

# Monte Ceneri da barriera a baricentro

“...e che sul colle del monte Ceneri noi altri Ticinesi avessimo a far sorgere, sotto il nome di Concordia, una terra, che, sarebbe il capoluogo 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.”

**Stefano Franscini, La Svizzera Italiana, Lugano 1837-1840**

## Sopra e Sottoceneri: una storia singolare

La percezione del Monte Ceneri, alto solo 554 metri, come confine tra due realtà profondamente distinte, non appartiene alla storia delle terre ticinesi nel periodo che va dal Medioevo fino al Settecento. In questa fase storica il Ceneri era visto solo come una realtà orografica e paesaggistica e il suo colle, a 350 metri, il passaggio obbligato che collegava il nord al di là del Gottardo con il sud della ricca pianura padana.

Sotto e Sopraceneri da entità geografiche diventano invece con la nascita del Cantone nel 1803 regioni in conflitto. Durante tutto il XIX secolo le differenze strutturali come il vantaggio demografico, l'agricoltura sviluppata, le maggiori opportunità economiche del Sottoceneri pesano, causando rapporti difficili che si incentrano sul conflitto per la capitale. La designazione di Bellinzona non viene accettata da Lugano e questa dura reazione è superata con il principio della capitale itinerante, ogni sei anni, con Locarno e Lugano, fino al 1878 quando Berna impone definitivamente Bellinzona. Stefano Franscini, acuto osservatore della disunione del Cantone suggeriva di fondare sul Ceneri una nuova capitale dal nome programmatico di “Concordia”.



Monte Ceneri, XIX secolo, Fondo stampe, Distretto di Bellinzona

## La via del Ceneri

Dal XII secolo viandanti, commercianti, pellegrini, soldati percorrevano ininterrottamente la mulattiera del Ceneri attraverso le selve di castagni, il cui frutto era detto pane dei poveri. Una povertà testimoniata dai viaggiatori che si lamentavano dell'insistente mendicare di bambini e donne. Il transito era poi reso insicuro dalla presenza di briganti: molte le testimonianze fino all'ultimo assalto ancora nel 1864.

Ma il passo era l'insostituibile collegamento su cui convergevano le strade nord-sud, allora “quel nano di monte Ceneri”, definito sempre da Franscini “fatale per noi altri Ticinesi”, viene inevitabilmente attraversato dalla modernità. La prima tappa è la costruzione della nuova strada carrozzabile, terminata nel 1811. Segue l'epoca ferroviaria e l'impresa del San Gottardo che comprendeva anche la linea di montagna del Ceneri sospesa però per difficoltà economiche, nonostante gli accordi internazionali. Fu la determinazione delle autorità del Canton Ticino e della Città di Lugano che, approvando una sovvenzione, convinse la Confederazione e l'Italia a completare la linea della galleria, aperta nel 1882.

Il piccolo monte ha anche permesso al Paese di diffondere, attraverso la coraggiosa via dell'etere di Radio Monteceneri, attiva dal 1933, l'unica voce libera in lingua italiana nel difficile periodo dei fascismi e della Seconda guerra mondiale.

Dal 1984 Sopra e Sottoceneri sono uniti dall'autostrada. Mentre il XXI secolo getta le basi di una nuova rivoluzione nei trasporti ferroviari con la linea di pianura Alptransit che si realizza nel 2016 con la galleria di base del Gottardo, completata poi dalla galleria del Ceneri avviata nel 2006 e inaugurata il 4 settembre 2020. L'opera è il risultato di un lungo lavoro per gettarne le basi giuridiche e finanziarie: costata circa 3,6 miliardi di franchi, la galleria di base del Monte Ceneri è un traforo a due canne (collegate l'una all'altra da cunicoli trasversali ogni 325 metri) della lunghezza di 15,4 km.

## Unione recuperata?

In Svizzera e in Ticino un nuovo rapporto spazio-temporale si sta delineando: la riduzione di 40 chilometri di percorso interno significa una nuova percezione del paese e della sua collocazione internazionale. Significa anche facilitare il trasferimento delle merci su rotaia, tassello decisivo nella transizione verso un traffico rispettoso dell'ambiente, dando concretezza all'articolo costituzionale e alla volontà popolare dell'“Iniziativa delle Alpi”.

Per il Ticino il “nuovo Ceneri” dovrebbe diventare fattore di consolidamento cantonale e di migliore inserimento in Svizzera e in Europa, prospettiva della futura Città Ticino e di rilevante mercato svizzero.

Il Cantone con l'apertura della galleria dovrebbe vedere la caduta dell'impalpabile confine tra le due realtà ancorate ai rispettivi campanili di Sopra e Sottoceneri per assumere, con l'intera Svizzera, una forza baricentrica.



**1803**

Il Ticino diventa cantone  
sovrano: Repubblica  
del Canton Ticino

**1882**

Apertura della linea  
ferroviaria che supera  
il Ceneri in galleria

**1915**

Inaugurazione della  
Scuola d'Arti e Mestieri  
a Bellinzona

**1984**

Sopraceneri  
e Sottoceneri uniti  
dall'autostrada

**2018**

Le FFS decidono di insediare  
dal 2026 le nuove officine  
ferroviarie a Castione

**1811**

Costruzione  
della prima strada  
carrozzabile

**1882**

Inaugurazione  
del traforo ferroviario  
del San Gottardo

**1980**

Inaugurazione  
del traforo autostradale  
del San Gottardo

**2006**

Inizio dei lavori  
della galleria di pianura  
del Ceneri

**2020**

Inaugurazione della  
Galleria ferroviaria  
in piano del Ceneri

Autopostale sulla vecchia strada del Monte Ceneri, 1945 circa, Archivio di Stato, Bellinzona

