

Il FSP ha già finanziato molti progetti su alcuni percorsi parziali dei dodici itinerari principali: ad esempio la mulattiera sulla sponda destra del Lago di Thun, che fa parte della «ViaJacobi» (in italiano: Cammino di Santiago di Compostela), oppure ancora il ripristino dei muri a secco lungo la «ViaSpluga» nel paese di Zillis. Anche il punto cruciale della «ViaStockalper» attraverso la Gola di Gondo è stato rimesso in sesto parzialmente con il sostegno del FSP. Infine, il Fondo ha appoggiato la pianificazione degli itinerari culturali regionali promuovendo lavori concreti, come lungo il «Chemin des pionniers» nel Parco naturale Chasseral (vedi a pagina 18).

Importante ambito d'intervento del FSP

Per garantire la conservazione delle vie di comunicazione storiche c'è però ancora tanto da fare. Ad Hanspeter Schneider dispiace che i finanziamenti di Confederazione e Cantoni non bastino neppure lontanamente per pagare il ripristino delle tratte. Per questo sono necessari anche i contributi provenienti da fondazioni o enti appunto come il FSP. Molti risanamenti esemplari, anche di oggetti dell'IVS, non sarebbero mai stati attuabili senza il sostegno del Fondo. Nel complesso, fino alla fine del 2014 il FSP nella categoria «Vie e sentieri» ha dato un contributo a 208 progetti (su 1'695 progetti); 200 progetti in favore di vie e sentieri (il 96%) hanno ricevuto la valutazione «buono» od «ottimo». Il FSP ha promosso ad es. l'antica via di comunicazione tra i paesi di Sumvitg e Surrein (Grigioni) nonché la «Via dil Crucifix», il «Chemin des Anabaptistes» (che va alla riscoperta dei battezzatori attraverso il Parco naturale Chasseral), il ponte Brâ sul fiume Hongrin nel Canton Friburgo, la via «Twingistrasse» nel Parco paesaggistico-naturalistico Binnental e, infine, numerosi viali alberati che hanno goduto di finanziamenti speciali durante la campagna FSP per i viali alberati e filari d'alberi tra il 2006 e il 2009.

Sono molte le vie e i sentieri per la cui conservazione e ripristino il FSP ha devoluto contributi: essi ci consentono di transitare attraverso passi e ponti, di salire e scendere scalinate, di passare accanto a muri a secco e filari d'alberi: in tutta la Svizzera! E aumenta sempre più il numero di progetti ai quali il FSP contribuisce con fierezza.

de Saint-Jacques de Compostelle), ou la rénovation de murets de pierres sèches sur la ViaSpluga dans le village de Zillis. Mais aussi le segment principal de la ViaStockalper, à travers les gorges de Gondo, qui a été partiellement refait à neuf grâce au soutien du FSP. Le FSP a par ailleurs apporté son soutien pour la création des itinéraires régionaux et notamment les travaux à proprement parler, concernant par exemple le Chemin des Pionniers dans le Parc naturel régional du Chasseral (cf. page 16).

Les missions majeures du FSP

La préservation des voies de communication historiques nécessite que l'on se donne les moyens d'agir. Hanspeter Schneider regrette que le soutien de la Confédération et des cantons suffise à peine à les maintenir en état. Aussi les dons des fondations et les subventions du FSP sont-ils cruciaux. Un bon nombre de rénovations réalisées avec brio, notamment sur des objets IVS, auraient été impossibles sans l'aide du FSP. En tout, le FSP avait déjà mené à terme 208 projets dans la catégorie «Chemins» en fin d'année 2014, sur un total de 1695. 200 projets relatifs aux chemins, soit 96%, ont reçu une mention «bien» ou «très bien». Parmi les projets réalisés grâce au soutien du FSP, on peut citer le chemin ancien entre les villages de Sumvitg et Surrein GR, la Via dil Crucifix, le Chemin des Anabaptistes qui se faufile sur les traces de cette communauté à travers le Parc naturel du Chasseral, le pont de Brâ sur le Hongrin dans le canton de Fribourg, la route de Twingi dans le Parc naturel paysager de la vallée de Binn, diverses allées placées particulièrement au centre de l'attention pendant la campagne des allées entre 2006 et 2009.

Le FSP a contribué à la conservation et à la rénovation de nombreux chemins qui nous permettent de traverser cols et ponts, monter et descendre des escaliers, longer des murets de pierre sèche et des rangées d'arbres dans toute la Suisse. Le FSP est fier de pouvoir soutenir un nombre croissant de projets.

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 sfolto 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

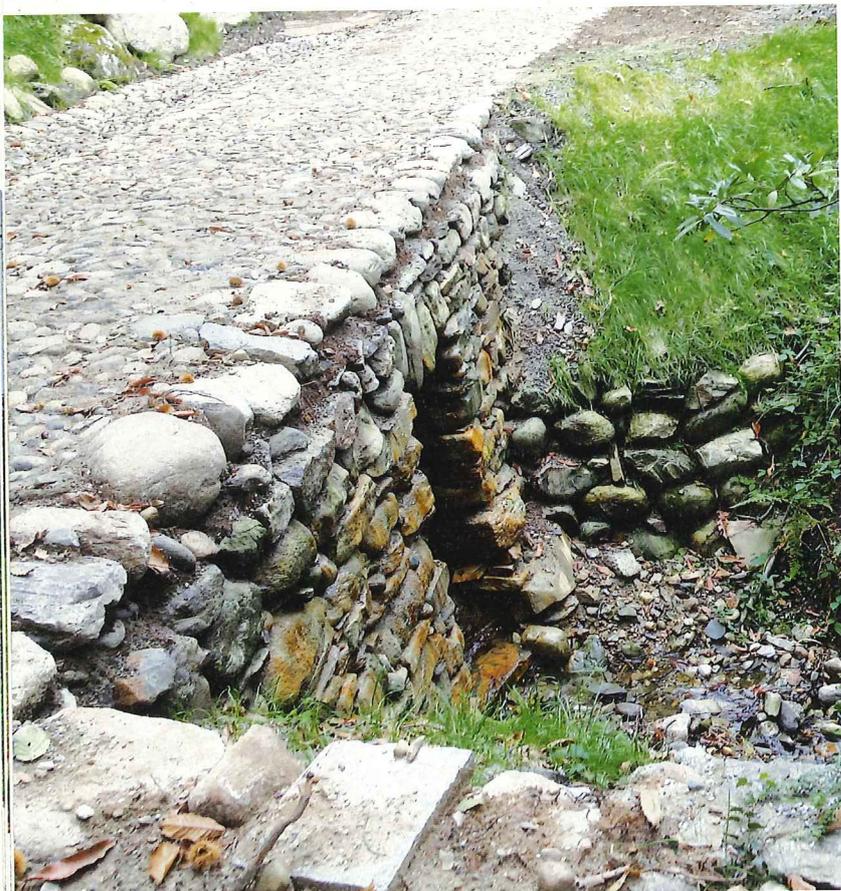
Vue panoramique de la nouvelle route pavée

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 Bellinza 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 Bellinza nel 1515.

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



*Nuovo muro di sostegno con passaggio
Nouveau mur de soutènement au passage d'un ruisseau
Erneuerte Stützmauer mit Durchlass*

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

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



Nuovo muro di sostegno con passaggio
Nouveau mur de soutènement au passage d'un ruisseau
Erneuerte Stützmauer mit Durchlass

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

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.



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

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.



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