

Verzasca e Piano

Edizione e Amministrazione: Stampa, annunci, inserzioni, cambiamenti di indirizzo, abbonamenti, ecc.
Tipografia R. Genet Gordola - Tel. 84163
Abbonamento annuo ordinario fr. 7.- - sostenitore fr. 12.-

Mensile di informazione

POLITICA SCOLASTICA DI CONSORZIAMENTO

Da una rivista magistratale — che lo commenta favorevolmente — rileviamo un documento importante, redatto in funzione di rapporto dalla commissione della gestione del Gran Consiglio, su un messaggio riguardante lo stanziamento di ingenti sussidi statali per la costruzione di alcuni edifici scolastici, compreso il nuovo centro scolastico di Gordola.

Autore del rapporto è il relatore on. Alberto Bottani, già docente a Brione Verzasca e a Gordola, e quindi un competente di problemi scolastici.

Il Mo Bottani è ormai conosciuto da tutti i Verzaschesi di una certa età.

Attualmente è direttore didattico delle scuole di Massagno. È pure Presidente della Federazione Docenti Ticinesi, federazione che comprende diverse centinaia di membri.

Nel campo politico va notato che da molte legislature è membro del Gran Consiglio (per presenza è ormai uno degli «anziani»). Nel 1966 ne ha rivestito la carica di presidente. Attualmente è presidente della deputazione granconsigliare del Partito Conservatore. È stato più volte relatore della commissione della Gestione, su diversi problemi. Tra l'altro è stato appunto relatore sul consuntivo del Dipartimento della Pubblica Istruzione.

Ognuno comprenderà quindi che poche persone possono parlare come lui con tanta esperienza politico-scolastica.

Il suo rapporto venne approvato all'unanimità e noi lo pubblichiamo integralmente, perché da esso risulta evidente che la politica di consorzio delle scuole va fatta con giusti criteri e perché riteniamo che esso interessi direttamente le nostre autorità e la nostra popolazione del Piano e della Valle.

«L'edilizia scolastica nel nostro Cantone conosce in quest'ultimo decennio un notevole sviluppo, segno indubbio del benessere di cui gode il Paese, ma certamente anche evidente aspetto dell'aumentata sensibilità della popolazione e delle autorità per i problemi della scuola in genere e della (scuola-sede) in particolare. Il messaggio sottoposto all'esame ed all'approvazione del Gran Consiglio riguarda ben dodici complessi scolastici, per un totale di sussidi di franchi 9.078.232.—, su una spesa complessiva sussidiabile di franchi 23.500.000.—. Parte dei Comuni interessati sono alla seconda azione nel corso di pochi anni: sono quei Comuni che hanno subito un aumento di popolazione impensabile, raddoppiando o triplicando addirittura la loro popolazione scolastica. Si tratta comunque nella quasi totalità di Comuni che sono in pieno sviluppo e che non possono remorare la risoluzione del problema scolastico, che

acquista, fra altro, sempre più un carattere sociale.

« Il Governo attraverso questo messaggio esprime la sua volontà di continuare l'azione di consorzio delle scuole maggiori, contribuendo con sussidi cospicui, in applicazione della Legge della scuola del 1958 e con le modifiche susseguenti. Il messaggio infatti, nella sua prima parte, si diffonde sui principi che sono alla base dell'azione governativa di consorzio. La Commissione ha esaminato con attenzione

questi aspetti di base della politica scolastica, per i riflessi che essa veniva ad avere sulle soluzioni proposte (Valle Maggia e Valle Verzasca) ed ha sentito i pareri dell'onorevole Direttore del Dipartimento della pubblica educazione.

« La politica dei consorziamenti scolastici è richiesta soprattutto da due processi di carattere demografico che da alcuni decenni si costatano nelle zone rurali e di montagna: il processo di spopolamento e quello di invecchiamento.

« Lo spopolamento delle zone rurali e delle valli è un fenomeno fin troppo evidente nel nostro Cantone. Non possiamo dire che lo Stato finora ha fatto tutto o troppo per frenare questo esodo. Occorrerebbero dati più precisi per poter stendere previsioni attendibili ed è da augurarsi che qualche ufficio statale se ne occupi con maggiore attenzione e continuità. È tuttavia da notarsi che nella evoluzione di una piccola zona non c'è determinismo alcuno. Talvolta

(Continua in ultima pagina)

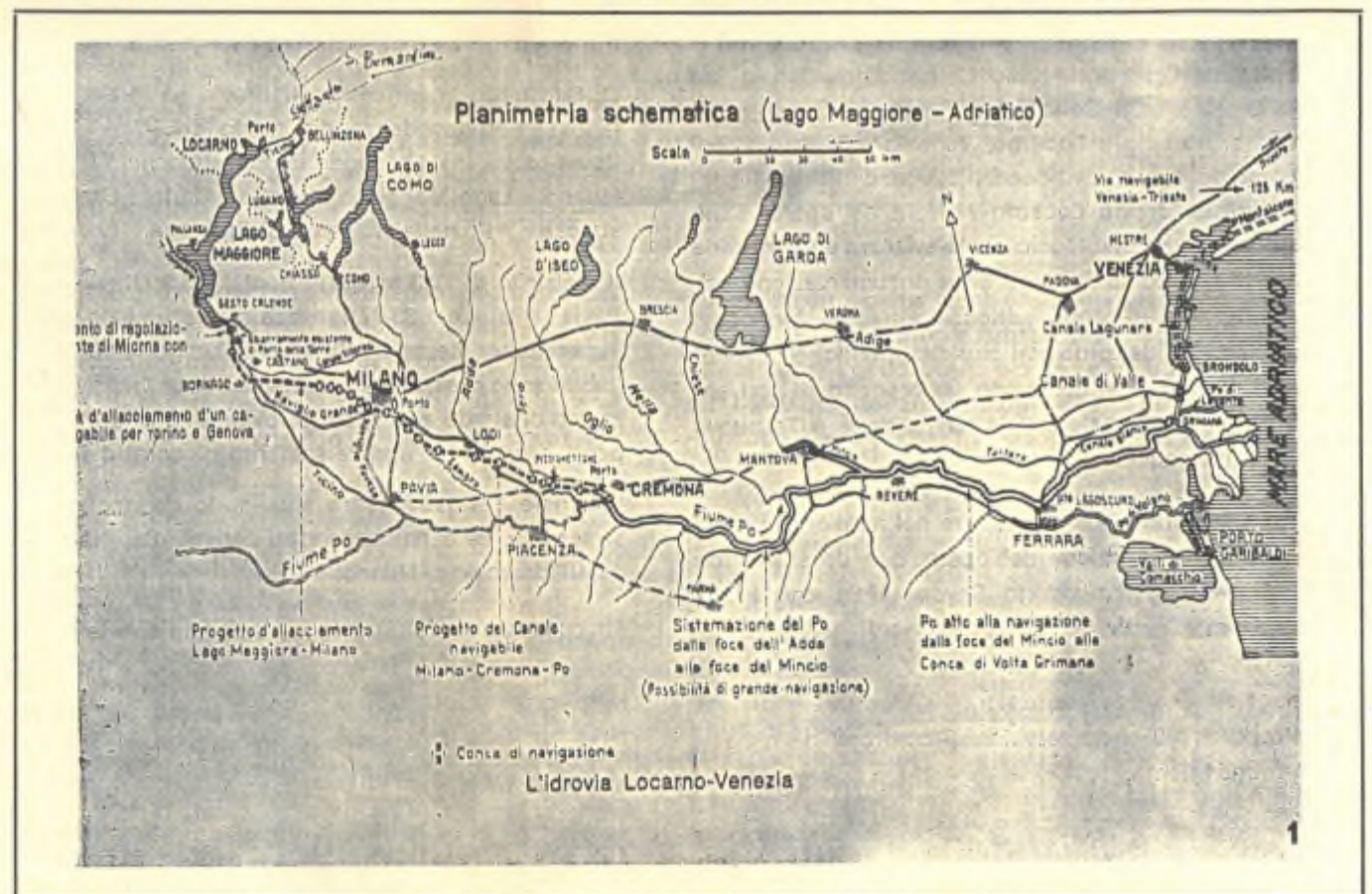
L'IDROVIA LOCARNO-VENEZIA

Nel 1972 Milano potrà essere raggiunta con i natanti, partendo dal porto di Venezia. E poi? Dovremmo assistere alla realizzazione del collegamento idroviario con Torino in direzione della galleria del Monte Bianco?

Riteniamo molto opportuno pubblicare un articolo che riguarda la, ormai da un trentennio, prevista idrovia Locarno-Venezia. Esponendo le varie fasi della ideazione, progettazione ed attuazione parziale, almeno perciò

che concerne la vicina Italia, auspichiamo che simile opera, che con la sua mole immensa potrebbe incidere favorevolmente sulla economia svizzera in generale e su quella ticinese in particolare creando numerose, ed ormai an-

che per la nostra zona, indispensabili industrie e, per centinaia di ticinesi, occasione di lavoro e di benessere, venga attuata al più presto ed abbia ad avere l'assoluta priorità sull'ampliamento dell'aeroporto cantonale.



Il problema della Locarno - Venezia venne portato alla ribalta, già prima del 1914, dall'ingegnere Giovanni Rusca, ardente promotore di questa congiunzione idroviaria. I basilesi, che a quei tempi non avevano ancora iniziata la lotta per la navigazione del Reno, definirono l'ing. Rusca «il pioniere della navigazione interna svizzera», e volentieri l'avrebbero visto presidente della prima Società svizzera di navigazione.

Sguardo retrospettivo
Per iniziativa d'un Comitato ticinese per la navigazione si stabilirono all'inizio di questo secolo i primi contatti con un comitato simile di Milano. In questo comitato erano rappresentate anche le autorità cittadine milanesi che con ammirabile iniziativa e lungimiranza effettuarono fin da quel momento l'acquisto di vasti terreni da riservare al futuro porto di Milano.

Subentrata l'era fascista, il comitato milanese venne sciolto d'ufficio con la semplice e semplicistica motivazione che «si era ormai entrati nell'epoca delle grandi velocità». Una delegazione svizzera, alla quale appartenevano i signori avv. Arnaldo Bolla e gli ingegneri Giovanni Rusca e Carlo Bonzanigo, si recò a Milano per accomiarsi dai colleghi

(Continua in seconda pagina)

L'idrovia Locarno-Venezia

italiani e rinviare a tempi migliori le trattative fra i due Stati.

Un ripensamento non doveva tardare troppo, poiché già nel 1935 il problema veniva risollevato e propugnato dalla neocostituita Associazione Locarno - Venezia. Vennero stabiliti contatti con le Autorità di Venezia con i tecnici preposti alla regolazione del Po e con quelli incaricati della progettazione dei canali Cremona - Milano - Lago Maggiore. Il governo ticinese appoggiò l'azione dell'Associazione Locarno - Venezia e, allo scopo di ben marcare l'interesse del cantone, conferì all'ufficio di ingegneria Bosshard di Basilea lo incarico di studiare un progetto del futuro porto di Locarno (Mappo) quale punto terminale della navigazione Venezia - Locarno.

Subito dopo la fine della seconda guerra mondiale, nel 1945, l'Associazione Locarno - Venezia venne incaricata di esperire dei sondaggi presso il nuovo governo italiano, allora presieduto da De Gasperi, per sapere se fosse propenso alla nomina di una commissione mista italo-svizzera alla quale affidare l'esame ex-novo di tutto il problema. La missione ebbe esito positivo e si concluse con la nomina di una commissione internazionale composta di due delegazioni. A dirigere la delegazione svizzera venne chiamato l'on. dott. Nello Celio, allora Consigliere di Stato e oggi Consigliere Federale. Varie sedute vennero tenute a Locarno, Venezia e Milano e, nel corso del successivo decennio, venne allestito il progetto dell'idrovia Locarno-Venezia ad opera d'una sottocommissione tecnica italo-svizzera che provvide anche alla completazione della documentazione esistente. Una seconda sottocommissione, incaricata dello studio dei problemi giuridici, politici ed economici, preparò nel contempo un progetto di convenzione integrale per la navigazione sulla nuova linea navigabile.

Tutto sembrava così procedere nel miglior dei modi verso la realizzazione dell'opera, quando si verificò l'intervento dell'oleodotto Savona - Aigle che inopinatamente gettò perplessità negli ambienti del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie, determinandone la ben nota attitudine più che riservata nei confronti della navigazione interna.

La revisione del progetto

L'unico vantaggio derivato da queste titubanze risiede nel fatto che, da parte italiana, fu possibile rivedere i progetti adattandoli alle esigenze del natante europeo, della stazza di 1350 tonnellate. *)

La nuova idrovia presenterà quindi le seguenti dimensioni: Larghezza utile al livello del pelo di acqua 38,5 m; Larghezza totale del canale al ciglio dei terrapieni laterali 41,5 m; pescaggio massimo 3,80; larghezza delle vie d'alaggio 3,50 m. All'ingresso dei porti di Cremona e di Milano la larghezza al pelo d'acqua aumenta a 70 m per permettere l'attracco laterale dei natanti senza interruzione del traffico transitante. Le conche avranno una lunghezza di 85 a 200 m (conca doppia) e sono previste lungo il tratto Milano - Cremona con una larghezza di 12 m.

Questo tratto intermedio dell'idrovia ha inizio a Milano in corrispondenza del punto del «Naviglio di Pavia» dove, in un secondo tempo, sboccherà il tratto Milano - Lago Maggiore. Il tratto Milano - Cremona

sbocca nel Po nelle vicinanze di Cremona.

Il dislivello di 7,13 m tra la quota 105,9 (Naviglio di Pavia) e la quota 33,77 (altezza media) del Po viene superato per mezzo di 10 conche. Lungo la via navigabile sono previsti vari adattamenti per l'attraversamento di strade e di linee ferroviarie nonché quattro ponti canali per l'attraversamento di corsi d'acqua.

Il canale navigabile sarà alimentato da acque del sottosuolo, da canali secondari derivanti dai «Navigli» e dall'idroscalo di Milano.

La costruzione dell'idrovia e degli impianti portuali di Cremona e di Milano costerà circa 50 miliardi di lire. I costi del tratto Milano - Lago Maggiore saranno più elevati, perché il canale navigabile dovrà attraversare il Ticino ad un livello sopraelevato nelle vicinanze di Novara, al fine di assicurargli la possibilità di un'ulteriore prolungamento fino a Torino e anche a causa delle maggiori difficoltà del terreno di questo settore piemontese. Milano ed i centri della bassa valle padana sanno fin d'ora di poter fare affidamento sulle possibilità d'una nuova comunicazione efficiente ed economica.

L'Italia ha dato da tempo inizio ai lavori. I suoi periti, in collaborazione con i nostri, hanno preparato un progetto di trattato che assicura la più ampia libertà alla navigazione ed al mercato dei noli.

L'Italia è pronta ad affrontare la esecuzione del tratto Milano - Lago Maggiore non appena la Svizzera ne avrà fatto richiesta dichiarandosi pronta ad accettare la surriferita proposta di convenzione internazionale.

Conformemente alle direttive della commissione italo-svizzera e su proposta della sottocommissione giuridica, l'Italia aveva chiesto alla Svizzera un prestito di 200 milioni di franchi. Questa domanda venne rinnovata in occasione d'un colloquio svoltosi a Berna il 15 maggio 1961 tra i rappresentanti delle autorità federali e del governo italiano. Nessuna decisione è stata presa a tutt'oggi da parte dell'autorità federale.

E' però noto che il Consiglio federale ha nuovamente preso posizione, nel maggio 1965, nella questione della linea navigabile Adriatico - Svizzera. Basandosi sulle risultanze del rapporto della commissione Rittmann (istituita nel 1957), esso arrivò alla conclusione che, per il momento e nei prossimi tempi, la realizzazione del tratto Milano - Lago Maggiore non trova la necessaria giustificazione economica.

Da parte italiana si è proceduto nel frattempo all'aggiornamento dei calcoli di costo. Secondo questi nuovi calcoli, il costo dei tratti Cremona - Milano - Lago Maggiore sarebbe di circa 100 miliardi di lire e quello dei lavori di regolazione del Po di 85 miliardi, il che corrisponderebbe ad un importo di circa 250 milioni di franchi svizzeri.

Nonostante il silenzio delle Autorità federali in punto al finanziamento del tratto Cremona - Milano (che nel frattempo è stato messo in cantiere), la «Unione di navigazione interna italiana» ha ribadito, in occasione dell'ultima seduta del suo direttorio, che l'Italia considera l'idrovia facente capo al Lago Maggiore e, tramite il medesimo, alla rete ferroviaria ticinese, rispettivamente svizzera, come

Parte integrale della rete idroviaria europea.

In questi tempi di profonde trasformazioni e di grandi decisioni nel campo della politica dei traffici, non è lecito, alle istanze federali competenti, dimenticare che 23 anni or sono l'iniziativa partì dalla Svizzera e che allora fummo noi i primi ad affermare l'importanza della Locarno - Venezia. Presentandosene l'occasione, una ripresa dei colloqui ufficiali sarebbe quindi logica e rispondente alla coerenza, al fine di assicurare alla Svizzera i vantaggi del raccordo Milano - Lago Maggiore quale parte integrante del canale navigabile Adriatico - Svizzera e cioè d'un accesso al mare atto a convogliare verso il nostro territorio i traffici mediterranei dei paesi afroasiatici.

La Svizzera non può concedersi il lusso di lasciarsi circumnavigare da una idrovia Venezia - Milano - Torino collegata al Brennero ed alla galleria stradale del Monte Bianco. Bisogna che la Svizzera contribuisca in modo fattivo alla maturazione della via navigabile Locarno - Venezia, la cui costruzione è già in atto, a vantaggio del Ticino, ma soprattutto nel suo proprio interesse politico ed economico, quale le è dettato dalla sua posizione privilegiata al centro dei traffici europei.

L'Italia sulla via delle realizzazioni

Nel piano quinquennale 1966/70 del governo italiano è compreso un *L'Italia sulla via delle realizzazioni* credito di 50 miliardi di lire per lo ampliamento e la sistemazione della rete idroviaria dell'Italia settentrionale destinato in primo luogo al tratto Milano - Cremona e sussidiariamente al canale Padova - Venezia. Per la sistemazione dell'alveo di ma-

gra del Po vennero stanziati altri 25 miliardi di lire.

Una modesta cerimonia svoltasi nei pressi di Cremona ha segnato, il 25 luglio 1965, l'inizio dei lavori di costruzione del porto fluviale di Cremona e del canale navigabile Cremona - Milano, che avrà una lunghezza di 75 km. Si prevede che l'esecuzione di questi lavori richiederà 7 anni, così che verso la metà del 1972 Milano avrà la sua congiunzione idroviaria con l'Adriatico, percorribile con natanti di 1350 tonnellate. Nel frattempo si provvederà ad adeguare anche la flotta (amministrata dallo Stato) della navigazione padana che sarà dotata di 25 nuove unità attualmente in costruzione.

Recentemente è anche tornata alla ribalta, ad opera di sodalizi locali interessati, l'idea a suo tempo accantonata del cosiddetto «Canale pedemontano». Il tracciato di questa idrovia dovrebbe utilizzare corsi d'acqua e canali esistenti per risalire dal Po fino a Mantova e da qui, attraverso il Canalbianco ed il Tartaro, raggiungere il territorio bresciano, notoriamente ricco di industrie. Questo canale dovrebbe prolungarsi in un secondo tempo attraverso Bergamo - Monza e l'area industriale situata a nord di Milano fino al Lago Maggiore. Al punto in cui si trovano le cose è lecito chiedersi se questa iniziativa potrà intralciare la realizzazione della congiunzione idroviaria Lago Maggiore - Milano - Po. E' ciò che vedremo in un tempo forse non molto lontano.

*) Il progetto studiato dalla menzionata sottocommissione tecnica contemplava infatti natanti di 600 T. trad. i. r. g. R. H.

Noi l'aeroporto e altro

Finora abbiamo letto articoli e articoli su questo problema che forse più che ad altri ci interessa davvicino, articoli dettati dal buon senso, dalla realtà, e da un giustificato senso di economia nella maggior parte dei casi quelli sfavorevoli ad un ulteriore sviluppo dell'Aeroporto almeno come concepito in Alto Loco, meno avvincenti ci sono invece apparsi gli articoli in favore nei quali talvolta oltre le parolacce si sono andate a rivangare frasi altisonanti quali quella della necessità assoluta di avere un aeroporto, fonte indispensabile per l'avvenire del Ticino e dal quale lo stesso Cantone e massimamente la regione nella quale è situato, dovrebbero trarre in avvenire benefici finora impensabili. Noi siamo molto scettici, ed anche senza concederci il lusso di fare un esperimento del genere, conosciamo già assai davvicino i limiti dell'attuale aeroporto, gente per tradizione e necessità usa a soppesare ogni nostra decisione, sappiamo per certo che non sarà spendendo la bellezza di trenta milioni di franchi ad uso di pochi che il Ticino e il Locarnese in particolare potranno uscire da quell'immobilità infrastrutturale, forzato, proprio a causa di mancanza di mezzi finanziari. Essendo notoriamente riconosciuto che l'aritmetica non è un'opinione personale o collettiva ci fanno specie quei due milioni e rotti annui che verranno inesorabilmente a caricarsi sulla futura gestione dell'aeroporto solo per interessi bancari e ammortamenti, tralasciando quindi sempre ancora le normali spese di gestione. Abbiamo l'impressione che per taluni, spendere il denaro della collettività sia ope-

ra altamente meritoria, non rendendosi nettamente conto che una cosa è lo spendere per il bene di tutti indistintamente e per opere civili e sociali di assoluta necessità quali potrebbero essere: strade, scuole, asili, fognature, centri per la depurazione delle acque ecc. (e su questo siamo pienamente d'accordo anche noi), un altro conto invece è il volere azzardarsi ad opere e spese notoriamente già in anticipo riconosciute deficitarie. L'attuale aeroporto col suo sperpero di suolo produttivo già troppi sacrifici ha richiesto alla gente del luogo, (si pensi solo a quante aziende vitali potrebbero trovare posto nella maggior parte del sedime aeroportuale mai o quasi mai usato) e ancora oggi si vorrebbe dalla stessa gente oltre il sacrificio finanziario, che, perdiana toccherebbe anche a loro perché, non va dimenticato (dato che taluni tentano di ignorarlo) le finanze elargite dalla Confederazione, Cantone, Comuni non escono dalle tasche di magnati, ma da quelle di tutto un popolo di contribuenti!! ed ancora per la stessa gente ancora il supplemento del rumore. Tutto questo sia ben chiaro per il nostro bene, grazie, grazie, di tanta premura e gentilezza!!!

Leggendo gli articoli di alcuni fautori di questa spesa, (che riteniamo senz'altro convinti assertori) non ci sono sfuggite alcune osservazioni che meritano una pur breve analisi, prendiamo per esempio: il rumore, cosa che per noi assolutamente da non sottovalutare, si è scritto che gli apparecchi coll'andar del tempo saranno viepiù silenziosi, che l'aviazione militare non oltrepasserà il limite dell'uso odierno ecc. a parte la garan-

La cucina elettrica Vi assicura

risparmio

rapidità

praticità

sicurezza

pulizia

Per informazioni rivolgetevi alla
SOCIETÀ ELETTRICA SOPRACENERINA
 LOCARNO
 Tel. 093 761 81

La Panetteria - Pasticceria

Gilardi Silvio

Gordola al Motto

moderno *Tea Room*

raccomanda la sua specialità **panettone**
 e Torte per ogni occasione.

Telefono 8 48 35

Spedizioni ovunque



Vaerini Rodolfo

GORDOLA Tel. 8 43 80

Macchine per lavare
 Lattoniere edile
 Impianti sanitari
 Esecuzione isolazioni
 tetti piani
 Deposito Butagas
Stufe a olio

Augusto Gagetta

Impresa Costruzioni

6595 RIAZZINO
 Tel. 092 694 83

Togni Fratelli di A.

Industria del granito

GORDOLA Tel. 8 42 06

Le Casse Rurali Raiffeisen

(Cooperative di credito) di:

Brione e :
Vogorno, Gordola, Cugnasco e Gerra Piano

SE LA CASA RURALE NON ESISTESSE BISOGNEREBBE CREARLA !

di: *Brione e Alta Verzasca, Lavertezzo Valle e Piano, Vogorno, Gordola, Cugnasco e Gerra Piano,* incoraggiano il risparmio per tutti.

Ricevono versamenti sui libretti di deposito da qualsiasi depositante.

Hanno dato e danno in continuità un efficace appoggio al finanzia-

mento di costruzioni e riattazioni di case e stabili, a sistemazioni fondiari, all'acquisto di attrezzature da lavoro, contribuendo in tal modo a dar lavoro — in continuità — alle imprese, ai commercianti, e a tutti gli artigiani della regione.

Pura e Verzasconi

Impresa Costruzioni

Cugnasco

Vetreria EUGENIO BEFFA - LOSONE

Tutti i vetri per l'edilizia

Telefono 093 2 35 96

Garage E. CHIESA e figli

Rappresentante

MINUSIO Tel. 7 28 47



SKODA

Escursioni con carri alpini
 Trasporti

per il locarnese

Il buon caffè USEGO

da

Augusto Canevascini

ALIMENTARI

Tenero - Telefono 093 8 41 03

Massaie Verzaschesi

Bruno Cioccarelli

vi porta solo carne di
 prima qualità

BRUMO

Confexioni

6596 GORDOLA

agiscono con i mandati delle assemblee comunali in data, 14 dicembre 1854, Gordola; 23 luglio 1854, Frasco; 25 marzo 1855, Sonogno.

L'assemblea di Sonogno dava la propria approvazione, con una par-

tecipazione di 60 cittadini su 80 iscritti in catalogo.

In seguito si riunirono i delegati dei tre comuni, e passavano alla delibera dei lavori, al sig. Andreoni Giuseppe, da Mendrisio, per la somma di fr. 2915.—.

Il totale della spesa, è stata di fr. 3668,07, così ripartita:

Spese di costruzione		fr. 2915.—
Acquisto terreno		533.52
Danni di frutto a diversi		13.90
Provvista burò		48.27
Benedizione del campo-santo da parte arcp. Nessi di Locarno		20.—
Croce in legno		2.30
Spese notarili della convenzione		25.—
Per quattro libri registri		3.20
Per un tavolino, una cadrega, una barella		19.08
Avviso sul Foglio ufficiale		1.95
Mezza giornata a Codiga Givan Maria, per scavare una fossa di prova del terreno		—,85
Spese delegazioni		85.—
Spesa totale		3668.07
La spesa venne divisa, in base alla popolazione, in ragione di fr. 3,71 cts. e millesimi 76.		
Gordola	anime	205 pagò fr. 762.12
Frasco	anime 491, dedotto un sesto 412	fr. 1537.86
Sonogno	anime 378, dedotto un sesto 315	fr. 1171.05
Squadra della Fontobbia	anime	53 fr. 197.04
Totale		985 fr. 3668.07

In seguito entrarono a far parte, pagando le stesse tasse:

18 famiglie di Vogorno, con 64 anime
La famiglia Balemi Giulio della Mondascia
La famiglia Foletta Domenico di Gerra Verzasca
La famiglia Ved. Rosa Politta di Vogorno
60 persone di Brione Verzasca.

Politica scolastica di consorzio

(Continuazione dalla prima pagina)

basta una semplice iniziativa per rovesciare un processo che sembrava irreversibile, come per esempio risulta dai dati statistici della Valle Lavizzara e, in parte, da quelli della Verzasca.

« Si può però affermare con certezza che se non compaiono altre forme di attività nella zona, il processo di spopolamento continua inesorabilmente. L'altro fenomeno caratteristico delle zone di montagna è l'invecchiamento della popolazione. La popolazione che vi resta è composta generalmente da anziani e quindi con un tasso di natalità in continuo regresso. In mancanza di bambini le scuole si svuotano e muoiono e qualche esempio significativo ben lo troviamo nelle nostre zone periferiche. Si può senz'altro dire che la popolazione scolastica diminuisce in proporzione molto più forte della popolazione globale. Scuole che alcuni decenni fa erano ancora costituite da due o più sezioni, oggi faticano a stare in vita con una sola sezione e anche questa con pochissimi allievi. Nelle rarissime, ormai, scuole di gradazione superiore non ci sono più allievi in tutti gli otto gradi della scuola.

« Nasce così l'esigenza di creare scuole consorziate, a livello di scuola maggiore. Infatti la scuola pluriclasse non costituisce più una soluzione soddisfacente. Un tempo queste scuole offrivano un ambiente educativo eccellenti. Spesso si stabiliva fra un maestro di valore e allievi attentamente istruiti dalla stessa persona, per molti anni, un legame educativo stretto e quasi sempre molto utile. Oggi in scuole del genere è difficile insegnare bene. In primo luogo, perché non si trovano più maestri disposti a restarvi, poi per l'attrezzatura didattica che è nettamente insufficiente e sempre più diversa da quella, spesso ricca ed attraente, dei centri. E' d'altra parte

comprensibile che i Comuni non desiderino più fare delle spese per scuole che stanno morendo.

« Risulta però difficile trovare criteri soddisfacenti che dirigano la politica di consorzio. Intanto deve essere pacifico che non dovrà mai essere la scuola a dare l'ultimo colpo al dissanguamento totale delle valli e delle zone rurali. Non è retorica affermare che, spesso, la presenza di una scuola è un incentivo a sopravvivere, a sperare, a tentare di resistere. La scuola, la comunità scolastica, il maestro costituiscono un centro, modesto fin che si vuole e comunque, in rapporto alla sua entità ed all'animazione che vi impone il docente, dà un contributo non indifferente a mantenere in quota un intero agglomerato rurale. Per un consorzio inderogabile, la regola d'oro — che è la regola del buon senso, oltre che formula pedagogica valida — è la seguente: rispettare i diritti dei bambini, le esigenze della natura dei bambini. Per questo motivo le scuole consorziate non devono essere create ai margini, alla periferia della zona interessata al consorzio, come tipico sarebbe il caso del consorzio di Gordola nei confronti di Brione Verzasca, dove sopravvive una scuola maggiore e che può costituire una eccezione come lo sarà per Bosco Gurin e altrove, qualora si verificassero condizioni particolari di vita e di ambiente. Sotto questo aspetto il Dipartimento giustamente ha provveduto a creare un consorzio a Loco per tutti gli allievi di scuola maggiore della valle Onsernone. Il caso della bassa Valle Maggia è stato attentamente considerato dalla Commissione e non si intende precludere — consentente il Dipartimento — la possibilità nel futuro, qualora si verificasse un ulteriore sviluppo come è nelle previsioni di quei Comuni, di erigere un secondo centro scolastico. « E' ben evidente che occorre evitare

di costringere gli allievi a recarsi nella scuola più lontana, magari situata in ambiente diverso da quello nel quale crescono. Gli inconvenienti sono gravi quando il percorso che gli allievi devono compiere è lungo. Gli allievi che sono costretti a compiere ogni giorno un lungo percorso sono scolasticamente svantaggiati nei riguardi dei compagni che risiedono nel centro. Il rendimento scolastico dei due gruppi non può che essere diverso e l'utilità che deriva dal frequentare una scuola più moderna si perde e si scompensa. E' provato che lo spostamento quotidiano della durata di un'ora genera fatica e incide sulla crescita e sullo sviluppo degli allievi. Alla fatica scolastica normale si aggiunge allora una fatica fisiologica, che in certi casi può diventare un peso insopportabile e comunque negativo per un buon successo scolastico.

« Di conseguenza la scuola consortile deve trovarsi il più possibile nel centro geografico della zona (vedi il caso tipico della scuola maggiore del Malcantone, a Bedigliora). Evidentemente oltre che all'equipaggiamento scolastico, le scuole consortili devono disporre di una mensa per bambini e di locali da gioco appropriati, per permettere l'organizzazione di attività periscolastiche durante la pausa di mezzogiorno. In questo ordine di idee sarebbe auspicabile la presenza di un educatore o di un assistente sociale accanto al gruppo di insegnanti per poter organizzare e dirigere le attività periscolastiche, come ad esempio il doposcuola, e parascolastiche. Non possiamo né dobbiamo dimenticare infatti che oggi si tende sempre più a considerare il centro scolastico come un centro socio-culturale, attorno al quale ruota la vita culturale di una determinata zona. Il palazzo scolastico non deve restare disoccupato quando gli allievi non sono presenti. Sarebbe un investimento troppo improduttivo. A questo scopo, in vista di ulteriore profittevole sviluppo della scuola per adulti, dei corsi di educazione fisica, dei centri di lettura e di consultazione, ecc. sarebbe utile stabilire una carta delle installazioni scolastiche del Cantone parallelamente ad uno studio sull'equipaggiamento socio-culturale del Paese.

« Fatta questa piuttosto lunga premessa, che vuol essere un commento alla politica di consorzio del Governo, che nelle sue linee genera-

li viene condivisa, fermo restando che essa voglia a stabilire il maggior avvicinamento possibile fra ginnasio e scuola maggiore fino alla loro definitiva e rapida fusione nella scuola media unica; che viene condivisa anche quando essa ha carattere intermedio, come si verifica in alcune zone popolate del Luganese in previsione di una più massiccia azione, la Commissione dà la sua adesione al messaggio, dopo aver esaminato progetti e preventivi. Sui progetti, contenuti in un'architettura misurata e controllata, non possiamo esprimere che un giudizio globale e del resto il Dipartimento conta ora sull'apporto di un suo tecnico specializzato per l'esame degli stessi. Il sussidiamento corrisponde alle leggi ed un'unica correzione la Commissione propone per il sussidiamento dell'edificio scolastico di Loco, in considerazione dell'impegno finanziario che deriva ai Comuni della valle ed al Comune sede, proponendo che il sussidio complementare sia portato dal 5 al 18 per cento, non opponendosi il Dipartimento a questo modesto ritocco che porta il sussidio del Cantone a un totale di franchi 230.000.— ed in tale senso dev'essere modificato il decreto legislativo ».

All'on. Bottani abbiamo chiesto informazioni circa il destino della scuola maggiore di Brione Verzasca. Ci confermò che è fra troppo evidente che quel valido centro scolastico costituirà un'eccezione e quindi dovrà restare in vita, senza che per questo non sia possibile un suo potenziamento, con l'eventuale collaborazione di docenti speciali provenienti dal centro scolastico di Gordola (anche, eventualmente, per materie culturali, per es. il francese). Nessuno, ci ha poi confermato l'egregio intervistato, pensa all'abolizione delle scuole primarie della valle, che potranno, se ne fosse proprio il caso, essere sottoposte a un « giudizio » consorzio regionale.

Mentre appare dunque evidente che il consorzio scolastico di Gordola è al posto giusto ed avrà una sua funzione preminente, le scuole rurali — a costo anche di maggiori sacrifici finanziari — dovranno senz'altro essere mantenute, quali preziosi ed insostituibili centri di educazione e di irradiazione culturale, della cui importanza socio-culturale sempre più si rende conto chi vive in piccoli isolati agglomerati umani.

La Pro Tenero e Valle Verzasca vi invita al Cinema Iris lunedì 31 marzo alle ore 20.00 per ascoltare: l'esecuzione del

Gruppo Orchestrale Locarnese

che si presenterà a voi con il seguente programma :

Tomaso Albinoni	:	Sinfonia a 4 in si bemolle maggiore
Antonio Vivaldi	:	Concerto per violino e orchestra in sol maggiore
Arcangelo Corelli	:	Concerto grosso op. 6 No. 8
Volfango Amedeo Mozart	:	Sonata da chiesa in fa mag. KV 224
Benedetto Marcello	:	Introduzione - Aria - Presto
Joseph Haydn	:	Concerto per pianoforte e orchestra in fa maggiore
		Solista : Mo. Antonio Lava