

MIRKO GUARALDA

## Il Percorso Ciclabile Cantonale della Valle Maggia

La ferrovia della Valle Maggia, in Canton Ticino, ha operato tra il 1905 ed il 1965 collegando Locarno, sul Verbano, a Bignasco. Il tracciato prevedeva un armamento a scartamento ridotto; il servizio era operato con vetture automotrici dotate di giardiniera o rimorchio per le merci.

Scopo della linea ferrata era collegare le operose comunità montane al principale porto di fondovalle; la tratta della Valle Maggia nasce come diramazione della direttrice tra Locarno e Domodossola, ancora funzionante principalmente con finalità ludiche ed escursionistiche, e viene dismessa e disarmata dopo la metà del secolo scorso a causa delle mutate condizioni economiche, delle nuove esigenze trasportistiche legate alla diffusione dei mezzi motorizzati privati. Il sedime ferroviario viene per alcuni tratti inglobato nella nuova strada cantonale; il tracciato viene convertito in strada carrabile principalmente presso gli abitati: la morfologia degli insediamenti non era adatta ad assorbire il traffico sostenuto delle autovetture. Il governo cantonale preferì quindi sacrificare le stazioni ed altri supporti alla mobilità (quali muri di sostegno e terrapieni) piuttosto che sventrare i diversi paesi montani.

La vecchia ferrovia, insediata nel versante a levante della valle, riprendeva nei suoi manufatti un gusto ed un uso dei materiali tipici dell'inizio del '900, ovvero con sfumature Art-Nouveau, soprattutto per l'impiego di pietra e carpenteria metallica; particolarità del tracciato era che correva in rilevato rispetto alla strada preesistente e si attestava in prossimità dei centri abitati lambendoli e mai attraversandoli. Ponti e viadotti in ferro si ritrovano in tutti gli attraversamenti tanto

del torrente Maggia quanto dei riali secondari; ad esclusione dei tratti sui corsi d'acqua, tutto il percorso era privo di recinzioni, ringhiere od altri elementi di protezione.

Dal punto di vista dell'approccio al tema dei tracciati storici, questo progetto di recupero, elaborato dallo Studio Moro & Moro di Locarno su incarico del Governo della Repubblica e Cantone del Ticino, risulta particolarmente significativo in quanto la nuova infrastruttura riprende tratte in parte dalla ferrovia dismessa, in parte dalla vecchia cantonale, ovvero da strade vicinali e percorsi rurali. La messa a sistema di vie, di tragitti con differenti origini, permette di costituire una rete di percorsi lenti che trovano la loro spina, il loro asse principale nel sedime della vecchia strada ferrata; il tracciato della ferrovia, dove possibile, viene restaurato ed adattato per accogliere tagli modalit  lenti; presso i centri abitati, dove la via di ferro   stata assorbita dalla nuova cantonale, il percorso ciclo-pedonale confluisce sulla viabilit  storica che attraversa le diverse frazioni costituendosi quale accesso privilegiato per i differenti centri.

Mobilit  lenta e veloce convivono per gran parte del percorso soprattutto grazie alla differenza di quota esistente tra strada e ferrovia; nei tratti in cui la continuit  della pista ciclo-pedonale viene a mancare, a causa dell'erosione del sedime da parte della cantonale, il progetto prevede ponti e viadotti per attraversare la viabilit  carraia, il torrente Maggia, per appoggiare l'itinerario a percorsi di origine agrosilvo-pastorale presenti sul versante a ponente della valle. Il sistema che cos  si viene ad impostare, da una parte garantisce la sicurezza e la continuit  del percorso lento, dall'altra permette il radicamento del tracciato nel paesaggio consentendo varianti di itinerario ovvero la possibilit  di escursioni e divagazioni tra le principali aree boschive ed agricole del contesto.

Il risultato di questa metodologia porta alla costituzione di una rete di percorsi lenti che collegano tra loro i diversi centri abitati e le principali localit  verdi ed amene della valle. Particolarmente significativa la scelta di come gestire gli attacchi al percorso: nella logica che la divisione tra mobilit  lenta e veloce sia necessaria solo nella media

valle, nell'alta valle, oltre l'ultimo abitato, si sostiene la possibile convivenza tra i due tipi di attività, soprattutto per la ridotta natura del traffico veicolare. Una volta a Bignasco, quindi, pedoni e ciclisti possono scegliere se proseguire verso le strade di vetta e di passo in sede promiscua con la mobilità carraia, oppure ritornare a valle; la ridotta presenza di insediamenti oltre l'ultimo abitato importante, lascia suggerire che ivi anche la presenza di autovetture sia limitata e con finalità soprattutto diportistiche. Verso il lago, invece, la presenza della ferrovia Locarno-Domodossola impone di deviare la pista ciclo-pedonale appoggiandosi a vie diverse da quella ferrata: presso i centri urbani spesso le ferrovie dismesse si innestano su tratte ancora in uso; questo è il caso della città elvetica e, quindi, per collegare i principali poli attrattori dell'area con i territori montani, si è reso necessario pensare ad itinerari alternativi. Il percorso lento, a valle, si appoggia quindi all'alzaia del torrente Maggia e prosegue, poi, per Locarno lungo il Lago Maggiore. La messa in rete dell'antica capitale cantonale con il proprio entroterra montano permette di proporre un uso non solo ludico e diportistico di questa infrastruttura, ma anche adeguato per assorbire spostamenti pendolari, se non altro nei mesi caldi ovvero secchi.

La scelta di far attraversare le diverse frazioni dalla pista ciclabile risulta particolarmente strategica per rivitalizzare questi centri montani, per ingenerare sia nuove attività commerciali che un recupero delle modalità di abitazione e residenza in valle. Il progetto si pone in modo molto chiaro in rapporto all'esigenza di conservare, di tutelare i segni ed i manufatti storici presenti sul tracciato: le opere vengono restaurate e consolidate; laddove sono necessarie integrazioni, come nei tratti in cui la muratura ciclopica di sostegno alla ferrovia è stata erosa dalla cantonale o nelle rampe di raccordo tra massciata e strade vicinali, si ripropone l'uso dei materiali tipici dell'infrastruttura viaria precedente, ma declinati in modo tale che sia immediatamente riconoscibile l'intervento di risarcimento od adeguamento del tracciato. La linea ferrata in elevato, come detto, non necessitava di protezioni, situazione però non sostenibile per un percorso di tipo lento; nel proporre l'inserimento di barriere e ringhiere, il progetto prevede la formazione di un cordolo continuo in cemento armato sopra la pre-

cedente muratura lapidea, per il contenimento della pavimentazione ed il fissaggio delle ringhiere, semplicemente realizzate con montanti e quattro traverse fissate con bulloni.

Nei tratti in cui la ferrovia era complanare alla cantonale, il progetto propone un semplice nastro d'asfalto per marcare la traccia della precedente via di ferro; per montare lungo la massicciata in elevato, vengono previste delle rampe con muri lapidei di contenimento. La scelta di riproporre una muratura di tipo ciclopico impone, però, che i corsi non terminino a cuneo, ma permangano paralleli al percorso viario. A differenza di molti altri interventi, in cui un maggiore approfondimento è riservato solo ai nodi emergenti ovvero alle intersezioni, nel progetto della pista ciclabile cantonale della Valle Maggia si riscontra una attenzione per i dettagli realizzativi estesa all'intero tracciato. Le passerelle ed i viadotti, per assonanza con le preesistenti, vengono proposte come leggere strutture metalliche sostenute, nei punti di attraversamento del Maggia, da un sistema di cavi e tiranti. L'impalcato, tanto nei nuovi quanto nei vecchi attraversamenti è realizzato con liste di castagno, essenza tipica della bassa valle; le caratteristiche statiche di questo materiale, che consentono ridotte sezioni dell'assito, sono colte per perseguire una immagine aerea ed eterea. Nell'impostazione del viaggio lento l'inserimento di questi elementi, che, seppur estremamente leggeri, si configurano quali elementi plastici nel paesaggio, costituisce un arricchimento del percorso con nuovi riferimenti, nuovi supporti alla mobilità tanto fisici che simbolici. In un gioco di analogie, i progettisti propongono l'assonanza tra l'incombenza delle montagne e la possenza delle mura ciclopiche posate a secco, tra la leggerezza dei velocipedi e quella delle nuove passerelle sospese, appese all'orografia circostante.<sup>1</sup>

Nell'analizzare il progetto di recupero della ferrovia della Valle Maggia ciò che emerge non è solo la puntuale attenzione alla tutela

<sup>1</sup> «La massiccia staticità delle murature ciclopiche gravanti nel terreno contrapposte all'aerea dinamicità del tappeto ligneo teso nel reticolo dei cavi d'acciaio, dialogano come la possente natura della montagna e l'impercettibile sequenza rotatoria delle ruote a raggera della bicicletta» (Architetti Moro & Moro, «*Consulenza architettonica per il percorso ciclabile cantonale della Valle Maggia*»).

dei manufatti esistenti, ma anche una riflessione sul ruolo che l'infrastruttura ha nel paesaggio vallivo, che viene letto ed interpretato quale logico complemento della via. Il percorso è progettato per essere principalmente una pista ciclabile; i supporti alla mobilità vengono quindi adeguati a questo taglio modale non solo in termini fisici e dimensionali, ma anche simbolici dotando il viaggio di punti di appoggio e di riferimento, costruendo la successione delle tappe nell'itinerario. Queste non sono solo costituite dagli insediamenti, ma, come visto, anche dalle emergenze del paesaggio e dai manufatti, tanto storici che contemporanei. La volontà di dotare il progetto di forti caratteri allegorici e simbolici, come chiaramente reso esplicito dagli architetti, emerge nell'uso dei materiali, nel rapporto tra i nuovi manufatti ed il contesto di riferimento, nel recupero di un approccio consapevole e maturo verso il territorio attraversato.

Per quanto concerne l'interscambio con altri tagli modali, la pista ciclabile propone punti di tangenza con la ferrovia Locarno-Domodossola e la possibilità di connessione tanto con linee di trasporto urbane quanto interurbane, i celebri postali. Il percorso, oggi in avanzata fase di progettazione, ha le potenzialità per avere impatti positivi sia sull'economia che sul modo di abitare questa area alpina. Dal punto di vista ecologico bisogna sottolineare come il proposto tappetino d'asfalto limiti la permeabilità dal percorso, ma d'altra parte una copertura in terra battuta marcherebbe troppo il carattere ludico e sportivo del tracciato a scapito di un possibile utilizzo quotidiano per spostamenti pendolari.

Le condizioni geografiche tipiche dell'areale del Verbano condizionano fortemente il calendario d'uso degli spazi inedificati, a causa delle precipitazioni nevose e dei frequenti e ripetuti acquazzoni; a questo regime non può sottrarsi il percorso ciclabile progettato lungo il Maggia. La frequentazione limitata ai mesi caldi ovvero secchi potrebbe far insorgere fenomeni di instabilità sociale nei periodi di minor afflusso; la presenza della strada cantonale dovrebbe però garantire una certa continuità di presidio sul tracciato.