

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1992)
Heft: 19

Rubrik: Associazione

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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



LA PETIZIONE PER LE BARRIERE AI PASSAGGI A LIVELLO DELLA "CENTOVALLINA"

La sensibile evoluzione demografica avvenuta dagli albori del secolo ai nostri giorni ha mutato le condizioni di viabilità sulla strada cantonale che da Ponte Brolla prosegue per le Centovalli. Mucche pascolanti sulla carreggiata, che osservavano il raro passaggio della diligenza postale che trainata da cavalli trasportava i viandanti verso l'Onsernone, lasciavano il posto ai mezzi motorizzati viepiù numerosi e potenti. La linea ferroviaria della "Centovallina" fu costruita secondo le esigenze dell'epoca e nulla lasciava presagire le difficoltà che avrebbe comportato l'attraversamento del campo stradale in particolare nei villaggi. Un tempo le motrici arrancavano lungo il percorso fischiando a più non posso quando attraversavano la strada. A memoria non si ricordano gravi incidenti.

L'ing. Marco Seiler della Sezione cantonale dei trasporti ci ha fornito dati che illustrano il forte sviluppo del traffico stradale negli ultimi anni.

Rilevati	Località	Veicoli a motore	Media giornaliera su 15 giorni
22.8.1948	Cadenazzo	1439	741
	Riazzino	2435	1340
	Biasca	3151	1150
	Ponte Brolla *	—	405
21.8.1960	Cadenazzo	9023	4175
	Gordola	12239	6087
	Arbedo	12299	5579
	Intragna	1015	347
13.7.1965	Cadenazzo	10340	7634
	Gordola	17939	10259
	Arbedo	11538	8911
	Intragna	1557	885
4.8.1970	Cadenazzo	15520	10735
	Quartino stradonino	10249	7031
	Arbedo	20619	14272
	Intragna	1968	1054
5.8.1975	Cadenazzo	20127	16098
	Gordola	19653	14742
	Arbedo	12388	8938
	Intragna	2505	1785
5.8.1980	Cadenazzo	23834	19822
	Solduno	13686	9652
	Castione	11896	9640
	Intragna	2822	2089
6.8.1985	Cadenazzo	18613	17152
	Solduno	11201	9681
	Castione	18935	16193
	Intragna	2203	1922
7.8.1990	Cadenazzo	20909	18664
	Solduno	13481	10783
	circonvallazione Bellinzona	28697	25212
	Intragna	2694	2069

*provenienti da
Cavigliano

Per contro il numero dei treni in circolazione nella nostra regione è rimasto pressoché stabile. A partire dal 1993 con l'impiego delle nuove composizioni di treni entrerà in funzione un orario intensificato.

Perché una petizione per la posa di barriere ai passaggi a livello, proprio ora ?

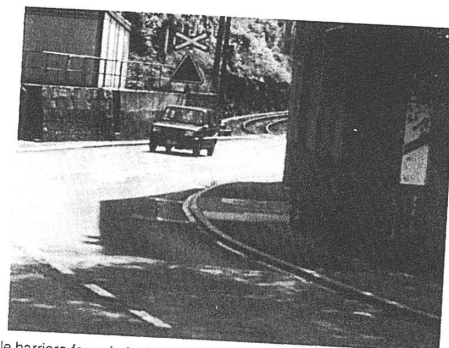
Da decenni si sente parlare della necessità di posare le barriere ai passaggi a livello. Le autorità comunali le hanno richieste con insistenza,

Settembre 1992

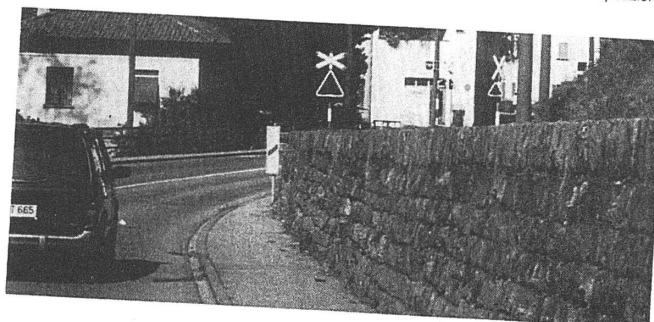
ASSOCIAZIONE AMICI
DELLE TRE TERRE
DI PEDEMONTE



NEMMENO
UNA VITTIMA
IN PIÙ!



- Da troppo tempo si discute delle barriere ferroviarie da posare nelle Terre di Pedemonte e Centovalli.
 - Da troppo tempo tutti si dicono d'accordo sull'urgenza dell'intervento.
 - Troppo frequenti, in particolare al passaggio di "Scianico" (ex segheria Margaroli) a Tegna, sono gli incidenti effettivi o evitati per un soffio.
- Il numero e anche il volto delle vittime è nella memoria di ognuno. Eppoi ricordiamoci della tragedia di Sant'Antonino.
Non vogliamo che ci possa essere nemmeno una vittima in più!
- Invitiamo **TUTTA LA POPOLAZIONE** a voler sottoscrivere la petizione all'Autorità Cantonale per il tramite dell'Onorevole Renzo Respini Capo del Dipartimento del Territorio.
- PS: Si è riscontrato che il signor Michel Gianini di Verscio ha iniziato una petizione per proprio conto non essendo a conoscenza della nostra azione coordinata. Avendo appreso ciò si dichiara pronto, per evitare doppioni, ad allegare le firme da lui raccolte alla nostra petizione.



le Fart pure, il Cantone condivide e a Berna sono ben disposti.

Come ? Si chiederà il lettore. È da anni che sono tutti d'accordo ma delle barriere nemmeno l'ombra..!

Più di uno si è chiesto come mai non si sono utilizzate le barriere di Solduno per il passaggio di Scianico a Tegna. Possibile che questi esemii scienziati non ci arrivino ! Calma. Non è così semplice. C'è tutta una procedura da seguire.

Sarà pur vero. Comunque non è facile convincere gli abitanti della zona che ragioni burocratiche hanno potuto ostacolare per più di vent'anni la realizzazione di un progetto unanimemente voluto.

Quali conseguenze ha avuto questo stato di cose ?

Prendiamo come esempio il passaggio a livello di Scianico a Tegna dove si verificano forse le maggiori situazioni di pericolo. Nere strisce di copertoni e schegge di parabrezza sparse sul fondo stradale testimoniano giornalmente la reale pericolosità del passaggio e sono un monito per chi vuole capire.

Purtroppo non tutti hanno avuto la fortuna di superare indenni il passaggio a livello.

La nostra apprensione si è acuita allorché

abbiamo appreso dal Giornale del Popolo che: "In autunno inizieranno i lavori per portare fino a Ponte Brolla (e a Intragna nel 1993) il telecomando e il nuovo blocco, in modo da automatizzare completamente la tratta.

L'operazione porterà evidenti vantaggi anche ai viaggiatori: basti dire che l'attraversamento delle Terre di Pedemonte potrà essere effettuato, in rettilineo, a 50, 60 chilometri orari invece degli attuali 25".

Il comitato dell'Associazione Amici delle Tre Terre ha deciso di farsi promotore di una petizione indirizzata al Consiglio di Stato con l'intento di porre fine a questa insostenibile situazione. Si sono tenute diverse riunioni che sono servite a preparare nei minimi dettagli l'azione. Tutto si è svolto senza grossi proclami e con l'unico e fermo intento di dimostrare che le apprensioni per lo stato delle cose non erano fisionomie di pochi borbottoni bensì espressione chiara di tutta la popolazione della nostra regione.

Il nostro fotografo Fredo Meyerhenn ha scattato delle fotografie per illustrare la situazione al passaggio a livello di Tegna, vista dalle direzioni opposte. È stato scritto il testo per il volantino e quindi potevamo partire con la stampa da parte della tipografia. Nel frattempo abbiamo iniziato a contattare i parlamentari. I Municipi, gli Enti e le Associazioni erano stati interpellati

precedentemente. Si è così potuto iniziare la raccolta di firme partendo da presupposti molto favorevoli: una richiesta giustificata sostenuta da tutti i Municipi, Enti e personaggi politici.

L'onorevole Giorgio Morniroli si è detto favorevole alla nostra petizione ci ha però fatto presente che aveva già firmato una petizione sullo stesso oggetto promossa da Michel Gianini di Verscio. Ci siamo sentiti spiazzati. Non ci sembrava possibile. Per anni non si è mai mosso nessuno ed ora ci ritrovavamo con due petizioni. Abbiamo subito contattato Michel Gianini che ci ha spiegato le ragioni che l'hanno spinto a promuovere la sua petizione. Egli ci ha raccontato dell'incidente occorsogli il 18 giugno di quest'anno contro la "Centovallina" proprio al passaggio a livello di Scianico di Tegna. Non era disposto a patire oltre al danno anche le beffe. Un grosso spavento e l'automobile ridotta a un rottame erano più che sufficienti. Non si sente comunque l'unico responsabile. Il pericolo al citato passaggio a livello incombe giornalmente come una spada di Damocle e visto sotto questo aspetto Michel può perfino ritenersi contento di avere patito un danno non irreparabile. No, non se la sente di fare finta di niente!

Perciò si è messo in azione con la sua petizione. Anch'egli ha sentito delle voci che giravano sul conto di un'altra petizione, ma la sua reazione è stata di compiacimento. "Ben venga un'altra petizione, vuol dire che non sono l'unico che la pensa così!" Michel era intenzionato a raccogliere numerose firme nell'arco di tre mesi. Per contro il comitato dell'Associazione Amici delle Tre Terre si era fissato un traguardo diverso: raccogliere molte firme in un lasso di tempo relativamente breve. Il proseguimento delle due petizioni così come concepite avrebbe avuto come conseguenza ripercussioni negative per entrambe. Inoltre la popolazione sarebbe rimasta confusa non comprendendo, a giusta ragione, perché si è voluto proporre disgiunte due petizioni che sostanzialmente avevano gli stessi fini. Si è quindi deciso di congiungere gli sforzi unendo le firme già raccolte da Michel Gianini alla nostra petizione. Un sospiro di sollievo suggellava questo accordo. Eravamo pronti a iniziare la nostra azione.

Pochi giorni dopo la popolazione ha ricevuto al proprio domicilio il volantino che invitava alla sottoscrizione della petizione.

Mentre dai Municipi e dagli Enti arrivavano le adesioni, giorno per giorno i parlamentari venivano personalmente informati nel dettaglio in merito alla petizione e offrivano il loro autorevole sostegno.

Ora era giunto il momento di raccogliere le firme della popolazione. Gli incaricati sono stati: Patrizia Betté e Liselotte Garbani per la Valle Onsernone, il sindaco d'Intragna Armando Maggetti e Renato Jelmorini per Intragna e le Centovalli, Silvano Rusconi per Cavigliano, Paolina e Michel Gianini per Verscio, Andrea Keller per Tegna e Locarno, Mara Cheda e Dina Piezzi per la Vallemaggia. Inoltre sono state consultate dai diversi incaricati scuole e ditte della regione. In meno di due settimane sono state raccolte nella regione circa 6400 firme.

Tutta una regione chiede che si passi finalmente ai fatti.

L'Associazione Amici delle Tre Terre ha promosso questa petizione perché convinta di potere dare il suo contributo nell'interesse di tutta la nostra popolazione. E con soddisfazione che constatata di essere riuscita a consegnare al Consiglio di Stato una petizione che non può più lasciare dubbi nelle nostre autorità sulla pericolosità dei passaggi in questione e sulle preoccupazioni di tutta la popolazione. La petizione è stata consegnata venerdì 25 settembre 1992 a Bellinzona.

Perché non ci sono ancora le barriere ?

Su un piano generale occorre tenere presente che la procedura relativa al risanamento di un passaggio a livello deve passare attraverso due iter piuttosto lunghi. Il primo è quello



SEDE SOCIALE: VERSCIO
Conto Corrente Postale 65-5552

ASSOCIAZIONE AMICI DELLE TRE TERRE DI PEDEMONTE

6653 Verscio, 24 settembre 1992

Lodevole
Consiglio di Stato
per il tramite
dell' Onorevole Renzo Respini
Capo del Dipartimento del
Territorio
6500 Bellinzona

Passaggi a livello FART nelle Terre di Pedemonte e nelle Centovalli

Onorevole Consigliere di Stato,
i sottoscritti Enti pubblici e privati più singoli cittadini la invitano a voler intervenire affinché le FART installino **senza indugio** le barriere ferroviarie previste nelle Terre di Pedemonte e nelle Centovalli dando **assoluta priorità** a quelle del passaggio a livello di "Scianico" (ex segheria Margaroli) a Tegna.

Distinti saluti.

Associazione Amici delle Tre Terre di Pedemonte
Associazione Comuni del Circolo della Melezza
Associazione comuni e patriziati onsernonesi
Pro Centovalli e Pedemonte
Pro Onsernone
Ente Turistico Locarno e Valli
Regione Locarnese e Vallemaggia

Municipi dei comuni di :

Tegna Verscio Cavigliano Intragna Palagnedra
Borgnone Auressio Loco Berzona Mosogno Russo
Crana Comolengo Vergeletto Gresso
e singoli firmatari



ASSOCIAZIONE AMICI
DELLE TRE TERRE
DI PEDEMONTE
6653 VERSCIO

presidente
ad interim

segretario

A. Zerbolà
Alessandra Zerbolà

S. Garbani Nerini
Sergio Garbani Nerini

allegati : elenchi coi firmatari
volantino
comunicato stampa

NB di questa petizione sarà data notizia agli organi d'informazione

dell'approvazione tecnica dei piani o del progetto come tale, che ha poi valore come una ordinaria licenza di costruzione per un'opera pubblica e nel caso specifico deve avvenire nell'ambito della legislazione ferroviaria (dipende dunque dall'autorità federale e ci sono tre tipi di procedure, come ad esempio con o senza l'inclusione di espropriazioni di terreni).

Il secondo iter interessa il finanziamento dell'opera; fin dal 1963 la Confederazione sussidia in maniera preponderante queste opere destinate ad assicurare la sicurezza della circolazione sia stradale che ferroviaria, in quanto voluto dal legislatore e previsto dall'ordinamento sull'impiego dei fondi provenienti dalla sopratassa sui carburanti (come costruzione autostrade, corridoio di transito per i trasporti combinati ed in futuro la linea ferroviaria Alptransit). Il finanziamento è dunque assicurato dall'autorità di vigilanza sulle strade, mentre la parte tecnica da quella che controlla l'esercizio ferroviario.

Con il passare degli anni queste disposizioni legislative hanno subito più volte emendamenti da parte delle Camere federali; attualmente fanno stato 5 ordinanze del 1989 (l'ultimo dei quali durante l'ultima sessione di ottobre, quando è stata discussa la proposta di aumentare di 20 centesimi il prezzo del carburante).

Il passaggio a livello di "Scianico" (ex segheria Margaroli) a Tegna.

Dopo avere spiegato le procedure che stanno alla base, possiamo vedere in dettaglio come sono andate le cose per il passaggio a livello in questione. La nostra autorità comunale è molto ben documentata e ha da sempre appoggiato le proposte di miglioramento della sicurezza presentate dalle FART.

L'attuale segnaletica luminosa è stata realizzata nel 1960 e trent'anni fa, le autorità ritenevano che le luci intermittenti fossero sufficienti laddove il traffico autoveicolare non era così intenso. Anche in quell'occasione sono state eseguite le relative procedure: domanda della ferrovia, deposito degli atti, approvazione del piano, sussidiamento, ordinazione, montaggio e messa in esercizio dopo il collaudo. Già verso la metà degli anni settanta, da diverse parti ed a causa di incidenti verificatisi, veniva sollecitata la posa delle barriere. Fattore influente è sicuramente la rapida crescita della motorizzazione privata di cui pubblichiamo i dati statistici.

Le FART presentavano un primo progetto delle barriere ed ottenevano da Berna l'approvazione dello stesso nel 1980; ricorsi sorti nel campo espropriativo hanno poi ottenuto l'effett-

to sospensivo ed il progetto è rimasto fermo. Nel frattempo, il 1° novembre 1985, è mutata la legge federale sulle ferrovie. L'ultimo cambiamento era avvenuto nel 1957. L'Ufficio Federale dei Trasporti ha quindi fatto ripetere la procedura.

Sulla scorta di un progetto modificato, ricevuto dall'ufficio di ingegneria nel dicembre 1988 e corredato da un'offerta delle barriere (DEVIS 086.53.19 dell'8 settembre 1986), la Direzione delle FART iniziava una nuova procedura.

Fasi della procedura:

- 26 gennaio 1989 le FART inoltrano la domanda a Berna
- 2 febbraio 1989 Berna apre la procedura ed invita Cantone e Comune a fornire i preavvisi,
- 16 febbraio - 17 marzo 1989 la cancelleria comunale di Tegna espone la domanda all'albo,
- 28 marzo 1989 il Municipio preavvisa l'opera,
- 10 aprile 1989 l'autorità cantonale notifica a Berna l'esito della consultazione,
- 19 aprile 1989 Berna emette l'approvazione tecnica delle barriere che fa tutt'ora stato e qui termina il primo iter.

Ora tocca al Cantone

Da questa data in poi l'oggetto è in mano al Cantone che deve attuare il secondo iter per ottenere il sussidiamento ed assicurare il finanziamento, ma è ancora tutto fermo.

Berna ha ordinato un censimento dei passaggi a livello da risanare e l'opera in questione figura sulla lista, ma questo non è sufficiente, ci vuole la domanda di sussidio dettagliata, la quale, se accettata, dovrà poi figurare nei piani finanziari (dicasi preventivo) dell'ufficio strade del Cantone e della Confederazione. Le FART sollecitano l'oggetto da sempre, nel 1989, nel 1990, nel 1991 e nel 1992; inoltre hanno fatto aggiornare i preventivi dell'opera (DEVIS 091.53.17 del 12 novembre 1991). Non va però dimenticato che l'ordinazione può avvenire soltanto dopo l'avvenuta aggiudicazione dei sussidi, poiché le opere non accettate nei piani finanziari cantonali e federali non verrebbero in seguito messe al beneficio dei rispettivi contributi. Infine si deve ricordare che la fornitura di un impianto come quello previsto

per il passaggio di Tegna (ex Margaroli) può richiedere un periodo d'attesa da 12 a 18 mesi.

CI SORGE IL DUBBIO CHE SE OGNUNO AVESSE FATTO IL PROPRIO DOVERE LE BARRIERE SAREBBERO GIÀ POSATE.

In una lettera datata 20 gennaio 1965, dunque 27 anni fa!, il vice direttore dell'Ufficio Federale dei trasporti scriveva all'Ufficio Federale delle strade e dei fiumi parlando del risanamento dei passaggi a livello sul percorso Locarno - Camedo, fra l'altro:

"Siamo in linea di principio d'accordo che i lavori per la sicurezza ai passaggi a livello proposti dal Dipartimento costruzioni del cantone Ticino siano inseriti nella prima fase del programma pluriennale deliberato dalla Confederazione il 21 febbraio 1964 e concernente l'eliminazione o la sicurezza dei passaggi a livello. Facciamo però presente che AI SEGNALE LUMINOSI INTERMITTENTI DOVREBBERO ESSERE AGGIUNTE DELLE BARRIERE (SEMI O INTERE)".

Le barriere

Secondo il progetto no. 4, Impianto di barriere automatiche per il PL km 0,422 "Margaroli" a Tegna, il passaggio a livello viene dotato di 3 segnali a luci intermittenti (lampeggiatori), di un segnale acustico elettronico e di 2 barriere.

Come richiesto dal Comune di Tegna, un segnale luminoso avanzato rivolto agli utenti provenienti da Verscio viene posato in paese, in modo da invitare l'automobilista a rallentare quando è inserito l'impianto delle barriere.

Il comando di chiusura delle barriere in forma automatica o manuale inserisce dapprima i segnali a luci intermittenti ed il segnale acustico; dopo un preavvertimento di 18 secondi, le barriere si abbassano in 10 - 12 secondi.

Per i treni da Locarno a Camedo, l'inserimento avviene al

passaggio su un contatto di binario situato dopo l'uscita dalla stazione di Ponte Brolla. Per i treni da Camedo a Locarno, l'inserimento ha luogo, se si tratta di treni diretti, al passaggio su un contatto di binario situato un po' prima della fermata di Tegna e, se si tratta di treni che fermano a Tegna, subito dopo la partenza da quest'ultima fermata. L'impianto è controllato dall'apparato di Ponte Brolla, ma è concepito in modo che la funzione delle barriere possa essere sorvegliata da Locarno, quando Ponte Brolla non è presenziata.

Il finanziamento delle barriere, cosa prescrive la legge

L'ordinanza per i passaggi a livello del 23.4.1986 regola i pagamenti dei costi. I costi totali di un cambiamento di barriere o di un nuovo impianto vengono maggiorati del 25 % (questo 25 % serve a coprire i costi di manutenzione dell'impresa sull'arco di 25 anni).

La ripartizione dei costi.

Il 77% viene attinto dal fondo del Dazio sul carburante (questa percentuale varia da cantone a cantone in base alla forza finanziaria).

Del restante 23 %:

3/4 a carico del cantone (proprietario della strada), 1/4 della ferrovia.

Andrea Keller



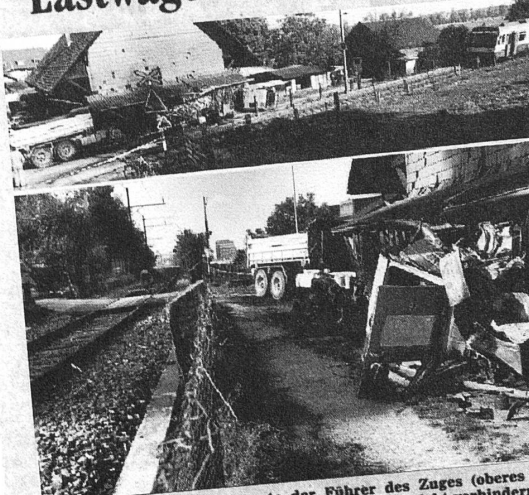
L'auto di Michel Gianini dopo la collisione col treno.

Donnerstag, 15. Oktober 1992

Berner Zeitung BZ

WABERN

Lastwagenfahrer wurde bei Kollision mit Zug getötet



Trotz Schnellbremsung konnte der Fahrer des Zuges (oberes Bild, rechts) den Zusammenstoss mit dem Lastwagen nicht verhindern. Die Kollision war derart heftig, dass der Motor und die Kabine (unteres Bild, rechts) des Lastwagens weggerissen wurden. (Bilder: Jürg Spörli)

Auf dem Bahnübergang Lindenweg in Kleinwabern in der Gemeinde Köniz prallte gestern nachmittag ein Zug der Gürbetalbahn auf einen Lastwagen. Der 24jährige Lenker erlag im Spital seinen schweren Verletzungen.

Ein mit Teer beladener Lastwagen ist gestern um 13.30 Uhr auf dem Bahnübergang Lindenweg in Kleinwabern mit einem Zug der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS) zusammengestoßen. Der Lenker fuhr rückwärts über die Geleise und bemerkte offensichtlich weder die akustischen Signale noch die roten Wechselblinklichter. Der Zug trennte das Gefährt beim Aufprall in mehrere Teile, und der schwerverletzte Fahrer, ein 24jähriger Seeländer, wurde mit einem Helikopter der Rega ins Berner Inselspital geflogen. Dort erlag er am Nachmittag seinen Verletzungen. Zur Unfallzeit wartete Theodor Santschi an der Verzweigung Lilienweg/Seftigenstrasse auf seinen Bus. Er hatte den Laster zuvor bei einem Wendemanöver beobachtet und vermutete gegenüber der BZ, dass sich der Lenker im Quartier verfahren

hatte. Möglicherweise sei er auch irrträglich in den Lindenweg geraten und konnte dort nach dem Bahnübergang nicht mehr wenden.

INUTILE ALLARMISMO?

Camionista di 24 anni muore in uno scontro con un treno.

Mercoledì 14 ottobre 1992 è avvenuto un pauroso scontro al passaggio a livello Lindenweg a Kleinwabern nel comune di Köniz, tra un treno della ferrovia Gürbetal - Berna - Schwarzenburg e un autocarro.

Il manovratore del treno non ha potuto evitare la collisione con l'autocarro nonostante una brusca frenata. L'urto è stato talmente violento che sono stati divelti il motore e l'abitacolo dell'autocarro. L'autista è deceduto all'ospedale in seguito alle gravi ferite riportate.

Ringraziamo la Berner Zeitung che ci ha fornito il materiale che pubblichiamo.

Verstärkungen von 100 bis 150 Franken pro Tag. Laut einer Pressemeldung nuten. Laut einer Pressemeldung der Kantonspolizei Bern beträgt der Sachschaden nach ersten Schätzungen über 100 000 Franken. sob

Alcune domande...

Al Municipio di Tegna

Che importanza riveste per il Municipio di Tegna la petizione promossa dall'Associazione Amici delle Tre Terre?

Il Municipio condivide ed approva l'iniziativa promossa con la petizione dell'Associazione Amici delle Tre Terre.

Fa osservare comunque che la problematica è stata, nel corso degli anni, più volte segnalata e discussa sia nell'ambito del Municipio sia negli incontri avuti con la FART.

A che punto si trova il Comune riguardo il passaggio di "Scianico", ex Margaroli?

Il Municipio ha già provveduto a suo tempo e con sollecitudine a pubblicare i piani ricevuti dalla FART per la creazione del passaggio a livello "Margaroli".

Da parte del Comune non vi è stata alcuna lungaggine burocratica nell'adempimento del proprio compito.

Cosa intende fare il Comune se non si avrà presto una decisione definitiva da parte delle autorità competenti in merito alle barriere?

Non vediamo cosa il Comune possa fare di concreto se le Autorità competenti non rispettano i tempi di lavoro. Il Comune è vincolato da certe norme procedurali amministrative contro le quali eventuali azioni illegali non entrano nemmeno in linea di conto.

A Michel Gianini di Verscio

Il 18 giugno di quest'anno ha avuto la disavventura di scontrarsi con un treno delle FART al passaggio a livello "Scianico", ex Margaroli, a Tegna; come ha vissuto l'incidente?

Mi costa fatica dovere ricordare quel giorno. Provenivo da Ponte Brolla a normale velocità. Il campo stradale era coperto dal bagliore del sole che limitava la visibilità. Ho rallentato e proseguito, con cautela, non vedendo assolutamente le luci rosse lampeggianti.

Improvvisamente mi sono trovato di fronte il treno, nel breve spazio di un attimo, ho frenato bruscamente per evitare l'impatto e ho cercato d'inserire la retromarcia, ma subito c'è stato un violento scontro frontale. Ho visto il cofano della mia macchina contorcersi a tal punto che mi sono detto: adesso è finita. Fortunatamente non era ancora giunta la mia ora.

E poi cosa è successo?

Sono sopraggiunte numerose persone. Ciò che mi ha impressionato è che la gente è attratta dall'incidente come spettacolo, ma non fa nulla per aiutare. Solo il manovratore del treno mi ha chiesto come stavo e una signora, penso fosse svizzera francese, si è prodigata per aiutarmi. Siccome il treno era un diretto per Locarno ho dovuto liberare il passaggio e facendo retromarcia sono riuscito a portare l'auto a Ponte Brolla. La polizia ha fatto le sue constatazioni e i rilevamenti a Ponte Brolla.

Come è stato liquidato l'incidente?

Sono stato multato perché ritenuto colpevole di avere superato il passaggio a livello con le luci intermittenti in funzione. Con l'aiuto di un avvocato ho inoltrato un ricorso. Anche per tutte le altre questioni il caso è ancora aperto.

È soddisfatto dell'adesione popolare alla petizione?

Sì. Per quanto riguarda la mia iniziativa sono stato consigliato da un avvocato che mi ha tra l'altro aiutato nella redazione del testo.

Ringrazio tutta la popolazione per il sostegno e in particolare i signori Wellauer per l'importante aiuto che mi hanno dato. Infine ho apprezzato la partecipazione dell'Associazione Amici delle Tre Terre.

Cosa prova adesso quando transita con la sua macchina al passaggio a livello di Tegna?

Adesso va. Certo che non scorderò mai più l'incidente. Al momento dell'impatto ho avuto una tremenda sensazione di soffocare. Per almeno una settimana mi svegliavo tutte le notti di soprassalto in preda al panico. Ero letteralmente scioccato.

Ad Angelo Tonascia, manovratore FART in pensione.

Come vede la problematica dei passaggi a livello un manovratore della "Centovallina"?

Ogni volta che il manovratore affronta un passaggio a livello prova una sensazione di disagio. Il timore che possa avvenire un incidente dipende dal fatto che non si è mai sicuri di cosa faranno gli utenti della strada.

Le sono capitati incidenti ai passaggi a livello durante la sua lunga carriera?

Niente di molto grave. Qualche tamponamento e danni materiali, nonché il relativo spavento. Quando avviene una collisione, la prima preoccupazione è per la sorte dell'utente della strada, che di regola patisce il danno maggiore.

Che differenza riscontra tra il circolare oggi col treno e in passato?

Il traffico un tempo era alquanto ridotto. Nel caso specifico del passaggio ex Margaroli la visibilità era migliore e le auto correvano meno. Ora che sono pensionato posso dirlo: non invidio proprio gli attuali manovratori e sono contento di non dovere più essere confrontato quotidianamente con questi problemi.

Nel frattempo si sono avuti importanti chiarimenti in merito alla problematica dei passaggi a livello.

Ci rallegriamo perciò e attendiamo fiduciosi di vedere sul posto all'opera, nei tempi promessi, i primi operai.

Le ultime buone notizie non mutano sostanzialmente il contenuto del presente articolo che vuole essere una corretta cronistoria.

TEGNA - Un cartello anonimo avverte del pericolo
Per la posa delle barriere
le Fart aspettano i soldi di Berna

LA REGIONE di giovedì 16 luglio 1992

Tegna
Le barriere
arrivano
solo nel '94

LA REGIONE di
 venerdì 18 settembre 1992

Tegna/Per Keller il Cantone non può continuare ad ignorare il problema
Barriere ai passaggi a livello
'Con 6000 firme è la volta buona'

LA REGIONE di giovedì 1° ottobre 1992

Pedemonte, i passaggi a livello saranno sistemati entro il 1995

Barriere in lista d'attesa

«Prima chiariamo la situazione con le FART»

GIORNALE DEL POPOLO di sabato 24 ottobre 1992

Tegna, incontro tra le Fart e il Governo
**Barriere Centovallina,
 il Cantone ha detto sì**

Pedemonte/Un costo di 2 milioni per i lavori che si concluderanno a fine '93

Barriere ai passaggi a livello, luce verde dal cantone alle Fart

LA REGIONE di giovedì 26 novembre 1992

La risposta alla petizione

Il 4 dicembre 1992 il Consigliere di Stato, Capo del Dipartimento del territorio, Onorevole Renzo Respini invia all'Associazione Amici delle Tre Terre la seguente lettera:

Passaggi a livello FART nelle terre di Pedemonte e Centovalli

Egregi signori,
 in risposta alla vostra del 21 settembre scorso e alla successiva petizione, vi posso informare che in un incontro con la presidenza del Consiglio di Amministrazione delle FART si è convenuto di dare avvio alla procedura per l'approvazione del progetto di realizzazione di passaggi a livello.

Una volta elaborati i progetti chiederemo i crediti necessari.

Rimango a vostra disposizione e vi prego di gradire, egregi signori, distinti saluti.

Avv. Renzo Respini

Copia per conoscenza:
 -direzione FART

NON CI RESTA CHE SPERARE

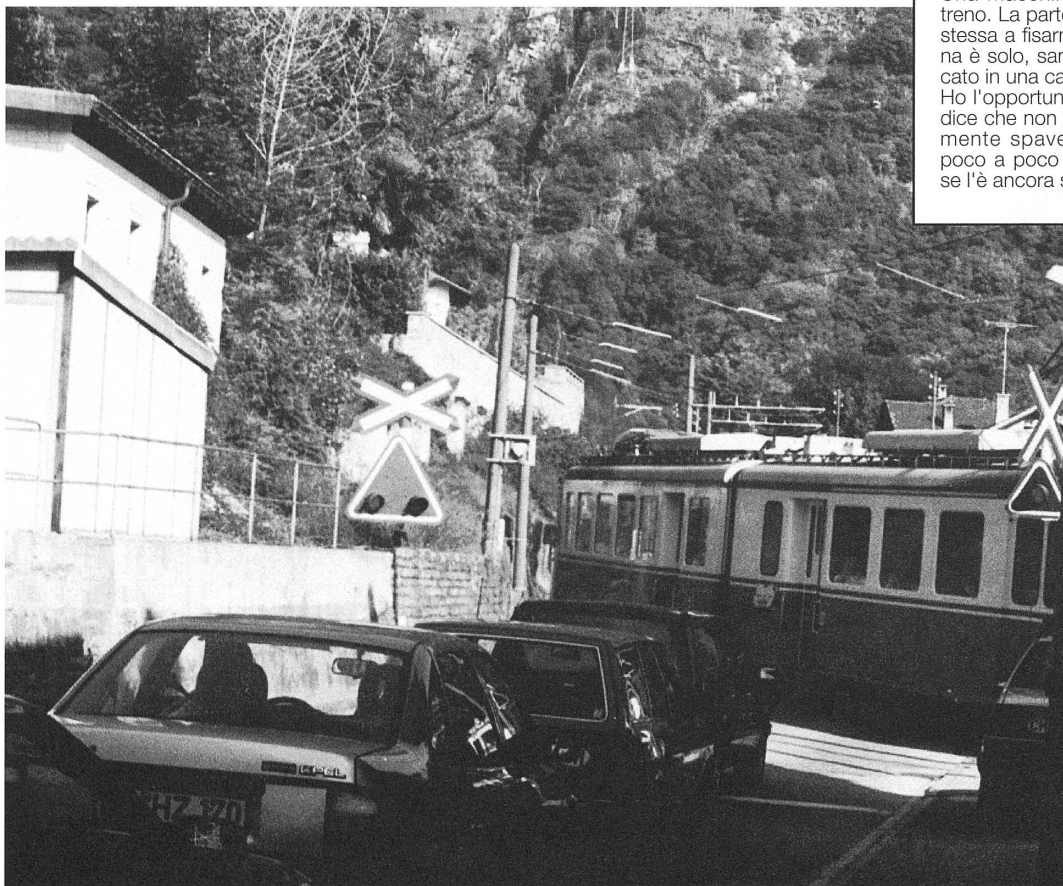
Chi vi scrive ha appreso la risposta la mattina di lunedì 7 dicembre. Era un giorno grigio e nevoso. Comodamente seduto nel treno che mi portava a casa per il pranzo pensavo con compiacimento che un altro passo importante era stato fatto. I fiocchi di neve frammisti alla pioggia scendevano regolari sul paesaggio invernale.

Improvvisamente il treno emette un fischio insistente direi quasi spaventato... si sente un gran schianto.

Ho la sensazione che si tratti di un incidente grave. I passeggeri del treno, per lo più studenti, accorrono ai finestrini.

Una macchina si è scontrata contro il treno. La parte anteriore è ripiegata su se stessa a fisarmonica. L'autista, per fortuna è solo, sanguina al volto. Viene medicato in una casa vicina.

Ho l'opportunità di parlargli un attimo. Mi dice che non ha visto il segnale. È visibilmente spaventato. Sta realizzando a poco a poco cosa gli è accaduto e che se l'è ancora scampata bella...



Gita degli anziani sul Lago Maggiore

Il 29 giugno è per tradizione la data scelta dalla nostra associazione per organizzare la gita per gli anziani dimoranti nei nostri tre villaggi.

Quest'anno abbiamo deciso di cambiare il mezzo di trasporto e abbiamo optato per una gita sul Verbano usufruendo del battello per l'andata e dell'aliscafo per il ritorno.

Il treno della Centovallina di inizio mattinata porta a Locarno una trentina circa di partecipanti che puntuali si trovano all'ora fissata al molo di Locarno.

Prima di imbarcarci sulla motonave HELVETIA un incaricato provvede ad un attento conteggio per definire le presenze (39) e quindi ad un rapido controllo dei documenti d'identità ed alle 09.15 puntuale la motonave indietreggia e lascia il molo al quale era attraccata.

Il battello, benché non sia l'ammiraglia della flotta che solca il Verbano, è assai grande e dispone di un buon numero di posti.

I partecipanti possono ovviamente scegliere a piacimento il loro posto dato che la motonave non porta molti passeggeri. Tutti o quasi salgono al piano superiore da dove la vista risulta essere migliore.

La giornata è bella e la temperatura è ottimale per viaggiare sulle acque del lago.

Lo sguardo spazia verso le rive di Locarno, il Lido, che data l'ora mattutina ancora non brulica di bagnanti, il delta della Maggia, il Gambarogno da dove giunge un melodico suono dal campanile di San Nazzaro, che si alterna e si mescola a quello ritmato delle onde che l'Helvetia spiana a destra ed a manca nel suo avanzare ed a quello dei motori. Ad un tratto a tutto si sovrappone lo stridere di un treno merci che avanza verso Luino. Tentiamo di contarne i vagoni, sono trenta, trentacinque, trentotto...

Oltrepassiamo ad una distanza di ca 150 m il "Camping Segnale" di Ascona dove, fra le tende e le roulotte già vi è vita, e poi oltre, mentre ci avviciniamo allo scalo di Ascona, scorgiamo i grandi e lussuosi alberghi in riva al lago: l'Europa, l'Ascolago con i loro verdeggianti giardini dove sdraiata al sole una giovane e graziosa donzella ne capta i salutar raggi per abbronzarsi.

Ci accostiamo alla riva: alcuni passeggeri scendono ma molti di più ne salgono per poi mescolarsi fra quelli che già si trovano sul battello.

Ritirato il pontile d'imbarco si continua, navigando sempre vicino a riva destra. La muraglia in cemento della strada per Brissago all'uscita della galleria del Cantonaccio non è certo bella ma certamente fra qualche anno la vegetazione la coprirà alla vista e quindi il tutto sarà parte integrante di un nuovo paesaggio e concilierà le esigenze pratiche con quelle ecologiche.

Le maestose ville poste sopra la strada fra Moscia e Porto Ronco ed oltre sembrano ancora addormentate; non presentano segni di vita di chi le abita.

Forse la sera prima e fino a tarda notte si saranno tenute all'aperto su quelle terrazze delle sontuose cene o altri intrattenimenti



mondani e l'ora per la sveglia sarà per più tardi, magari solo il pomeriggio. Qua e là qualche bandiera rossocrociata sventola nel vento.

Passiamo accanto alle Isole di Brissago, senza tuttavia fermarci ed eccoci a Brissago dove la scritta "dogana" e qualche uomo in divisa ci annunciano che stiamo per lasciare la Svizzera.

Oltrepassiamo l'ex grande albergo, ora in rovina, la fabbrica Tabacchi e la bella chiesa di Madonna di Ponte e siamo ormai in Italia. Dal pennone principale del battello si ammaina la bandiera svizzera e restano a sventolare a prua l'emblema della società di navigazione (NLM) ed a poppa il tricolore italiano.

Attracciamo al pontile di Cannobio, accanto al battello "Piemonte", già ammiraglia della flotta e autentico gioiello di nave stile Liberty di inizio secolo, perfettamente restaurato. Su di esso e sul molo vi è un via vai di gente, poiché una troupe sta girando un film.

Si punta quindi verso Luino, passiamo poco lontano dalle isole di Cannero con i ruderi del castello. Mentre sorvegliamo, in compagnia, fra lieti conversari, un caffè servito con solerzia al tavolo, godiamo distesi il continuo cambiare del paesaggio.

Lassù in alto si apre la Val Grande, un vero paradiso naturalistico fra i migliori dell'Italia del nord mentre a sinistra si scorgono gli artistici comignoli delle fornaci di calce, ormai spente, di Caldè.

Eccoci ad Intra dove incrociamo i traghetti che trasportano gli autoveicoli da questa località del Novarese a Laveno terra varesina. Parecchi forestieri lasciano il battello al pontile di Villa Taranto. A destra sul tetto di un edificio di notevoli dimensioni, forse una casa di cura, si erge maestosa una statua della Madonna di Lourdes ed il "Toni" scherzosamente dice ai presenti: "La vedete anche voi la Madonna? Credevo fosse una visione tutta mia ma se la vedete pure voi così non è."

Tocchiamo quindi l'isola di San Giovanni, a pochi metri di distanza dalla riva prima di giungere a Pallanza, dove maestoso si erge sul lungolago il mausoleo del Maresciallo d'Italia, generale Cadorna, personaggio assai discusso

per le sorti della Grande Guerra (1914-1918). Facciamo la spola fra le diverse Isole Borromee: la Madre, la Bella e quindi la Pescatori forse la più caratteristica col proprio nucleo di villaggio lacustre. Qui scendiamo e, siccome sono da poco passate le 12.30, l'appetito certo non manca.

Sotto un ampio pergolato in riva al lago viene ottimamente servito un abbondante pranzo, a base di pesce o carne con del buon vino bianco.

Il tempo corre veloce e ce ne resta poco per passeggiare fra le bancarelle con esposte cartoline e ricordi vari. All'ora stabilita puntualmente si parte per Stresa, che raggiungiamo dopo poco meno di quindici minuti di navigazione.

Ci resta circa un'ora e mezzo, il tempo necessario per camminare sotto gli alberi del lungolago davanti ai Grandi Alberghi oppure per inoltrarci fra le viuzze nel nucleo vecchio, dove le botteghe sono quasi tutte aperte e vi è la possibilità di fare acquisti.

Dopo aver sorvegliato una gradita bevanda, poco prima delle 17.00 siamo tutti pronti per imbarcarci sull'aliscafo "Enrico Fermi", dove troviamo posto nel salone inferiore e dagli obli scorgiamo l'acqua lambire quasi gli stessi.

I motori a pieno regime danno la spinta all'aliscafo che improvvisamente ed assai rapidamente si alza e striscia sicuro sulla superficie del lago formando da ogni lato due lunghe serie di onde spumeggianti.

Alle 18.30, dopo un'ora e mezza di viaggio, mettiamo piede al molo di Locarno. Salutiamo chi ci lascia, per i rimanenti partenza alle 19.15 dalla stazione sotterranea delle FART a Locarno e poco dopo eccoci ai nostri villaggi. Riteniamo che i partecipanti siano stati tutti lieti d'aver passato in sana compagnia ed allegria una giornata diversa.

Ringraziamo il Sig. A. Keller, capo scalo a Locarno, che ci ha suggerito questo itinerario.

Arrivederci al prossimo anno!

S.G.N.

GLI SWIPS

BY
CHRIS
CARPI



...ALL'ALBERGO
E RISTORANTE
MICHELANGELO!



© by Albergo Ristorante Michelangelo, Monte Verità, Ascona.



atelier
chris
carpi

Tel. 35 80 42

Giovedì chiuso

GRANITI

EDGARDO POLLINI + FIGLIO SA

6654 CAVIGLIANO

Tel. 093 81 18 15

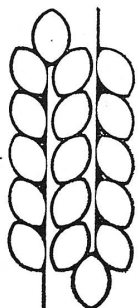
RISTORANTE BELLAVISTA

ARMANDO LEONI

6654 CAVIGLIANO

Tel. 093 81 11 34

PERI



PANETTERIA
PASTICCERIA

6653 VERSCIO
093 / 811651

Elitico

DAL 1966

Elitico SA
Trasporti con elicotteri

CH-6595 Gordola
Tel. 093 / 67 22 22
Fax 093 / 67 10 25

Agente regionale

Gianroberto Cavalli
6653 Verscio
Tel. 093 / 8116 33

Aeroporto cantonale
di Locarno