

valados usitanos

89

GENNAIO • APRILE
2008

quadrimestrale
edito dal
centro studi
e iniziative

VALADOS USITANOS



VALADOS USITANOS

N.89

Quadrimestrale di cultura, politica, economia, edito dal Centro Studi e Iniziative
"Valados Usitanos"

COMITATO DI REDAZIONE

Giuliana Armand
Piero Barale
Ivo Beolè
Silvana Cortona
Marziano Di Maio
Massimo Garavelli
Gianpaolo Giordana
Fausto Giuliano
Sergio Ottonelli
Giuseppe Paseri

Hanno collaborato alla redazione di questo numero:
Piero Barale, Werner Bätzing, Ivo Beolè, Giovanni Bernard,
Silvana Cortona, Marziano Di Maio, Mario Fantino "Grièt",
Fausto Giuliano, Costanzo Lorenzati, Sergio Ottonelli, Giusi Villois

Copertina di Tom Cossolo

In copertina: *I magnin* a Rifreddo nel 2000 (particolare).

Stampato da:
Tipografia Baima & Ronchetti, Castellamonte, Torino

Pubblicazione ammessa al parziale finanziamento della Regione Piemonte ai sensi
della L.R.26/90 e successive modificazioni e integrazioni



SOMMARIO

-Editoriale.....	p. 2
-Giusi Villois Il calendario festivo della tradizione nella valle del Po. Carlèvâ.....	p. 4
-Werner Bätzing Strade militari nelle Alpi piemontesi. Tracciati storici in pericolo tra Monte Bianco e Mediterraneo.....	p. 22
-Mario Fantino "Grièt" I giochi del tempo passato a Roaschia e nella bassa Valle Gesso (parte seconda).....	p. 28
-Piero Barale Le pitture rupestri alla "Rocio d'la Fantino" (Rocca della Fata).....	p. 33
-Sergio Ottonelli La grande stagione dei nostri bandi campestri (terza parte) Del pascolo, e principalmente di quello ovino.....	p. 41
-Costanzo Lorenzati Iconografia popolare in due borgate di Melle e Venasca.... -Un arcivescovo a cavallo in capo al mondo. Da una visita del 1770 tante preziose notizie.....	p. 59 p. 64
-Giovanni Bernard Bellino 1770. La visita pastorale di Mons.Rorengo di Rorà	p. 65
-Schede.....	p. 84

Direzione: Gianpaolo Giordana - Sergio Ottonelli

Direttore responsabile: Marina Verna

Anno XXXII, 1°, gennaio -aprile 2008

Autorizzazione del Tribunale di Torino n°3096 del 1 0/11/81

Redazioni: Torino, Corso XI Febbraio, 27; Paesana, Via Crissolo 9/a

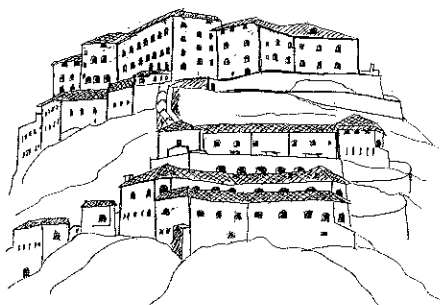
Un numero: 4,10 € ; Estero: 4,65 € ; Numero arretrato: 4,65 €

Abbonamento annuo: 11,35 € ; Abbonamento estero: 13 €

c.c.p. n°10430122 intestato a "Valados Usitanos",

Corso XI Febbraio, 27 - 10152 - TORINO

Werner Bätzing



Strade militari nelle Alpi piemontesi

Tracciati storici in pericolo tra Monte Bianco e Mediterraneo

Lungo l'attuale frontiera italo-francese sono molto numerose le tracce degli eventi bellici che hanno segnato questo importante segmento dell'arco alpino. La viabilità militare, risalente a epoche e contesti politici diversi, si è in parte conservata; l'escursionista, inoltre, incontra molto sovente sul suo cammino caserme, fortificazioni, postazioni che in qualche caso risalgono a epoche lontane ma spesso sono il risultato della politica adottata dal fascismo nel corso del ventennio. Anche per queste ultime costruzioni i segni del deperimento si fanno sempre più evidenti; molte di esse, poi, sono state demolite in base agli accordi italo-francesi dell'immediato dopoguerra. Rimane intatto il loro interesse turistico, non sempre percepito dagli amministratori.

■

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. Questo articolo è stato pubblicato in lingua tedesca nella rivista "Wege und Geschichte/Les chemins et l'histoire/Strade e storia" (a cura di ViaStoria, Berna/Svizzera, vedi: www.viastoria.ch) nel numero 2/2006. Anche la traduzione italiana è stata curata da ViaStoria, e la redazione è grata per la possibilità di stampare questo interessante articolo.

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 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.

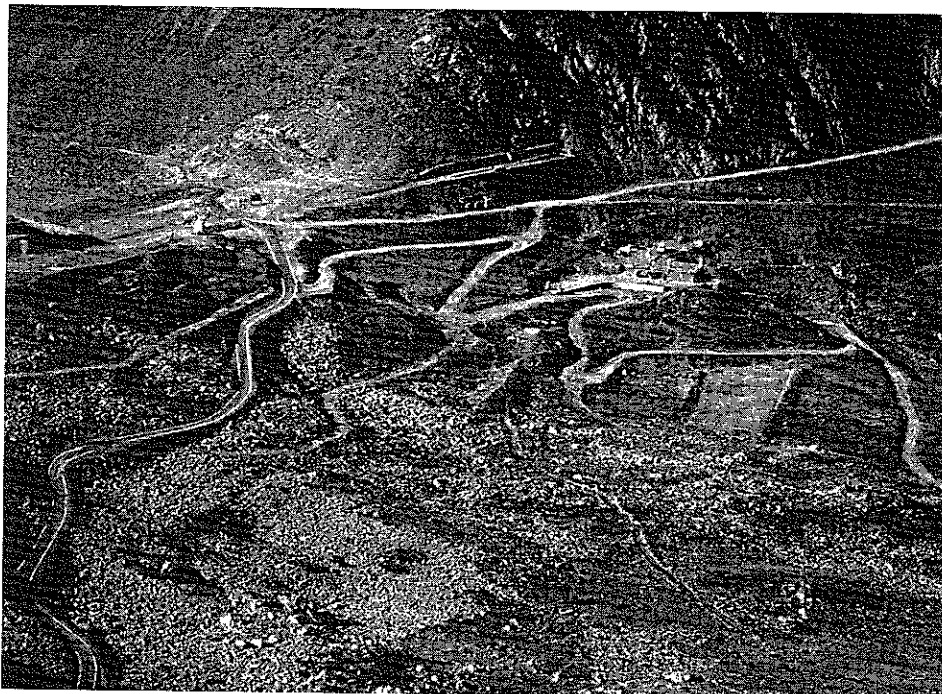
Di regola i grandi, a volte enormi, complessi fortificati sono situati alla distanza di circa 20 chilometri dai valichi, in punti dove il fondovalle si restringe; contro i rischi di aggiramento o di attacco dall'alto sono protetti da forti posti più in alto. Questi forti di montagna sono in genere collocati 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%; 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 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.



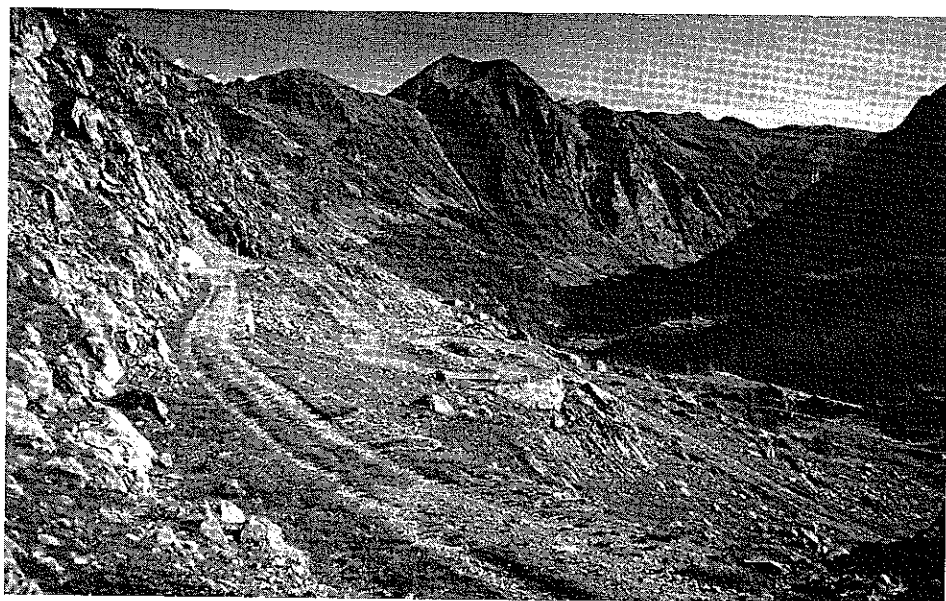
Un groviglio di strade militari di epoche diverse sul Colle della Lombarda (2350 m) nelle Alpi Marittime.

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 perché 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.



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).

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 valo-

rizzazione 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!



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 Piccolo 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.

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

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