

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1992)
Heft: 18

Rubrik: Regione

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>

L'inaugurazione della linea ferroviaria Locarno-Domodossola

Il 27 marzo 1923 le due squadre addette alla posa dei binari si incontrarono nei pressi di S. Maria e unirono i due tronchi di linea. Fervevano i preparativi in vista dell'apertura ufficiale della linea. Le previste elettromotrici erano pressoché pronte. La parte meccanica era attuata e si terminava il montaggio dell'equipaggiamento elettrico.

Durante l'estate si iniziò un servizio passeggeri «ufficioso» utilizzando due locomotive con trazione a vapore che le FRT avevano acquistate di seconda mano dalla Ferrovia Retica. Ultimati i lavori di posa della palificazione e del filo a contatto, al termine di ottobre giunsero le prime elettromotrici per consentire l'istruzione dei macchinisti e per il collaudo dei ponti. Il 15 novembre avviene il collaudo ufficiale, presenti fra gli altri l'on. Consigliere di Stato Guglielmo Canevascini e il sindaco Francesco Balli. Il 25 novembre 1923 avvenne l'i-

STORIA DELLA FERROVIA DELLE CENTOVALLI

(seguito dell'articolo pubblicato nell'edizione primaverile del 1990)

naugurazione ufficiale, con la partenza nel primo mattino da Locarno di due convogli diretti a Domodossola, il primo con la banda cittadina (venne scritto anche l'opportuno inno alla ferrovia, composto dal prof. Gilardi e intitolato «La Centovallina»), il secondo con le autorità invitate ed i giornalisti accreditati. Uno svio di quest'ultimo convoglio nei pressi d'Intragna, prontamente ripristinato, non danneggiò il clima esultante della giornata; i superlativi si sprecano: dai «ponti che fanno trattenere il respiro» ai «paesaggi pittoreschi». Quella che fu per tanti anni un sogno di locarnesi e vigezzini diventò realtà. Dopo 25 anni dalla sua concezione la «Centovallina» vede finalmente il suo completamento. Per l'occasione viene edita sotto gli auspici delle FRT una pubblicazione «ufficiale» denominata: «NUMERO UNICO ricordo per l'apertura della linea Locarno-Domodossola». Riportiamo dalla stessa il contributo del dottor Mario Gualzata di Bellinzona; prezioso per le informazioni generali che ci dà sulle Centovalli.



Ricordi ed impressioni

Il nome *Centovalli*, riassume in sé (come già i *Centocampi* nel Gamberogno, le *Centocelle* a Roma e le *Centoripe* in Sicilia), le caratteristiche della bellissima regione, che s'apre allo sbocco della Melezza, nei pressi di Intragna, e confina con l'amena Valle Vigizzo, alle porte d'Italia, fra due catene di monti: la cima d'Aula ed il Pizzo Ruscada da una parte, il Pizzo Leone ed il Ghiridone dall'altra. Questo angolo di terra locarnese, così pieno d'incanti per chi li sa trovare, è la mèta preferita delle mie gite estive. Rivivono, con esso, i ricordi della prima fanciullezza, quando noi, fatti grandicelli, ci accoccolavamo intorno ai nostri nonni venerandi, con le ginocchia strette fra le mani, pronti ad ascoltare le loro barzellette e le loro storielle. Ci narravano essi, per prepararci al «mezzo del cammin di nostra vita», anche le fatiche dei viaggi su aspri sentieri di montagna, fra lo scrosciare continuo delle acque, descrivendoci la lunga teoria delle Cappelle, erette dalla fede degli avi in segno di devozione e di protezione. Generalmente, questi viaggi si facevano nei giorni di mercato. La gente dei diversi paesi si univa a frotte, per recarsi a piedi fino a Locarno a fare le provviste, affinché il pensiero di trovarsi in compagnia rendesse meno malinconico e meno pesante il tragitto. Quelle viuzze montane non erano ignote ai numerosi pellegrini ticinesi, che si recavano al Santuario di Re. Ma le ragioni del comun benessere e della comodità, fattesi più imperiose, esigevano che si costruisse, sia pure con forti spese e con gravi sacrifici, una strada carrozzabile, la quale venne inaugurata sullo scorcio del secolo passato. Ciò costituiva, indubbiamente, per quella plaga un passo notevole sulla via del progresso, ma è certo che già allora maturava nelle sue grandi linee, nella mente titanica degli ideatori, l'avvenimento ancora più importante e strepitoso dell'inaugurazione della Centovallina, avvenimento, che trae i suoi migliori auspici dall'intervento ufficiale delle Autorità di due Nazioni amiche e dal tripudio delle popolazioni. Ma chi dei profani, usi a guardare soltanto alla superficialità delle cose, avrebbe mai immaginato che le Centovalli, che finora sono state la regione meno conosciuta del Cantone Ticino, dovessero divenire l'anello felice di congiunzione della Svizzera italiana con la Svizzera romanda, attraverso un lembo d'Italia? Ora, però, la ferrovia, che assurge ad importanza intercantonale ed internazionale, ha compiuto un prodigio! Ha fatto risorgere la Valle, erma e negletta, dall'oscurità, in cui la configurazione topografica e la noncuranza degli uomini l'avevano lasciata, per assegnarle un posto d'o-

nore. Molti turisti ammireranno, io penso, i miracoli (mi si passi questa parola) della tecnica, le venti e più gallerie, scavate nella dura roccia, i ponti arditi, gettati sulle gole profonde. Tenterò di descrivere, a larghi tratti, i diversi aspetti pittoreschi delle Centovalli. A torto, questa regione fu trascurata dai più. In essa troviamo tante bellezze naturali, ch'io temo che queste righe, troppo impari all'assunto, riescano disadorne ed inefficaci. Il paesaggio appare subito imponente alla vista di Intragna, grosso villaggio dalle molte viti, situato sopra un promontorio col suo altissimo ed artistico campanile, dopo le fertili Terre di Pedemonte, costituite dai comuni di Tegna, Versico e Cavigliano. Tutti avranno udito parlare del Ghiridone. V'è chi ha voluto definirlo un vecchio gendarme. Il viandante, il quale vuol recarsi nelle Centovalli, non ha ancora toccato Pontebrolla, quando il gigante già lo adocchia, con fiero cipiglio, da lontano di sopra le gioie dei monti, e non lo abbandonerà durante l'intero tragitto. Ma gli indigeni non l'ebbero mai in uggia, poiché la natura sorride d'intorno, e non lo temono neppure d'inverno, allorché il silenzio di quella solitudine immensa, avvolta nelle nebbie e nel nevischio, è rotto dai cupi boati delle valanghe, che scendono, con impeto travolgente, dalle rupi scoscese, lontano, però, dall'abitato e dalle campagne. Le Centovalli devono, com'è noto, il loro nome al succedersi ininterrotto di promontori e di rientranze nella montagna, formanti così una ricca serie di vallette minori. Il fiume, alimentato da torrenti e torrentelli e cascatelle (bella a vedersi quella di Remagliasco), scorre, rumoreggiando, nel suo alveo, incassato tra le roccie. Trascina le sue acque, ora spumeggianti fra i sassi levigati, ora terse, azzurre o verdognole, dove par che sian ferme. Questa regione non ha, a differenza della Vallemaggia, né un fondo piano, né montagne, che si levano a picco, ma si distingue, per un concavo panorama. E soprattutto, dirò che il carattere selvaggio, ma schietamente meridionale delle Centovalli, non vuol essere giudicato solamente da chi fa una comoda e rapida gita in treno od in automobile. No, bisogna muovere i garretti e salire, per vedere, gustare ed ammirare. Il sole, che tutto vivifica coi suoi raggi, fa crescere in questa valle una vegetazione rigogliosa. Se mi è lecito esprimere le mie impressioni, qui non esiste l'«orrido» in tutto l'esteso senso della parola, poiché, o lettore cortese, se ne toglie le rupi del Ghiridone o quelle del Pizzo Ruscada, i greppi, gli anfratti e le rive sono ammantati ovunque da zolle erbose e da cespugli, e le montagne sono accessibili a tutti. Ivi, alligna e prospera ancora, fino ad 800 metri d'altitudine, la vite, coltivata con

cura e con amore dai terrieri di Camedo, di Borgnone, di Lionza e di Verdasio. La strada carrozzabile sale sensibilmente fino a Sassalto, che vuol dire «sasso alto». Procediamo, ché i luoghi non ci hanno ancora svelato tutti i segreti, tutte le multiformi bellezze. Arriviamo così, seguendo la via, tutta a seni e svolte, al *Ponte di ferro*, dove si biforca a sinistra, la comoda strada, che mena a *Palagnedra*. Noi, invece, prenderemo questa volta il sentiero, che conduce a *Verdasio* (la frazione più lontana di Intragna) ed al *Monte di Comino*, il quale è forse, per estensione di prati, il più vasto del cantone Ticino. Dopo soli pochi passi di ascesa, il panorama si fa sempre più ampio, si da assumere l'aspetto di un vastissimo anfiteatro. Ivi, l'occhio del turista estatico si riposa nel verde dalle più svariate gradazioni. Vi scorge il verde uguale dei prati ed il verde chiazato di ombre delle selve, fra le quali le macchie di color verdecupo delle pini- te s'alternano col verde più chiaro dei faggi, dei castagni, dei roveri, dei noci, degli aceri e degli ontani, fino a che, sui margini degli scogli, spiccano snelle betulle dalla corteccia sottile e bianca con le foglioline tremolanti al lieve sussurro dell'aria. Il panorama, poi, è vario quant'altri mai. A mano a mano che saliamo e ci spostiamo, è un succedersi, un incrociarsi continuo di colli e di insenature, dalle quali zampillano chiare e fresche acque in uno sforgio di luci e di colori.

L'effetto è sorprendente e ci costringe ad ogni passo a fermarci, per guardare. E sulle due sponde, fanno bella mostra di sé i villaggi con le numerose frazioni, i gruppi di casolari, ora annidati in una verde conca di prati in mezzo ai castagneti, ora «sparsi e biancheggianti sul pendio, come branchi di pecore pascenti». Dei paesi delle Centovalli, il più elevato è *Rasa*, situato a 900 metri sul livello del mare. Vi si giunge, in circa due ore di cammino, partendo da *Corcapolo*. L'amenità del sito, l'aria pura, fresca e balsamica che vi si respira a pieni polmoni, la pace e la bella vista che vi si godono, compensano largamente le fatiche del viaggio. Nelle chiese di Palagnedra e di Verdasio sono custoditi arredi e paramenti sacri, ostensorii, calici e pissidi di valore. Ammirevole specialmente, sotto l'aspetto artistico, lo snello campanile in vivo a Verdasio, dalle linee architettoniche belle e severe. Le case stesse di quest'ultimo paesello stanno a testimoniare dell'antica agiatezza e del censo della popolazione, quando i tempi, non essendosi ancora introdotta la piaga dell'emigrazione, volgevano propizii. Degni di nota, a Borgnone, sono l'altare maggiore in legno dorato nella parrocchiale, nonché il nuovo concerto di sei nuove campane in «mi bemolle», uscito, nel 1920, dalla rinomata Fonderia Angelo Bianchi e



figli in Varese. È senza dubbio, sotto ogni riguardo, uno dei migliori concerti del Cantone Ticino. Ritorniamo ora sui nostri passi. Ci eravamo fermati sul sentiero, che conduce al *Monte di Comino*, che sorge a 1200 metri sul livello del mare. Qui l'estensione dei prati, seminata di cascalini, è, come già rilevammo, grandissima, e l'occhio spazia lontano a suo piacimento. Sorge, su questo monte, l'Oratorio della *Madonna della Segna*, metà di pellegrinaggi per la gente delle Centovalli e dell'Onsernone, la quale lo circonda di una devozione specialissima. Ma questa non è l'unica dilettevole escursione, che la regione offre ai turisti appassionati. Citerò l'ascensione del *Pizzo Leone* (m. 1665), passando da Rasa, e del *Ghiridone* (m. 2191), passando da Palagnedra. Dalla parte opposta, toccando *Borgnone* (m. 713), la frazione di *Costa* (m. 886) e la località, denominata *Castello*, tutta coperta di bei larici, si ascende al *Pizzo Ruscada* (m. 2008). Di lassù si domina parte della Valle Vigezzo, tutta la Vall'Onsernone, la città di Locarno, parte del Lago Maggiore, il piano di Magadino fin su a Giubiasco. Da questa vetta, si discende all'alpe omonimo, alla *Costa dei vitelli* (m. 1643), all'alpe di *Corte nuovo* (m. 1641), ed a *Peccialunga* (m. 1646), donde noi raggiungiamo ancora, per altre vie, Borgnone, passando prima da Costa, oppure da *Lionza* (m. 779), altra frazione di Borgnone. Chi avesse fretta di ritornare a Locarno, potrà discendere a Verdasio. Abbondano, su queste montagne, i mirtili ed i rododendri. Esiste, a mezzogiorno dell'alpe Ruscada, in un posto, che vuol essere quasi nascosto alla nostra curiosità, una montagna, forata da parte a parte, il cui nome, in dialetto, suona *Stafulù* e significa appunto *strafurato*, come foneticamente si può dimostrare, ma rammenta però anche lo *strafùl*, strumento, consistente in un pezzo di legno di sambuco, dal quale venne estratto il midollo. Se ne servono i ragazzi, per sprizzare acqua, introducendo nel foro un legnetto, avviluppato con della stoppa bagnata. In quei paraggi, elevasi una parete rocciosa, la quale, in determinate ore, ripara dai cocenti raggi del sole e per questo chiamasi appunto *Parasole* (*parasùl*, in dialetto). Le Centovalli, viste, per la prima volta, dal treno, quando la locomotrice fila via, all'improvviso, sui ponti, gettati sugli anfratti, all'uscita magari da qualche galleria, si che pare proprio di volare attraverso panorami sempre nuovi, saranno una rivelazione per molti, ed io credo che la prima corsa in ferrovia deve produrre una forte impressione anche in coloro, i quali le hanno già percorse a piedi in ogni direzione. Se noi consideriamo i gravi sacrifici, tutte le peripezie e tutti gli ostacoli, che si dovettero superare, possiamo dire, a ragione,

che le persone, le quali ne vollero, ad ogni costo, il compimento, meritano il plauso, l'ammirazione e la riconoscenza perenne di nostra gente.

Bellinzona, 5 giugno 1923.

Un inizio faticoso

Dopo la gioia per l'avvenuta inaugurazione della linea ferroviaria si torna alla dura realtà. Il 13 luglio del '24 a pochi mesi quindi dall'inizio del servizio nei pressi di Masera, avveniva un tragico deragliamento di un treno speciale composto dalla elettromotrice no. 12 e da una rimorchiata. Mentre il convoglio discendeva verso Domodossola, nel percorrere un tornante, deragliò, rovesciandosi nella scarpata. Vi furono due morti e sette feriti. Le commissioni d'inchiesta svizzera e italiana non rilevarono anomalie nello stato della linea e fecero risalire l'accaduto all'errore umano conseguente all'inesperienza del macchinista. Un certo scetticismo in merito alla sicurezza della linea comunque serpeggiava. Altri piccoli incidenti alimentavano le perplessità. Il 9 settembre 1924, il Consiglio di Stato ticinese sottopone al Gran Consiglio un messaggio riguardante «la sicurezza della linea Locarno-Domodossola». Il 22 dicembre muore il presidente delle FRT, Francesco Balli.

Nel gennaio del 1925, dopo tre sedute, il Gran Consiglio approva con 43 voti contro 9 un progetto di decreto per il «soccorso della Centovallina». Durante il 1925 vien pure emesso un prestito ipotecario di Fr. 1'500'000. — a favore della Ferrovia delle Centovalli. Le FRT impiegavano l'aiuto finanziario del Cantone esclusivamente per opere di rinnovamento delle strutture, senza considerare il personale che da un anno non percepiva alcun stipendio.

Ovviamente, una simile situazione non poteva essere protratta a lungo, e il mattino del 26 ottobre 1926 i 64 addetti alle FRT diedero inizio a uno sciopero. Esasperato da promesse vaghe da parte dell'amministrazione FRT che non venivano mantenute, il personale rivendicava l'introduzione di un regolamento organico che garantisse al personale stesso perlomeno l'indispensabile per vivere. Nonostante la ferma volontà di scioperare per risolvere la vertenza, il personale si prodigava per non far pesare troppo le conseguenze sulla popolazione. Organizzava, in alternativa, un servizio automobilistico, a mezzo garage Rinaldi, funzionante sul tratto Locarno-Intragna con orari e prezzi della ferrovia. Nel frattempo si riuniva l'Ufficio di conciliazione presieduto dall'on. Canevascini e dopo due animate riunioni la vertenza veniva risolta con «l'accordo più completo su tutti

i punti». Veniva pure definito il versamento di Fr. 10'000. — «a titolo di compenso degli arretrati del 1926 da utilizzarsi per l'istituzione della Cassa Pensione». Il 1. gennaio '27 veniva introdotto il nuovo Organico del personale di ruolo e il 1. gennaio '29 veniva istituita la Cassa Autonoma di Previdenza FRT.

È crisi profonda

La crisi economica mondiale degli anni trenta colpisce la nostra regione. La disoccupazione aumentava a dismisura costringendo molti valterani a emigrare per cercar fortuna in altri continenti. Le FRT si battevano in grosse difficoltà e si rivolgevano allo Stato affinché venisse in aiuto con i sussidi previsti dalle leggi vigenti. L'on. Janner veniva incaricato di presentare un rapporto sulle FRT e formulare proposte: cosa che fece. Le spese dell'impresa vennero ridotte di oltre Fr. 50'000. Il 10 settembre '32 l'assemblea generale delle FRT decide la riduzione del 50% del capitale azionario di primo grado. Il 1934 è l'anno più nero della storia della «Centovallina». Nel mese di giugno gli introiti erano inferiori del 20% rispetto al giugno dell'anno precedente.

L'Ufficio di presidenza delle FRT decideva di:

- trattenere il 10% degli stipendi per il pagamento dei salari invernali
- riordinare il servizio cantonieri
- licenziare parte del personale
- sospendere gli aumenti annuali per il 1934.

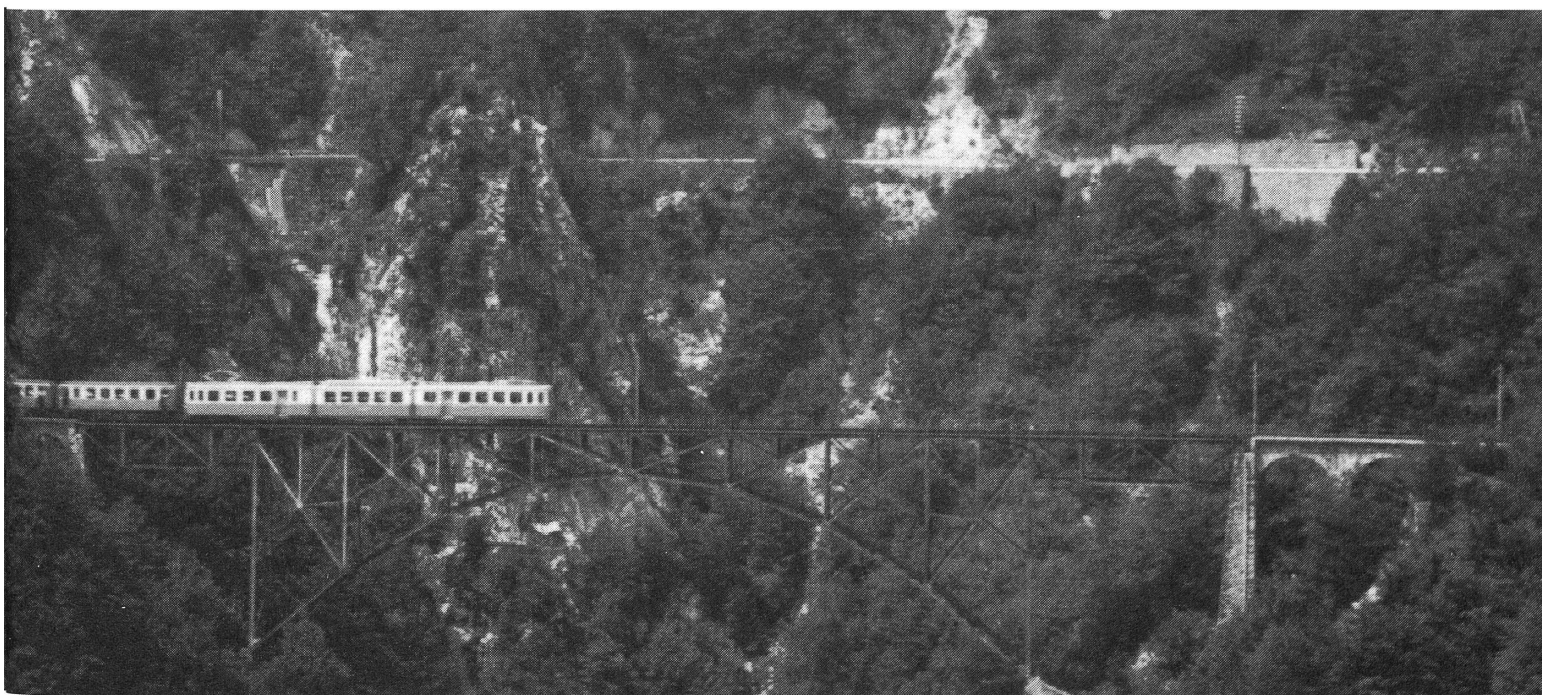
Il 7 marzo 1934 l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti FRT autorizza il Consiglio a inoltrare la domanda di concordato. Inoltre decide di ridurre del 7% gli stipendi del personale di ruolo. Il 11 settembre '37 il concordato FRT viene omologato da parte del Tribunale federale.

La seconda guerra mondiale

Il 29 agosto 1939, in Svizzera avviene la mobilitazione generale delle truppe a difesa delle frontiere. Il 1. settembre scoppia la seconda guerra mondiale. Il 2 è introdotto l'orario di guerra e vengono sospese le facilitazioni per il transito via Centovalli. Con l'entrata in guerra dell'Italia nell'estate del '40 il flusso in transito diminuì sensibilmente.

Un certo giovamento la ferrovia lo trasse dal razionamento dei carburanti e dall'estero sconvolto, ciò che indirizzava il traffico turistico verso il Ticino. Nel settembre del '43, con l'armistizio italiano, il traffico internazionale viene interrotto per ordine delle nostre autorità e le frontiere vengono chiuse. La guerra termina l'8 maggio 1946.

Nel luglio del 1946 vien ripreso il traffico di transito



con le facilitazioni in vigore nel '39. Riprende il servizio d'autopostale con la Valle Onsernone in partenza da Locarno (dal maggio del '41 veniva effettuato con la ferrovia da Locarno a Cavigliano con trasbordo). Le FRT costruiscono a Locarno Sant'Antonio il magazzino per il materiale. Il 1° gennaio 1949 si è costituita la nuova società FRT nata dalla fusione FRT/LPB. Il 15 gennaio 1951, dopo che in precedenza il Gran Consiglio ticinese aveva deciso di contribuire al risanamento delle FRT, la Confederazione sottoscrive la convenzione per il risanamento delle FRT. Nell'aprile del 1951 iniziano i trasporti per la costruzione della diga Ofima di Palagnedra. Essi si protrarranno sino a ottobre del 1952.

A colloquio con un veterano

Bruno Nessi, domiciliato a Verscio, classe 1915, ha lavorato alla «Centovallina» in quegli anni.

Come erano le condizioni di lavoro?

A onor del vero, devo riconoscere che i turni di servizio non erano massacranti. Vigeva una certa disciplina che non si riscontra più oggi. Ho iniziato a lavorare nel 1929, come montatore idraulico. Ero un ragazzino, ma ho potuto ottenere una settimana di ferie solamente a partire dal 1941, anno in cui ho iniziato il mio rapporto di servizio con le FRT. Era un altro modo di lavorare. Si pensi già solo al vestiario che era molto più scomodo dell'attuale. Le giacche avevano dei fermagli che si dovevano chiudere sino all'altezza del collo provocando un certo disagio.

Come vede, un veterano come lei, la «Centovallina» attuale?

Bene. Effettua un buon servizio. Ci sono treni a sufficienza. Anche la costruzione della galleria a Locarno è stata opportuna. Purtroppo, è stata sacrificata la tanto comoda fermata di Piazza Ca-

stello. Le maggiori lamentele che sento, viaggiando sul treno, riguardano le tariffe considerate troppo elevate. Penso che molta gente non sia al corrente delle varie forme vantaggiose di abbonamenti.

Ci racconti qualche aneddoto da lei vissuto lavorando alle FRT.

Durante il periodo bellico, sono stato uno dei primi agenti delle FRT a recarmi con la «Centovallina» in Italia per fare il cambio di motrice col personale proveniente da Domodossola. Ciò avveniva alla Ribellasca o a Re. Ho visto le truppe italiane, i fascisti, i nazisti, i partigiani. Ho avuto a che fare con tutti. Durante le operazioni di manovra, facevamo deviare mediante gli scambi, le due motrici in modo che finivano per ritrovarsi l'una di fronte all'altra. Tali motrici avevano dei portelli sulla testata e, secondo le necessità dei partigiani, provvedevamo, di comune accordo, a trasbordare, dalla nostra motrice all'altra, zucchero, caffè, sigarette, medicinali.

A quei tempi, vigeva l'obbligo di denunciare alla polizia cantonale tutti i tipi sospetti, per esempio chi fotografava i ponti, che, come si sa, erano stati adattati, per motivi di sicurezza interna, alle esigenze militari; oppure semplicemente chi viaggiava con fare sospetto sul treno.

Una volta, mentre mi accingeva a svolgere il servizio di controlleria a Verdasio, notai un signore distinto al quale chiesi il biglietto. Con fare strano mi disse di non averlo. Arrivato a Locarno incontrai l'agente della polizia cantonale Pedrazzini, al quale riferii i miei dubbi. Egli effettuò un controllo sul posto e, vedendo che l'estraneo non era in possesso di documenti, lo condusse agli uffici della polizia. Durante il tragitto, che dalla stazione portava all'ufficio, il sospetto incontrò un tale che lo salutò con enfasi. Pedrazzini chiese i docu-

menti a quest'ultimo che non fu in grado di esibirli. Così, anche costui venne preso in consegna dall'agente che, partito con un tipo sospetto, arrivò con due agili uffici di polizia.

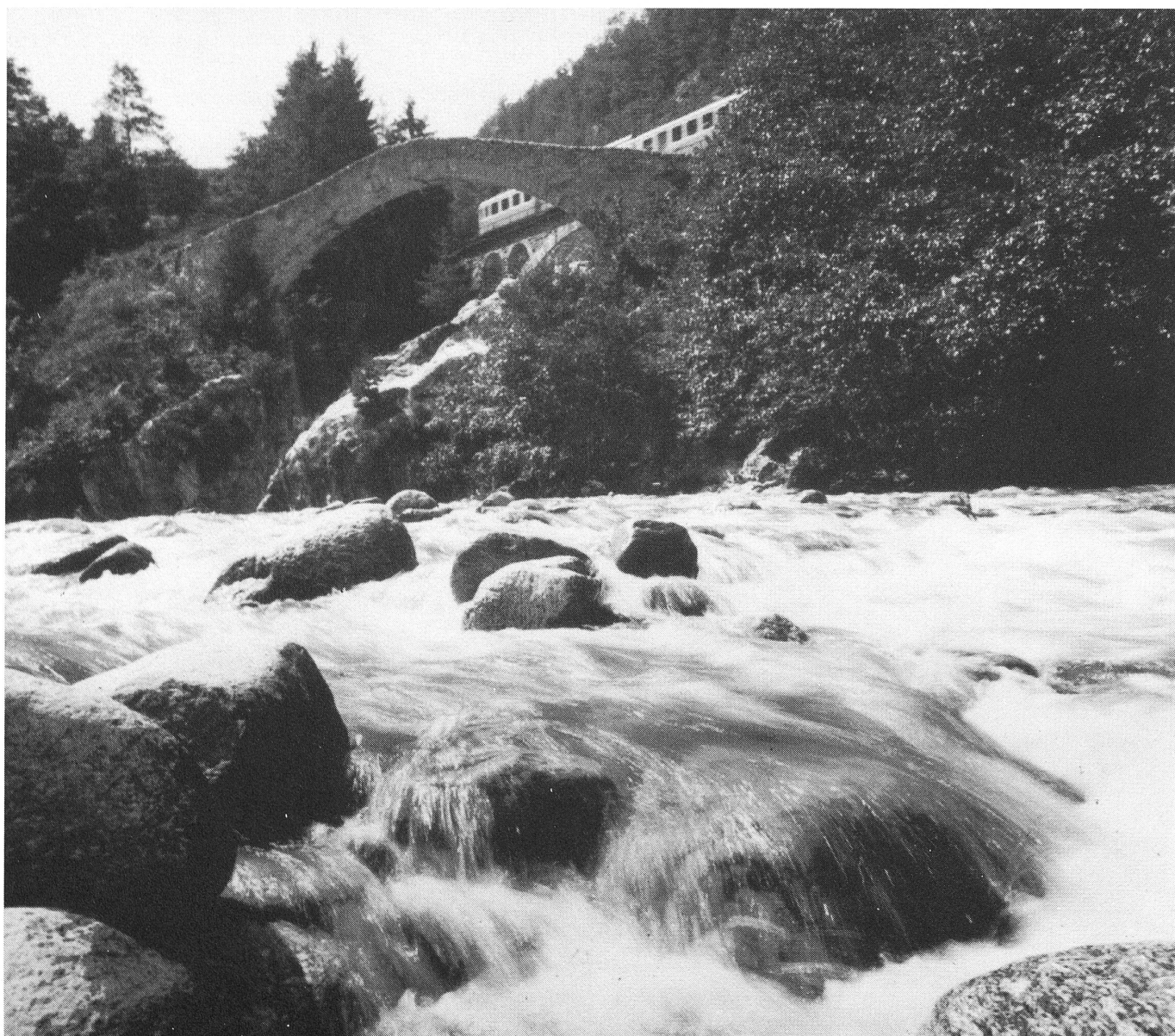
Ha un ricordo particolare di contatti a livello umano?

Una sera, a Camedo, mi accingevo a effettuare un controllo sull'ultimo treno per Locarno. Notai in un compartimento di un vagone, rannicchiato in un angolo, un soldato polacco spossato dalla fatica. Indossava un pastrano indurito dal gelo. Conversando con lui, appresi che aveva oltrepassato la montagna e si era intrufolato nel treno con l'intento di recarsi a Parigi. Rassicurai il poveretto, e gli dissi di non preoccuparsi che l'avrei portato a Parigi. Giunto a Intragna, informai il capostazione che avvisò la polizia cantonale di venire a prendere in consegna il soldato a Solduno. Quando feci scendere il malcapitato dal treno a Solduno, mi chiese: «Siamo già a Parigi?» Gli risposi: «No, no, per intanto vai con la polizia che sei al sicuro».

Come bigliettario, non ha lavorato solo sulla «Centovallina»...

Ricordo i treni della Valle Maggia (la «Valmaggina») spesso gremiti di gente. I valmagginesi poco gradivano il controllo dei biglietti che, tuttavia, dovevo pur espletare. Mi ritenevano quasi un intruso, e mi facevano capire che: «la Valmaggina l'è nostra». Ho lavorato anche sulle tramvie locarnesi, nell'inverno del 1941, circolavamo col tram a sette porte. Il freddo era così pungente che dovevamo scendere a Sant'Antonio e, mentre un agente del deposito effettuava il percorso tra Sant'Antonio e Solduno, noi ci recavamo al deposito per trovarvi un po' di tepore.

Andrea Keller



Lo spurgo della diga di Palagnedra, eseguito dall'OFIMA il 2 settembre 1991, ha fatto discutere per le conseguenze nefaste sulla fauna ittica della Melezza.

Nel presente articolo cercheremo di rispondere a diversi interrogativi che interessano i nostri lettori e la popolazione della regione in genere. Ci siamo perciò rivolti al signor Jean-Claude Rosenberger, presidente della Società per l'acquicoltura e la pesca dell'Onsernone e Melezza, che ha risposto volentieri alle nostre domande.

PENSIAMO AI NOSTRI PESCI



Signor Rosenberger, che tipi di pesci vivono nella nostra Melezza, eventualmente anche nella Maggia?

Il pesce principale che abbiamo è la trota fario che si suddivide in due specie: la fario da ruscello e quella da fiume. Si differenziano unicamente dalla colorazione della livrea. Inoltre, abbiamo dei pesci che risalgono dal lago fino all'altezza del ponte di Golino, non di più. Un tempo arrivavano fin quasi sotto Auressio e nei pressi del ponte «romano» sopra Intragna. Sono: il barbo canino, il barbo dorato, il cavedano, il vairone, la bottatrice, lo scazzone e la sanguinerola; quest'ultimo è un pesce poco conosciuto.

Perché i pesci, nel passato, risalivano di più i fiumi?

Vi erano delle condizioni più favorevoli per la risalita della Maggia. In seguito ai lavori e alla diminuzione d'acqua, sono venute a mancare le condizioni necessarie e le probabilità di accoppiamento. Oggi giorno notiamo che, spesso, il periodo favorevole per l'accoppiamento corrisponde a periodi di siccità. Una specie di pesce che troviamo più nella bassa Melezza è il temolo. Si pensi che, sino agli anni cinquanta, i pescatori lo preferivano persino alla trota, essendo ottimo da mangiare e bellissimo da pescare. Si presume che la causa della sua sparizione sia da collegare alla mancanza di sufficiente acqua, vale a dire insufficienza di ossigeno.

Da che dipende questa mancanza di ossigeno?

Dai lavori che sono stati eseguiti. A Mosogno c'è una presa d'acqua, a Palagnedra ce ne è un'altra. Così siamo ridotti ad avere, supponiamo, mille litri d'acqua sotto il ponte di Golino in luogo dei diecimila di una volta.

Esistono ancora trote di tre chili di peso?

Nella nostra zona sono molto rare. Comunque, in occasione dello spurgo della diga di Palagnedra, si sono viste trote di quattro o cinque chili.

Che cosa può fare un pescatore per contribuire alla tutela dell'ambiente?

Molto! È stata promulgata la nuova legge federale sulla pesca. Il Cantone sta adeguandosi. La nuova legge cantonale sulla pesca è attesa per il



1994. Per tutelare l'ambiente, i pescatori dovranno per forza adattarsi alla nuova legge che sarà restrittiva rispetto all'attuale. Val forse la pena di accennare a una moda che ha preso piede. Sempre più gente accede ai laghi alpini con l'auto, con l'elicottero. C'è gente che sale al laghetto della Crosa con l'elicottero per pescare durante tre o quattro giorni. Insomma, si deve cercare di cambiare un certo comportamento e rispettare la zona alla quale si accede. Ci sono dei gruppi di pescatori che si portano appresso trecento lattine di birra, cartoni addirittura di bottiglie di vino da sette decilitri: di tutto ciò, nulla viene riportato al piano! Tutto viene abbandonato sul posto: canotti, plastica, bottiglie, scatolame...

Certo che, se gli stessi pescatori dovessero salire a piedi sino ai laghi alpini, la quantità di tale merce si dimezzerebbe o forse più. Purtroppo, manca la sensibilità. Si pensi solamente allo scempio che è stato fatto sull'Himalaya.

Si può dunque affermare che i pesci di adesso sono più stressati di quelli di 30 anni fa?

Su questa affermazione non sussistono dubbi; eccezion fatta per pochi posti discosti nelle Centovalli, nell'Onsernone oppure sui laghi di montagna. In bassa valle e perfino in diversi punti delle Centovalli, dove arriva il sole, si possono trovare zurighesi, basilesi, ginevrini e altri confederati che fanno il bagno. Ad aumentare lo stress dei pesci contribuisce il mutato habitat, la diminuzione dell'acqua. Per fare un paragone con l'uomo, è un po' come se una famiglia di sette persone che abitava prima in un appartamento di sei locali fosse costretta ora a vivere in due locali. Automaticamente, il pesce, in simili condizioni ambientali, è molto disturbato. La nostra società non può fare nulla per cambiare questo stato di cose. Bisogna pur dire che il fiume tra Golino e l'entrata nella Maggia, da quando sono stati stabiliti i deflussi minimi (un po' più di cinque anni fa) non si è più prosciugato, permettendo una continuità di vita. Un breve accenno alla captazione dell'acqua dai rivi, spesso abusiva, per approvvigionare le cascine, è opportuno. Invece di ributtare l'acqua eccedente nel rivo, la fanno disperdere nei prati. Se si considera che i cascalini sono molti, quindi è ingente la quantità d'acqua sottratta, non deve stupire che a valle non arrivi più acqua.

La vostra società intende svolgere una funzione pedagogica per il rispetto dell'ambiente e altro?

Non necessariamente. Propende piuttosto a far aumentare i livelli dei fiumi per poter raggiungere il più alto grado possibile di pescosità. Sarà il Cantone che andrà in quella direzione, limitando il numero delle catture, condizionando i sistemi di pesca. Bisogna riconoscere che, nella Svizzera interna, sono più restrittivi riguardo alla quantità

giornaliera di pesci catturati e alla loro misura.

Sicuramente, la prossima Ordinanza cantonale di applicazione della legge sarà più restrittiva. Ribadisco che mi pare corretto che uno si porti a casa i pesci che ha preso; non lo è se non rispetta la legge, pescando per esempio esemplari sotto misura. È un antisportivo.

Lo scopo principale della vostra società è il ripopolamento. Ci sono stati degli eventi naturali e no che hanno vanificato il vostro lavoro?

Le alluvioni del '78 e '79. La più disastrosa, che ha allagato tra l'altro il campo sportivo di Verscio, ha distrutto completamente il patrimonio ittico. L'Isorno, da Spruga a Intragna, era ridotto a un rigagnolo tra la ghiaia. A Vergeletto, non c'era più un pesce. Le Centovalli non stavano molto meglio. Ciò nonostante, la «buzza» del '78 ha lasciato nel fiume dei focolai di microfauna e plancton sufficienti a permettere un recupero entro breve tempo. Si è lavorato alacremente, tanto da poter riprendere la pesca dopo un paio d'anni. Non è stato il caso dello spurgo del '91 che ha distrutto completamente la vita nel fiume. Secondo gli studiosi che hanno valutato le conseguenze dello spurgo, la pesca potrà essere ripresa, al più presto, tra quattro o cinque anni. Il caso ha voluto che allo spurgo facesse seguito una «buzza» che ha pulito il fiume. La nostra società ha ripreso a seminare le uova nei primi mesi di quest'anno.

La fortuna dunque vi ha arriso, rendendovi meno traumatiche le conseguenze dello spurgo...

Sì. Pare che siano stati destinati 150'000 franchi per riparare questo danno. Se questi soldi verranno utilizzati veramente tutti per tale scopo, si potrà già fare qualcosa. Sempre che non vengano distribuiti col sistema dell'annaffiatoio...

Prevedete che saranno ricorrenti in futuro queste situazioni?

Si prevede che l'OFIMA farà ogni anno un paio di spurghi tecnici parziali. Ho posto la domanda se con ciò può essere evitato uno spurgo totale. Mi è stato risposto negativamente, spiegandomi che lo spurgo tecnico serve unicamente a togliere il colmo che si trova davanti allo scarico di fondo. Lo spurgo totale mette in moto molto più materiale. Prevedono di effettuare gli spurghi ogni dodici o quindici anni. Sarà, praticamente, un continuo ricominciare daccapo. Allo stato attuale, eliminato il limo, possiamo prevedere che a Palagnedra si potrà ripescare tra tre anni e nel fiume, come detto, tra quattro o cinque anni.

Quindi il futuro non si prospetta molto roseo?

Infatti! Salvo che si trovino soluzioni alternative per limitare i danni dello spurgo. L'OFIMA si è impegnata a cercare una soluzione, deviando l'acqua che proviene dalla Rovana. Questa entra attualmente nel lago e, al momento dello spurgo, agisce sul fondale come una ruspa, smuovendo altro materiale. In futuro, quest'acqua potrà essere deviata in una galleria laterale e fatta uscire direttamente nel fiume, diluendo così il materiale

che ivi si trova. Si spera così che il danno sia meno ingente. Per ora, resta il timore che ogni dodici anni si debba ricominciare.

Vedete un'alternativa allo spurgo come viene effettuato attualmente? Senza tener conto dei costi.

La diga si trova nelle Centovalli e non è pensabile trovare un'altra soluzione. Coi camion non si può... Forse ciò è possibile per altre dighe.

La vostra società era preparata allo spurgo?

Ho assistito, su invito della Federazione, a uno spurgo tecnico del Luzzone. Sono rimasto impressionato dalla mole d'acqua. In sede di Federazione, ho sentito affermare che lo spurgo della diga di Palagnedra si aggirerà sui 20'000 metri cubi di materiale, ciò che corrisponde a una normale «buzza». Si calcola che una forte «buzza» sposti circa 40'000 metri cubi di materiale. Eravamo piuttosto tranquilli e rassicurati dalla certezza dell'OFIMA di potere gestire facilmente lo spurgo. La realtà è stata un'altra.

Quanti metri cubi in realtà?

170'000 invece di 20'000!

La legge è quella che è; l'OFIMA fa quello che può. Non vi sentite frustrati?

È chiaro. Ci sono state delle proteste; in particolare, rivolte contro l'Ufficio caccia e pesca. La nostra società ritiene che non si sia fatto ciò che si sarebbe potuto fare. Si poteva salvare del materiale. I guardapesca potevano cercare di venire sul posto, tentare di raccogliere i pesci salvabili. Sarebbe stato, per lo meno, un contentino. Invece, non si è fatto niente.

Non dipende forse dal fatto che i guardapesca sono in numero limitato?

Effettivamente sono in pochi, ma questa non può essere una scusante, perché avevamo offerto più volte all'Ufficio caccia e pesca la nostra collaborazione, sotto forma di volontari pronti a dare una mano ai guardapesca. È chiaro però che non possiamo imporre all'Ufficio caccia e pesca le nostre volontà. La nostra Società necessitava unicamente dell'autorizzazione per prelevare i pesci, nient'altro. Si poteva fare a meno dei guardapesca, però l'Ufficio caccia e pesca doveva darci il permesso: ciò che non ha fatto.

Ci sembra doveroso sentire l'opinione delle Officine Idroelettriche della Maggia (OFIMA). Il suo vicedirettore Ing. Ottavio Martini ci ha cordialmente ospitati presso il suo ufficio a Locarno e risposto alle nostre domande.

Signor Martini, lo spurgo del bacino di Palagnedra avvenuto nel settembre '91 si è rivelato catastrofico per la fauna ittica della Melezza. Come mai ciò è stato possibile?

Sottoscrivo l'affermazione circa gli effetti catastrofici dello spurgo per la pesca. Questa situazione è stata dimostrata dai controlli effettuati prima, durante e dopo lo spurgo. Va ricordato che, allorché si è visto che il limite di concentrazione imposto dalla direttiva cantonale in materia di spurghi non poteva essere mantenuto, su ordine del dipartimento dell'Ambiente, si è interrotto lo spurgo. Ciò non ha sicuramente contribuito a migliorare la situazione, tant'è vero che, dopo la discussione col capo del dipartimento, durante la quale si è riconfermata la necessità dello spurgo, quest'ultimo è stato ripreso con le conseguenze disastrose che noi conosciamo. Rimane comunque un interrogativo. Se si fosse proseguito con lo spurgo, pur sapendo che non si sarebbe potuto mantenere il limite di concentrazione imposto, un danno sarebbe stato comunque registrato, ma forse non totale. Lo spurgo era necessario. Bisognerebbe farlo in condizioni analoghe, in futuro, e dovremo procedere con operazioni del genere anche se non più così disastrose.

La società di pesca della Melezza sostiene che l'OFIMA contribuirà al futuro ripopolamento del fiume. In che modo?

Esiste una legge federale che impone il risarcimento dei danni da parte di chi inquina. È il nostro caso. Come contribuiamo? Gli esperti cantonali hanno valutato i danni causati alla fauna ittica. Praticamente, la distruzione totale dei pesci fino almeno alla confluenza della Melezza con la Maggia. Hanno quantificato in chilo-franchi questo danno. L'OFIMA dovrà dunque pagare per un lavoro che verrà eseguito dagli uffici cantonali competenti.

Ritenete appropriate le norme di legge inerenti lo spurgo dei bacini idroelettrici?

No. Siamo dell'avviso che lo spurgo di un bacino, una volta iniziato debba essere portato a termine senza interruzione. Un'interruzione può solo creare complicazioni tecniche. Abbiamo avuto

pelo libero Caveragno-Palagnedra che consenta di addurre acqua chiara immediatamente a valle della diga.

Quando sarà pronto questo progetto?

Lo consegneremo all'Autorità cantonale entro la fine dell'estate.

Come ha vissuto l'OFIMA lo spurgo del '91?

Con la stessa apprensione di precedenti spurghi. Ne faremmo volontieri a meno... non è certo un piacere. Purtroppo ci sono bacini che sono sottoposti a rapido insabbiamento. Forse ci sono state anche valutazioni ottimistiche in fase di progettazione.

Abbiamo dei problemi d'insabbiamento in Val di Blenio nei bacini di Malvaglia e Luzzone; quest'ultimo molto noto per lo spurgo eseguito nel 1985. Non abbiamo invece problemi nell'alta Valle Maggia dove, per esempio, il bacino di Sambuco che raggiunge fra poco i 40 anni d'esistenza



un caso analogo a Luzzone, dove per gli stessi motivi di mancato rispetto dei limiti di concentrazione e per mancanza di deflussi naturali a valle della diga, si è più volte ridotta la portata degli scarichi causando ripetuti intoppi. Ne è conseguito un disastro ecologico oltremisura, che non sarebbe stato tale se si fossero eseguiti gli spurghi in modo confacente. La stessa cosa è capitata a Palagnedra.

È dunque un male necessario?

Sì. O bene o male questi impianti ci sono; fanno parte del nostro sistema e vanno fatti funzionare. Se in Svizzera godiamo di un benessere generale è anche grazie al fatto che la Svizzera è sempre stata, fino a ieri, autonoma per quanto concerne il rifornimento di energia elettrica.

Potrà essere evitato, in futuro, uno spurgo con effetti come quello dell'anno scorso?

Penso di sì, se viene eseguito in modo confacente. Corretto tecnicamente. Apportando certe modifiche all'impianto, si potrà migliorare una situazione, che sarà comunque sempre di disagio e d'inquinamento. Qualsiasi spurgo (necessario) sarà sempre fonte d'inquinamento. Dovremo convivere anche nel futuro con questo fenomeno che non riguarda solo il nostro Cantone ma tutte le nazioni che posseggono bacini idroelettrici. Sono grossi problemi che vengono trattati anche nei congressi mondiali organizzati dall'ICOLD che è il comitato internazionale delle grandi dighe.

Che provvedimenti intendete adottare per diminuire gli effetti negativi di uno spurgo del bacino di Palagnedra?

Ci siamo impegnati a presentare un progetto di esecuzione di una diramazione della galleria a

non richiede lo spurgo. Nel 1986, abbiamo vuotato il bacino di Sambuco per vedere come stava dal punto di vista dell'insabbiamento e abbiamo constatato che non c'era nessun problema. Il tutto dipende quindi dalla geologia del bacino imbrifero. Nell'alta Valle Maggia siamo nel cristallino, con rocce poco erodibili e quindi con limitato apporto di materiale nei bacini.

Non è il caso di Palagnedra. Tutti conoscono la situazione della Valle Vigizzo, dove ci sono enormi depositi morenici, resti dell'era glaciale. Morene che sono erodibili al massimo. Parliamo quindi di una zona molto friabile, sottoposta a erosione e a trasporto importante di materiale. Prima di costruire la galleria di deviazione, gli apporti annui medi della Melezza si aggiravano sui 70'000 metri cubi. Oggi, il grosso del materiale viene deviato nella galleria. Però nei momenti di piena veramente importanti, laddove non tutto può essere deviato nella galleria, abbiamo ancora materiale, in particolare fine, che superato lo sbarramento di Camedo entra nel bacino. È soprattutto questo deposito fine che ci ha creato dei grattacapi durante lo spurgo del 1991. Per informazione: la galleria di deviazione ha una capacità di 250 metri cubi al secondo.

Se verrà approvata l'iniziativa per l'aumento dell'acqua nei fiumi avrete delle ripercussioni?

L'iniziativa per la salvaguardia delle acque ha un titolo allettante ma nasconde delle insidie gravi per tutti e non soltanto per le società che producono energia idroelettrica. L'approvazione dell'iniziativa imporrebbe di lasciar defluire nei corsi d'acqua, dati ancora in concessione alle società idroelettriche, quantitativi secondo noi spropositati. Si creerebbero problemi grossi per la fornitu-

ra di energia elettrica. È stato eseguito uno studio a livello nazionale per valutare le perdite di produzione di energia idroelettrica, qualora fosse accettata l'iniziativa. Lo studio di ingegneria Elettrowatt di Zurigo ha calcolato che, sulla media nazionale, le perdite si aggirerebbero sul 25%. Avremmo quindi un quarto in meno di produzione di energia idroelettrica in Svizzera.

Quali sarebbero le conseguenze?

Gravi. Questo 25% di energia idroelettrica mancante dovrebbe essere sostituito in altri modi. Attualmente non resta che comperare energia all'estero, ammesso che la si trovi, e sarà energia soprattutto di origine nucleare. Ma questo è solo un aspetto del problema. Oggi non siamo nemmeno in condizione di poter importare quest'energia, perché ci mancano le vie di trasporto, le condotte elettriche. Per il Ticino, le perdite sarebbero ancora maggiori. Abbiamo calcolato le perdite sui nostri impianti sulla base di due studi (Hainart di Losanna e Bindi-Eichenberger di Berna) eseguiti per conto del Dipartimento federale dell'ambiente. È detto, in pratica, cosa si dovrebbe lasciar defluire nei corsi d'acqua per salvaguardare tutti gli aspetti naturalistici richiesti dall'iniziativa.



Il primo studio data del 1987 e il secondo del 1989. Abbiamo calcolato su queste basi le perdite di produzione Maggia e Blenio. I primi risultati sono stati addirittura scioccanti; arrivavamo a perdite del 50% della produzione. Abbiamo contattato due specialisti dello studio Elettrowatt autori dello studio precedentemente citato. Grazie alle loro informazioni, abbiamo potuto raffinare il modo di calcolo e siamo arrivati a delle perdite ancora impressionanti. Per la Maggia il 39%, per la Blenio il 45%. Tutte le aziende ticinesi hanno fatto i loro calcoli e ne è uscita una media cantonale del 45% di perdite con punte del 57% per la Verzasca. È chiaro che, in simili condizioni, diverse piccole aziende dovrebbero chiudere i battenti. Da poco è stata votata una legge sulla protezione delle acque già molto penalizzante; se non altro questa legge concede un po' di respiro, entrando in vigore solo alla scadenza delle concessioni. Con tale legge, parliamo di perdite attorno al 12-13%. L'unico vantaggio dall'approvazione dell'iniziativa l'avrebbero i pesci. Il canton Ticino percepirebbe molti soldi in meno sotto forma di tasse d'esercizio. Attualmente, sono circa 27 milioni all'anno che verrebbero praticamente dimezzati. Il costo dell'energia raddoppierebbe dato che i costi di gestione non muterebbero.

Avete dei rapporti coi pescatori?

Sì, buoni. Ogni volta che facciamo degli spurghi tecnici, lo facciamo in presenza della società di

pesca interessata, che invitiamo sempre, unitamente alle Autorità cantonali. Non sempre gli obiettivi coincidono, ciò che mi pare ovvio. Sono sensibile alle esigenze dei pescatori essendo io stesso un pescatore. Le possibili divergenze sono dovute alla necessità, non certo al piacere.

Non si potevano salvare i pesci, cercando di toglierli dal fiume prima di effettuare lo spurgo?

In una certa misura penso di sì. Prendo ancora il Luzzone a mo' d'esempio. Prima di effettuare lo spurgo abbiamo tolto i pesci da certe tratte del fiume, se ben mi ricordo tra il Luzzone e Olivone.

Sarebbe stato fattibile anche per la Melezza?

Non sono in grado di giudicare. Se ne è discusso con le Autorità cantonali. Noi saremmo stati propensi a togliere i pesci, ma gli specialisti hanno detto che non ne valeva la pena e ciò in particolare per le difficoltà d'accesso nella parte alta del fiume e per quelle di natura tecnica nel bacino. Perché non si è provveduto almeno per la parte bassa della Melezza, non lo so ancora oggi. Sono dello stesso avviso del signor Rosenberger, presidente della società di pesca, che si sarebbe dovuto tentare di fare qualcosa. È una questione di sensibilità.

Perché è stato svuotato il bacino?

Per motivi di sicurezza. La paratoia di riserva dello scarico di fondo di Palagnedra risale al '50 e non è mai stata riparata perché non vi si è mai potuto



accedere per ripararla. Solo con una vuotatura totale del bacino e la chiusura dell'imbocco della galleria dello scarico era possibile rimuovere la paratoia per la revisione. Durante la primavera rimetteremo la paratoia revisionata al suo posto e toglieremo le putrelle che attualmente impediscono l'entrata dell'acqua del bacino nella galleria di scarico. Quest'operazione verrà eseguita per il tramite dei sommozzatori con l'ausilio di un elicottero.

Andrea Keller

Sopra a sinistra: Imbocco della galleria dello scarico di fondo; posa pancone (settembre 1991).

Sopra a destra: Vuotatura bacino, ultima fase.

Sotto: Il laghetto completamente vuoto.

Nella pagina a sinistra: Una delle tante vittime.

GROTTO MAI MORIRE AVEGNO

Tel. 093 / 8115 37



Peter Carol
maestro giardiniere dipl. fed. - membro GPT
costruzione e manutenzione giardini

6652 Ponte Brolla
Telefono 093 / 81 21 25

092 261762

Sciatori, escursionisti
il sistema RECCO Vi può salvare la vita.

La HELI-TV grazie alla disponibilità di:
Franco R. Ferrari
Agente generale - Svizzera
Mobiliare Svizzera
Società di consulenza
Silvio Tarchini
Promozioni immobiliari
6900 Lugano
ha in dotazione il rilevatore RECCO che dopo il cane da valanga è il miglior sistema, passivo, di ricerca persone nella neve.

NUOVO
sulle nevi ticinesi

Diventa socio-sostenitore
e riceverai, quale nuovo privilegio, un paio di riflettori RECCO (valore Fr. 24.50) dal formato ridotto, efficaci ed estremamente precisi da applicare ai tuoi scarponi.

Attualmente la nostra flotta comprende 4 elicotteri:
1 Ecureuil AS 350 B1
5 passeggeri a 1000 kg
1 LAMA SA 315 B
4 passeggeri a 800 kg
1 Alouette III 316 B
6 passeggeri a massimo 800 kg
1 Jet Ranger 206 B
4 passeggeri a massimo 400 kg
Senza trasferta a partire da voli di oltre 30 minuti, anche comitari.

TICINO
Dinamicità e sicurezza; dall'inizio con prezzi giusti!
HELIVOL
TRASPORTI VOLI TAXI
6900 BELLINZONA
VIA BRUNARI 3
TEL. 092 261762

Riparazioni dentiere

Ottavio Martinoni

Via Franscini 17

6600 Locarno

Tel. 093 / 31 31 77

GROTTO CAVALLI

6653 VERSCIO

Tel. 093 81 12 74

FAB AIR di Remo Frei

VENTILAZIONI

CLIMATIZZAZIONI

Via Muraccio 38 6612 ASCONA

TEL. 093/36 12 26

GARAGE

GIANNI BELOTTI

Tel. 093 81 17 14

6653 VERSCIO

PITTURA
VERNICIATURA
PLASTICA
TAPPEZZERIA

**ANGELOTTI
PIERO**

Vigna Nuova

6652 TEGNA

Tel. 093 81 19 83