

Wege und Geschichte Les chemins et l'histoire Strade e storia



**Strassenbau und
Militär**

**Construction routière
et armée**

**Costruzioni stradali
e esercito**

ESTRATTO



ViaStoria

Zentrum für Verkehrsgeschichte

Tracciati storici in pericolo tra Monte Bianco e Mediterraneo

Strade militari nelle Alpi piemontesi

Il territorio delle Alpi piemontesi tra Monte Bianco e Mediterraneo, negli ultimi 500 anni è stato fortemente marcato da eventi e costruzioni militari. Fortificazioni, postazioni e caserme abbandonate, oltre a numerose strade militari, segnano ancora oggi il paesaggio in modo caratteristico anche se dopo il 1945 gran parte delle costruzioni ha cominciato a deperire. Il loro valore turistico per l'escursionismo pedestre e ciclistico viene percepito in loco solo sporadicamente e con lentezza.

Werner Bätzing

Nelle Alpi sudoccidentali dal 1515 al 1945 si sono succeduti numerosi eventi militari. Dal 1515 al 1789, il confronto tra Asburgo e Francia per il dominio dell'Europa ebbe spesso come teatro un'Italia settentrionale politicamente spezzettata, costringendo gli eserciti di Spagna e Francia a valicare i passi. Questa lotta continuò anche con Napoleone e più tardi il conflitto tra

Italia e Francia sfociò nell'attacco lanciato da Mussolini sul fronte alpino (10-24. 6. 1940). Nella regione gli ultimi scontri militari si verificarono durante la «resistenza» (3. 9. 1943-28. 4. 1945) tra partigiani italiani e Wehrmacht tedesca.

Fortificazioni e strade militari

Per la grande importanza strategico-militare dei valichi, a partire dal 1515 le Alpi piemontesi sono state enormemente fortificate e munite di



Un groviglio di strade militari di epoche diverse sul Colle della Lombarda (2350 m) nelle Alpi Marittime.

una fitta rete di strade militari. Nel 20° secolo questo imponente complesso fu definito in Italia «Vallo Alpino» e in Francia «Linea Maginot alpina». La posizione delle costruzioni mostra che per un lungo periodo lo «spartiacque» alpino non seguiva l'attuale linea di confine tra Francia e Savoia-Piemonte (in seguito Italia), che fu definita solo nel 1860 quando il Piemonte, rispettivamente l'Italia, cedette alla Francia le regioni di Nizza e Savoia. Presso i passi principali il confine ha subito lievi modifiche ancora nel 1945/46.

Di regola i grandi, a volte enormi, complessi fortificati sono situati alla distanza di circa 20 chilometri dai valichi, in punti dove il fondovalle si restringe; contro i rischi di aggiramento o di attacco dall'alto sono protetti da forti posti più in alto. Questi forti di montagna sono in genere collocati tra i 2200 e i 2600 metri di quota; il record spetta alla batteria sulla cima del Monte Chaberton (3136 m) che sovrasta il Passo del Monginevro. Numerose strade militari collegano i forti fra loro e con il fondovalle. Lungo il confine, i militari hanno eretto in ogni valle laterale grandi e piccole caserme – almeno 7000 per l'insieme della regione – anche queste collegate alle valli principali da strade militari. Inoltre, per spostare velocemente le truppe parallelamente alla linea di frontiera, è stata disposta una rete a



maglie larghe di strade di collegamento tra le valli. Per finire, immediatamente a ridosso del confine i soldati hanno stabilito numerosi sentieri e scale nella roccia per accedere alle cime più discoste.

Le molte strade militari che ancora oggi si riconoscono facilmente nel terreno e quasi sempre, a eccezione di alcuni segmenti, sono agevolmente percorribili, risalgono di solito al periodo 1876-1940; quelle costruite in precedenza, spesso transitabili anche se a volte con difficoltà, sono invece riconoscibili come opere militari solo da osservatori attenti.

Le strade militari del 18° secolo presentano solitamente una carreggiata di 1,5 metri. Servivano a trasportare cannoni (smontabili) e nel linguaggio popolare sono perciò dette «strade dei cannoni». Consentivano anche spostamenti veloci in terreno alpino alla fanteria e ai convogli di muli. Le più recenti, quelle costruite dopo il 1876, hanno carreggiate di larghezza variabile da 2,2 a 3,5 metri e pendenze dal 7 al 12 per cento; si presentavano come strade carrozzabili, anche se il corpo degli Alpini fino al 1940 disponeva di pochi mezzi motorizzati.

Il delineamento di tutte queste strade fu stabilito solo in base a considerazioni di logica militare, trascurando i villaggi e gli alpeggi della zona; gli accessi militari e civili alla montagna erano

La strada militare sulla Bassa del Druos (2628 m) nelle Alpi Marittime. Foto di Victor de Cessole, 1899. (tratta dal catalogo dell'esposizione su alpinisti e fotografi a Cuneo, 2003; con ringraziamento al Parco delle Alpi Marittime)

I maggiori complessi militari e fortificazioni nelle Alpi piemontesi:

- Passo del Piccol San Bernardo con il forte Bard nella Valle della Dora Baltea
- Passo del Moncenisio con fortificazioni a Susa nella Valle della Dora Riparia
- Passo del Monginevro con il forte Exilles nella Valle della Dora Riparia e il forte Fenestrelle nella Val Chisone
- Passo della Maddalena (o Col de Larche) con il forte Vinadio nella Valle Stura di Demonte
- Colle di Tenda con forte Centrale sul valico
- Costa mediterranea con fortificazioni a Ventimiglia, Vado e Savona.

Inoltre si trovano strade di collegamento militari molto lunghe (30 e più km) nella porzione meridionale delle Alpi Cozie (valli Varaita, Maira, Grana e Stura) e nelle Alpi Liguri (tra il Colle di Tenda e il Mediterraneo), proprio nel settore dove la catena alpina può essere superata con relativa facilità.



Serpentine del periodo mussoliniano accuratamente costruite nella salita al Colle di Sant'Anna (2308 m), che nel passato rappresentava il principale collegamento tra la Valle Stura (Piemonte) e la Val Tinée (Nizza).

quindi separati. Ciò malgrado, diverse località e valli laterali nella regione ebbero dai militari il loro primo collegamento stradale moderno, che peraltro non impedì lo spopolamento a partire dal 1880.

La situazione attuale

Nel 1946 truppe francesi fecero saltare i complessi fortificati e le caserme a ridosso della frontiera e, nel 1952, l'Italia ha smilitarizzato tutti gli impianti rimanenti, anche le strade che da allora non sono più mantenute e riparate. La manutenzione è continuata solo per quelle di interesse civile che, con lievi modifiche di tracciato, furono adattate al nuovo uso; dapprima si sono costruiti i tratti di accesso ai villaggi e ampliati i tornanti delle serpentine, poi le carreggiate vennero asfaltate e generalmente allargate. Negli anni '50 e '60 del secolo scorso la vecchia Fiat 500, capace di affrontare anche le più strette serpentine, si rivelò un veicolo ideale su queste strade. La maggior parte delle strade militari - in particolare quelle poste a maggiore altezza, fino a 2600 metri di quota e oltre - nel migliore dei casi furono ancora utilizzate solo come tracciati escursionistici e cominciarono a deperire lentamente.

A partire dalla metà degli anni '80, quando l'escursionismo su lunghe distanze (Grande Traversata delle Alpi GTA) e poco più tardi il mountainbiking (MTB) cominciarono a diventare lentamente popolari anche sulle Alpi piemontesi, le strade militari si sono rivelate un'eccellente infrastruttura perchè munite di una solida massicciata che anche in caso di forti sollecitazioni frena l'erosione. Inoltre, grazie alla loro pendenza regolare, agevolano gli spostamenti a piedi o in bicicletta e offrono un tracciato attraente: in montagna i punti strategico-militari sono sempre luoghi ideali per visioni panoramiche. Dulcis in fundo, consentono a escursionisti e mountainbiker l'accesso a zone alpine altrimenti riservate solo ad alpinisti e scalatori.



Werner Bätzing

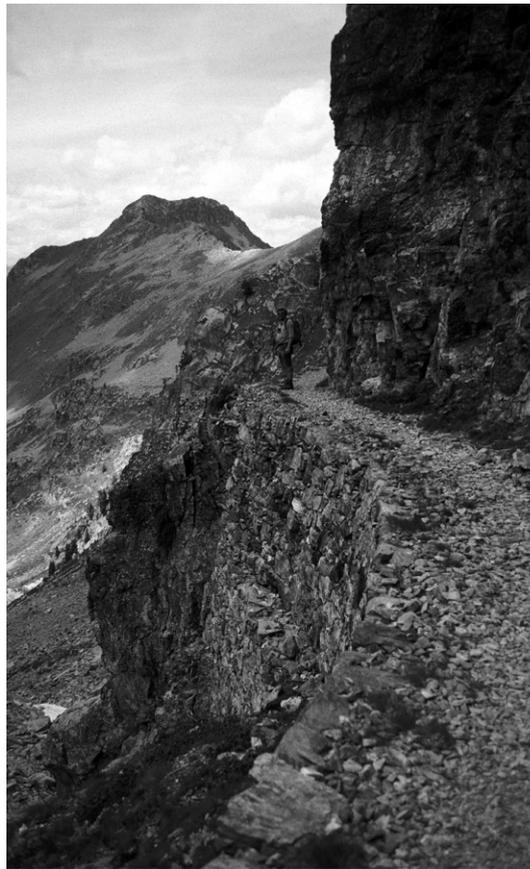
è professore di geografia culturale all'Università di Erlangen (D) e si occupa principalmente di ricerche sull'arco alpino. Dal 1988 al 1995 ha insegnato alla Facoltà di geografia dell'Università di Berna.

Nell'ambito di un'errata promozione turistica, diversi segmenti particolarmente attraenti dal punto di vista paesaggistico sono stati purtroppo asfaltati (avviene ancora oggi!) per renderli accessibili alle automobili (spesso con contributi UE); questo sminuisce il loro valore per escursionisti e mountainbiker. Come se ciò non bastasse, grazie anche alla tolleranza dei comuni, le strade militari continuano ad attrarre amanti del motocross e conducenti di veicoli fuori strada.

Contrariamente alle fortificazioni più grandi, restaurate e adibite a museo a partire dal 1990 circa, le strade militari sono state finora considerate unicamente nella loro qualità di tracciati per l'escursionismo pedestre e MTB, per i quali nel trascorso decennio sono state pubblicate alcune buone guide. In loco si percepisce però solo raramente il loro valore di patrimonio culturale unico, perciò diversi segmenti continuano ad essere sacrificati a favore di nuove costruzioni. Manca anche la consapevolezza dell'eccezionale valore turistico di questo esteso e variegato sistema di strade nato nel corso di alcuni secoli che oggi, in collegamento ai musei già allestiti nelle restaurate fortificazioni e alle caserme adatte come luoghi di pernottamento, potrebbe diventare una peculiare caratteristica di questa regione alpina e una risorsa importante per la valorizzazione di un turismo decentralizzato, incentrato sull'escursionismo pedestre e MTB.

Anche in Piemonte sembra dunque urgente l'allestimento di un «inventario delle vie storiche», sul tipo di quello realizzato in Svizzera che già costituisce la base per la rivitalizzazione e la valorizzazione di numerosi tracciati. Potrebbe dare un importante impulso alla promozione di un turismo durevole e sostenibile, da cui una regione alpina economicamente debole e la cui popolazione continua a diminuire trarrebbe certo sicuri vantaggi.

Una tale iniziativa potrebbe partire dalla regione del Colle di Tenda. Il valico che unisce le valli del Vermentagna e del Roia separa nel contempo le Alpi Marittime da quelle Liguri: qui si sovrappongono diverse generazioni di strade, civili – da quella romana, alle diverse mulattiere fino alla prima carreggiabile – e militari. Grazie ai trafori stradale e ferroviario realizzati in tempi precoci, la zona del passo è stata risparmiata dal traffico moderno e il vecchio impianto viario ha potuto conservarsi relativamente bene; il luogo ideale per un museo all'aperto del traffico alpino!



Grazie alle strade militari anche gli escursionisti possono accedere facilmente a zone alpine altrimenti riservate ad alpinisti e scalatori. Vecchio tracciato sopra il convento Sant'Anna (Val Stura) che collega il Passo Tesina (2400 m) con il valico di confine del Salboulé (2460 m).

Bibliografia

Marco Boglione, *Le strade dei cannoni – in pace sui percorsi di guerra*. Blu edizioni, Peveragno 2003 (Guida per escursioni sulle strade militari con una buona introduzione e ricca bibliografia).

Werner Bätzing, *Die Grande Traversata delle Alpi/GTA – der grosse Weitwanderweg durch die Alpen des Piemont*, Bd. 2. 5., aktualisierte Auflage. Rotpunktverlag, Zürich 2006 (con un capitolo sulle vie al Colle di Tenda).

Werner Bätzing, Michael Kleider, *Die Seealpen – Naturparkwanderungen zwischen Piemont und Côte-d'Azur*. Rotpunktverlag, Zürich 2006.

Il catalogo annuale della libreria La Montagna (situata di fronte alla stazione di Torino) offre un buon repertorio delle opere disponibili relative alle costruzioni militari nelle Alpi piemontesi (per l'edizione 2006 vedi «Guerra», p. 89–95). www.libreriamontagna.it

Interessanti siti italiani in Internet:

www.arpanet.it/assam: Associazione per gli Studi di Storia e Architettura Militare (ASSAM).

www.fortificazioni.com: Fortificazioni nella regione della Valle di Susa.

Estratto da «Strade e Storia» 2006/2, rivista di ViaStoria – Centro per la storia del traffico, Università di Berna, p. 34–37 (in tedesco).

Traduzione: Giorgio Bellini

www.viastoria.ch