

Itinerario

Partenza: Cadenazzo (252 msm)

Quota massima: 620 msm (roccolo accanto alla Piazza d'armi)

Dislivello: 368 metri

Tempo di percorrenza: circa 5 ore (con pause)

Difficoltà: T2

Si tratta di un'escursione facile e adatta a tutti. Il giro completo è comunque piuttosto lungo, ca. 13 chilometri. Può essere accorciato utilizzando l'autopostale per tornare a Cadenazzo da Quartino.

Si parte da Cadenazzo, dietro al Ristorante delle Alpi. Il sentiero, segnalato, inizia di fianco a due vecchi «cassinelli», un tempo utilizzato per conservare latte e formaggio. In una decina di minuti si arriva al Mulino di Precassino. Il sentiero prosegue poi verso Robasacco (ca. 40 minuti). Arrivati in paese, prendere la strada asfaltata che sale, a destra, verso la chiesa di San Leonardo. Si passa davanti alla chiesa (che merita una visita) e si prosegue dritto fra alcune case. Dopo un po' l'asfalto lascia spazio alla mulattiera sterrata, con resti di lastricato, che va in direzione del Monte Ceneri. La mulattiera sbocca su una delle strade della zona militare, che si evita passando sulla sinistra, accanto al roccolo. La direzione è ben segnalata.

Chi desiderasse visitare il Museo della Radio, all'interno della Piazza d'armi, deve chiedere l'autorizzazione chiamando preventivamente il numero 079 620 02 06 o scrivendo a [renato.ramazzina\(at\)bluewin.ch](mailto:renato.ramazzina(at)bluewin.ch).

Arrivati alla strada cantonale del Monte Ceneri, attraversarla con il sottopasso e prendere la destra in direzione del grande edificio un tempo albergo. La «strada romana» o Muscendrìn, che ci porta in poco più di un'ora a Quartino, parte dietro la centralina elettrica. Da Quartino si raggiunge Cadenazzo passando da Contone e i suoi bei vigneti.

La Via dei briganti

Un'escursione sulle antiche strade del Monte Ceneri

/ 28.08.2017

di Romano Venziani, testo e immagini

L'aveva studiato meticolosamente, il piano, Costantino. Una notte d'ottobre del 1864, la diligenza federale, che collegava giornalmente Lucerna a Como-Camerlata, avrebbe trasportato un ingente carico di valori. Lui l'aveva saputo, chissà come, chissà da chi, e si era preparato all'assalto. A Milano, città che conosceva bene, perché andava spesso a trovare la sorella proprietaria di una latteria, aveva arruolato un manipolo di piccoli delinquenti, che dovevano dargli man forte. Avrebbero attaccato con il favore del buio, proprio lì, al bivio di Robasacco, dove la via diventava più ripida costringendo i cavalli a rallentare l'andatura. La strada del Monte Ceneri, che saliva attraverso boschi di castagni, collegando il nord con il sud del Ticino, era da secoli il passaggio (quasi) obbligato di uomini e merci, che si spostavano tra le città dell'Europa settentrionale, i mercati lombardi e il Mediterraneo. Su quelle pietre levigate dai passi di uomini e animali, era transitato mezzo continente: teste coronate, generali con i loro eserciti, letterati, gente di chiesa e tanti mercanti, che affrontavano la salita del Ceneri con il cuore in gola, pensando a ciò che quel viaggio avrebbe potuto riservar loro.

Le vie che scendevano dai valichi alpini (San Gottardo, Lucomagno, San Bernardino) convergevano a Bellinzona, per poi biforcarsi, più a sud, e dirigersi verso Magadino e il suo porto lacustre o verso il passo del Monte Ceneri, raggiungibile da Cadenazzo con la cosiddetta «strada francesca» o «francisca», e da Quartino con il «Muscendrìn» o «Montecenerino», percorso, oggi impropriamente denominato «strada romana», che rivestiva una notevole importanza viaria, collegando il bacino del Verbano con quello del Ceresio (1).

Se oggi bastano pochi minuti a valicare il Monte Ceneri, un tempo il viaggio era lungo (ci volevano circa sei ore da Bellinzona a Lugano) e poteva trasformarsi in una pericolosa avventura.

La strada era tristemente famosa per i frequenti assalti di feroci banditi, spesso spalleggiati o, almeno, *coperti* dalla popolazione locale (2).

I documenti d'archivio raccontano, a volte descrivendole nei minimi particolari, le storie truci di innumerevoli rapine, scorrerie, ferimenti e delitti perpetrati dai briganti, che popolavano i boschi del Monte Ceneri.

Correva l'anno 1367, Johann Sibet e Fulcher Latun, due commercianti di stoffe provenienti «dalle terre teutoniche» e diretti in Italia, sono attaccati e feriti in prossimità del passo; un paio d'anni prima un altro mercante, Antoniolo da Bergamo, è ammazzato e rapinato del cavallo e del suo carico. Nel 1481, «una volta ancora gli Svizzeri, che vanno al mercato di Varese, sono derubati ... nel passaggio del Monte Ceneri. Un viaggiatore è picchiato a sangue, un altro ha la mano quasi staccata, mentre a un terzo strappano la moglie dal cavallo e portano via tutti i soldi» (3).

Nella seconda metà del 1600, vere e proprie bande di taglieggiatori presidiano la strada, spartendosi le zone boschive che coprono il valico. Sono cappeggiate, stando alle cronache fluttuanti tra storia e leggenda, da briganti come *Il Carbonaio*, *Tagliabrache* (accusato di numerosi omicidi), *Barbanera*, *Il Rosso*, *Fra Volpone*, *Pelaboschi* e *Cocagna* (questi ultimi due, pare, meno feroci degli altri). Un paio, *Carbonaio* e *Fra Volpone*, finiranno sulla forca, *Il Rosso* sarà ucciso in uno scontro a fuoco con le guardie, mentre *Barbanera*, fuggito oltre San Gottardo, sarà arrestato ad Altdorf, dove gli mozzeranno la testa.

Nonostante le misure adottate, come l'istituzione di un posto di guardia, le taglie o la raccapricciante esposizione, sulla strada del passo, delle teste dei predoni giustiziati conficcate sui pali, il fenomeno del brigantaggio non accenna a diminuire e il Monte Ceneri rimane un luogo malfamato e un passaggio a rischio anche dopo la costruzione della strada carrozzabile del 1811.

L'ultimo, cruento, episodio avviene nella notte tra il 12 e il 13 ottobre del 1864. Quella sera, Costantino Genotti, leventinese conosciuto come ladro di bestiame, ma con la fama di bandito romantico, che regalava ai poveri le bestie rubate, assalta con la sua banda di disperati la diligenza federale.

Tragico l'esito della rapina. Uno dei dieci occupanti della carrozza è abbattuto con un colpo di pistola; il postiglione, Pietro Berta, colpito da una rivoltellata al volto, rimarrà sfigurato; l'altro postiglione, Michael Danioth, si dice, uscirà dalla terribile avventura con i capelli completamente sbiancati dalla paura.

Dopo aver derubato i malcapitati di tutto il denaro e gli oggetti preziosi, i banditi fuggono, eclissandosi tra le paludi del Piano di Magadino, senza essere riusciti a trovare l'ingente somma trasportata, 24'000 lire, ben nascosta nel doppiofondo di una cassa.

Nello spazio di pochi giorni, la banda è sgominata. Quattro malviventi, arrestati nel Luinese, sono processati in Italia e condannati al carcere a vita, Costantino, rifugiatosi a Milano a casa della sorella, è catturato da un poliziotto che lo riconosce per strada. Estradato in Ticino e rinchiuso nelle temute prigioni di Castel Grande, il leventinese è giudicato dalla Corte criminale di Bellinzona, che lo condanna alla pena capitale.

A riconoscerlo come l'autore della rapina, sarà un bambino presente sulla diligenza. Costantino

l'aveva preso in braccio, per tranquillizzarlo ed evitare che gli fosse fatto del male e il piccolo aveva riconosciuto in quell'omone il Genotti, che una volta gli aveva regalato dei dolci ad Ambri.

È il 22 novembre del 1866. L'anno seguente, le autorità cantonali, convinte, come la maggioranza dell'opinione pubblica ticinese, che la pena di morte debba essere abolita, accolgono la richiesta di grazia. Costantino Genotti muore all'inizio del 1878 nel nuovo carcere cantonale di Lugano, dov'era stato trasferito.

Non posso non pensare alla storia dell'ultimo brigante del Monte Ceneri, il Robin Hood dei poveri, che amava i bambini e scriveva sui muri della cella con il proprio sangue, quando un pomeriggio di fine aprile, quasi un secolo e mezzo dopo, m'incammino con l'intento di valicare a piedi, come gli antichi viandanti, questo scalino naturale, che separa il Ticino alpino da quello prealpino.

Mi chiedo che cosa sia rimasto delle vecchie vie del passo, dopo che i lavori di costruzione della strada cantonale (1811), della ferrovia (1882) e dell'autostrada (1984) ne hanno cancellato quasi tutte le tracce, ridisegnando la topografia della montagna.

Nonostante i comuni facessero del loro meglio per la manutenzione delle mulattiere del Ceneri, il loro stato lasciava infatti alquanto a desiderare. Così, a fine 1700, si cominciò a parlare dell'opportunità di dotare il valico di una via di comunicazione più «moderna» e sicura. Un tale Fossati propose di costruire a sue spese una carreggiabile tra Bellinzona e Lugano, a condizione che gli si fosse accordato il diritto di pedaggio per alcuni anni. Ma sarà il neonato canton Ticino, nel 1804, a dare il via ai lavori della prima carrozzabile cantonale, che verrà poi corretta e allargata nel secolo seguente, tra il 1928 e il '34, lastricata con dadi di gneis e, prima assoluta sulle strade di montagna svizzere, pavimentata in cemento nel tratto del valico.

Poco c'è mancato, invece, che non si costruisse del tutto, la ferrovia del Monte Ceneri, e fosse data la priorità alla linea Bellinzona-Magadino-Cittiglio. Il dislivello da superare era infatti giudicato eccessivo per la tecnica dell'epoca. Una difficoltà messa in conto dall'ingegnere Kaspar Wetli, il cui progetto prevedeva di superarla sostituendo le locomotive di campagna con una, speciale, di montagna. Per finire, in seguito alla decisione di realizzare il traforo del San Gottardo, altra opera considerata allora impossibile, si modificò il progetto e venne costruita una galleria a una quota minore, riducendo il dislivello eccessivo.

Un secolo più tardi, un altro manufatto ardito, l'autostrada, supererà questo gradino glaciale, simbolo di unione e disunione dei Ticinesi, su cui Stefano Franscini suggeriva di fondare *Concordia*, la nuova capitale del cantone. Oggi, l'ultima tappa dell'epopea delle vie di comunicazione tra il nord e il sud del Ticino (della Svizzera e dell'Europa) è in fase di realizzazione, la trasversale alpina (AlpTransit), che permetterà di *bypassare*, con una galleria tra Camorino e Vezia, il Monte Ceneri.

Parto dunque da Cadenazzo, seguendo un sentiero ritenuto dall'inventario delle vie storiche svizzere (IVS) un segmento della «strada francesca». Dopo pochi minuti di salita, attraverso il riale Robasacco, da cui attinge l'acqua il mulino di Precassino. Fino a pochi anni fa non rimaneva che qualche rudere dell'antica costruzione, documentata già nel Medioevo e appartenuta in un primo tempo al Capitolo di San Pietro di Pavia e, più tardi, probabilmente, all'Ordine ospitaliero di San Giovanni di Gerusalemme, ovvero ai Cavalieri di Malta, presenti da secoli nella regione (4).

Il mulino è stato recentemente ricostruito sotto il patronato dell'Associazione Antico Mulino di Precassino, che ha creato tutt'attorno una graziosa area di svago, all'ombra dei castagni. Un bell'esempio di recupero e valorizzazione di una testimonianza della civiltà contadina.

Il sentiero riprende a salire oltre il torrente, immergendosi nel bosco, dove incontro alberi secolari e resti di muri a secco inghiottiti dalla vegetazione.

Poco sotto l'abitato di Robasacco, mi ritrovo su di una stradina asfaltata, su cui piove il rumore assordante dell'autostrada e dei treni, che di tanto in tanto sfrecciano veloci perdendosi nell'eco di un sibilo prolungato.

Due sottopassaggi mi permettono di superare la ferrovia e il viadotto autostradale. Zigzagando in ripida ascesa tra boschi, ronchi e prati su cui aleggia il profumo intenso di estesi tappeti d'aglio orsino in fiore, raggiungo Robasacco.

Do un'occhiata alla chiesa di San Leonardo, ne vale la pena, e poi m'inoltro di nuovo nel bosco seguendo la direzione del Monte Ceneri. Questo è a mio avviso il tratto più suggestivo del percorso, con una mulattiera, che sale tranquilla, serpeggiando tra maestosi alberi di castagno.

A dire il vero, non sto a chiedermi se questa sia o meno una delle antiche strade del Ceneri, ma il

posto evoca scenari in cui vedo aggirarsi facce barbute di briganti in attesa, calpestio di animali da soma, carri gremiti di mercanzie e carrozze (la via è larga abbastanza per lasciarle passare), da cui i volti di signori in redingote scrutano inquieti la macchia tutt'attorno. Immagini che contrastano curiosamente con l'atmosfera di pace e la piacevole percezione di un'energia positiva che questo luogo emana a profusione.

La via ora si è fatta pianeggiante e attraversa un'ordinata selva castanile, con ampi spazi liberi dagli alberi, che permettono di abbracciare con lo sguardo buona parte del piano di Magadino. Un tabellone mi chiarisce l'origine di quell'ordine naturale. «Compensazione ambientale. Recupero selva castanile Pontiva», sta scritto sotto il logo nero-rosso di *AlpTransit San Gottardo*. «Al fine di attenuare l'impatto di questo progetto sull'ecosistema sono state concordate e realizzate molteplici misure di compensazione ambientale».

Vengo pure a sapere che le prime notizie della selva castanile di Robasacco risalgono al 1205, che sono stati i comuni di Bironico, Camignolo, Rivera e Medeglia (di cui Robasacco era una frazione) a gestirla, e che infine il locale Patriziato l'ha acquistata nel 1895, piantumata, innestata e sfruttata fino agli anni '50 del secolo scorso, quando l'interesse per il commercio della legna diventa irrilevante e la selva è abbandonata a se stessa. Ora, grazie al progetto AlpTransit di compensazione ambientale, nel 2014, si è fatto un esbosco, 72 alberi secolari di castagno sono stati potati, le zone pianeggianti hanno ritrovato un tenero manto erboso e gli escursionisti possono sostare in una piacevole area di svago, attorno ai due tavoli in legno, accanto ad una gorgogliante fontana.

Il Monte Ceneri, per la verità, «monte» non è. Forse lo sarà stato in epoche remote, prima che il ghiacciaio del Ticino lo scavasse nella sua discesa verso quello dell'Adda, di cui sbucava laggiù in fondo la lingua della val Menaggio. Quando poi i ghiacci si scioglieranno, ritirandosi verso le vette alpine, lasceranno dietro di sé lo specchio del Ceresio, la valle del Vedeggio e, quassù, questo incavo nella montagna, le cui enormi rocce levigate riaffiorano qua e là lungo il mio percorso, come pelli di elefanti mummificate.

Rete metallica, cancelli, cartelli intimidatori su cui svetta la vecchia antenna di Radio Monteceneri. Sono arrivato alla zona militare. Avrei potuto chiedere l'autorizzazione per visitare il Museo della Radio, che si trova all'interno della piazza d'armi, penso. Avrei avuto così la possibilità di superare cancelli e rete metallica e, dopo una visita, sicuramente interessante, proseguire lungo la scorciatoia che passa accanto alla caserma e agli altri innumerevoli edifici militari.

Il museo è nato nel 2001 con lo scopo di salvare, attraverso oggetti e apparecchiature, la memoria di settant'anni di storia della gloriosa Radio Monteceneri, il cui primo impianto di radiodiffusione venne inaugurato proprio qui il 18 aprile del 1933, due anni dopo le stazioni nazionali di

Beromünster e Sottens.

Non ho fissato nessun appuntamento, perciò devo circumnavigare la zona militare, da cui mi giungono i rumori un po' inquietanti degli spari, seguendo una stradina asfaltata, che va a congiungersi con la cantonale del passo.

Lavori in corso. L'area è sottosopra e in quel bailamme di scavi e detriti faccio fatica a trovare l'imbocco della «strada romana», che mi farà scendere verso Quartino. Traffico intenso e rumoroso. Peggio dell'armata di Suvorov, penso, ricordando che il Monte Ceneri ha sempre avuto valore strategico e la sua strada è stata usata da continue ondate di eserciti. Quello del Barbarossa (1174), le truppe del Carmagnola, che occupa il valico alla vigilia della battaglia d'Arbedo (1422), i mercenari svizzeri, che combattono in Lombardia (1501-1515), e poi lui, Aleksandr Vasil'evič Suvorov, nobile generale russo, che attraversa le nostre terre, nel 1799, con i suoi ventiduemila cosacchi armati fino ai denti, che seminano paura e desolazione lungo tutto il loro percorso verso il San Gottardo.

Ritrovo l'imbocco della «strada romana» o «Muscendrìn» poco oltre il grande edificio, ora militare, ma che fu dapprima albergo e poi stabilimento fisioterapico, dotato, si scriveva allora, di «bagni di luce bianca, rossa e violetta, bagni elettrici, con frizioni e massaggi pure elettrici e macchine galvano-terapiche».

Quella che per secoli è stata la via più breve per valicare il Monte Ceneri ha subito nel tempo numerosi interventi di manutenzione e di miglioria, che ne hanno modificato radicalmente il tracciato. All'inizio del 1800, la carrabile sale da Quartino in modo piuttosto rettilineo, tanto che «questo pezzo di strada è incomodissimo e difficilissimo pei carri tanto per l'eccessiva rapidità di alcuni passi, quanto per le anguste e pericolose voltate. Il suolo è ora selciato, ed ora sul terreno, sempre senza fossi, e malformato, soggetto nel tempo d'Inverno ad essere ghiacciato in modo di non potervi passare nemmeno li Pedoni» (5).

Da quel momento ci saranno altri rifacimenti, l'ultimo dei quali, nel 1883, quando ormai l'antica via sta per cadere in disuso sostituita dalla ferrovia, ha determinato l'aspetto odierno del *Muscendrìn*. Con il passare del tempo, la strada è dimenticata, il vecchio selciato è sconnesso e in buona parte asportato dallo scorrere dell'acqua, qua e là si getta un manto d'asfalto, fino a quando, nel 2012, i Comuni di Gambarogno e Monteceneri decidono di promuovere un progetto di restauro, che sarà realizzato tra il 2015 e il 2016 (6).

Il mio periplo si conclude scendendo lungo questa via rimessa a nuovo, con un tappeto di ciottoli levigati, che rotola verso il piano in un susseguirsi di curve a gomito e attraversa, come già raccontava due secoli fa il Bonstetten, «un bel bosco di castagni frammisti ad agrifogli, entro cui si intravede- tra gli alberi- l'inizio del Lago Maggiore e le terre di Magadino» (7).

Note

1) «Di certo l'importanza della strada del Montecenerino aumentò quando, scomparso definitivamente il porto di Gordola prima e dopo la caduta del ponte della Torretta (1515), il porto principale per l'imbarco delle merci da e per il Milanese divenne quello di Magadino. Questo raccordo divenne quindi strategico per i collegamenti tra le Valli del Luganese e Lugano stessa con quest'importante approdo commerciale». Cfr. *IVS. Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera, Percorso TI 222*

«I viandanti erano soprattutto pellegrini che venivano dal nord delle Alpi per recarsi a piedi fino a Roma, commercianti che scendevano ai mercati di Milano e di Varese, soldati, scolari e messaggeri. A seconda dello scopo veniva scelta ora l'una ora l'altra di queste vie: soprattutto i pellegrini per idealismo, i mercanti di bestiame ed i soldati per insufficienza di imbarcazioni evitavano la via del lago e passavano il valico». Cfr. Ezio Dal Vesco, *Il Monte Ceneri. Schizzo del suo paesaggio con 4 figure*, Kümmerly & Frey, 1946, pg.24

2) Il nome stesso del paese di Robasacco non deve essere estraneo alla storia turbolenta del passaggio del Monte Ceneri.

3) Cfr. Paul Hugger, *Rebelles et hors-la-loi en Suisse: genèse et rayonnement d'un phénomène social*, Lausanne, Ed. 24 Heures, 1977, pg.65

4) Dal 1219, infatti, a Contone è presente un ospizio dell'Ordine ospitaliero di San Giovanni di Gerusalemme, che comprendeva anche case, terreni, chiese e boschi. Una croce dei Cavalieri di Malta svetta ancora sulla cima del campanile della chiesa parrocchiale di San Giovanni Battista.

5) Cfr. Francesco Meschini, *Relazione dell'Ispettore de' ponti e strade dei Cantoni di Bellinzona e Lugano alla Camera Amministrativa del Cantone di Bellinzona relativamente alla prima visita da lui fatta alle strade e ponti nella Primavera del 1801*, Archivio Cantonale Bellinzona, in «Archivio Sacchi», scatola 11, cart. 2

6) Numerosi enti hanno reso possibile la realizzazione dell'opera: l'Ufficio federale delle strade, il Fondo svizzero per il paesaggio, la Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio, il Cantone, Pro Patria, OTR Lago Maggiore e Valli, Fondazione Turismo Lago Maggiore. Hanno inoltre collaborato SEREC Sagl e l'Antenna del Gambarogno dell'ERS Locarnese e Vallemaggia, gli Uffici tecnici dei Comuni promotori, l'Ufficio del 9° circ. forestale e la PC del Locarnese.

7) Karl Victor von Bonstetten, *Lettere sopra i baliaggi italiani (Locarno, Vallemaggia, Lugano, Mendrisio)*, Dadò Editore, Locarno 1984, pg. 160

