico un po' meno intenso



Il traffico sulle strade ticinesi in occasione della Pasqua di quest'anno è stato secondo solo a quello dell'analogo periodo del 1987. Nel numero di informazioni statistiche apparso ieri, Marco Sailer, della Sezione strade cantonali, commenta i dati del grande afflusso (vedi la cartina qui di fianco).

La diminuzione rispetto al 1987 corrisponde all'8,7 per cento ai valichi alpini, al 7,6 per cento sulla circoscrizione autostradale di Bellinzona, all'1,8 per cento al Monte Ceneri (autostrada). Nel Sottoceneri, invece, il traffico pasquale ha toccato livelli primati: più 2,7 per cento a Noranco autostrada, più 18,4 per cento a Brogeda autostrada, ciò che lascia intendere un massiccio afflusso di escursionisti italiani.

Nei sei giorni da giovedì 31 marzo a mercoledì 5 aprile nella galleria autostradale del San Gottardo sono transitati 128'944 veicoli e 65'469 in quella del San Bernardino; in totale, dunque, 194'413 veicoli. Al Monte Ceneri i transiti sono invece stati 270'558, di cui l'83 per cento in autostrada. Ma il volume massimo di transito è spettato ancora una volta a Noranco autostrada, con 301'568 veicoli, cioè una media giornaliera di 50'261 (giovedì e venerdì pre-pasqua sono transitati oltre 60'000 veicoli al giorno).

Rispetto agli scorsi anni si è notata una tendenza a partenze e rientri più scaglionati, il che non è bastato ad evitare gli ampiamenti prevedibili ingorghi nei tre punti critici: la galleria del San Gottardo, la dogana di Brogeda, l'accesso a Locarno, anche se i disagi sono stati minori rispetto agli scorsi anni.

LOCARNO - Irruppero nel castello mercoledì notte

Identificati i due vandali grazie alle impronte digitali

Gli autori dei gravi atti di vandalismo compiuti mercoledì scorso al castello di Locarno sono un ragazzo di 17 anni e un giovane su 20, domiciliati uno a Losone e l'altro a Locarno. La polizia cantonale li ha arrestati ieri mattina e già nel corso del primo interrogatorio hanno reso ampia confessione.

Essi sono stati identificati grazie al prezioso lavoro della polizia scientifica che già giovedì mattina si era recata al castello dove aveva rilevato tutta una serie di impronte digitali. Contemporaneamente, si è proceduto ad una serie di controlli a tappeto e nell'ambito di questi controlli non sono stati in grado di fornire un'alibi convincente per la sera di mercoledì. Tradotti al posto di polizia sono state confrontate le loro impronte digitali con quelle rilevate giovedì scorso dalla «scientifica» e i sospetti degli inquirenti sono stati confortati dalla «straordinaria coincidenza». I due giovani hanno poi reso ampia confessione dichiarando che la loro voleva essere solo una «ragazzata», compiuta a sera inoltrata, forse

sotto l'euforia dell'alcol o di qualche stupefacente.

Come si sa, i due giovani erano entrati nel castello dopo avere abbattuto la porta posteriore con un vecchio palo della luce abbandonato in un angolo del giardino. Nella loro furia devastatrice, avevano rovesciato un armadio dove erano state pazientemente catalogate centinaia di monete antiche ed avevano anche infranto alcune bottiglie e alcuni bicchieri romani. Per fortuna, non avevano infierito sui molti altri reperti archeologici nei locali, forse anche perché attratti dalla cucina dove avevano compiuto i danni maggiori, valutati complessivamente in circa 60 mila franchi.

Dei due imputati, uno solo rimarrà in carcere, l'altro essendo minorenni (come si sa, la maggiore età, ai fini del codice penale svizzero, coincide con il diciottesimo anno). Ieri mattina, comunque, il ragazzo di 17 anni è stato tradotto in carcere dietro autorizzazione del magistrato dei minorenni ma solo per il tempo strettamente necessario all'inchiesta. Come dire

che il ragazzo oggi stesso potrebbe tornare in libertà. A suo carico verrà naturalmente avviato un procedimento che resterà però di esclusiva competenza del giudice dei minorenni.

Diverso ovviamente il discorso per il suo compagno. La competenza dell'inchiesta è in questo caso del procuratore pubblico e con ogni probabilità il giovane sarà poi deferito alle assise correzionali di Locarno per regolare processo.

Si tende ora a stabilire se i due giovani possano essere stati autori o per lo meno complici in altri atti di vandalismo avvenuti le scorse settimane a Locarno, in particolare al palazzetto Fèvi. Allo stato attuale dell'inchiesta, tale ipotesi non viene esclusa.

I due giovani erano già noti alla polizia ma non per fatti gravi. Appartengono a quel «sottobosco giovanile» che a Locarno sembra purtroppo essere fiorente ed il cui epicentro è nel quartiere della Morettina. Sono giovani che entrano in un certo giro cominciando con il furto dei ciclomotori.

PONTE BROLLA

Cade nell'orrido e si rompe una gamba

È stato fortunato il sessantenne germanico che nel tardo pomeriggio di domenica si è soltanto rotto una gamba precipitando dall'Orrido di Ponte Brolla.

Reinhold Schmidtke, di Amburgo, verso le 16.30 cercava di scattare alcune fotografie. Stava passando e il terreno all'imbocco dell'orrido era scivoloso. Schmidtke si è forse spinto in un punto troppo pericoloso: è scivolato ed è precipitato per una quindicina di metri. Si è soltanto rotto una gamba.

C'è voluto l'intervento del Club alpino svizzero per poter recuperare l'infortunato.

Non è la prima volta che da quella zona precipitano fotografi troppo avventurosi o, meglio sarebbe dire, imprudenti.

Dopo aver letto attentamente l'articolo di giornale prova a rispondere alle seguenti domande con l'aiuto del tuo compagno.

1) Che giorno è stato pubblicato questo articolo?

.....

2) Di quali "ultime corse" si parla?

.....

.....

.....

3) Quali fermate da Muralto a Solduno, in ordine, vengono citate?

.....

.....

.....

4) Oltre alle ultime corse della Centovallina in città, cos'altro si poteva visitare quel giorno?

.....

.....

.....

.....

.....

5) Quella domenica era anche il debutto di cosa?

.....

.....

LOCARNO - La nuova stazione sotterranea della Centovallina

All'alba, sotto la città

Il primo treno è transitato alle 5.45

Sei minuti per attraversare Locarno

LOCARNO — È partito ieri mattina alle 5.40 dalla nuova stazione sotterranea di Locarno il primo treno della Centovallina, di direzione Intragna. Un "BE48", due carrozze color arancione. Alla guida Italo Tibiletti di Solduno, un macchinista alle soglie della pensione. In tre minuti è arrivato alla stazione di Sant'Antonio; dopo due, due minuti e mezzo è sbucato alla nuova stazione di San Martino (la stazione di Solduno non è ancora agibile; lo sarà fra un paio di mesi).

Poi secondo le scadenze prefissate tutti gli altri treni hanno imboccato il tunnel, chi in arrivo, chi in uscita, di tre chilometri sotto la città.

La linea Locarno-Domodossola dopo quattro anni di lavoro è di nuovo collegata: niente più scalo a Ponte Brolla, niente più trasbordo in pullman (con un costo aggiuntivo di 60 mila franchi al mese): la linea è completamente efficiente.

«Direi che è una linea ottima — dice un altro macchinista, Pierangelo Mazzi — si può tirare a 50 chilometri all'ora in galleria. Ottima e sicura, anche per la nuova linea di contatto, non più un filo a sbalzo, ma un cavo inserito in un binario di allumina».

Così, senza alcuna cerimonia ufficiale, è partita in sordina la nuova linea ferroviaria delle Fart. Mancano ancora molti lavori di rifinitura, soprattutto alla stazione terminale di Locarno dove gli operai sono ancora



al lavoro. La stazione sotterranea, disegnata dall'architetto Remo Salmela di Gordola, sarà arredata con panchine e giganografie. Ma già si presenta con una linea, non uniforme, moderna e funzionale. Il lungo marciapiedi illuminato a giorno è stato realizzato con materiale locale secondo un preciso disegno che ricorda le strade della città.

La stazione sotterranea di Solduno invece sarà agibile solo ai primi di marzo. Poi a lavori ultimati nel giugno di quest'anno saranno introdotti altri treni che viaggeranno a scadenze orarie fra Intragna e Locarno dalle 7 del mattino alle 20.

Entro i primi mesi dell'anno le Fart sperano anche di risolvere

la controversia vicenda dell'officina di Ponte Brolla la cui realizzazione è attualmente bloccata da una serie di ricorsi di privati cittadini e associazioni ambientaliste. Le Fart, dopo aver modificato il progetto in questione, hanno sollecitato il Dipartimento federale dei trasporti per una nuova presa di posizione sulla contestata officina. Secondo il direttore Marco Pessi è importante che si decida rapidamente anche perché ai primi del '92 le Fart disporranno di otto nuovi treni completamente computerizzati. Treni che avranno bisogno di un'officina completamente attrezzata. Se invece i templi slitteranno ancora le Fart saranno costrette a ricorrere per la

manutenzione alla collaborazione con Domodossola.

Una collaborazione che dura da quasi un secolo, da quando cioè nel 1898 il sindaco di Locarno, Francesco Balli, fece formale domanda al Consiglio federale di una rete ferroviaria sotto il nome Ferrovie locarnesi: una Locarno-Bignasco, un'altra Locarno-Ribellasca e una terza Locarno-Valmara. Dalle ipotesi ai progetti, agli accordi internazionali fra Svizzera e Italia per un progetto unico tecnico e finanziario di ferrovia internazionale Locarno-Domodossola. Nel 1909 si costituì a Locarno «sotto la ragione sociale Società per le ferrovie regionali una società anonima per azioni con capitale di un

Le Fart hanno sollecitato il nulla osta per la costruzione dell'officina di Ponte Brolla, ancora bloccata a seguito di numerosi ricorsi ambientalisti

La nuova stazione a Locarno in alto: la Centovallina all'uscita di Solduno (Foto Garbani)

milione di franchi, aumentabili fino a tre, la quale si proponeva in prima linea la costituzione di un tronco ferroviario Ponte Brolla-Camedo», con ciò la ferrovia Centovallina metteva le basi concrete. Ma si dovette aspettare fino al 1913 per vedere iniziare i lavori. Dopo alterne vicende, una guerra mondiale, il fallimento della banca finanziatrice che fece sospendere i lavori e parecchie polemiche, dieci anni dopo, il 25 novembre del 1923, si inaugurò la ferrovia Locarno-Domodossola.

Una giornata che così viene ricostruita in un opuscolo pubblicato dalle Fart: «È la grande data dell'inaugurazione della ferrovia Locarno-Domodossola,

salutata dalla marcia composta, per l'occasione, dal professor Gilardi e intitolata "La Centovallina". Partono da Locarno, alle 8.45, due treni speciali: il primo con la musica cittadina; il secondo con le autorità, gli invitati e i giornalisti. I festeggiamenti cominciano nel più lieto dei modi, ma, giunta ad Intragna, la seconda motrice deraglia e si può riprendere il viaggio solo dopo mezz'ora...».

Il treno giunge comunque a Domodossola, dove alle 12.30 arrivano, pure essi in ritardo, i treni con i consiglieri federali Motta e Haab e il ministro italiano dei Lavori pubblici Carnazza. Dopo il banchetto si riparte, sotto la pioggia, per Locarno dove si arriva alle 18. La città è illuminata.

Al "Grand Hotel Palace" si tiene poi il banchetto ufficiale con il discorso del sindaco di Locarno Giovan Battista Rusca. Dirà: «L'Ossola e il Ticino si danno la mano attraverso quella via aspra e selvaggia che prima ci divideva per l'asprezza dei suoi gioielli e che oggi ci unisce nel momento in cui i popoli stanno spegnendo gli ultimi guizzi dell'incendio che manda ancora qualche bagliore, ma ormai è vinto perché è rinata la fiducia».

Dopo l'on. Rusca parleranno il ministro Carnazza per l'Italia, Raimondo Rossi, presidente del Consiglio di Stato, per il Ticino e, per la Svizzera, Giuseppe Motta. Il 27 novembre la linea Locarno-Domodossola entra in servizio. (c.m.)

LOCARNO - Vetri speciali parla un esperto

Per un pugno di Rolex

Ma la vetrina resiste al Suzuki

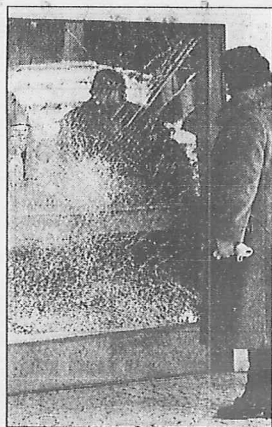
LOCARNO — La jeep Suzuki il gas ce l'aveva messo tutto per sfondare le vetrine della gioielleria Bucherer di via Ramogna. Rincorsa e accelerata sul viale, picchiata contro il vetro. Un primo tentativo, marcia indietro, gas e di nuovo avanti tutta. Ma inutilmente. Il vetro antisfondamento non cede. Già allora a colpi di mazzuolo, ma non si riesce ugualmente a cavar un ragno, o meglio, un gioiello dal buco, che peraltro non si riesce ad aprire. Per i mariuoli, non resta che la fuga, e a mani vuote. Tanta fatica per niente. Troppo affidamento sulla potenza della tecnologia giapponese.

A cosa puntassero quei "sfondatori" ce lo spiega Gerhard Müller, direttore della Bucherer, «La vetrina presa di mira era piena di orologi Rolex, roba costosa, comunque di valore inferiore ai gioielli con pietre preziose delle altre vetrine. Su quest'ultima, anche se senza risultato, in quanto hanno la stessa resistenza, avrebbero quanto meno potuto agire con più comodità e meno rischio immediato. Invece volevano i Rolex, più facili da ricattare e meno deprezzabili

delle pietre. Un Rolex rubato lo si vende ovunque almeno al 50 per cento del suo prezzo ufficiale, un diamante o un brillante, la cui individuazione è meno difficoltosa solo al dieci per cento».

Ma sono veramente inattaccabili le vetrine antisfondamento, o a renderlo impossibile è stata solo l'imperizia degli scassinatori domenicali? Abbiamo girato la domanda ad un esperto di vetri speciali, Rolando Filipponi titolare dell'omonima vetreria di via Balestra.

«Di vetri particolari in commercio ne esistono di diversi tipi. C'è il semplice "Triglas" la cui caratteristica non è la resistenza, ma la sicurezza in caso di rottura, in quanto non va in frantumi e non produce schegge, usato soprattutto in ospedali o scuole. Poi abbiamo i vetri veramente speciali: blindati o antisfondamento. I primi, ad esempio i "PK 35 SP", resistono anche ai proiettili di una mitragliatrice. Vengono usati nelle banche per gli sportelli interni e hanno uno scopo protettivo. Solitamente non sono direttamente collegati con sistemi d'allarme. Per i secondi, utilizzati comune-



mente per proteggere merci preziose esposte al pubblico, la capacità di tenuta è proporzionale al loro spessore. E in questo settore l'offerta è molto varia. Si va dai "AKS", tre millimetri di spessore, più uno di pellicola protettiva, al "AKS9-19", due vetri di sei millimetri più pellicola di quasi sette millimetri, al AM7s29, tre strati di vetro e due di pellicola per uno spessore complessivo di 30

I mariuoli sono rimasti a mani vuote

La vetrina della gioielleria Bucherer dopo il tentativo di sfondamento

millimetri».

Ma qual è la loro capacità di resistenza concreta?

«Il primo, l'AKS5, regge benissimo i ripetuti colpi di una mazza, ma non l'urto di un'auto. Con l'AKS9-19 siamo già a un livello superiore, regge urti ben maggiori. Per sfondare un AM7s29 ci vorrebbe un carro armato. Ma si badi bene che la loro tenuta dipende anche da quella del telaio su cui sono montati».

Come si ottiene questa capacità di assorbimento?

«A darla non è certo il vetro, che tutto sommato è il normalissimo tipo Float, ma la pellicola interna in Pultivinitterale (Peb) e il particolare trattamento per il loro assemblaggio. Il Peb è una sostanza plastica molto elastica e resistente che viene lavorata e pressata a caldo ripetutamente con le lastre di vetro. A ciò si aggiunge che in fase di montaggio vengono installati pure i fili in rame per l'allarme, stesi in verticale ogni due centimetri». Quindi ammesso che si riesca a fare il buco, si resta poi con le mani nel sacco. (l.d.a)

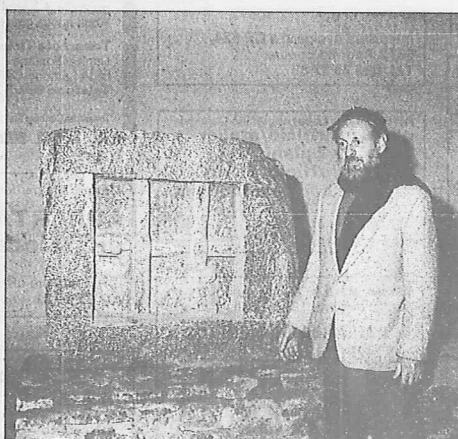
LOCARNO - Concerto rock

Diario e/o Tazebau, due iniziative contro il cancro

LOCARNO — L'associazione giovanile Diario e/o Tazebau ha risposto all'invito lanciato alcune settimane fa dalla Lega svizzera contro il cancro, organizzando una colletta natalizia a favore della lotta contro il cancro. L'iniziativa prevede la distribuzione di vischio presso case, negozi, uffici, ospizi, ospedali, chiese e un concerto rock di beneficenza. Sotto il motto "Aiuta anche tu: acquista del vischio", i giovani di Tazebau hanno inteso cooperare quest'anno con un loro giovane collaboratore, Massimo Savaris, che da anni distribuisce a titolo personale del vischio nella nostra regione. Il ricavato, dedotte le spese d'acquisto, sarà devoluto alla Lega svizzera contro il cancro.

Oltre alla distribuzione del vischio, Tazebau propone anche un concerto rock di beneficenza, venerdì 14 dicembre alle ore 20.30 al Teatro Variété di Ascona: suoneranno i "Changes", un giovane gruppo musicale che presenterà il suo primo album "Images To Remember".

GAMBAROGNO È arrivata la scultura



Cesare Ferronato ritratto con la sua scultura

GERRA — La scultura era stata posata già qualche giorno addietro. Ieri, lunedì, la sua presenza è stata ufficializzata definitivamente. Una cerimonia intima e semplice, per permettere agli abitanti del comune di salutare l'opera dell'artista Cesare Ferronato "Finestra con colomba". Acquisita dal comune al termine della mostra all'aperto G90, la scultura, in granito, era stata realizzata nell'atelier della mostra stessa in cui il pubblico poteva confrontarsi con gli artisti al lavoro. Dopo Gerra, anche il comune di Vira sembra intenzionato ad acquistare una delle opere prodotte nell'ambito della G90.

PROMEMORIA

Farmacia per il servizio festivo e notturno

LOCARNO, MURALTO, MINUSIO
Tutte le sere dalle 18.30.
Farmacia Maggiorini
Via Alla Ramogna 16
LOCARNO - Tel. 31 54 42
Se non risponde per casi urgenti
Tel. 111

Numeri urgenti

Ospedale La Carità	31 01 21
Clinica Santa Chiara	31 02 52
Autolettiga Locarno	31 63 63
Croce Verde Ascona	35 21 21
Pompieri	118
Informazioni	111
Servizio guasti	112
Sveglia	131
Servizio orario	161

Servizio Incidenti cantonale

Telefono 091 22 75 55

Soccorso stradale

UPSA - TI / ACS
091 - 52 55 44

Servizio postale

Dal lunedì al venerdì: apertura degli sportelli dalle 7.30 alle 12 e dalle 13.45 alle 18.30; sabato: dalle 8 alle 11

SPORTELLI FUORI ORARIO

presso la Posta centrale di Locarno (con sopratassa e solo per invii urgenti)

Dal lunedì al venerdì: dalle 7.00 alle 7.30, dalle 12 alle 13.45 e dalle 18.30 alle 21; sabato: dalle 7.00 alle 8.00, dalle 11 alle 12, dalle 15 alle 17

Domenica e festivi: dalle 9.30 alle 10.15 e dalle 15.00 alle 17.00

SERVIZIO TELEGRAFICO A MURALTO
Dal lunedì al venerdì: 7.30-20.45 (interrottamente) Sabato: 7.30-19.45; Domenica e festivi: infrasettimanali: 9.12-15.16-19.45

SOS Infanzia

Via Curti 1, Chlasso
Tel. 091/44 53 35
Lunedì 13.30-19.00
Martedì 09.30-12.00/13.30-19.00
Giovedì 09.30-12.00/14.30-22.00

Servizio pediatrico

Fino a lunedì 21.12.90, ore 8
Dr. Mario Marfotti
Tel. 31 55 41 o 31 55 42
Se non risponde:
Clinica Santa Chiara
Tel. 31 02 52

Rega - Guardia aerea svizzera di soccorso

N. allarme 01/593 11 11

BASE TICINO
Tel. 093/67 37 37

Dopo aver letto attentamente l'articolo di giornale prova a rispondere alle seguenti domande con l'aiuto del tuo compagno.

1) Che giorno è stato pubblicato questo articolo?

.....

2) Che giorno è partito il primo treno della Centovallina?

.....

3) A che ora?

.....

4) Quanto tempo si impiega per viaggiare dalla stazione di Locarno a quella di S. Martino e dunque ad attraversare Locarno?

.....

5) Quale stazione non è ancora agibile?

.....

6) Quanto tempo sono durati i lavori?

.....

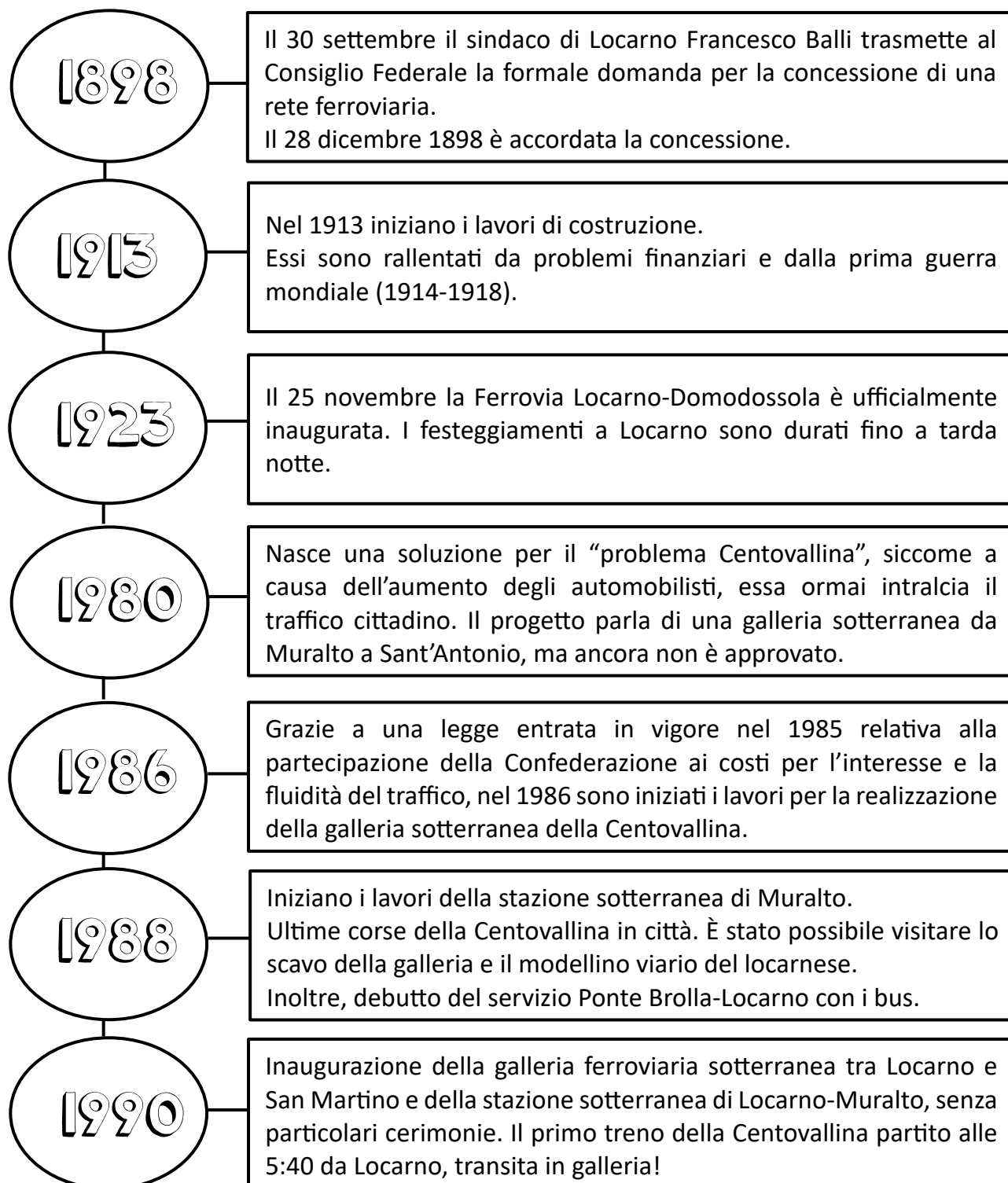
7) È stata fatta una cerimonia ufficiale per l'evento?

.....

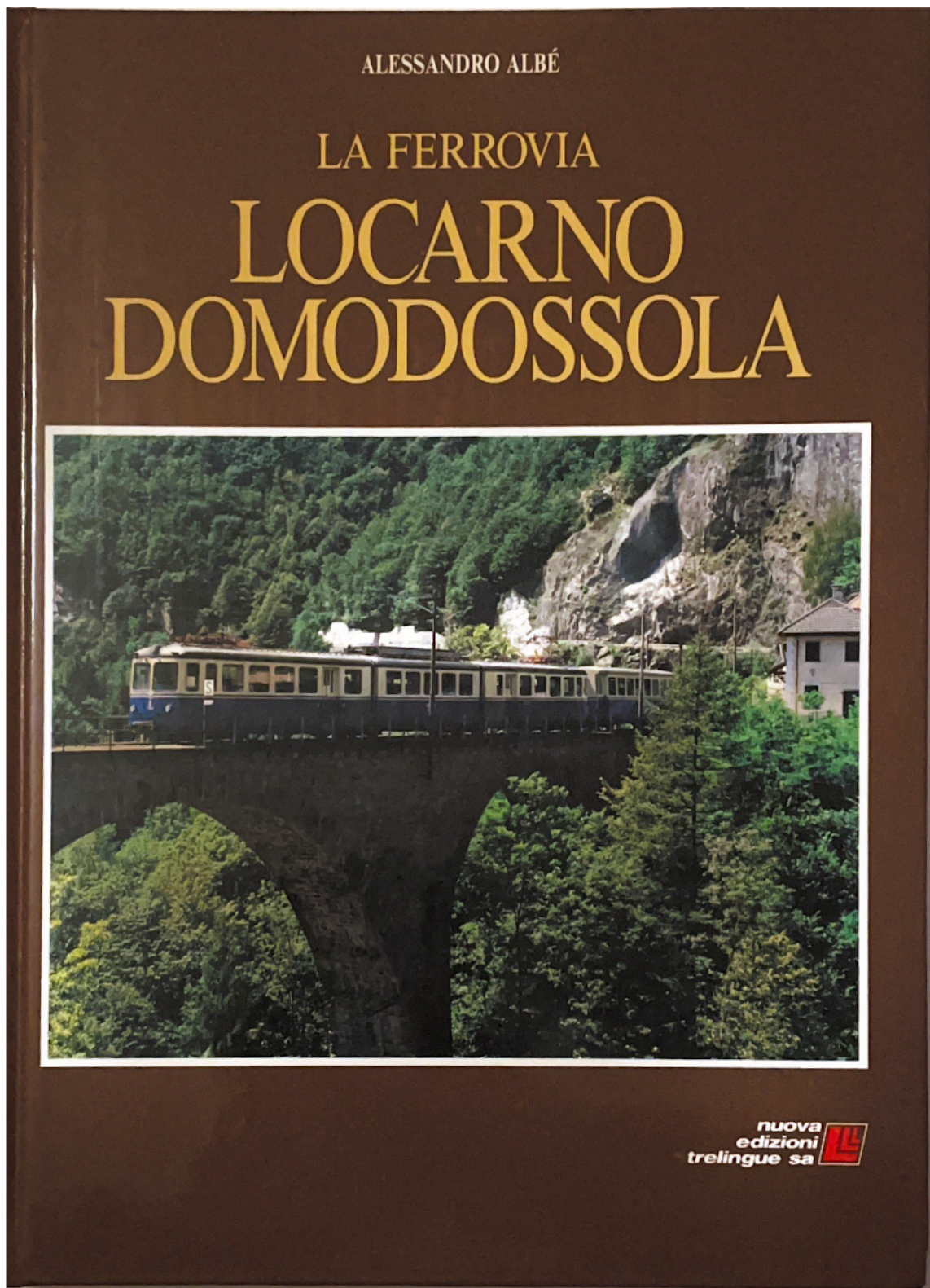
LA LINEA DEL TEMPO DELLA CENTOVALLINA

Grazie alla lettura di alcuni articoli di giornale significativi, abbiamo scoperto molte curiosità sulla storia della Centovallina!

Le riassumiamo qui di seguito:

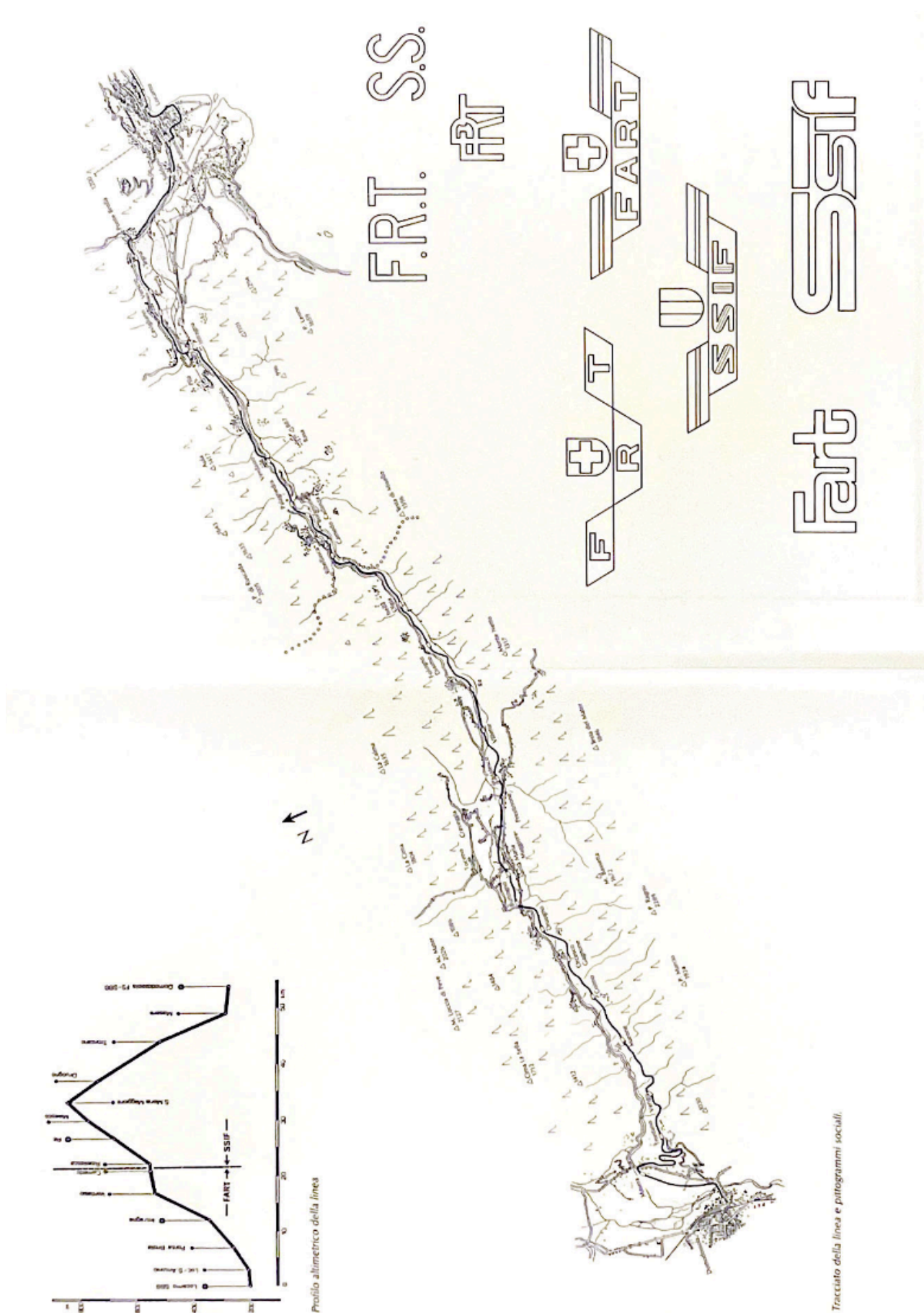


In un articolo del giornale Eco di Locarno di sabato 28 maggio 1988, compare la pubblicizzazione del seguente libro di Alessandro Albé:



Sfogliamo un po' insieme!

Nei risguardi del libro è presente il **tracciato della linea** da Locarno-Muralto fino a Domodossola, accompagnato dai **pittogrammi sociali** (cosa significheranno?). Inoltre, troviamo i vari **dislivelli della linea**.



A pagina 19 del libro sono presenti delle fotografie riguardanti l'inaugurazione della linea con le relative didascalie.



L'inaugurazione ufficiale con trazione elettrica e con il nuovo materiale rotabile avvenne il 25 novembre 1923. A Locarno i due convogli imbandierati sono pronti per la partenza verso Domodossola. Protagoniste le elettromotrici BCFe ³/₄ 14 e 16.

Archivio FART



In tutte le stazioni sono esposte bandiere e decorazioni floreali, mentre la folla accorre festante. Nella stazione di Camedo, oltre ai vessilli elvetici e ticinesi, fa mostra di se anche una bandiera americana, ricordo di qualche concittadino rimpatriato.

Archivio FART

A pagina 91 del libro è presente l'orario del primo periodo di esercizio. Quali stazioni esistevano? Ora è cambiato qualcosa? In parte la risposta la conosciamo già, ma presto sarà tutto più chiaro!

Società Ferrovie Regionali Ticinesi
F. R. T.

Società Subalpina di Imprese ferroviarie
S. S.

Ferrovia Elettrica Internazionale LOCARNO - DOMODOSSOLA

VIA
(CENTOVALLI - VALLE VIGEZZO)

ORARIO

Valévole dall'apertura della linea all'esercizio fino al 31 Maggio 1924

OM 102	A 104	D 106	OM 108	D 110	OM 112	A 114	STAZIONI	OM 103	A 105	D 107	D 109	OM 111	A 113	A 115
II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.		II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.
	5 10	8 35	—	12 35	14 15	16 51	part. Lugano arr.	12 35	13 48	—	18 18	20 39	—	—
	6 40	10 05	—	14 45	16 40	18 36	arr. da e p. Bellinzona part.	13 10	12 23	—	16 40	19 15	21 45	—
	—	—	—	—	—	—	arr. Navigazione L. M. part.	—	—	—	—	—	—	—
	7 00	10 16	11 58	14 58	16 55	19 18	part. Locarno S. F. F. arr.	8 09	12 11	15 13	16 38	18 36	20 07	—
	7 06	10 22	12 04	15 04	17 02	19 24	arr. Locarno (St. Ant.) part.	8 02	12 05	15 06	16 32	18 30	20 01	—
	7 07	10 23	12 08	15 06	17 06	19 25	part. " " arr.	8 00	12 04	15 05	16 31	18 28	20 00	—
	7 10	—	12 12	—	17 10	19 28	part. Solduno, fermata "	7 58	12 02	—	—	18 26	—	—
	7 18	10 34	12 19	15 16	17 17	19 36	" Pontebrolla "	7 52	11 56	14 58	16 24	18 20	19 53	—
	7 21	—	12 22	—	17 20	19 39	" Tegna, fermata "	7 48	11 53	—	—	18 16	—	—
	7 24	—	12 26	—	17 23	19 43	" Verscio, fermata "	7 45	11 50	—	—	18 13	—	—
	7 26	10 40	12 28	15 22	17 25	19 45	arr. Cavigliano part.	7 42	11 48	14 51	16 17	18 10	19 46	—
	7 50	—	—	16 20	—	—	part. per e dall'Onsernone	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	- AUTOMOBILE - arr.	—	—	—	15 15	—	—	—
	7 28	10 41	12 31	15 23	17 27	19 46	part. Cavigliano "	7 40	11 47	14 50	16 16	18 08	19 45	—
	7 34	10 47	12 38	15 29	17 33	19 52	" Intragna "	7 35	11 42	14 45	—	18 03	19 40	—
	7 41	—	12 46	—	17 41	20 00	" Corcapolo, ferm. "	7 27	11 35	—	—	17 56	—	—
	7 48	—	12 54	—	17 49	20 07	" Verdasio, fermata "	7 20	11 29	—	—	17 49	—	—
	7 52	—	12 59	—	17 54	20 12	" Palagnedra, ferm. "	7 15	11 25	—	—	17 43	—	—
	7 54	—	13 02	—	17 57	20 15	" Cadanza, fermata "	7 12	11 22	—	—	17 40	—	—
	7 57	11 09	13 05	15 51	18 00	20 18	arr. Camedo part.	7 08	11 19	14 24	15 51	17 36	19 18	—
	8 00	11 12	13 08	15 54	18 04	20 26	part. " " arr.	6 57	11 11	14 16	15 43	17 21	19 08	—
	8 02	11 14	13 10	15 56	18 06	20 28	arr. Dogana Italiana part.	6 55	11 09	14 14	15 41	17 19	19 06	—
	8 10	11 15	13 22	16 04	18 15	20 37	part. " " arr.	6 51	11 07	14 11	15 38	17 14	19 03	—
	8 18	—	13 31	—	18 24	20 45	" Isella Olgia, ferm. "	6 43	—	—	—	17 06	—	—
	8 23	—	13 36	—	18 29	20 50	" Folsogno-Dissimo fer. "	6 39	—	—	—	17 02	—	—
6 34	8 27	11 31	13 41	—	18 34	20 58	" Re' "	6 34	10 53	13 57	—	16 57	18 49	23 23
6 38	—	—	13 45	—	—	20 58	" Villette, fermata "	6 30	—	—	—	16 53	—	23 21
6 44	8 35	11 39	13 53	16 27	18 43	21 04	" Malesco "	6 26	10 47	13 51	—	16 48	18 43	23 17
	—	—	—	—	—	—	" P. Canobbio da (AUT.) "	—	—	—	—	—	—	—
6 48	—	—	13 58	—	—	21 08	" Siberia, fermata "	6 22	—	—	—	16 43	—	23 13
6 52	8 42	11 46	14 02	16 34	18 50	21 12	arr. S. Maria Maggiore "	6 16	10 41	13 44	15 13	16 39	18 36	23 09
6 57	8 43	11 47	14 08	16 35	18 53	21 14	part. " " "	6 14	10 40	13 42	15 12	16 34	18 34	23 07
7 02	8 48	11 52	14 16	—	18 58	21 19	" Drunogno "	6 10	10 36	—	—	16 30	18 30	23 03
7 06	—	—	14 20	—	19 02	—	" Gagnone Orcoesco fer. "	6 05	—	—	—	16 25	—	23 00
7 11	—	—	14 25	—	19 07	—	" Coimo, fermata "	6 00	—	—	—	16 20	—	22 55
7 16	—	—	14 32	—	19 12	—	" Marrone, fermata "	5 54	—	—	—	16 14	—	22 50
7 23	—	—	14 39	—	19 19	—	" Verigo, fermata "	5 46	—	—	—	16 06	—	22 42
7 28	9 10	12 12	14 48	17 00	19 24	21 41	" Trontano "	5 40	10 12	13 17	—	16 00	18 06	22 37
7 39	9 21	12 23	15 00	—	19 36	21 53	" Masera "	5 27	9 59	13 04	—	15 47	17 53	22 24
7 44	9 26	12 28	15 05	17 15	19 41	21 58	arr. Domodossola part.	5 19	9 52	12 57	14 29	15 39	17 46	22 17
7 46	9 27	12 29	15 07	17 16	19 43	21 59	part. " " arr.	5 16	9 51	12 55	14 28	15 37	17 44	22 15
7 49	9 30	12 32	15 11	17 20	19 47	22 03	arr. Domodossola F. S. part.	5 12	9 48	12 52	14 25	15 34	17 40	22 11
—	10 00	12 55	—	18 30	—	23 35	part. per e da Briga arr.	2 40	—	12 10	14 12	—	17 05	21 35
—	14 32	18 05	—	22 55	—	6 50	arr. Losanna part.	23 00	—	8 15	9 35	—	12 38	14 40
—	14 00	17 09	—	22 20	—	6 40	arr. Berna part.	23 10	—	8 35	10 30	—	13 48	14 53
	—	—	—	—	—	—	part. Borgomanero (Santhià-Torino) arr.	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	part. Novara (Genova) arr.	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	" Milano "	—	—	—	—	—	—	—

• Solo nei giorni feriali.

AVVERTENZE

Quest'orario è compilato sulla base della numerazione delle ore da 0 a 24. Una partenza a mezzanotte precisa è notata con 0", un arrivo a mezzanotte precisa è notato con 24". Le ore dalla 1 pom. a mezzanotte sono indicate con 13 fino a 24.

Per la partenza dei treni fanno stato gli orologi delle rispettive stazioni, regolati giornalmente sull'ora dell'Europa centrale.

Non si assume responsabilità di sorta per l'esattezza delle coincidenze delle altre imprese di trasporto indicate nel presente orario.

I viaggiatori sono pregati di volersi accertare dell'esattezza del biglietto e del conteggio, all'atto stesso dell'acquisto. Reclami posteriori non saranno presi in considerazione.

Si considerano giorni festivi: Il Capo d'Anno, Epifania, (6 gennaio), St. Giuseppe (19 Marzo) Il Venerdì Santo, l'Ascensione, il Corpus Domini, St. Pietro e Paolo (29 giugno), l'Assunzione (15 agosto), Tutti i Santi (1 Novembre), Immacolata Concezione (8 dicembre), Natale e San Stefano (25 e 26 dicembre) e le feste riconosciute ufficialmente nel Regno d'Italia.

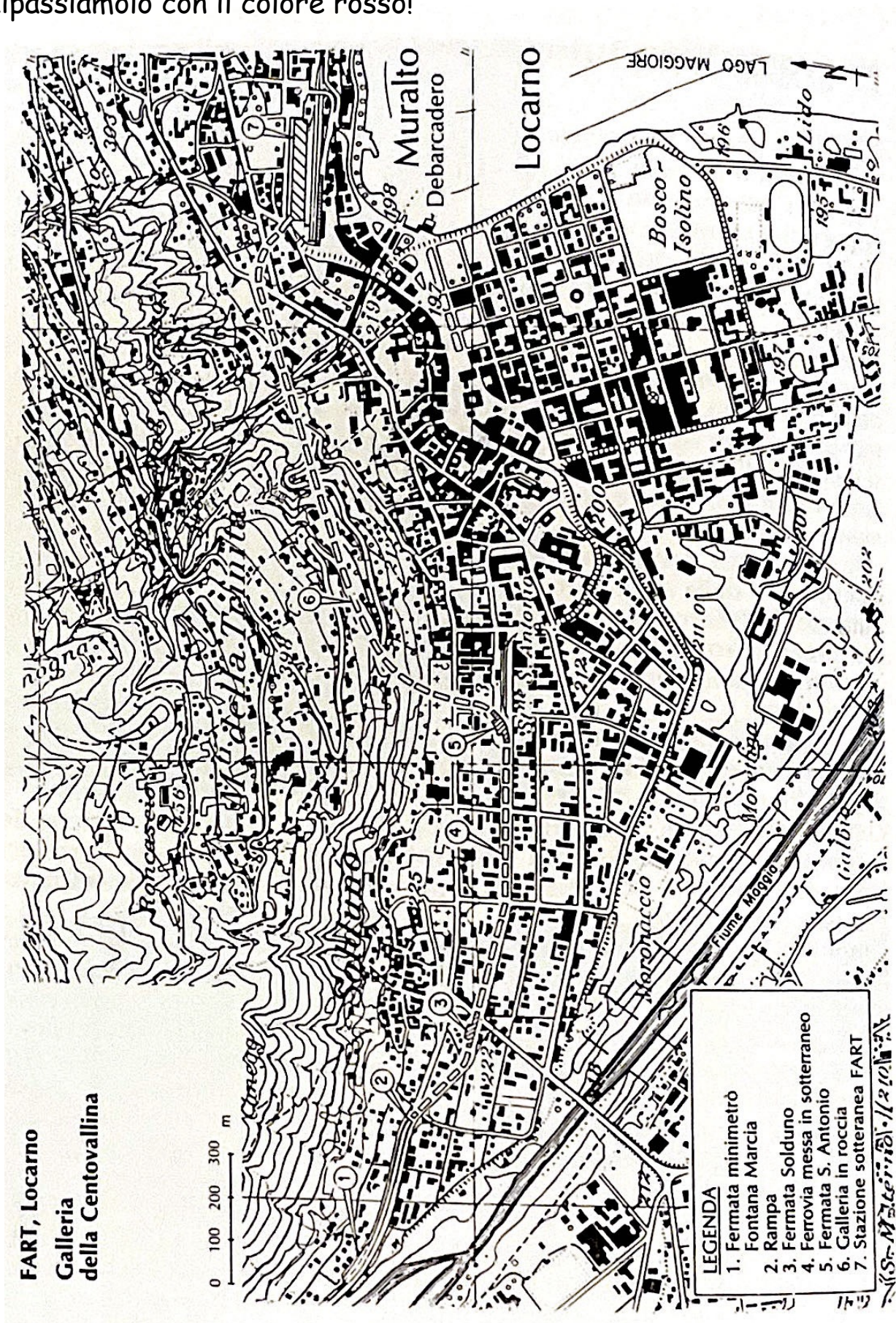
Alle pagine 40, 41 e 42 del libro, viene illustrata la soluzione a quello che abbiamo conosciuto come "problema Centovallina", ovvero la **realizzazione della galleria sotterranea** per far fronte all'aumento del traffico automobilistico; la Centovallina dovendo condividere con quest'ultimo i tratti stradali con i relativi passaggi a livello, rallentava la viabilità cittadina.



Un estratto del libro a pagina 41:

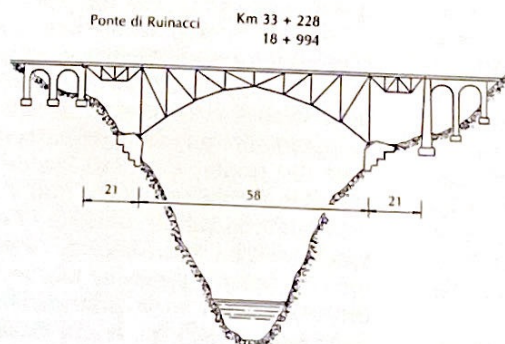
"La questione è stata lungamente dibattuta: fin dagli anni '60 l'amministrazione ha dovuto affrontare la coesistenza di una ferrovia, che attraversa il centro urbano e che termina nella centralissima Piazza della Stazione delle FFS, con un esasperato numero delle auto private. Situazione questa di evidente conflitto che a lungo andare è diventata insostenibile per la fluidità della circolazione viaria."

La planimetria del nuovo tracciato (la galleria) nella città di Locarno.
Ripassiamolo con il colore rosso!



Per concludere sfogliamo le pagine del libro per contemplare alcune fotografie suggestive che ritraggono la Centovallina lungo le Centovalli o la Val Vigizzo, in mezzo alla natura o su altissimi e magnifici ponti.

Eccone un esempio che si trova alla pagina 52:



La seconda grande opera metallica è il ponte Ruinacci, che scavalca il lago artificiale di Palagnedra.

Giugno 1985, Foto Albé

COME SI È TRASFORMATO IL NOSTRO TERRITORIO NEGLI ANNI?

Ora osserveremo le carte topografiche del locarnese del:

1913 → inizio dei lavori di costruzione della Centovallina.

1923 → inaugurazione della tratta Locarno-Domodossola.

1973 → la ferrovia compie cinquant'anni.

1986 → inizio dei lavori per la galleria da Muralto a Sant'Antonio.

1988 → inizio dei lavori per la stazione sotterranea di Muralto e ultime corse della Centovallina in città.

1990 → inaugurazione della galleria e della stazione sotterranea.

Per ripercorrere anche con le carte la nostra linea del tempo!

Cosa ci aspettiamo di vedere in queste carte?

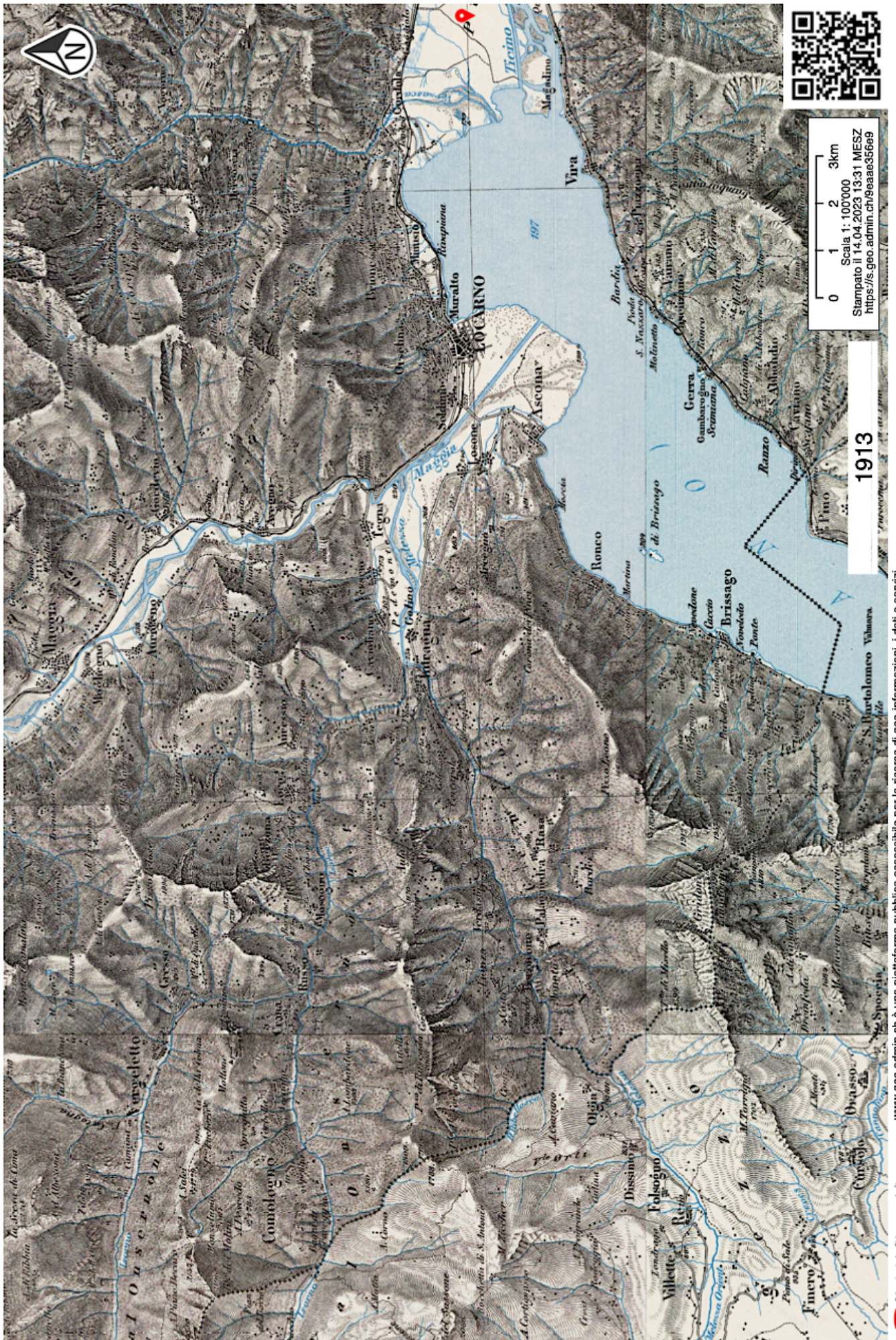
Facciamo delle ipotesi!

Ve ne distribuirò una per volta per poterle guardare attentamente e commentare: per ognuna scriveremo un titolo significativo.

Inoltre, con le carte del 1923, 1973 e 1986, vi mostrerò dei video che riprenderanno nozioni che abbiamo già incontrato, ma che ci aiuteranno a comprenderle ancora meglio! Una breve scheda di analisi ci aspetterà al termine di ogni video!

Non solo!

Venerdì ci aspetta una gita per ripercorrere il tragitto che percorreva la Centovallina in città prima della costruzione della galleria e dunque prima del 1990: ricostruiamolo osservando le carte per sapere che direzioni seguire in passeggiata!



www.geo.admin.ch è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, i dati e servizi.
 Responsabilità: Nonostante si presti grande attenzione all'esattezza delle informazioni pubblicate su questo sito, le autorità federali declinano ogni responsabilità per la fedeltà, l'esattezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Diritti d'autore: autorità della Confederazione Svizzera, anno. http://www.disclaimer.admin.ch/basi_legali.html
 © swisstopo

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun Svizra
 In collaboration with the cantons

IL TRENINO D'EPOCA

Un servizio del telegiornale della RSI del 20 settembre 2020 scorso, ci regala un tuffo nel passato su un convoglio storico della Centovallina.

Viene detto che la linea ferroviaria della Centovallina è internazionale, ti ricordi il motivo?

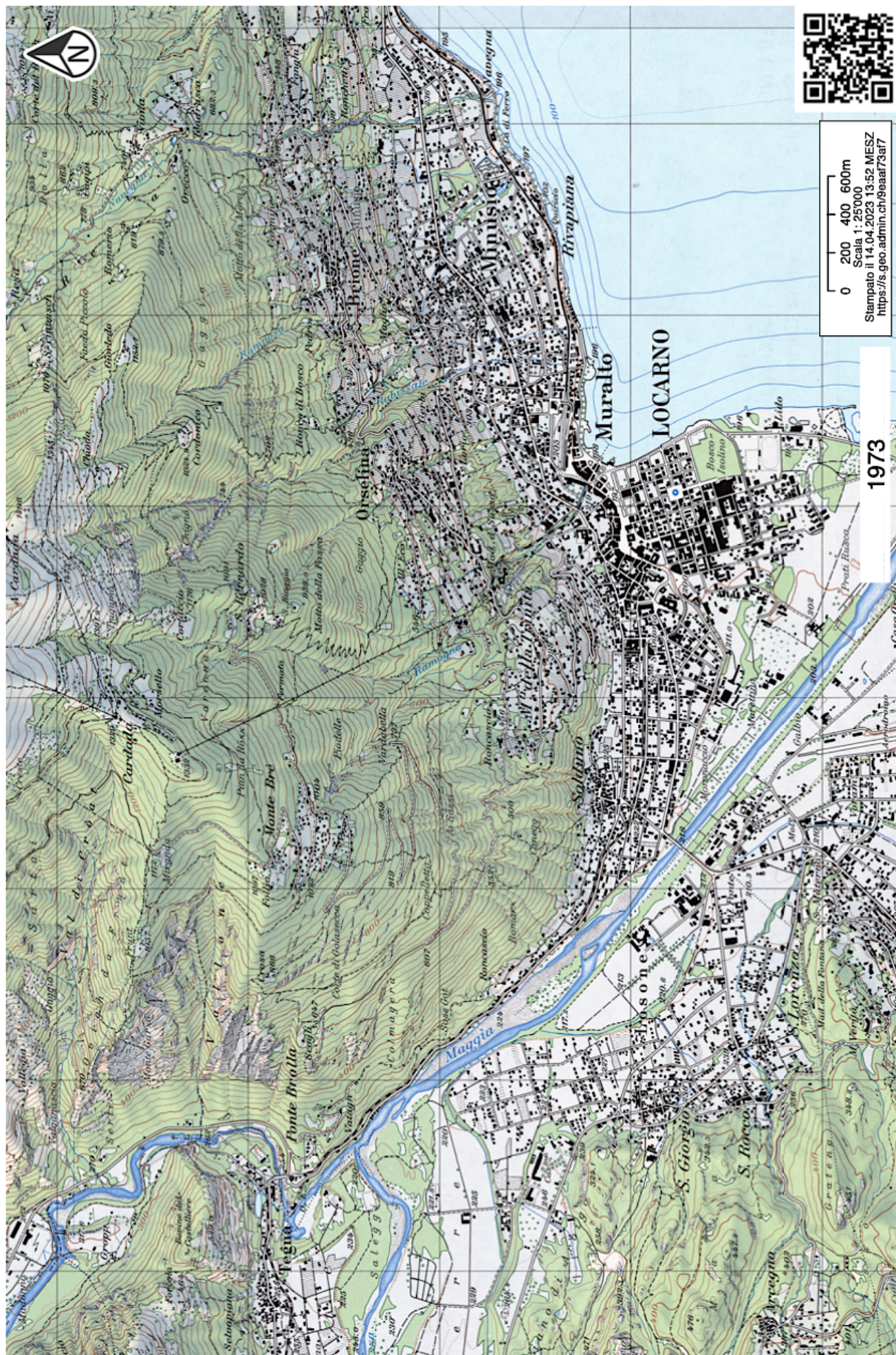
.....

Come mai il ragazzo intervistato dice che si aspettava che fosse più scomodo il treno?

.....

Ecco due immagini dell'archivio FART di un convoglio del 1923:





www.geo.admin.ch è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, i dati e servizi.
 Responsabilità: Nonostante si presti grande attenzione all'esattezza delle informazioni pubblicate su questo sito, le autorità federali declinano ogni responsabilità per la fedeltà, l'esattezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Diritti d'autore: autorità della Confederazione Svizzera, anno. http://www.disclaimer.admin.ch/basi_legali.html
 © swisstopo

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra
 In collaboration with the cantons

50 ANNI DI CENTOVALLINA

Per il cinquant'anni della Centovallina, il Regionale della RSI ha emesso un documento video di Plinio Grossi, il 30 ottobre 1973.

In questo breve documento, una carrellata di immagini e testimonianze che ripercorrono la storia della Centovallina dalla sua prima corsa al cinquantesimo anniversario.

Quali lavori verranno eseguiti da Domodossola al confine svizzero Camedo (quindi sulla tratta italiana)?

.....

Viene detto che la linea Locarno-Domodossola è l'unico collegamento fra il Ticino e la regione del Vallese attraverso il Sempione. Cosa sottolinea nuovamente questa affermazione?

.....

Anche in questo documento del 1973 emerge il problema dell'aumento del traffico motorizzato per quanto riguarda la città di Locarno.

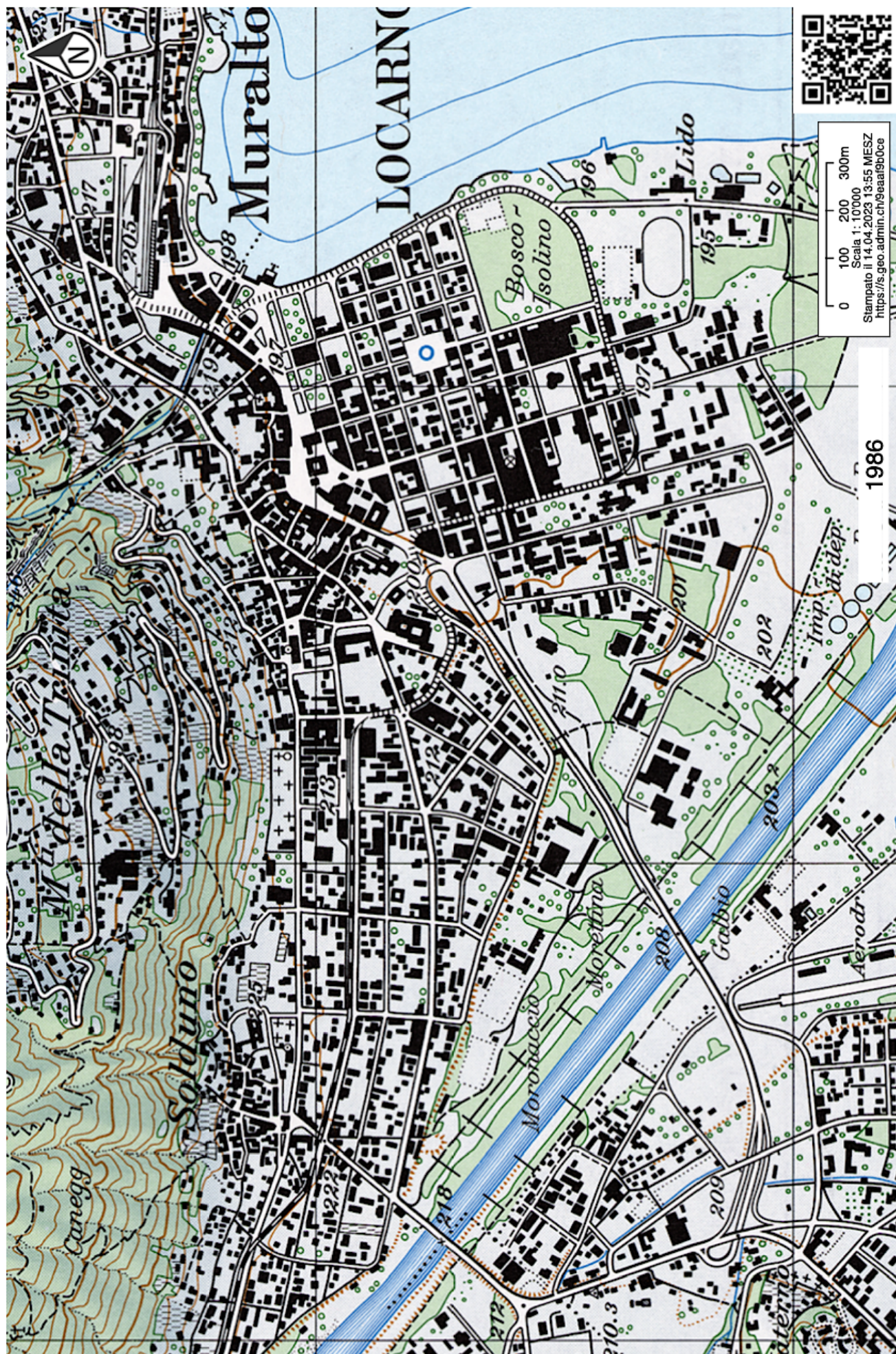
Ancora non si parlava del progetto della galleria, ma quale punto a favore ha la ferrovia della Centovallina secondo il parere dell'intervistato?

.....

.....

Quale è lo slogan della ferrovia?

.....



www.geo.admin.ch è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, i dati e servizi.
 Responsabilità: Nonostante si presti grande attenzione all'esattezza delle informazioni pubblicate su questo sito, le autorità federali declinano ogni responsabilità per la fedeltà, l'esattezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Diritti d'autore: autorità della Confederazione Svizzera, anno: http://www.disclaimer.admin.ch/basi_legali.html
 © swisstopo

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra
 In collaboration with the cantons

IL TRAGITTO IN CITTÀ

Il video in questione mostra un problema con il quale spesso nel locarnese ci si è confrontati: le alluvioni con la conseguente uscita del Lago Maggiore. Non è su questo però che ci focalizzeremo, bensì sul tragitto che percorreva fino al 1988, quando ci sono state le ultime corse in città.

Sarà lo stesso che ripercorreremo a piedi per scattare delle fotografie attuali da comparare a quelle trovate in vari archivi (della FART o privati).

Osserviamo il video e poi, sulla carta che hai ricevuto del 1986, coloriamolo di rosso.

Il percorso riportato nel video partendo da Sant'Antonio:

Via Rinaldo Simen

Via Giovanni Varesi

Via delle Aziende

Viale dell'Isolino

Lungolago Giuseppe Motta

Viale Verbano (Debarcadere)

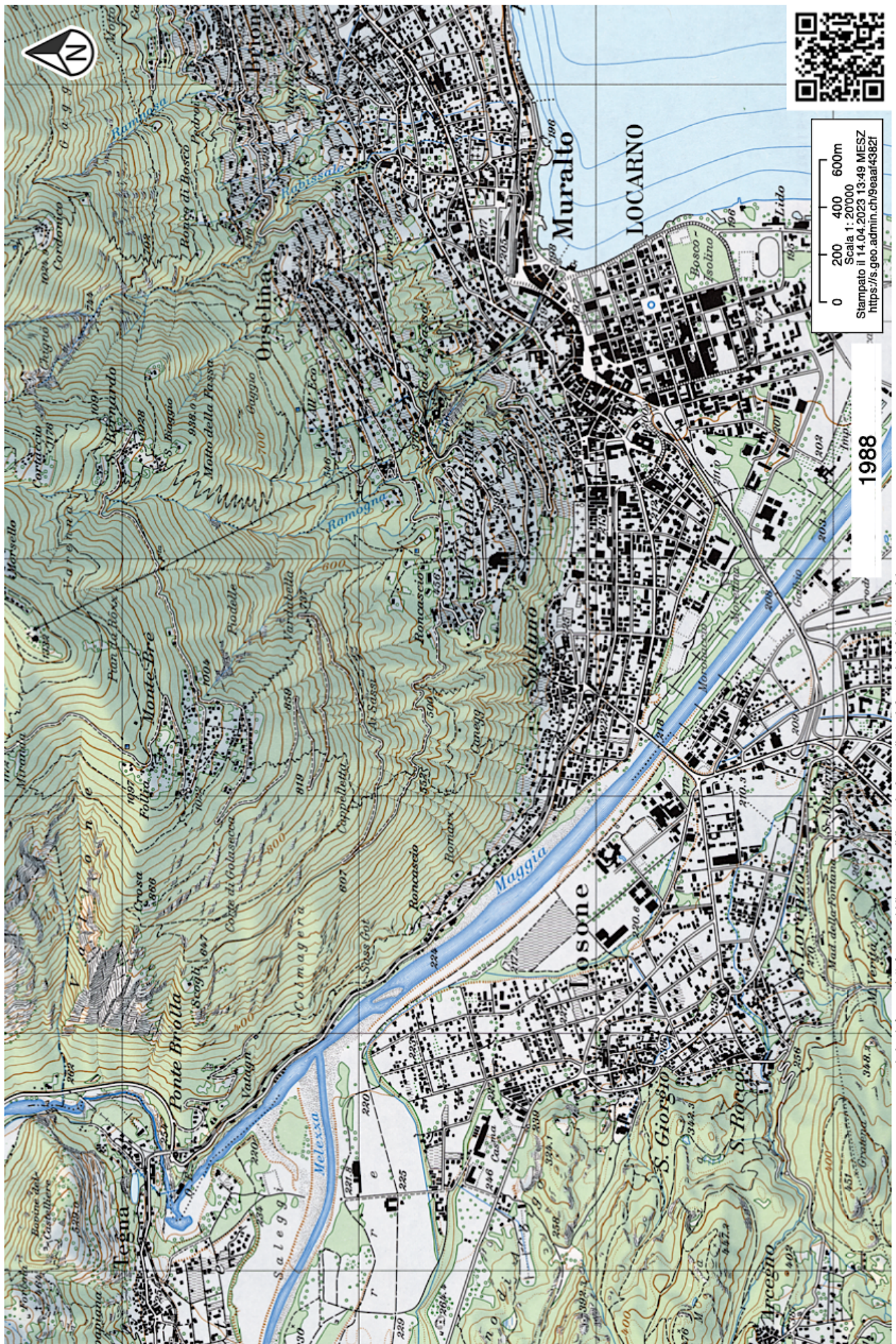
Viale Francesco Balli

Via della stazione - Piazza stazione

Avete notato che il Viale dell'Isolino era completamente allagato?

Giovedì arriverà un capotreno della Centovallina a rispondere ad alcune delle nostre domande che prepareremo per lui! È lo stesso che ci ha fatto avere i materiali che abbiamo potuto toccare con mano, vi ricordate?

Mi ha fatto avere per voi un power point con delle immagini della Centovallina mentre ripercorre il tragitto che abbiamo appena consociuto, guardiamolo!



www.geo.admin.ch è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, i dati e servizi.

Responsabilità: Nonostante si presti grande attenzione all'esattezza delle informazioni pubblicate su questo sito, le autorità federali declinano ogni responsabilità per la fedeltà, l'esattezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Diritti d'autore: autorità della Confederazione Svizzera, anno. http://www.disclaimer.admin.ch/basi_legali.html

© swisstopo

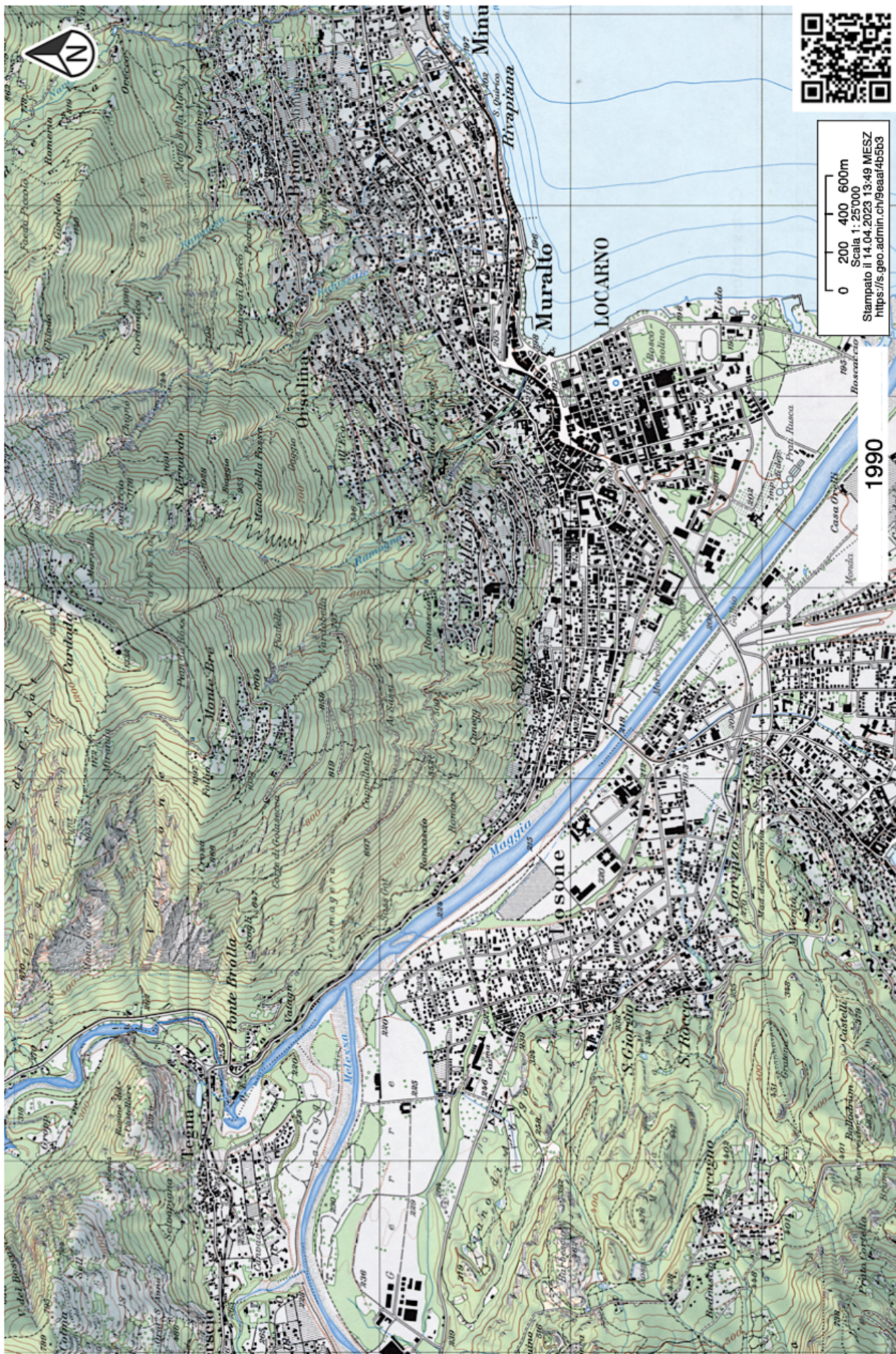


Confédération suisse

Confederazione Svizzera

Confederaziun Svizra

In collaboration with the cantons



www.geo.admin.ch è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, i dati e servizi.
 Responsabilità: Nonostante si presti grande attenzione all'esattezza delle informazioni pubblicate su questo sito, le autorità federali declinano ogni responsabilità per la fedeltà, l'esattezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Diritto d'autore: autorità della Confederazione Svizzera, anno: http://www.disclaimer.admin.ch/basi_legali.html
 © swisstopo

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun Svizra
 In collaboration with the cantons

L'INTERVISTA AL CAPOTRENO

Come sapete giovedì arriverà in classe il capotreno che ci ha già fornito molti materiali e molte informazioni, per rispondere ad alcune delle nostre domande che ora prepareremo.

A proposito di capotreno... nel settimanale Coop del 3 aprile 2023 ho trovato una fotografia che ne ritrae uno mentre è al lavoro.

Riconoscete gli oggetti che abbiamo già visto?



Ed ora forza con la preparazione delle domande!

Ripercorriamo ciò che abbiamo imparato finora: potrebbero esserci dei buoni spunti per formulare dei buoni quesiti!

LE NOSTRE DOMANDE

1.
.....

2.
.....

3.
.....

4.
.....

5.
.....

6.
.....

7.
.....

8.
.....

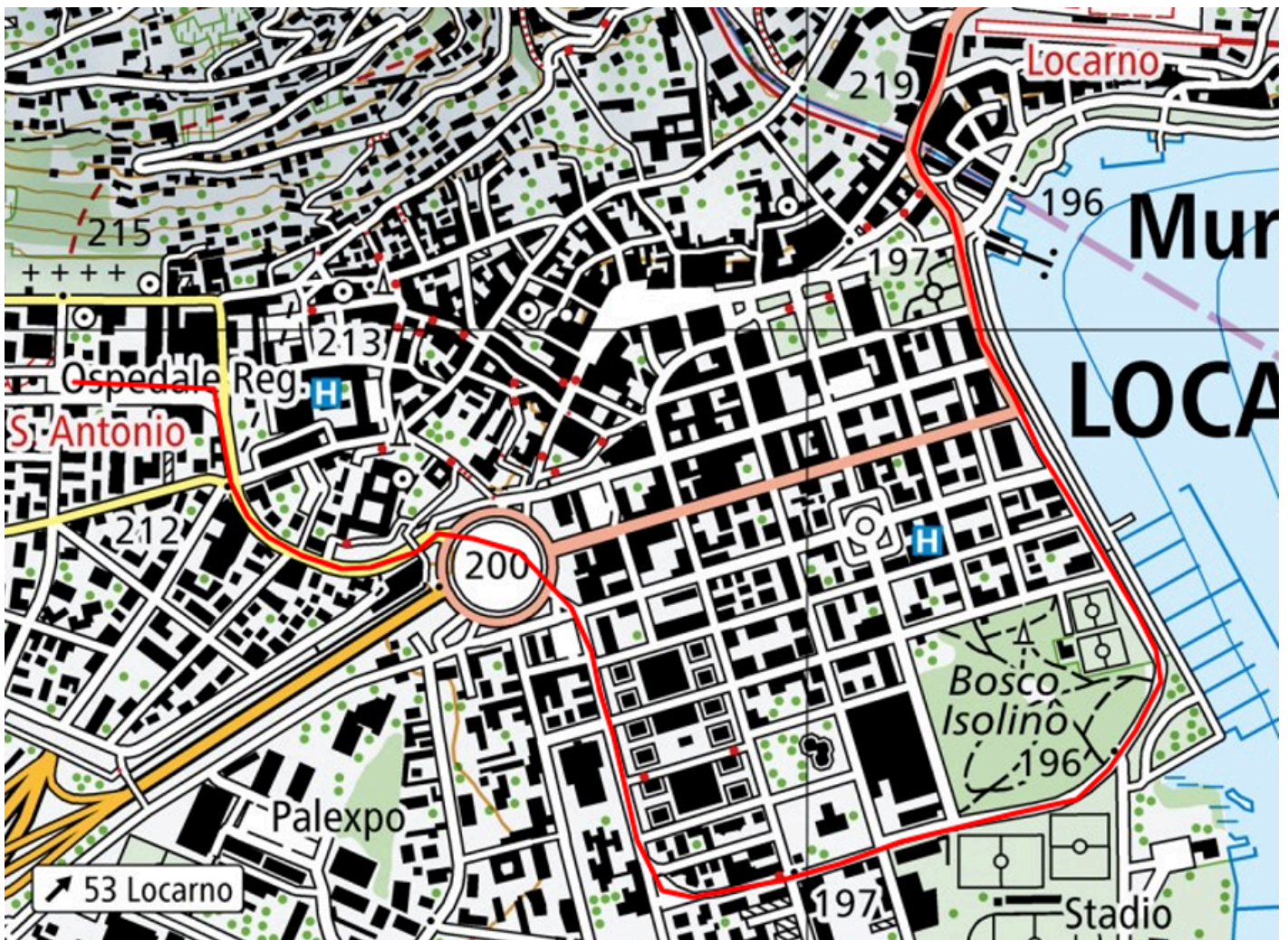
LE SUE RISPOSTE

1.
.....
2.
.....
3.
.....
4.
.....
5.
.....
6.
.....
7.
.....
8.
.....

PRONTI PER L'USCITA!

Questo è ufficialmente il percorso che percorreremo e il capotreno ha deciso di accompagnarci gentilmente in questo tuffo nel passato!

A matematica, utilizzando una carta di Locarno-Ascona del 2022, calcoleremo con le misure in scala quanto sarà lungo il tragitto che ci attende! Poi ricordati di riportarlo anche qua ☺



Il tragitto che ci attende è lungo:

.....

LEGGERE GLI ORARI DELLA CENTOVALLINA

LA PARTENZA DA CAVIGLIANO



Partenze da:

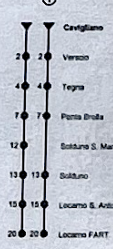
Cavigliano

Domodossola - Camedo - Intragna - Locarno

Valido da 28.03.2023 a 09.12.2023

🕒	Lunedì-Venerdì	🕒	Sabato	🕒	Domenica e festivi
5	38 ^A 51 ^B	5	38 ^H 51 ^I	5	38 ^M 51 ^N
6	08 ^A 21 ^B 29 ^A 48 ^B	6	29 ^H 48 ^I	6	29 ^M 48 ^N
7	13 ^A 21 ^B	7	13 ^H 21 ^I	7	13 ^M 21 ^N
8	21 ^C 21 ^D Ⓢ	8	21 ^J 21 ^K Ⓢ	8	21 ^O 21 ^P Ⓢ
9	21 ^C 21 ^D Ⓢ	9	21 ^J 21 ^K Ⓢ	9	21 ^O 21 ^P Ⓢ
10	21	10	21	10	21
11	22	11	22	11	22
12	48	12	48	12	48
13	21 ^C 21 ^D Ⓢ	13	21 ^J 21 ^K Ⓢ	13	21 ^O 21 ^P Ⓢ
14	21	14	21	14	21
15	14 ^C 14 ^D Ⓢ	15	14 ^J 14 ^K Ⓢ	15	14 ^O 14 ^P Ⓢ
16	32 ^C 32 ^D Ⓢ	16	32 ^J 32 ^K Ⓢ	16	32 ^O 32 ^P Ⓢ
17	48 ^C 48 ^D Ⓢ	17	48 ^J 48 ^K Ⓢ	17	48 ^O 48 ^P Ⓢ
18	21	18	21	18	21
19	49	19	49	19	49
20	45	20	45	20	45
21	21 51 ^E	21	21 51 ^L	21	21 51 ^Q
22	51 ^E	22	51 ^L	22	51 ^Q
23	51 ^F	23	51 ^L	23	51 ^R
0	05 ^G 51 ^F	0	51 ^L	0	05 ^S 51 ^R
1	05 ^G	1		1	05 ^S

①



Percorrenza indicativa in minuti

Stazione/fermata	Ora		Viaggio con	Informazioni
Cavigliano Fermata su richiesta	pt	08:21	R 309	Regio Richtung: Locarno FART X (🚲) Biciclette: regolamento su www.fartiamo.ch/bici
Verscio Fermata su richiesta	pt	08:23		
Tegna Fermata su richiesta	pt	08:25		
Ponte Brolla	pt	08:29		
Solduno Fermata su richiesta	pt	08:34		
Locarno S. Antonio Fermata su richiesta	pt	08:36		
Locarno FART	ar	08:41	Bin. 11/22	
				4' Percorso a piedi 59 m
Locarno				
Durata: 24 min				

IL RITORNO DA SANT'ANTONIO



Partenze da:

Valido da 28.03.2023 a 09.12.2023

Locarno S. Antonio

Locarno - Intragna - Camedo - Domodossola

⌚	Lunedì-Venerdì			⌚	Sabato			⌚	Domenica e festivi		
5	07 ^A _B	20 ^C _B	23 ^A	5	07 ^K _B	20 ^L _B		5	07 ^P _B	20 ^Q _B	
	37 ^A _B	40 ^C	50 ^C _B		23 ^K	40 ^L			23 ^P	40 ^Q	
6				6				6			
7	11 ^D	11 ^E Ⓢ	50 ^F	7	11 ^M	11 ^N Ⓢ	50 ^F	7	11 ^R	11 ^S Ⓢ	50 ^F
8	06 ^A	11 ^C	50 ^F	8	06 ^K	11 ^L	50 ^F	8	06 ^P	11 ^Q	50 ^F
9	20 ^G	51 ^A _F	55 ^C _F	9	20 ^G	51 ^K _F	55 ^L _F	9	20 ^G	51 ^P _F	55 ^Q _F
10	21 ^G			10	21 ^G			10	21 ^G		
11	21 ^D	21 ^E Ⓢ		11	21 ^M	21 ^N Ⓢ		11	21 ^R	21 ^S Ⓢ	
12	15 ^B			12	15 ^B			12	15 ^B		
13	20 ^G	50 ^D	50 ^E Ⓢ	13	20 ^G	50 ^M	50 ^N Ⓢ	13	20 ^G	50 ^R	50 ^S Ⓢ
14				14				14			
15	16 ^D	16 ^E Ⓢ	50 ^F	15	16 ^M	16 ^N Ⓢ	50 ^F	15	16 ^R	16 ^S Ⓢ	50 ^F
16	21 ^C	32 ^A	51 ^F	16	21 ^L	32 ^K	51 ^F	16	21 ^Q	32 ^P	51 ^F
17	21 ^B	50 ^F		17	21 ^B	50 ^F		17	21 ^B	50 ^F	
18	21 ^D	21 ^E Ⓢ	51 ^F	18	21 ^M	21 ^N Ⓢ		18	21 ^R	21 ^S Ⓢ	51 ^F
19	22 ^D	22 ^E Ⓢ		19	22 ^M	22 ^N Ⓢ		19	22 ^R	22 ^S Ⓢ	
20	20 ^B			20	20 ^B			20	20 ^B		
21	20 ^H _B			21	20 ^O _B			21	20 ^U _B		
22	20 ^H _B			22	20 ^O _B			22	20 ^U _B		
23	20 ^I _B	35 ^J _B		23	20 ^O _B			23	20 ^V _B	35 ^W _B	
0	20 ^I _B	35 ^J _B		0	20 ^O _B			0	20 ^V _B	35 ^W _B	



Stazione/fermata	Ora	Viaggio con	Informazioni
Locarno S. Antonio Fermata su richiesta	pt 11:21	R 314	Regio Richtung: Camedo X (🚲) Biciclette: regolamento su www.fartiamo.ch/bici
Solduno Fermata su richiesta	pt 11:22		
Ponte Brolla	pt 11:29		
Tegna Fermata su richiesta	pt 11:31		
Verscio Fermata su richiesta	pt 11:36		
Cavigliano Fermata su richiesta	ar 11:38		

Durata: 17 min

LE FOTO DI IERI E DI OGGI

Durante l'uscita abbiamo scattato delle fotografie per poterle comparare ad alcune del passato che abbiamo selezionato. Eccole qui di seguito:



AMBIENTE



AMBIENTE



AMBIENTE



Impariamo la canzone popolare sulla Centovallina ☺

CENTOVALLINA

Vittorio Castelnuovo, Quartetto di Biasca

Bella fanciulla che in Centovallina
ogni mattina ti rechi in città.
Passi ridente pur semplice e bella
mia ticinella ti voglio cantar:

*per me sei come un fiore
sbocciato là tra i monti
fra Centovalli e ponti
tutto conduce a te...*

*Ti voglio tanto bene
son certo del tuo amore
sospira questo cuore
voglio invecchiare con te!*

E quando a sera fischiando il trenino
al paesino ti riporterà.
C'è chi ti aspetta felice nel cuore
canta l'amore chi attende sol te:

*per me sei come un fiore
sbocciato là tra i monti
fra Centovalli e ponti
tutto conduce a te...*

*Ti voglio tanto bene
son certo del tuo amore
sospira questo cuore
voglio invecchiare con te!*

(x2)

Nome:

AMBIENTE

Data:

UNA CENTOVALLIN.. VERIFICA!

Ed ora... una verifica un po' originale sulla Centovallina!

Ne abbiamo parlato tanto e sono sicura che saprai affrontarla al meglio!

La particolarità è che dovrai scrivere un testo che ripercorra la sua storia, proprio come se fosse lei a raccontarla.

Dovrai quindi "impersonificarti" nella Centovallina del 1923 e raccontarmi i tuoi magnifici 100 anni di esperienza sui ponti e in mezzo alla natura delle Centovalli, ma ponendo l'accento soprattutto su ciò che negli anni è successo a Locarno! Puoi anche integrare tue opinioni personali al riguardo.

Pronto per questo viaggio lungo un secolo?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nome:

AMBIENTE

Data:

This image shows a full page of primary-ruled paper. It features approximately 20 horizontal dashed lines spaced evenly down the page, providing a guide for handwriting practice. The background is white, and there are no margins or other markings present.

Nome:

AMBIENTE

Data:

[illegible]

Nome:

AMBIENTE

Data:

[illegible]