

## Una mulattiera su un pendio montano difficile

**In passato due vie commerciali conducevano dal Piano di Magadino al Monte Ceneri. Una di queste passava da una zona poco raccomandabile, mentre l'altra ha rischiato di perdere il suo valore storico. Tuttavia ora i tratti danneggiati di questa via del passato sono stati risanati: il selciato rovinato è stato in gran parte ripristinato in modo tradizionale, ma in alcuni punti anche con materiali moderni.**

Descrivendo la via che porta sul Monte Ceneri, nella sua guida per viaggiatori («Führer für Fremde»), nel 1859 Hermann Alexander von Berlepsch scriveva che «la via si snoda a serpentine attraversando un rado bosco di castagni». All'epoca non esisteva ancora la linea ferroviaria che più tardi avrebbe attraversato il Monte Ceneri e il valico consolidato e utilizzato già durante l'epoca romana, situato a

circa 350 metri sopra il Piano di Magadino, era considerato pericoloso. La guida tedesca riferiva infatti che «in passato queste alture erano frequentate da briganti» ma aggiungeva anche, in modo rassicurante, che «da quando il bosco è stato sfoltito e il Cantone è retto da un governo forte, i grassatori sono scomparsi. In cima al valico vi è una caserma dalla quale ogni giorno partivano pattuglie militari per perlustrare i dintorni. Ora la via è altrettanto sicura delle altre.»

### Un relitto del passato

La guida aveva tuttavia promesso troppo: cinque anni dopo la sua pubblicazione la «banda Gianotti» prese d'assalto una diligenza postale; un'aggressione che fu menzionata ancora sessant'anni più tardi nel dizionario storico-biografico della Svizzera («Historisch-Biografische Lexikon der Schweiz»).



*Veduta panoramica della strada ripavimentata*

*Vue panoramique de la nouvelle route pavée*

*Neu gepflästerter Abschnitt der alten Montecenerino-Strasse*

Il «sentiero dei briganti» non riuscì più a liberarsi dalla sua cattiva fama. Tanto più che attraversa il villaggio di Robasacco, il cui nome ricorda ancora oggi al furto di un sacco. Qui il FSP patrocina il ripristino di due piccoli ponti di legno che sono importanti per la gestione delle selve castanili recuperate.

Oltre alla famigerata «via dei briganti», che iniziava a Cadenazzo e che fungeva da via commerciale verso Bellinzona e il San Gottardo, in passato una seconda via conduceva sul Monte Ceneri: la «strada romana» che, a quattro chilometri più a ovest, attraversava Quartino e assicurava il collegamento con il porto di Magadino. Questa via era importante per il commercio tra la Lombardia e le città a Nord delle Alpi, soprattutto dopo il crollo del ponte sul Ticino all'altezza di Bellinzona nel 1515.

La vecchia via commerciale, denominata anche «piccolo Ceneri», perse d'importanza dopo la costruzione di diverse linee ferroviarie (attorno al 1880) e

dopo l'ampliamento dell'altra strada del Ceneri. Poco utilizzata da questo momento in poi, la «Via storica del Montecenerino» si è pertanto conservata in gran parte nella sua vecchia forma e sostanza edilizia del XIX secolo. Nell'Inventario federale delle vie di comunicazione storiche (IVS) questa via rientra nella massima categoria di protezione come oggetto di importanza nazionale «con molta sostanza».

#### **Danneggiata dai veicoli a motore e dalle mountain bike**

Per Hans Peter Kistler, responsabile dell'IVS presso l'Ufficio federale delle strade (USTRA), la via storica del Montecenerino «è interessante perché è contraddistinta da un tratto molto lungo con un selciato ben conservato». Tuttavia questa pavimentazione necessitava anche di riparazioni: nella parte centrale del tratto di due chilometri, le parti danneggiate hanno dovuto essere risanate per evitare che la forte erosione provocasse danni ancora peggiori in caso di piogge. Nei punti già dilavati o riparati con asfalto o cemento in passato è stata ripristinata la pavimentazione tradizionale.

Questo vale soprattutto per la parte superiore della via storica in cui la strada risultava fortemente danneggiata e il selciato completamente eroso, specialmente nelle curve strette. Fino all'introduzione del divieto di circolazione, in passato i veicoli a motore militari e civili avevano infatti causato gravi danni e negli scorsi anni il frequente passaggio di mountain bike aveva provocato un ulteriore dissesto della mulattiera: nelle curve i ciottoli erano stati schiacciati ai lati e in caso di forti piogge i solchi così provocati diventavano ruscelli che hanno dilavato il selciato. La forte pendenza del tratto e la sua costruzione direttamente sulla roccia madre hanno reso ancora più difficile il ripristino.

#### **La necessità di utilizzare il beton e la sua limitazione**

Durante un sopralluogo con la Commissione del FSP Hans Peter Kistler ha affermato che «in questi casi si tende a ricorrere rapidamente al beton». Occorre tuttavia sempre verificare attentamente fino a che punto si può e si deve intervenire con materiali moderni qualora i metodi artigianali di messa in opera non consentano di ottenere risultati soddisfacenti. Nel caso della via storica del Montecenerino, come prima cosa la Commissione del FSP ha pertanto chiesto una verifica in tal senso del progetto



*Nuovo muro di sostegno con passaggio*

*Nouveau mur de soutènement au passage d'un ruisseau*

*Erneuerte Stützmauer mit Durchlass*



di risanamento. In linea di massima anche l'USTRA, in qualità di finanziatore di progetti di recupero, cerca sempre di promuovere l'impiego di materiali e metodi tradizionali. «Questo aspetto è importante per la valenza storica di un oggetto» sostiene Hans Peter Kistler, «ma che senso ha se dopo pochi anni si ripresentano gli stessi danni e i Comuni competenti devono far fronte a importanti lavori e costi di manutenzione?».

Per la Via storica del Montecenerino queste riflessioni hanno portato a consentire l'impiego di calcestruzzo cellulare limitatamente ai tratti più sensibili: al massimo in quattro curve con una forte pendenza longitudinale e trasversale e un forte pericolo di erosione, il sottofondo è stato consolidato con una miscela di ghiaia prevalentemente tonda lavata e una bassa percentuale di cemento quale legante. E solo in seguito è stato applicato lo strato di sabbia in cui sono stati posati liberamente i ciottoli del selciato con il metodo tradizionale.

#### **Un impegno importante da parte di Comuni e FSP**

In questo modo il calcestruzzo cellulare è stato utilizzato al massimo su una superficie del selciato pari all'1%. In virtù di questa limitazione, la Commissione del FSP ha contribuito con 140 000 franchi al costo complessivo del progetto pari a 700 000 franchi.

I due comuni coinvolti di Gambarogno e Monteceneri hanno stanziato insieme lo stesso importo. Per Hans Peter Kistler l'impegno dei Comuni è fondamentale per la conservazione delle vie storiche. Per la riuscita del progetto è inoltre decisivo il sostegno finanziario dell'USTRA, del Cantone e del FSP. Infatti «L'esperienza dimostra spesso che un simile progetto non può essere sostenuto da un unico ente».

Per il responsabile dell'IVS presso la Confederazione, il progetto del Montecenerino illustra in modo esemplare «l'eccellente e proficua collaborazione tra l'USTRA (nella fattispecie l'IVS) e il FSP». «Proprio in questo caso, ho apprezzato ancora una volta il prezioso e in parte anche critico input del FSP», spiega Hans-Peter Kistler. Il progetto di risanamento comprendeva, oltre alla risistemazione del selciato, anche il recupero dei muri a secco che delimitano e sostengono la mulattiera, nonché il ripristino delle cunette laterali e trasversali, dei tombini laterali e degli attraversamenti interrati per il deflusso delle acque che causavano l'erosione del campo stradale. In futuro la strada storica sarà accessibile solo ai pedoni e alle biciclette. Si spera che il selciato rinnovato e le curve appositamente consolidate siano ora sufficientemente robusti per resistere alla pressione delle mountain bike.



*La strada prima dei lavori di ripristino...*  
*La voie avant les travaux de restauration...*  
*Die Strasse vor den Restaurierungsarbeiten...*



*... e dopo, con il nuovo selciato*  
*... puis avec le nouveau pavage*  
*... und nachher, mit neuer Pflasterung*

## Résumé

**Chemin pavé  
en terrain difficile**

*Partant de la plaine de Magadino, on trouvait autrefois deux voies commerciales serpentant sur les flancs du Monte Ceneri. La première, selon un guide allemand «était assiégée par des malandrins». Le dictionnaire historico-biographique de la Suisse «Historisch-biografischen Lexikon der Schweiz» relate qu'une dernière fois en 1864, une diligence postale y a été attaquée. Cette route, baptisée «sentiero dei briganti» traverse le village de Robasacco dont le nom évoque des sacs remplis d'objets (volés). A cet endroit, le FSP soutient la rénovation de deux petits ponts en bois, qui sont essentiels pour accéder aux châtaigneraies qui viennent d'être réhabilitées dans leur fonction économique.*

*L'autre voie traversant le Monte Ceneri commençait quatre kilomètres plus à l'ouest, à Quartino. Elle menait au port de Magadino, important point de transbordement pour les marchandises en provenance de Lombardie destinées aux villes du Nord des Alpes. Cette ancienne voie commerciale, appelée aussi petit Ceneri (piccolo Ceneri) a perdu de son importance après la construction de plusieurs lignes de chemins de fer (dans les années 1880) et l'élargissement de l'autre route du Ceneri. Peu fréquentée depuis lors, cette «Strada storica del Montecenerino» a été préservée dans sa forme originale et sa substance est restée semblable à celle du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette voie figure à l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) dans la catégorie de protection la plus élevée comme objet «d'importance nationale avec beaucoup de substance».*

*Selon Hans Peter Kistler, responsable IVS à l'Office fédéral des routes (OFROU), cette ancienne route du Montecenerino est particulièrement «intéressante, car elle dispose, sur une très longue portion du tracé, d'un pavage original bien conservé». Mais à plusieurs endroits, on a constaté une dégradation du revêtement ainsi que des réparations de mauvaise facture, réalisées il y a des années avec de l'asphalte ou du béton. Dans la partie supérieure de la voie, la plus raide, l'ancien pavage a été entièrement endommagé à de nombreux endroits, surtout dans les virages –*

## Zusammenfassung

**Gepflasterter Weg  
in schwierigem Gelände**

*Aus der Magadino-Ebene führten früher zwei Handelswege über den Monte Ceneri. Der eine war, wie es 1859 in einem deutschen Reiseführer hiess, «von Raubgesindel umlagert». Noch 1864 fand dort gemäss dem «Historisch-biografischen Lexikon der Schweiz» ein letzter Überfall auf eine eidgenössische Postkutsche statt. An diesem «sentiero dei briganti» (Weg der Räuber) liegt das Dorf Robasacco, dessen Name heute noch an Säcke mit (gestohlenen) Waren erinnert. Hier unterstützt der FLS die Sanierung zweier kleiner Holzbrücken, die für die Bewirtschaftung wiederhergestellter Kastanienselven wichtig sind.*

*Der andere Weg auf den Monte Ceneri beginnt vier Kilometer weiter westlich, in Quartino, und diente der Verbindung zum Hafen von Magadino. Dieser war für den Handelsverkehr von der Lombardei zu den Städten nördlich der Alpen wichtig. Diese alte Handelsroute, lexikalisch auch «kleiner Ceneri» (piccolo Ceneri) genannt, verlor ihre Bedeutung nach dem Bau verschiedener Eisenbahnlinsen (um 1880) und nach dem Ausbau der anderen Ceneri-Route. Fortan nur noch wenig befahren und begangen, ist die «Strada storica del Montecenerino» weitgehend in ihrer alten Form und Bausubstanz aus dem 19. Jahrhundert erhalten geblieben. Im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) ist sie in der höchsten Schutzkategorie: als Objekt «von nationaler Bedeutung mit viel Substanz».*

*Für Hans Peter Kistler, IVS-Verantwortlicher im Bundesamt für Strassen (Astra), ist die alte Montecenerino-Strasse vor allem «interessant, weil sie eine sehr lange Strecke mit praktisch vollständig erhaltener Pflasterung aufweist». Allerdings gab es zunehmend schadhafte Stellen – und aus früheren Jahren auch Flicke, die unsachgemäss mit Asphalt oder Zement ausgeführt worden waren. Im obersten Teil der steilen Wegstrecke war die alte Pflasterung vielerorts, vor allem in den Kurven, ganz kaputt – weggedrückt von Motorfahrzeugen und Mountainbikes, weggespült bei starkem Regen.*

*Unter solch erschwerten Bedingungen ertönt laut Kistler bei Sanierungen jeweils sehr rasch der Ruf*





*Lavoratori durante gli interventi*

*Ouvriers pendant les travaux de remise en état*

*Arbeiter bei der Sanierung*

*les pavés sont déplacés par les véhicules à moteur et les VTT ou entraînés par les eaux en cas d'orage violent.*

*Dans ces conditions difficiles, certains ne manquent pas, à en croire Hans Peter Kistler, de réclamer à cor et à cri des remises en état en recourant au béton. Reste que la préservation des voies historiques doit être concrétisée, dans toute la mesure du possible, en utilisant techniques et matériaux traditionnels. Sur la strada storica del Montecenerino on n'a admis l'utilisation de béton filtrant que dans les endroits les plus exposés, soit quatre virages au maximum correspondant à un pourcent seulement du tracé. Aux yeux du responsable de l'Ofrou, une collaboration fructueuse avec le FSP et l'engagement des communes concernées sont essentiels pour la réussite de ce projet.*

*Le FSP a assuré une contribution de 140 000 francs sur l'enveloppe globale de 700 000 francs. Outre la rénovation du pavage, le Fonds a soutenu la réfection de murs en pierre sèche, qui soutiennent et protègent la voie ainsi que la remise en état des fossés, des drains et des rigoles nécessaires à l'écoulement des eaux de ruissellement. A l'issue des travaux, on ne pourra accéder à cette voie pavée qu'à pied ou en vélo.*

*nach Beton. Zum Wert historischer Wege gehöre jedoch, möglichst nur traditionelle Materialien und Techniken einzusetzen. Bei der Sanierung der Strada storica del Montecenerino wurde Sickerbeton nur an den allerschwierigsten Stellen zugelassen, in maximal vier Kurven bzw. auf einem Prozent der Strecke. Die gewinnbringende Zusammenarbeit mit dem FLS und das Engagement der beiden betroffenen Gemeinden waren laut Kistler entscheidend für das Gelingen des Projekts.*

*An die Gesamtkosten von 700 000 Franken hat der FLS 140 000 Franken beigesteuert. Unterstützt wurden neben der Sanierung der Pflasterung auch die Erneuerung von Trockenmauern, die den Weg säumen und stützen, sowie das Instandstellen der Wassergräben, Durchlässe und Querrinnen, die das Strassentrassee entwässern. Nach Abschluss der Arbeiten darf die gepflästerte Strasse nur noch zu Fuss begangen oder mit dem Velo befahren werden dürfen.*