

# Monte Ceneri

## Baricentro del Cantone

Il punto centrale del Cantone Ticino è Mergoscia, villaggio situato sul pendio che sale rapidissimo dalle sponde del lago artificiale allo sbocco della Verzasca. S'usa dire che se si potesse collocare sulla punta del campanile una lastra metallica della grandezza e della forma del Cantone, questa rimarrebbe in posizione di equilibrio. Però, tenuto calcolo d'altre svariate considerazioni geografiche e storiche facilmente intuibili, si potrebbe lasciare al Monte Ceneri — ieri ancor chiamato *Monte Cenero* — l'onore d'essere considerato il centro in certo qual modo del nostro triangolo di terra.

Stefano Franscini, quando da noi si temeva che di bel nuovo le acque si agitassero e riprendessero altre irose parole grosse nell'intento di abolire la scomoda consuetudine delle capitali itineranti e di fissarne una stabile, volse lo sguardo al Monte Ceneri, ritenendolo press'a poco equidistante dai tre contendenti, che erano i borghi di Bellinzona, di Lugano e di Locarno, e fuori dell'orbita di ciascun d'essi. Si legge infatti nella *Svizzera Italiana* (Lugano 1973, pag. 465): «Ma se sia ne' destini del paese che la questione si riaccenda, crederemo che meriteranno bene della patria coloro che anziché combattere o per Lugano e per Bellinzona o per Locarno, saranno per adottar l'idea che domina la mente di un buon uomo nostro amico: che si abbia a conformarsi all'esempio degli Americani del Nord, i quali si costruirono in *Washington* la capitale della grande loro lega: e che sul colle del monte Ceneri noi altri Ticinesi avessimo a far sorgere, sotto il nome di *Concordia*, una terra, che sarebbe il capo-luogo dell'umile Repubblica, sarebbe causa del dissodamento e della coltura di molto suolo, e sicurtà di un passaggio assai frequentato, già infame e tuttora non scevro di sospetti. Diciamo pure che l'effettuamento di una tale idea andrebbe compagno di molteplici e gravi difficoltà: ma conveniamo altresì che non è lecito favellare altrimenti di un sol capo-luogo senza involgere la patria in gare e invidie funestissime e in pericoli incalcolabili».

Il toponimo potrebbe indurre in errore chi non conoscesse se non superficialmente il *loghicciolo* (per usare il diminutivo cinquecentesco). Non si tratta di una montagna nel senso vero e proprio del termine, ma di un modesto valico, a 554 metri d'altitudine, che si frappone tra la Cima di Medaglia (m 1264) da un lato e i contrafforti del Tamaro (m 1867) dall'altro. È passo obbligato per coloro che dal rupestre Sopraceneri — un tempo denominato regione *ciscenerina* — vogliono comodamente recarsi nel Sottoceneri (*Trans-Ceneri*), dove la montagna pigramente va assumendo l'aspetto collinare.

Dal toponimo è derivato e entrato nella parlata dialettale propria del Locarnese il sostantivo *moscendrin*, che sta a indica-

re il vento che spira da sud-est specialmente in primavera. Corrente d'aria, questa, ricorrente a intermittenze anche durante il giorno, non certo bene accetta ai contadini e ai pescatori quando le loro barche a remi proseguivano in direzione opposta. Dava loro l'impressione che scaturisse dalla sella del Ceneri, paragonabile quindi, oserei dire, alla bocca dei venti magistralmente dipinta da Botticelli nel quadro della «Nascita di Venere». *Moscendrin* o *Muscendrin* è pure nome di luoghi a sud e a nord vicini al passo; riappare anche nel nomignolo affibbiato ai Contonesi

dai vicini: *maja scendra*. C'è quasi da pensare che potevano aver forse ragione i nonni che tentavano di spiegare l'origine del toponimo con *cenero* (*cinis, cineris*) richiamante nel suo colore le foschie molto frequenti al valico.

## Selve castanili

Posto, il Monte Ceneri, selvoso, con qualche *ronchetto* e rustici casolari, disabitato almeno per l'addietro. Il castagno era l'albero che, con la betulla e la quercia, contrassegnava in larga misura il carattere ambientale. Le castagne mettevano al riparo i paesani dei villaggi limitrofi dal pericolo delle allora possibilissime carestie. Beni appartenenti in parte anche alle collettività locali erano quelle selve, sui quali però il singolo aveva il diritto (*jusplantandi*) di possedere e di godere propri alberi. Al raccolto delle castagne collaboravano spesso i valligiani dell'alta Verzasca (*castagnari*), i quali, in compenso, poteva-

L'antichissima strada da Quartino al valico del Monte Ceneri, purtroppo a pochi nota.





Autore ignoto — «Dalle falde del Monte Ceneri verso il Lago Maggiore». (incisione in rame).  
Archivio cantonale, Bellinzona

no far ritorno a casa con qualche poco di provvista che poi mettevano a essiccare nei loro metati (*grà*) su in valle. Ma i Verzaschesi venivano al Monte Ceneri anche più tardi, a raccolto terminato. C'era infatti la possibilità di *rüspà*, cioè di raccogliere le castagne che, cadute ancora in seguito o in posti scomodi o nascoste tra la foltezza delle erbe, erano sfuggite all'occhio dei proprietari degli alberi.

### Incrocio di strade e di confini

Zona di confini, corridoio di transito per le comunicazioni a breve e a men breve distanza: questi e altri analoghi potrebbero essere i sottotitoli per le pagine di cronaca del nostro valico, che nel Settecento era anche indicato con *Montcanal*, *Montkenel* (Schinz).

Il nome di esso oggi, in seguito specialmente all'impianto e alla messa in esercizio delle antenne della *Radio della Svizzera Italiana* (prima trasmissione: 22 maggio 1932; impianto dei piloni della stazione nazionale creata poco dopo: 1932/1933, è ormai sulla bocca di tutti e risuona anche in lontane contrade. La voce radiofonica è ancora spesso indicata sugli apparecchi con la sua prima denominazione: *Radio Monte Ceneri*.

Una straducola assestata e, per molti secoli, ben tenuta in efficienza anche per il transito delle bestie da sella e da soma doveva già esistere almeno dal momento in cui qualcuna delle nostre terre, sotto l'influsso della romanità (Taverne nella Valle Carvina — ora Alto Vedeggio — è di sicura origine romana), davano evidenti segni di un primo vivere civile.

Le vie naturali da nord a sud e viceversa, interessanti anche il nostro paese, erano quelle dei passi del San Bernardino (*Mons avium*), del Lucomagno (*Lucus Magnus*) e, più tardi, del San Gottardo (*Elvel, Tremulo*). Dopo Bellinzona, scendendo, si preferiva il tragitto sul Verbano, donde l'importanza dei porti di Magadino e di Gordola. Ma era pure molto seguita l'*accorciatoia* del Monte Ceneri, al cui valico si saliva o dalla strada da Cadenazzo in su, consolidata all'inizio della sudditanza delle nostre terre agli Svizzeri (sec. XVI), o dalla strada che aveva inizio a Contone denominata *Sparvéra*, oppure, infine, da altra viottola (il *Moscendrin*) certamente la più antica, della quale esiste tuttora buona parte del tracciato comunemente indicato come percorso *romano*. Quest'ultima lega Quartino (frazione di Magadino) con la bocchetta; era anche in diretto rapporto con il traghetto sul fiume Ticino, impor-

tante per Locarno specialmente dopo la rottura del ponte di Bellinzona (1515).

### Edifici storici

Bironico sul versante meridionale, secondo lo Schaefer (*Il Sottoceneri nel Medioevo*, Lugano 1954, pagg. 2, 9, 16), accoglieva i viaggiatori e possedeva una *sosta* destinata al provvisorio deposito delle mercanzie. Di grande importanza per Como era il valico, sul quale la città manteneva, consolidandoli, castello e torre di origine, secondo il Ballarini e altri storici, gallica. Nel 1336, per esempio, Como ordinò al borgo di Lugano di mantenere in ordine la torre del Monte Ceneri, nei pressi della quale 31 anni dopo fu collocato un termine divisorio tra le giurisdizioni di Bellinzona, di Locarno e di Lugano che attualmente ancora è ricordato per segnare i limiti territoriali dei tre distretti.

Già nel Duecento a Contone, all'incrocio cioè della straducola verso il Monte Ceneri con quella — ch'era pure via *francesca* o *regina* — per la Riviera del Gambarogno, stava la *commendà* con l'ospizio e la chiesa di San Giovanni Battista (ora chiesa parrocchiale) appartenente ai gerosolimitani, più tardi, detti dell'Ordine di Malta: richiami sono questi a un'opera di carità — alloggiare i pellegrini — assai praticata nel Medioevo. In documenti del sec. XII già è citato il monastero (*priorato*) di San Giorgio, a Quartino, appartenente ai benedettini.

Sull'altro versante, a Rivera, troviamo la così detta *casa dei Lanfogti*, recentemente restaurata, la quale ospitava in particolar modo l'aristocratica carovana dei sindacatori (o *sindicatori*) della Lega confederata (XII cantoni), che per tre secoli e sino al 1798 qui veniva ogni biennio per rivedere l'operato dei suoi commissari reggenti e i possessi balivali ad essi sottoposti.

C'è poi sul valico anche il monumentino con la statua di San Carlo proveniente dall'istituto omonimo locarnese rimasto attivo sotto la direzione di padri belgi assunzionisti sin verso la prima guerra mondiale. È così ricordato il passaggio, specialmente quello del 1577, del grande cardinale milanese ansioso di dare alle nostre parrocchie un più alto contenuto di religiosità.

### La «via patriottica» e militare

La costruzione di tutto il tratto di strada carrozzabile tra Lugano e Bellinzona, votata dal Gran Consiglio il 22 maggio 1804, fu affidata per i rilievi agli ingegneri Ferranti e Rougier di Milano, i quali ebbero poi come continuatori l'ing. Giulio Pocobelli di Melide e l'ing. Francesco Meschini di Alabardina - Gambarogno (Franscini, *Annali del Cantone Ticino*, pag. 55). Venne a costare poco più di 600 mila franchi (Antonio Galli, *Notizie sul Cantone Ticino*, Bellinzona 1937, vol. II, pagg. 900-903). Il servizio regolare quotidiano con la diligenza a cavalli fu inaugurato il 27 giugno 1835. La correzione con il rilevante allargamento di questa strada (chiamata nel 1889 dal Respini *linea patriottica*) ebbe termine verso il 1934 e fu a questo momento giudicata come *modello del genere in Europa*. Miglioramenti si ebbero ancora in anni successivi. A dare notorietà e vita al valico venne poi anche la caserma militare a disposizione delle truppe d'artiglieria, che mise radici

nel 1912. Già l'anno dopo ebbe inizio la costruzione delle fortificazioni presidiate nel 1916. Entro l'ormai vasto comprensorio militare sta la «caserma degli ufficiali», che in origine era una casa di cura fatta costruire nel 1909 dal dott. Luigi Malè di Cadenazzo e ceduta alla Confederazione nel 1916. All'ombra delle betulle, a mattina, si ha la cappellina dedicata a San Nicola della Flue, affrescata nel 1941 dal robusto pennello di Felice Filippini: è ricordo degli anni di servizio attivo 1939-1945.

Ma passaggi e bivacchi militari sul Ceneri non certo infrequenti furono anche durante il corso di questo millennio: nel 1174 vi transitò con le sue truppe Federico Barbarossa; il Carmagnola fece occupare il valico alla vigilia della battaglia di Arbedo (1422); negli anni 1501-1515 soldati svizzeri, presenti nelle operazioni belliche in Lombardia, transitarono nelle due direzioni e in buon numero; l'anno 1799 ricorda gli andirivieni di soldati francesi e soprattutto il passaggio delle truppe del generale russo Suvarof entrate dalle parti di Ponte Tresa nell'intento di recarsi a Zurigo per portare soccorso a Korsakof; nel 1810 bivaccarono i soldati del Regno Italico venuti a deliziarsi con l'occupazione del nostro paese durata sino al 1813 . . .

### Traffici di ieri e di oggi

Strada, quella del Monte Ceneri, non immune d'altri guai e pericoli né ieri né oggi. Un monumento sul valico, per esempio, ricorda l'improvvisa morte del giovane consigliere di stato Agostino Bernasconi (1951) vittima di uno dei molti incidenti automobilistici che lassù ancora ogni tanto succedono o per lo stagnare delle nebbie o causati dal terreno infido e soprattutto dall'intenso traffico. Così, sino alla radicale sistemazione della strada si scorgeva, poco sopra Cadenazzo, un'ottocentesca cappellina: un significativo ex voto con tanto di «G.R.» a ricordare la carrozza uscita fuori di strada e rotoziata paurosamente a valle e tutti i passeggeri rimasti miracolosamente illesi.

Il passaggio sul Monte Ceneri stava inoltre a significare altri grossi rischi, quello, per esempio, di imbattersi con bande brigantesche. I primi fattacci del genere e di cui si ha memoria risalgono al 1365 e al 1367 (*Bollettino storico della S. I.*, vol. LXXIV, fasc. 1). L'ultimo, gravissimo, si ebbe nella notte del 12 ottobre 1864, quando la diligenza postale fu assalita da un gruppo di *briganti*, i quali spogliarono i passeggeri d'ogni loro avere e fecero man bassa di quanto sacchi e cassette potevano contenere. Sparatorie e barbare uccisioni pur anche.

La strada ottocentesca indirettamente favorì il sorgere o, meglio, l'irrobustirsi di *osterie con stallazzo* a Cadenazzo, a Bironico e a Taverne: edifici di una certa qual corpulenza con infissa nei muri esterni gran copia di anelli di ferro, cui carrettieri, cavallanti, soldati e paesani attaccavano le briglie dei cavalli o la corda delle vacche — ch'erano tantissime al momento dello sverno e in occasione delle note fiere di Lugano e di Varese — nei momenti di sosta e di respiro.

Luogo di transiti: s'è detto all'inizio di questo manello di notizie. E quindi c'è anche da ricordare il tratto di ferrovia, che sale da Giubiasco al valico per poi discen-

dere lungo la valle del Vedeggio, inaugurato il 10 aprile 1882. La prima galleria, quella sotto il passo, fu costruita negli anni 1878-1882; la seconda, che le sta di fianco, soltanto verso il 1932. Giorno e notte, a tutte le ore, sferragliano i treni composti di carrozze anche provenienti da tutte le parti della Mitteleuropa. Quelli risalenti da sud, appena fuori della galleria su al valico, riservano ai passeggeri, in vena di esplorazione, che si affacciano al finestrino un gradito e variato paesaggio: profondi e selvosi avvallamenti subito lì sotto; un

alternarsi continuo di ponti — notevoli quelli sopra i torrenti di Robasacco e di Pianturina — e di brevi gallerie; a ponente, in lontananza, l'azzurra macchia del Verbano e, a levante, il rincorrersi delle mura merlate sui dossi di Bellinzona; in basso, la distesa pulita e ordinata del Piano di Magadino; più a monte ancora la serie ininterrotta delle alture fattesi ormai corpose come ben s'addice alla soglia che immette nel cuore della Svizzera.

Giuseppe Mondada

## L'autostrada del Monte Ceneri

Nel 1984, se sarà possibile difendere i programmi attuali, si andrà da Lugano a Bellinzona interamente in autostrada, percorrendo in modo nuovo quel colle che è baricentro geografico e psicologico del Ticino.

Tra Rivera e Camorino ci saranno due novità grosse rispetto ad oggi, grosse in una scala che si può definire geografica. Una è il fatto che avremo una galleria sotto il culmine del Monte Ceneri: ma non proprio sotto il valico della strada cantonale, bensì spostata più di un chilometro verso est, in modo da fare una ics con la galleria ferroviaria. L'altra novità è il fatto che il punto più alto del viaggio (che è oggi sui 554 metri) si abbasserà di 67 (scenderà ai 487) e si sposterà di due chilometri verso sud: sarà grosso modo di fronte alla stazione di Rivera. Del resto anche il tracciato ferroviario ha il suo punto più alto proprio nell'area della stazione.

In senso strettamente tecnico, le novità (ma ce ne saranno di altre di contenuto formale, compositivo, quindi estetico) sarà il salto di qualità con l'autostrada rispetto a quello che offre la cantonale oggi: il salto verrà dal fatto che le classiche quattro corsie della N 2, ripartite in due carreggiate, diventeranno cinque sui circa cinque chilometri da Comelina alla galleria (per restituire all'arteria in salita la porzione di capacità assorbita dalla forte (4,5%) pendenza) contro le quattro corsie della carreggiata unica della cantonale, che sono però tre e addirittura due sui tornanti e nell'abitato di Cadenazzo: fonti queste della maggior parte della caduta di capacità di oggi e quindi forche caudine del traffico estivo di questi nostri anni (1). Il tracciato dell'autostrada godrà dell'omogeneità di agio e di sicurezza per l'utente lungo tutto il percorso.

### Una soluzione equilibrata

Il tratto di strada nazionale del Monte Ceneri, saldatura tra i due tronconi Chiasso - Rivera e Camorino - Gorduno-Castione, è lungo (dal km 40.620 al 48.150) 7 530 metri: in grosso, sette chilometri e mezzo. Lo si studiò in forma di progetto generale negli anni dal 1961 al 1964, insieme al tratto

Lamone - Rivera: il Consiglio di Stato lo approvò nell'agosto del 1964 (2) e il Consiglio federale lo adottò nel novembre del 1965.

Il tracciato scelto è il risultato di un lungo studio di confronto fra diverse soluzioni: una di queste prevedeva il passaggio dell'autostrada sul valico (con, necessariamente, una stretta curva (in realtà: troppo stretta, con raggio di soli 300 m) al culmine, da dove il colle precipita verso nord con un pendio che scende dai 550 ai 200 metri di quota in solo 800 metri di distanza); le altre presentavano diverse pendenze per la galleria e per la discesa verso Bellinzona, e inoltre diverse traiettorie per l'attraversamento del Piano di Magadino. La soluzione adottata, che ha un sovrapp-

passo della ferrovia ai Sasselli, sopra Cadenazzo, in una zona del tutto favorevole, è apparsa tecnicamente la più equilibrata, e la più razionale anche sotto l'aspetto ambientale ed economico. Di essa, approvata, come detto, nel 1965, si tenne conto l'anno seguente nella sistemazione della strada cantonale a quattro corsie, per il tratto a monte del bivio di Robasacco, dove i tracciati sono pressoché paralleli su un lungo tratto.

Inizialmente programmato per gli anni 1967 - 1972, questo brano della N 2 era stato poi più volte procrastinato, fino ad occupare l'ultimo posto tra i tratti ticinesi: nello schema dei tempi reso noto nel 1973, la sua costruzione era addirittura fissata per gli anni 1981-1986.

### Il perché del ritardo

Questo ripetuto slittamento nel tempo era dovuto all'esistenza, su un percorso parallelo a quello previsto per la N 2, di una strada cantonale che (dopo una sistemazione completata attorno al 1930) in quegli anni aveva visto vari lavori di adeguamento: la formazione di una carreggiata a quattro corsie dall'uscita di Rivera al Monte Ceneri (1969); l'adattamento analogo, ad eccezione tuttavia dei quattro tornanti, dal Monte Ceneri a Cadenazzo (1966); la sistemazione dell'attraversamento di Cadenazzo e l'allargamento della sede stradale a circa 13 metri da Cadenazzo a Giubiasco (1963).

Ma pur con tutti questi lavori, il traffico sulla strada cantonale nei mesi estivi ha continuato a svolgersi con estrema difficoltà, per la presenza degli stretti tornanti, dell'attraversamento di Cadenazzo, della forte pendenza longitudinale (che arriva al 9 per cento) nonché dei restringimenti dati dalle rampe degli allacciamenti autostradali a Rivera e a Camorino. La situazione



E.T. Compton — «La strada del Monte Ceneri alla sommità del colle. Sullo sfondo il Piano di Magadino e il Lago Maggiore» (incisione in legno, 1865). Archivio cantonale, Bellinzona