

Muntagne Nöste



Una
Valle di
passaggio

2007



RIVISTA INTERSEZIONALE
CAI Val Susa - Val Sangone

Muntagne noste

Rivista dell'Intersezionale CAI Val Susa e Val Sangone

Sommario

- 5 Editoriale
- 6 Gli abitanti della nostra valle
- 11 Giro del Lago del Moncenisio
- 14 Monginevro: un antico valico
- 19 Il ponte sospeso più lungo del mondo
- 22 La strada Francigena
- 25 Fort de la Turra
- 26 La strada dei Franchi
- 29 I percorsi delle Ramasse
- 30 Il "Glorioso Rimpatrio" dei Valdesi
- 34 Sulle orme dei Valdesi
- 35 Gli albori dell'alpinismo
- 38 W.A.B. Coolidge un illustre viaggiatore
- 41 Monte Niblè
- 42 Telegrafo Chappe
- 45 Valle della Rho
- 49 Contrabbandieri sulle Alpi
- 53 Il treno navetta Modane-Bardonecchia
- 55 Macadam ...ovvero delle strade militari alpine
- 56 Val Clarea richiodata
- 58 Strade di montagna in alta quota
- 61 Avanà, avenà, avenai...
- 64 *Notizie dall'Intersezionale*
- 66 *I quarant'anni del CAI di Gaieno*
- 68 *I trent'anni del CAI di Pianezza*
- 70 *Quo vadis paesaggio alpino*
- 72 *Scuola "Carlo Giorda" Programma 2007*
- 73 *Scuola "Carlo Giorda" Attività 2006*
- 76 *Un allievo al Corso di Alpinismo*
- 78 *Ciaspole e sicurezza in montagna*
- 80 *Spedizione al Gasherbrun*
- 85 *Rifugi e posti tappa*

ANNO 2007 - Numero 22

La Rivista dell'Intersezionale Val Susa e Val Sangone si avvale della volontaria collaborazione dei soci delle sezioni e di tutti gli appassionati. La pubblicazione viene distribuita gratuitamente a tutti i soci delle sezioni dell'Intersezionale. La redazione si riserva la proprietà assoluta di quanto pubblicato in originale e ne consente l'eventuale riproduzione con l'obbligo della citazione dell'autore e della rivista. Gli articoli firmati comportano ai rispettivi autori ogni responsabilità sul contenuto mentre quelli non firmati si intendono pubblicati a cura della redazione.

- Direttore:** Mauro Carena
Coordinamento: Tiziana Abrate, Claudio Blandino, Germano Graglia
Redazione: T. Abrate, C. Blandino, E. Boschiasso, E. Carruccio, A. Cucco, V. Ferrero, A. Gastaldo, G. Graglia, G. Guerciotti, A. Lovera, G. M. Maritano, G. Pronzato, C. Sibille, R. Follis, C. Usseglio Min
Impaginazione: Pier Mario Armando
Presidente dell'Intersezionale: Ezio Boschiasso
Segretario: Piero Pecchio
Segretario economo: Alberto Lovera
Stampa: Arti Grafiche San Rocco s.n.c. - 10095 Grugliasco (TO)
In copertina: Il viaggiatore inglese Thomas Coryat varca il Monginevro nel 1608, dal volume "Il grande valico" di Leonardo Carandini ed. Segusium



SEZIONI DELL'INTERSEZIONALE VAL SUSA - VAL SANGONE

- ALMESE** Via Roma 4, 10040 ALMESE - *Apertura:* mercoledì ore 21 - www.caialmese.it
Presidente: Vittorio Girodo *Anno di fondazione:* 1977 (dal 1975 sottosezione di Alpignano)
- ALPIGNANO** Via Matteotti 2, 10091 ALPIGNANO - *Apertura:* venerdì ore 21
Presidente: Adriana Cucco www.caialpignano.to.it - *Anno di fondazione:* 1955
- AVIGLIANA** Piazza Conte Rosso 11, 10051 AVIGLIANA - *Apertura:* venerdì ore 21
Reggente: Andrea Tonoli *Anno di fondazione:* 1972, sottosezione di Alpignano
- BARDONECCHIA** Via Pietro Micca 39, 10052 BARDONECCHIA
Presidente: Ezio Boschiasso fam.boschiasso@libero.it - *Anno di fondazione:* 1972
- BUSSOLENO** Borgata Grange 20, 10053 BUSSOLENO - *Apertura:* venerdì ore 21
Presidente: Osvaldo Plano www.cai-bussoleno.it - Tel. 0122.49.461 *Anno di fondazione:* 1924 - Sezione CAI-UGET
- CHIAMONTE** Via V. Emanuele 38, 10050 CHIAMONTE - *Apertura:* sabato ore 21
Presidente: Vilmer Jacob *Anno di fondazione:* 1977 (dal 1970 sottosezione di Torino)
- GIAVENO** Piazza Colombatti 14, 10094 GIAVENO - *Apertura:* merc. ore 21, giov. ore 21 (speleo)
Presidente: Livio Lussiana www.caigiaveno.com - *Anno di fondazione:* 1966
- PIANEZZA** Piazzetta donatori di sangue, 10044 PIANEZZA - *Apertura:* giovedì ore 21
Presidente: Carlo Rabezzana pianezza@cai.it - *Anno di fondazione:* 1979 (dal 1976 sottosezione di Alpignano)
- RIVOLI** Via Fratelli Bandiera, 1, 10098 RIVOLI - *Apertura:* venerdì ore 21 - cai.rivoli@tin.it
Presidente: Claudio Usseglio Min *Anno di fondazione:* 1982 (dal 1927 sottosezione di Torino - Sciolta dal '36 al '45)
- SUSA** Corso Unione Sovietica 8, 10059 SUSA - *Apertura:* venerdì ore 21
Presidente: Nino Alemanno Tel. 0122.62.31.78 - 338.652.54.26
Anno di fondazione: 1872 (sciolta nel 1942, ricostituita nel 1977)
- SAUZE D'OULX** Via Oulx 25, 10050 SAUZE D'OULX - Tel. 335.694.55.48
Presidente: Giorgio Guerciotti *Anno di fondazione:* 1979 (sottosezione di Bussoleno)

Una Valle di passaggio

Attualmente la nostra valle viene definita "corridoio di servizio per il transito internazionale", in altre epoche era semplicemente una valle di passaggio, anzi LA VALLE di passaggio per eccellenza verso Occidente. Non sono state oscure macchinazioni o ambigue cospirazioni a riservare al nostro territorio tale ruolo ma, molto più semplicemente, la sua collocazione geografica e la sua struttura morfologica. Abbiamo deciso di offrire ai nostri lettori alcuni spunti di conoscenza e riflessione. Vi racconteremo storie di uomini che transitarono in valle, che valicarono i nostri colli, che percorsero le *montagne noster*. In questi scritti non c'è la pretesa di spiegare tutto: millenni di storia valsusina non si descrivono in pochi articoli, non è questo il nostro ruolo né saremmo capaci di farlo. Abbiamo semplicemente scritto di colli e di montagne, di contrabbandieri e di alpinisti, di condottieri e di mercanti, di frati e di eretici. Tutta gente che dalle nostre parti è passata e non si è fermata: in alcuni casi ha

portato benessere e pace, in altri devastazione e fame. È bello immaginare che i sentieri che calpestiamo nelle nostre escursioni sono gli stessi percorsi dalle legioni romane, dalle scarpette del marchese Donatien De Sade, dai Valdesi nel loro "Glorioso Rimpatrio", dalle zampe degli elefanti di Annibale, da soldati di perduti regni e da gente di perduta memoria. Crediamo che anche questo sia un modo di vivere la montagna: percorrerla e raccontarla, fermarsi ad ammirare gli stessi scorci contemplati da generazioni passate, uscire per un momento dai limitanti schemi del "siamo andati da lì a là in x

minuti, con un dislivello di y metri".

Abbiamo cercato anche di offrire idee per escursioni, arrampicate, ferrate, pedalate in MTB come è nostra tradizione; le pagine finali sono dedicate all'attività dell'Intersezionale.

Quando in redazione si è proposto di improntare questa rivista sul tema "una Valle di passaggio", non tutti erano favorevoli, dal momento che la rivista deve restare l'annuario dell'Intersezionale. È una prova: aspettiamo da voi lettori consigli e suggerimenti per decidere insieme su quale strada continuare.

La redazione



Gli abitanti della nostra valle

e la scelta
dei valichi
nei tempi
preistorici

Le fonti letterarie (Polibio, Plinio, Strabone) ci tramandano che i primi abitanti delle Alpi Occidentali furono i Liguri, dei quali sappiamo pochissimo. Chi li dice indoeuropei e chi mediterranei, chi li fa giungere da oriente e chi da occidente: erano comunque "*homines intonsi et inculti*" secondo Tito Livio.

Noi attualmente abbiamo maggiori conoscenze sulla loro presenza in valle e sui loro modi di vita, grazie a rinvenimenti occasionali di manufatti, a scavi archeologici sistematici di siti (in valle oltre 50), allo studio della toponomastica montana, dei dialetti locali e dell'antropologia.

Durante l'ultima glaciazione (Wurm, 135.000 - 10.000 anni fa) gli uomini occupavano già la pianura padana ma non la nostra valle, percorsa da enormi

ghiacciai. Forse l'uomo, si spingeva per cacciare sui versanti liberi dai ghiacci, ma di queste incursioni non se ne conservano tracce.

Con l'innalzarsi della temperatura terrestre i ghiacciai lentamente regredirono dal fondo valle e gli uomini continuarono nella stagione estiva a dar la caccia ai branchi di selvatici che trovavano rifugio tra le montagne. In val Chisone, a Balm 'Chanto (Roure, 1400 m), è stato scoperto un bivacco in riparo sotto roccia che fa pensare ad una frequentazione almeno stagionale del luogo.

Nella nostra valle non è ancora iniziata una prospezione sistematica degli alti versanti: mancano le informazioni sulle praterie in quota.

La prima antropizzazione accertata appartiene alla fine del quinto millennio a.C. (neolitico-maturo). Gli scavi alla Maddalena di Chiomonte hanno portato alla scoperta di un grande villaggio, insediato tra i massi di un'enorme frana, poi sepolto da una frana successiva. La maggior parte dei reperti litici e fittili appartengono alla cultura chassea (1), gravitante attorno all'area Provenza-Rodano; i residenti



provenivano quindi dal versante Nord delle Alpi e nel tempo continuarono ad avere rapporti con i clan di origine. I nuclei di selce che venivano scheggiati alla Maddalena provenivano dal massiccio della Chartreuse, posto tra Chambéry e Grenoble, mentre i manufatti di pietra (ofiolite) levigati venivano esportati oltre lo spartiacque alpino. A Sardières (al di là del col Clapier, al fondo del vallone che confluisce nella valle dell'Arc) è stato scoperto un insediamento umano che possedeva strumenti litici simili a quelli in uso dagli abitanti della Maddalena. La cultura chassea occupava le valli interne dei due versanti delle Alpi. Dopo la colonizzazione del territorio, alla Maddalena doveva esserci una solida organizzazione tribale: è il periodo in cui i popoli cacciatori-raccoglitori passano gradualmente ad un rudimentale allevamento di animali, per avere una disponibilità permanente di cibo: il che comporta la raccolta e la conservazione dei prodotti agricoli, soprattutto nei periodi invernali. I terrazzi della valle non hanno fondo acquitrinoso e non sono soggetti ad alluvioni: sono

coltivabili con minor fatica e sono vicini ai pascoli estivi di alta montagna.

San Valeriano di Borgone, altro insediamento di questo periodo, ma più modesto, ha manufatti che rientrano nella cultura padana (vasi a bocca quadrata) e non vi è quasi traccia di selce. Il sito occupa il versante scosceso di una rupe che si affaccia sul fondovalle alluvionale. Il ritrovamento di resti di alci conferma la presenza di boscaglie e di paludi. Al salto di Susa, ove terminavano le paludi, si può presumere che passasse il confine tra i gruppi chassea e quelli padani. Se abbiamo conoscenza di insediamenti consistenti, sicuramente tra essi doveva esistere una rete di sentieri o di piste che li collegava. Nelle migrazioni, chi si sposta mantiene legami affettivi con chi rimane e con il luogo di origine, anche se nel tempo tali legami tendono ad affievolirsi. Ciò avveniva anche a quei tempi: rimanevano, sui percorsi delle migrazioni, ancestrali luoghi di culto in cui ritrovarsi per rinsaldare le alleanze di clan e scambiarsi manufatti e materie prime (attrezzi, monili, selce). Questi spostamenti



richiedevano sentieri sicuri che necessitavano di una certa manutenzione.

In quel periodo il clima era di tipo atlantico, relativamente caldo-umido. Dopo la fine dell'ultima grande glaciazione, il clima non è stato costante, vi sono state oscillazioni che hanno condizionato la vita di tutti gli uomini, in modo speciale quella degli

abitanti delle Alpi: la neve in quota rendeva più difficile il superamento dei colli, ma poteva rendere accessibili altri valichi, riempiendo i circhi glaciali e attenuando le pendenze sommitali. Nel passaggio dal neolitico all'età dei metalli, le montagne acquistano importanza perché sui loro versanti possono affiorare le vene metallifere, il

che non avviene nelle pianure alluvionali. I cercatori itineranti di minerali (rame, stagno, oro, argento, cristalli, sale), portatori gelosi delle tecniche di estrazione e di fusione dei metalli, per effettuare le loro ricerche dovevano poter percorrere le valli e i valichi e stabilirsi per un certo periodo di tempo in un dato luogo; ma per far questo era necessario il consenso degli indigeni che offriva un minimo di accoglienza e di convivenza tale da permettere loro di sussistere. I cercatori di minerali potevano offrire agli indigeni oggetti di loro fabbricazione (ornamenti ed utensili) in cambio di un'assistenza di guida, di forniture alimentari, ecc. Queste persone erano spinte ad affrontare le incertezze ed i rischi dalle prospettive di alti profitti.

La rete di sentieri, di mulattiere e poi di strade attraverso le Alpi, nata per esigenze locali, lentamente si adatta a nuovi interessi e mette in comunicazione le pianure a Nord e a Sud delle Alpi, ampliando le possibilità di rapporti e di scambi. Questo risultato è possibile solo se sul luogo esiste una presenza umana

estesa, radicata ed integrata all'ambiente.

È da escludere che ciò sia avvenuto attraverso una conquista brutale: un luogo deserto sarebbe stato negativo per i nuovi venuti. Nella zona alpina, come si è detto, si erano costituite strutture sociali, probabilmente in forme tribali, con un potere più o meno accentrato, favorito dalla necessità di collegare gruppi di famiglie: una vita collettiva è indispensabile in zone disagiate dove l'individuo avrebbe difficoltà a sopravvivere. Con questi capi si accordava chi voleva guide, passaggio o protezione. A questo punto si definivano dei percorsi obbligati su cui esercitare un controllo, perché nessuno sfuggisse a queste imposizioni di transito.

Il passaggio avveniva su colli prestabiliti e non su altri. La strada ufficiale, il valico riconosciuto, era quello a percorso obbligato, che permetteva alla comunità alpina di trarre profitto (guide, alloggi, trasporti, imposte). È assurdo pensare che a quell'epoca si potesse valicare le Alpi senza l'aiuto degli indigeni.

Il passo in uso non

era necessariamente il più agevole, ma solo il più controllabile. Basta considerare i passi del Monginevro e di Bousson che collegano Cesana con Briançon: il primo è il passaggio ufficiale (erto ma obbligato), il secondo è molto più agevole per l'esposizione, per la dolcezza del pendio, per l'influenza dei venti, ma scarsamente controllabile. Altri esempi possono confermare l'esistenza di passaggi altrettanto comodi e validi: il colle della valle Stretta, quello della Rho, quello della Scala. La conoscenza di tutti i valichi e delle loro caratteristiche da parte dei valligiani ha permesso in ogni tempo l'irruzione di sorpresa, l'espatrio clandestino, il

contrabbando. Queste informazioni erano un geloso patrimonio degli indigeni.

La scelta dei passaggi ufficiali è quindi avvenuta in base alla convergenza degli interessi locali, alla possibilità di controllo e di sorveglianza dei passaggi obbligati e ad un accordo con gli abitanti delle zone limitrofe.

Gli antenati di Cozio, con cui i Celti, i Cartaginesi, i Romani hanno dovuto venire a patti, avevano aperto questi passaggi e li hanno controllati per secoli. Con l'espandersi della potenza romana, per la prima volta il dominio dei passi alpini sfugge ai popoli che lo avevano imposto.

I Romani controllano i passi già scelti e riconosciuti,



migliorano i percorsi con ponti e allargamenti delle carreggiate, ma non ricercano nuove vie o soluzioni diverse: a loro interessano i percorsi sul fondo valle ove possano transitare con sicurezza e rifocillare le legioni: le vallate laterali rimangono alle popolazioni locali, che si servono dei percorsi non ufficiali per i loro scambi. Con il decadere della potenza romana si creano dei poli secondari, l'impero si spezzetta, rinascono le autonomie locali, i nuovi capi riprendono il controllo dei valichi. Abbone, quando fonda l'abbazia di Novalesa è di fatto il controllore del Moncenisio e quando i Savoia risalgono la valle dell'Arc e con alleanze matrimoniali s'impadroniscono di Susa raggiungono lo stesso scopo. Anche al Monginevo con l'imporsi dei Delfini si giunge ad una situazione simile. Le popolazioni mantengono efficienti le strade per il passaggio dei principi, ma dal transito di uomini, animali e merci traggono un vantaggio economico. Ci sono anche rovinosi passaggi di truppe, ma in caso di emergenza la montagna ed i valloni laterali restano sempre un sicuro

rifugio, valido solo per chi conosce i luoghi ed i sentieri. La grande *rentrée* dei Valdesi ne è un esempio tardivo (1689), che mette in evidenza la capacità dei montanari di sopravvivere in ambienti difficili e di spostarsi tra le varie valli sfruttando la conoscenza dei valichi minori della catena alpina, benché i fondovalle fossero presidiati da truppe numerose ed ostili. Nel XVII secolo vengono ricercati e censiti per uso militare tutti i valichi delle Alpi, anche quelli secondari, e sulle mappe e sulle carte geografiche compaiono quelle conoscenze che prima erano riservate agli indigeni. Con il sorgere dei grandi Stati si ha un progressivo accentramento politico, compaiono i regimi assoluti, la coscrizione obbligatoria e le imposte che insieme portano ad un graduale soffocamento delle autonomie locali. Le Alpi si trasformano così in barriera difensiva. I regimi politici cambieranno più volte, ma la divisione rimarrà fino ai nostri giorni: gli stati nazionali imporranno la propria lingua, una cultura diversa, che è quasi riuscita a cancellare le lingue locali e i modi di vita che erano comuni

al di là e al di qua delle Alpi.

Elio Guglielmetto

Note:

1 - *Cultura* è un termine archeologico per indicare popoli senza storia scritta (preistorici) riconoscibili soltanto dai loro manufatti.

La cultura chasseeana, (dalla località francese Camp-de-Chassey), diffusa sull'asse Provenza - Rodano e lungo i suoi affluenti di sinistra (Durance, Isère, Arc), è caratterizzata da vasi ben cotti e lucidi con base curva e senza decorazioni.

BIBLIOGRAFIA:

- R. Petitti, *Sentieri perduti*, Ivrea, Priuli Verlucca, 1987;
A. Bertone, L. Fozzati, *6000 anni di storia sulle Alpi Occidentali*, Torino, Nautilus, 2002;
A. Doro, *Valichi transalpini della Val di Susa nel passato*, Segusium n° 9;
N. Bartolomasi, *Valsusa antica*, Pinerolo, Alzani, 1975;
Immagini, 5000 anni fa Chiomonte, edizioni Arkaia, maggio 1987.

Il giro proposto ricade in una zona marginale della Val di Susa, geograficamente ancora in territorio italiano ma politicamente sotto il controllo francese. L'area, un tempo strategicamente importante, è costellata di costruzioni militari.

Il percorso si sviluppa in un magnifico ambiente naturale, a quota media di circa 2000 metri, ed è destinato a tutti.

La salita al forte, anche se di pochi chilometri, richiede già una certa dimestichezza con il mezzo. Quest'ultima può anche essere trascurata.

Chi volesse percorrere la Val di Susa in MTB può consultare due guide.

La prima del 1999 è quella di Schmitz, *Mountain bike in Val di Susa. I 100 itinerari* proposti coprono l'intera valle ed includono anche parti del territorio transalpino. Il volumetto è stato rinnovato graficamente, ma gli itinerari sono quelli dell'edizione che l'autore aveva appuntato in collaborazione con Marco Rey, ben dieci anni prima.

Molto probabilmente la prima di questo genere in Italia. La seconda è quella di Ragazzini *Sulle strade militari alpine*. Il corposo volume, uscito nel 1991, accontenta il patito delle gomme grasse, ma anche gli appassionati di storia militare. L'area presa in considerazione è notevole ed interessa il tratto alpino compreso tra Ventimiglia e la Svizzera. L'autore per completare i percorsi ha impiegato ben 5 anni. Nonostante l'età costituisce ancora una guida di riferimento. Partiamo dal piazzale collocato alla base della diga, nei pressi della vecchia dogana francese, e seguiamo il nastro asfaltato in

*e salita
al Forte
Pattecreuse
in MTB*



direzione del Colle del Moncenisio; le modeste pendenze consentono di procedere abbastanza speditamente e di scaldare le gambe. Superato lo sbarramento artificiale seguiamo il bordo del lago e raggiungiamo Pian de Fontainettes che ospita più bar che case e dove spicca la mole inconfondibile della Pyramid. Sopra le nostre teste si scorge il Fort de Ronce, una delle più originali costruzioni militari della zona, e poco



più avanti incrociamo il profondo e spettacolare canyon scavato dal torrente Roncia. Con blandi saliscendi ci dirigiamo verso il margine occidentale del lago e, poco prima del decimo chilometro, abbandoniamo la strada principale, che continua in direzione del Colle del Moncenisio, deviando a sinistra. Al successivo bivio prendiamo a destra (a sinistra si scende verso una baita dove vendono un ottimo Beaufort) e, attraversato l'immissario del lago, proseguiamo per asfalto stretto ed in cattive condizioni. Un breve strappo in salita e siamo all'isolata cappella di Saint Barthélémy: qui finalmente inizia lo sterrato. Trascurata la strada per il Colle del Piccolo Moncenisio costeggiamo il lago in leggero falsopiano e poco dopo il sedicesimo chilometro, nei pressi di un cartello, deviamo a destra abbandonando il facile percorso che continua a costeggiare lo specchio d'acqua. Chi

intende evitare la salita può seguire quest'ultimo. Il breve tratto di rotabile, ancora ben evidente nonostante la copertura vegetale, va ad innestarsi su una strada che arriva dal lungolago. Di qui a destra. Percorriamo i primi tornanti senza difficoltà fino a lambire le pareti rocciose che ci sovrastano e proseguiamo poi nel valloncetto a breve distanza dallo spumeggiante torrente. Si procede zigzagando per evitare i solchi più profondi e le grosse pietre; anche se le pendenze sono inferiori al 10% la velocità di crociera rimane ancorata tra i 5 e i 7 Km/h. Affrontiamo ora il tratto più spettacolare dell'intero percorso. Una batteria di tornanti sovrapposti, realizzati in modo da sfruttare al meglio il poco spazio a disposizione, consente di superare un tratto di ripido pendio incassato tra pareti rocciose. Oltre questo gradino morfologico la strada si distende e raggiungiamo agevolmente il piazzale che ospita il Forte

Pattacreuse, punto culminante del giro! Il panorama è notevole. All'interno della costruzione si trovano mobili, tavoli, brandine ed anche un grosso camino attrezzato per cucinare. Il disordine impera. Percorriamo a ritroso la strada militare fino al bivio e quindi procediamo in direzione del ponte. Alla successiva biforcazione scendiamo a sinistra riagganciando la strada che corre lungo il lago. Superato ora il margine di una profonda insenatura trascuriamo la deviazione a destra per Bar Cenisio e raggiungiamo lo sperone roccioso che ospita il Forte Variselle. Scegliamo la strada che porta alla base della diga e torniamo all'auto passando accanto alla vecchia frazione di Grand Croix.

Maurizio Gallo



Monginevro

Un valico antico



Gli esploratori tornarono alle prime luci dell'alba.

Il passo e le montagne circostanti erano sgombre, nessun segno di nemici. Cesare sorride compiaciuto: Donno ha rispettato i patti. Dopo una settimana di continue scaramucce e scontri aperti, le sue legioni hanno avuto ragione delle fiere e testarde tribù che popolano quelle montagne.

Cesare non ha mai dubitato di spuntarla, il vero problema è fare in fretta e garantire un passaggio sicuro per il futuro. Da quella valle sarebbero passati eserciti, ma, soprattutto, mercanti e merci. Il valico, illuminato dai primi raggi del sole, è una delle tante porte delle Alpi per la Gallia, ma è uno dei pochi passaggi facilmente controllabili: è troppo importante per lasciarlo ai capricci dei locali. Ripensa ai giorni precedenti quando si è incontrato con Donno, il capo delle tribù, e concluso un patto vantaggioso per entrambi: ai Romani il libero transito per la valle, a Donno il riconoscimento di capo locale e l'incarico di garantire la sicurezza dei passaggi.

Al segnale dei corni l'esercito si muove celermente; in pochi

minuti il campo fortificato è smontato. La Decima si incammina risalendo la stretta valle che conduce al *Matrona Mons* (Monginevro). Le altre legioni, su colonne diverse, seguendo gli antichi sentieri segnalati dagli esploratori, risalgono la valle laterale di sinistra sbucando sulle verdi praterie del Col Bousson e da lì scendono verso *Brigantio* (Briançon) percorrendo una valle laterale.

Prima del passo la valle si restringe: a sinistra aggettanti dirupi, a destra enormi frane e pietraie, nel centro, una profonda gola percorsa dal torrente conduce direttamente agli ampi prati sommitali. Costruire una strada in quell'inferno sembra un'opera impossibile, ma Cesare sa che quello è il posto giusto, facile da difendere e difficile da aggirare e sa anche che gli ingegneri romani troveranno le soluzioni giuste.

Probabilmente le cose sono andate così quando nel 58 a.C. Giulio Cesare attraversa la valle e valica il Monginevro con le sue legioni per andare in Gallia.

"Egli si reca in Italia a grandi tappe; vi arruola due legioni: tre che svernano ad Aquileia, due dagli accantonamenti; e

per il valico alpino più vicino (Monginevro) muove con queste cinque legioni verso la Gallia Transalpina". (Caesar, *De Bello Gallico*, I, 10, 3). Il valico è conosciuto da molto tempo ed usato frequentemente dai Romani come via di collegamento tra la Gallia Cisalpina e quella Transalpina. Dalla Gallia e dal Norico giungevano a Roma vino, bestiame, lardo e carni conservate, pelli e pellicce, utensili in ferro, schiavi, resina, pece, legno resinoso, cera, formaggio e miele, prodotti che avevano in abbondanza", scrive Strabone nella Geografia. Ferro, rame, stagno, piombo, oro, cristalli e sale potevano finalmente essere estratti senza ricorrere all'uso delle armi per difendere i giacimenti, anche se l'ambiente alpino stesso creava difficoltà ai minatori. Sembra comunque che la campagne cesariane fossero in gran parte finanziate dall'oro e dallo stagno delle Gallie, quindi i traffici commerciali che dovevano seguire il generale e le sue truppe erano sicuramente notevoli. La sicurezza dei traffici commerciali, oltre che lo stanziamento di

truppe, sembra prevalere come giustificazione delle espansioni d'oltralpe: "Motivo della spedizione fu che voleva sgomberare la via delle Alpi, abitualmente percorsa dai mercanti con grande pericolo e pesanti pedaggi. Il comandante aveva facoltà, qualora lo ritenesse necessario, di sistemare da quelle parti la legione per l'inverno". (Caesar, *De Bello Gallico*, III, 1, 2). Il valico era già stato percorso nel 125 a.C. da M. Fulvio Fiacco durante la campagna di conquista della Gallia Narbonense. Il console volle sfruttare la possibilità di cogliere di sorpresa il nemico, scavalcando il Monginevro e piombando alle spalle dell'esercito dei Galli. La tecnica, appresa da Annibale, ebbe il suo effetto e la Gallia fu assoggettata velocemente. Il percorso appariva difficile e pericoloso e Ammiano Marcellino così lo descriveva: "Dalla parte della Gallia infatti appare come un pendio quasi dolce, ma il versante opposto è orrido per le rocce che si levano a picco, specialmente in primavera, quando, sciogliendosi il gelo e la neve al soffio dei venti caldi, gli uomini che scendono con



passo malfermo attraverso dirupi scoscesi da entrambe le parti e crepacci nascosti dal ghiaccio, precipitano insieme agli animali da soma e ai carri".

A distanza di cento anni, occorreva rendere più agevole quell'itinerario con una strada lastricata e delle *mansiones* che facilitassero le soste lungo il percorso. Fino ad allora infatti le attività belliche e il transito sulle Alpi erano possibili soltanto durante i mesi estivi, ma le nuove esigenze amministrative dell'impero imponevano traffici il più possibile regolari anche nei mesi invernali. Le nuove strade dovevano avere un fondo resistente alla neve e ai ghiacci, manutenzione regolare da parte delle popolazioni locali preposte e stazioni di sosta che confortassero i viaggiatori. Nell'antichità il passo del Monginevro era quello che maggiormente garantiva le comunicazioni durante tutto l'arco dell'anno, un po' grazie alle minori precipitazioni nevose rispetto ai valichi più settentrionali, un po' per la pendenza leggermente più agevole rispetto al Moncenisio. A Susa, dove la strada

proveniente dalla pianura si biforcava verso i due valichi del Monginevro e del Moncenisio, un capo locale seppe trarre vantaggio dal passaggio obbligato: in cambio della tranquillità e della sicurezza garantita ai Romani nel transito dei passi, ottenne il riconoscimento della sua autorità. Donno assunse il titolo di re, si alleò, tramite legami familiari, con le tribù indigene da una parte e dall'altra delle montagne, controllò i traffici nei due sensi di marcia riscuotendo i pedaggi e ottenendo per i suoi figli e le generazioni future il titolo di "portieri delle Alpi". Con la fine dell'epoca romana termina il momento d'oro del valico e con esso cadrà in rovina la strada romana. Le invasioni barbariche ridurranno drasticamente il commercio, i Carolingi useranno il Moncenisio ed in seguito, con i Savoia, sarà quest'ultimo colle a diventare determinante per i collegamenti nelle Alpi Occidentali.

La politica dei Savoia sarà sempre tesa ad indirizzare i commerci verso il Moncenisio, grazie al controllo della Bassa Valle e della Moriana, mentre cercheranno costantemente

di impedire il commercio con Alta Valle e il Monginevro controllati dai Francesi.

In questa situazione il Monginevro diventa un valico esclusivamente militare per far transitare eserciti o per rallentare il passaggio. La vecchia strada romana non esiste più e non è interesse di nessuno costruirla una nuova; le difficoltà di transito sono enormi tanto che è necessario smontare le poche carrozze per valicare il colle. Donatien-Alphonse-François, conte de Sade, detto il marchese De Sade, transitato nel 1775 al Monginevro in occasione del suo viaggio in Italia, ci racconta le sue peripezie di viaggiatore: "Il signor Audifrey, è il nome di questo onesto militare, dopo avermi fatto intravedere i pericoli del passo del Monginevro che volevo intraprendere, mi consigliò, poiché volevo assolutamente valicarlo, di non dormire a Briançon e di andare un quarto di lega più lontano, presso un certo Prat, console del re nel villaggio di La Vachette, situato quasi ai piedi della montagna. Seguì il suo consiglio e, con la sua raccomandazione, mi recai da questo Prat, a casa del

quale dormii. Questo uomo davvero onesto e servizievole si incaricò di ogni cura e imbarazzo inerenti al mio passaggio e mi scortò lui stesso col suo cavallo sul quale mi fece montare.

Caricammo tutti i bagagli su alcuni muli; dodici uomini in tutto, di cui quattro addetti ai muli e otto alla carrozza, furono i soccorsi che Prat giudicò necessari per tirarci fuori d'impaccio.

Si comincia a scalare il Monginevro quasi all'uscita del villaggio di La Vachette... si sale per una mezza lega molto ripidamente, ma non abbastanza comunque da essere costretti a scendere dalle carrozze e ad utilizzare altri cavalli. Gli uomini impiegati a rincalzare le ruote con mazze di legno fatte apposta per impedire lo slittamento all'indietro, sono del resto sufficienti per mettervi al riparo da qualsiasi incidente. Questa precauzione è indispensabile. Il precipizio che fiancheggia la scarpata di destra è della massima profondità e si rischierebbe molto se la carrozza cominciasse a indietreggiare: sarebbe una caduta di circa trecento piedi.

In cima alla montagna, e cioè

a circa una lega dal basso, ci si trova in un altopiano, ed è all'ingresso di questa piccola pianura che è situato il villaggio del Monginevro, che dà il suo nome alla montagna... il Monginevro è un villaggio di poco conto. L'altopiano del Monginevro è lungo tre quarti di lega. Ad un quarto di lega del villaggio si trovano i confini fra i due Stati, e un quarto di lega da questi confini il villaggio di Clavières, primo possedimento del Piemonte. Vi stazionano alcuni impiegati della dogana che tuttavia non danno nessun fastidio ai viaggiatori in quanto sono quelli della parte bassa della montagna ad essere incaricati

Dal volume *"Il grande valico"*
di Leonardo Carandini ed. Segusium



di tutte le formalità. Il villaggio di Clavières possiede al massimo una ventina di fuochi.

Ad un quarto di lega da questo primo paese del Piemonte vi è una cappella dedicata a San Gervasio; la sua antichità è tale che pare sia stata costruita dove i primi cristiani perseguitati si ritiravano in segreto per celebrare i loro misteri. Da questa posizione si vede Saint-Sicaire, primo accampamento ordinario dei francesi quando entrano in Piemonte. È da questa cappella di San Gervasio che si comincia a discendere o piuttosto a precipitare.

Il sentiero è talmente ripido che un uomo a piedi deve faticare molto per mantenere l'equilibrio. Il precipizio è spaventoso e si rovinerebbe senza rimedio se disgraziatamente si mettesse un piede in fallo.

È uno spettacolo interessante e terribile nello stesso tempo vedere come gli uomini del soccorso, che si ingaggiano a La Vachette, riescono a cavarsela guidando le carrozze in discesa. Alla cappella di San Gervasio le staccano e in una dozzina le tirano a loro con delle corde, con una rapidità che fa drizzare i capelli.

Il pericolo che corrono questi sventurati è tanto più grave se si considera che fanno scendere la carrozza a picco e senza farle seguire alcun sentiero, di modo che una sola pietra che uno di loro potesse incontrare e che lo facesse scivolare, lo farebbe infallibilmente schiacciare sotto le ruote o precipitare nell'abisso, trascinando forse con sé la vettura nella caduta e, cosa che sarebbe ancora peggiore, e quasi certa, tutti gli uomini collegati con lui. Fummo quindi abbastanza felici nel constatare che non avevamo avuto nessun incidente se non una storta ad una delle persone del soccorso e una leggera scorticatura sulla gamba di un'altra.

Appena arrivati in basso, Prat, il generale della nostra piccola brigata, che aveva valorosamente presieduto a tutto, mi si avvicinò e mi disse che per tema di impaurirmi non aveva voluto farmi render conto del pericolo corso, ma che in effetti la mia carrozza era la terza che vedeva passare da vent'anni in questa orribile montagna. Si chiama Le Tourniquet questa spaventosa discesa che occupa, dopo La Chapelle,

lo spazio di una grossa lega circa, ma di cui soltanto la metà è veramente pericolosa. Del resto, è una tattica del re di Sardegna lasciare deteriorare questo passaggio che sarebbe tuttavia utilissimo a tutte le comunicazioni delle provincie francesi meridionali e anche della Spagna. Induce così ad entrare nei suoi Stati solo attraverso il Moncenisio e di conseguenza a raggiungere i suoi buoni amici, i Savoia, che altrimenti morirebbero di fame". Occorrerà aspettare Napoleone per vedere una nuova strada sul Monginevro. Ma questa è un'altra storia...

Claudio Blandino

BIBLIOGRAFIA:
De Sade, *Viaggio in Italia*, Roma, Newton Editore, 1993;
Silvia Tenderini, *Ospitalità sui passi alpini*, Torino, CDA, 2000

Domenica 23 luglio 2006 è stato inaugurato a Claviere il ponte sospeso più lungo del mondo e presto lo vedremo apparire tra i "Guinnes dei Primati". Il percorso si sviluppa all'interno delle Gorge di San Gervasio nei pressi di Claviere. Questa nuova quanto inconsueta "Via Ferrata" è percorribile in un unico senso di marcia, come ormai è per la stragrande maggioranza di questi percorsi, al fine di non intralciare il cammino di chi si avventura in essi. Portarsi a piedi (ampia zona di parcheggio all'inizio di Claviere per chi arriva da Cesana) alla Cappella di San Gervasio, posta su una piccola altura, e scendere per una ripida traccia segnalata da bastoni rossi infissi nel terreno per evidenziare il percorso e le varie svolte che permettono di raggiungere agevolmente il piccolo prefabbricato posto all'inizio del primo ponte. Il percorso non è difficile ma va comunque affrontato con casco, imbragatura, dissipatore e "Kit" completo da ferrata

(cordini e moschettoni). Di tutto il percorso il ponte più "ballerino" è proprio il primo, in quanto posto su un'arcata unica ma sorretta da ancoraggi fissati a ben 8 metri di profondità e sul quale possono viaggiare più persone contemporaneamente. Alla fine del primo ponte si continua su una passerella addossata alla parete che conduce al secondo e continuo tratto che corre "a serpentina" all'interno del profondo canyon ad un'altezza di circa 25 metri dall'acqua, sino

*più lungo
del mondo
nelle Gole di
San Gervasio*



al termine del percorso. All'uscita prendere a destra (sinistra idrografica) una mulattiera ben ampliata per l'occorrenza che con ripidi tornanti conduce in prossimità di un pilone intermedio dello skilift "baby" di Claviere. La lunghezza del percorso è di circa 2000 metri, il dislivello per salire e scendere è di circa 240 metri. Il tempo di percorrenza è di circa 2 ore e il periodo consigliato è da fine maggio ad autunno inoltrato, prima delle piogge ricorrenti o delle prime nevicate. Difficoltà: facile, esposto. Fin qui la descrizione entusiastica di questa ferrata da "Guinnes"



come risulta dai numerosi articoli apparsi su riviste e giornali locali o nazionali. Come in tutte le cose ci sono gli entusiasti e gli scettici. Quando si parla di ferrate io appartengo alla seconda categoria anche se riconosco che simili opere riscuotono tra la gente un notevole successo. Non nego che assicurino il divertimento a chi le percorre e garantiscano qualche ora trascorsa nella natura in sicurezza. Capisco le aspirazioni degli Amministratori di creare strutture per valorizzare il proprio territorio e comprendo la possibilità di lavoro che offre alle Guide Alpine nei momenti di morta. Ma quale modello offriamo ai giovani per la conoscenza della montagna? Il modello di Gardaland, dell'usa e getta, del divertimento effimero, senza fatica e a pagamento. La montagna concepita come terra, rocce, prati e foreste da usare a proprio piacere. Il mondo della città portato in quota. Non parliamo poi degli interrogativi

ambientali o dello spreco di risorse che una simile struttura pone. Paradossalmente c'è chi è andato fino in Calabria per manifestare contro l'ipotetica costruzione del ponte sullo Stretto di Messina e poi scopriamo di averne uno simile (con le dovute proporzioni...) a casa nostra.

Claudio Blandino



Cosa ne pensano i costruttori:

"...L'opera, vista in un contesto di puro aspetto ambientale, **potrebbe apparire troppo invasiva** per il territorio in cui è inserita, ma valutando anche altri aspetti più pratici, quali il recupero di un luogo altrimenti quasi inaccessibile e da sempre utilizzato quale discarica naturale (ben visibili ancora molti resti) e la "sportività" dell'oggetto, ci sentiamo tranquilli nell'affermare che sta bene lì dove è. Da un punto di vista invece tecnico, l'opera è sublime, una realizzazione davvero complessa in un ambiente particolarmente severo..." (Tratto dal sito internet:

www.AltoX.it)

Alcuni numeri

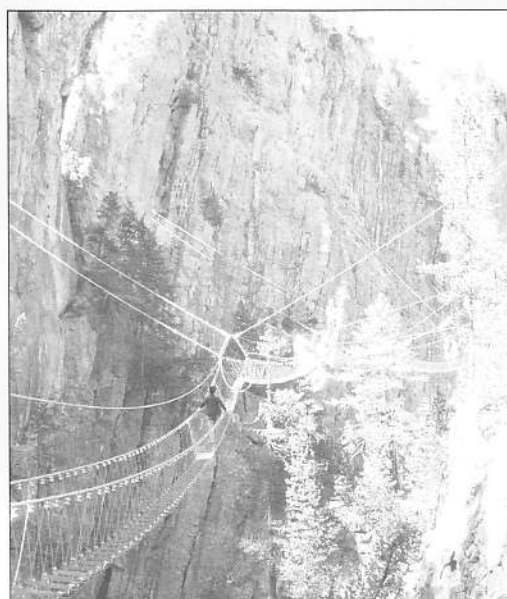
Lunghezza del ponte sospeso: 408 m

Lunghezza delle funi: 3200 m

Pavimento del ponte: 1180 traversine

Profondità ancoraggi a parete: 8 m

Peso complessivo della struttura: 6500 Kg



La strada Francigena

e il Colle del Moncenisio



Strada francigena, via *Francorum*, via Romea e valico del Moncenisio, transito per la *vallem Secusiensem*, che collegava la pianura di Susa con il Moncenisio e la Moriana, due nomi indissolubilmente legati alle vicende storiche, con alterni momenti di splendore e gloria o drammatici e di trascuratezza.

Chi percorreva la via francigena per il valico del Moncenisio? E soprattutto in quali condizioni? Dove poteva trovare ospitalità? E infine quali merci transitavano attraverso questo passo-cerniera tra le valli della Dora e dell'Arc?

Oltre ai grandi protagonisti della storia (da Filippo Augusto di Francia ad Enrico IV, da papa Martino V ai Savoia e ai principi d'Acaia, da Cristina di Svezia a Napoleone) certamente eserciti e gruppi armati, ma soprattutto pellegrini e poi mercanti.

La strada del Moncenisio era, infatti, fondamentale per il collegamento con le fiere della Champagne, di Bruges, Ypres, Lilla e Troyes: quest'ultima durava addirittura 6 settimane. L'importanza delle fiere è documentata dal

fatto che non si trattava solo di un fenomeno commerciale, ma anche sociale ed umano, poiché molti legami matrimoniali erano stretti in quelle occasioni ed esistevano quindi relazioni di parentela tra le famiglie valsusine e quelle d'oltralpe (ancora oggi a testimonianza il gemellaggio Susa-Briançon).

Le voci dei pedaggi ci forniscono utili indicazioni sul tipo di merci che transitavano: "Fin dall'inizio del XIII secolo viene esatto il pedaggio sul riso, sulle arance, sui profumi, sui medicinali e sulle materie coloranti tra cui il brasile, proveniente dall'India, il carmino e l'allume la cui richiesta è in continuo rialzo. Sul finire del secolo tra le voci del pedaggio figurano il cotone, la seta greggia, il damasco, la mussolina e la garza, oltre ai panni di lana, ai fustagni di fabbricazione italiana, ai panni di Fiandra, riesportati a lavorazione finita". Né bisogna dimenticare i prodotti della pastorizia e della terra e soprattutto la pratica della transumanza, "vera e propria esportazione di bestiame". Ma torniamo ai pellegrini. Era troppo pericoloso affrontare la traversata

individualmente, perciò si viaggiava in folti gruppi di persone vestite con tunica, mantello, cappuccio o cappello a larghe tese, tutte munite del caratteristico bastone (il bordone). Il percorso non era compiuto prevalentemente a piedi, i muli avevano una funzione importante (ancora verso la metà del XVIII secolo il paese di Novalesa con 680 abitanti disponeva di 25 muli e 22 somarelli, quello di Ferrera con 105 abitanti di 22 muli). Si deve d'altronde tenere conto che le condizioni del viaggio variavano in base allo status sociale del pellegrino: ai livelli più alti si poteva contare su maggiori comodità. Le tappe giornaliere percorse dal viaggiatore potevano variare da un massimo di 60 km in casi speciali (se si trattava di un messaggero o se le condizioni del percorso erano favorevoli) ad un minimo di 20 km per i pellegrini più affaticati. Le merci viaggiavano con la stessa velocità media dei viandanti, 30/40 km giornalieri o anche solo 15 per trasporti eccezionali. Nel Medioevo in due giorni si compiva il percorso Saint Michel de Maurienne a Susa, in meno di

cinque giorni da Chambéry a Torino.

Le strade erano in terra battuta, talvolta lastricate, non percorribili dai carri in prossimità del valico. La strada del Moncenisio era percorribile dai carri fin oltre Susa; a Venaus, alla Novalesa, alla Ferrera i *marrons* accompagnavano i viandanti, che seduti nelle *ramasses*, rozze e robuste slitte simili ai moderni toboga, preceduti da un montanaro che faceva da guida, erano condotti in breve a Lanslebourg. Di qui, superato il paese e il ponte sull'Arc, dalle Ramasse, un gruppo di baite presso i pascoli di San Pietro, si effettuava più faticosamente il percorso inverso: 1 ora e 1/2 - 2 di marcia.

Per l'assistenza ai pellegrini (non mancavano anche i casi di brigantaggio, per cui venivano emanati ordini severissimi) oltre agli *hospitales*, modestamente arredati, poveri edifici con due - tre letti, una cucina e una stalla, a distanza di una giornata di marcia, che offrivano in condizioni assai modeste *lectum, panem, vinum, ignem*, si poteva contare sui numerosi ospizi sorti presso il colle o in fondo valle.

Alla Novalesa, (fondata espressamente per volontà di Abbone non solo come casa di preghiera e di ricovero, ma anche come base militare al di qua delle Alpi), il viandante trovava conforto presso la prestigiosa abbazia, dove nei tempi d'oro i benedettini svolgevano addirittura operazioni di deposito o prestito bancario; presso il valico l'Ospizio (815-895), domus anch'essa sorta con il duplice scopo di accogliere i viandanti e controllare il passo, dove i monaci vigilavano attentamente e dove, in seguito alle

I TERMINI VIA ROMEA E VIA FRANCIGENA, CHE SPESSO SI SOVRAPPONGONO, SI RIFERISCONO ALLO STESSO ASSETTO STRADALE. INTERPRETAZIONI NEL PASSATO GIUDICAVANO ROMEE LE STRADE PERCORSE VERSO SUD E FRANCIGENE QUELLE PERCORSE IN DIREZIONE OPPOSTA. ORIENTAMENTI RECENTI VALORIZZANO INVECE LA FUNZIONE DETERMINANTE DELLE PERSONE CHE PERCORREVALE LE STRADE: VIA ROMEA, VIA DEI ROMANI, CIOÈ VIA PELLERINA, VIA FRANCIGENA VIA PERCORSA DA QUELLI CHE SONO NATI IN FRANCIA.

IL VALICO DEL MONCENISIO,
RICORDATO PER LA PRIMA VOLTA
NELL'ATTO DI FONDAZIONE
DELL'ABBAZIA DI NOVALESA, HA
ANTICAMENTE DIVERSI NOMI: MONX
SEUXSINUS, MONS GEMINUS, MONS
SANCTI DIONYSII FINO A MONS
CINESIUS, CINENSIS.
QUEST'ULTIMO FORSE IL NOME
PROPRIO DI UN GALLO-ROMANO CHE
DOVEVA POSSEDERE ALCUNI PASCOLI
SUL COLLE.

Dal volume "Il grande valico" di
Leonardo Carandini ed. Segusium



ricche donazioni, la vita era piacevole, interessante la permanenza per i frequenti passaggi di personaggi illustri, per caccia e pesca abbondantissime. Ma era anche una vita dura: curare i viandanti, affrontare tempeste di neve per andare a rintracciare gli smarriti; tale stile di vita, però, spesso attirò i cadetti delle grandi famiglie savoiarde, che entrarono a far parte della congregazione del Moncenisio, sapendo di trovare una vita sì dura ma interessante, ed una regola tollerante. A Susa c'erano anche l'Ospedale di Santa Maria o dei Pellegrini (già nel XII secolo poteva ospitare seicento persone) e la casa ospitaliera dei Cavalieri Templari; a Sant'Ambrogio l'ospedale era gestito dai monaci clusini, mentre a Sant'Antonio di Ranverso ne sorse uno nel XII secolo per curare non solo i malati di "fuoco sacro", ma anche quelli colpiti da altre malattie infettive, tra cui la lebbra, poiché sulla strada transitavano spesso individui provenienti dall'Oriente e talvolta portatori di qualche morbo infettivo. Né bisogna dimenticare la Sacra di San Michele, sorta tra il 999 e il

1002, in breve così celebre da essere visitata non solo da signori e principi, ma anche da umili pellegrini, che scendevano la valle diretti a Roma. L'ospitalità, un dovere: somministrare cibi e vesti ai pellegrini che transitavano per la via di Francia o di Roma, praticare la carità anche lontano dal monastero. Da ricordare ancora la Certosa di Montebenedetto, sorta nel 1197 lungo il tracciato della Via Francorum abbandonata dopo alcuni secoli floridi a favore di quella di Banda. La storia e lo sviluppo dei centri lungo quest'asse commerciale e di comunicazione tra Italia e Francia conobbero il periodo migliore tra il XIII e il XVIII secolo, documentando così che la valle di Susa non fu mai una valle isolata, ma strettamente legata ai traffici europei.

Anna Gastaldo

BIBLIOGRAFIA:

Michele Ruggiero, *Storia della Valle di Susa-Tradizioni e leggende*, Torino, Piemonte in bancarella, 1976; Giuseppe Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia*, Napoli, Liguori Editore, 1981; Pier Giorgio Corino-Livio Dezzani, *Una strada per il Moncenisio*, Atlante storico della "Provincia di Susa", Tipolito Melli, 1986

e Col Sollier in MTB



Dislivello: m 1150

Lunghezza: km 34

Difficoltà: BC/BC

Partenza: Colle del Moncenisio (bivio Colle Piccolo Moncenisio)

Periodo consigliato:
giugno/settembre

Cartografia:

I.G.N. 1:25.000, 3634OT
Val Cenis Charbonnel.

I.G.C. 1:50.000 n. 2, Valli
di Lanzo e Moncenisio

*Dal Colle del Moncenisio
scendiamo verso
Lanslebourg fino alla
località la Ramasse,
dove imbocchiamo una
sterrata sulla sinistra.
Proseguiamo sempre*

a sinistra, ignorando
i vari bivi, fino a
giungere nella Combe
di Clery. Continuiamo
attraversando tutto
il vallone fino al
Pont Bonneval, dove
transitiamo sul versante
opposto e, ignorata la
deviazione per il Pas de
la Beccia, giungiamo
all'ingresso del Fort de la
Turra (m 2507).

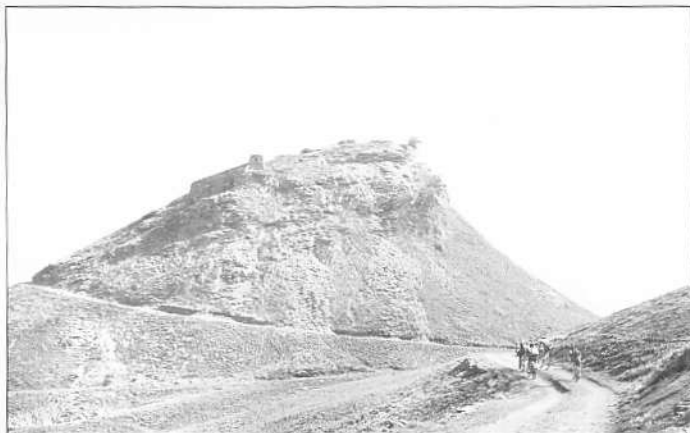
Il colpo d'occhio da que-
sto punto d'osservazione
è splendido, possiamo
ammirare il lago del Mon-
cenisio da una prospettiva
piuttosto insolita.

Seguiamo a ritroso la stra-
da percorsa in salita fino
ad un bivio a quota 2190
m, proseguiamo quindi
a sinistra fino al Replat
des Canons. Evitando la

strada che scende a Termi-
gnon seguiamo le indica-
zioni per il Col Sollières,
dopo un paio di chilometri
deviamo a sinistra, evitan-
do l'indicazione del colle
a destra (non è ciclabile),
fino a giungere al lungo
traverso che, pur con
qualche brevissimo tratto
franato che ci costringe a
scendere dalla sella, porta
al colle (m 2639).

La discesa verso il Colle
del Piccolo Moncenisio
inizialmente è su un
divertentissimo sentiero
in mezzo ai prati e poi
su una sterrata, fino
a giungere alla strada
asfaltata che riporta al
Colle del Moncenisio.

Adriana Cucco



La strada dei Franchi

in Valle di Susa



Dai primi insediamenti, che risalgono almeno al 5000 a.C., sino al sopraggiungere della dominazione romana, le alte quote della nostra valle sono sempre state solcate da sentieri transfrontalieri. I colli erano strumenti di comunicazione, non di confine: lo testimoniano le tracce archeologiche che attestano la stessa cultura su entrambi i versanti.

I passi erano gestiti dalle comunità locali a seconda delle loro convenienze e dei loro rapporti, mentre tutte le strade avevano un'importanza eguale, nessuna prevaleva.

I Romani s'imporranno come "stranieri" non interessati a favorire i contatti tra gli insediamenti locali, bensì solo a tracciare percorsi adeguati alla conquista militare prima e all'approvvigionamento di minerali e merci varie poi.

Tra i valichi praticati anteriormente privilegeranno il Monginevro, meno ripido per i carriaggi.

Dal 28-25 a.C. sino a tutto il V secolo, la via di Francia (meglio: delle Gallie) sarà quella sulla sinistra della Dora in Bassa Val di Susa e da qui in poi sostanzialmente simile all'attuale: Gravere, Chiomonte, Exilles, Oulx,

Cesana, Monginevro.

Nel V-VI secolo si rivaluta anche, in Bassa Valle, il percorso sulla destra della Dora (anch'esso preesistente), forse per evitare gli straripamenti periodici del Prebec o forse per allontanarsi dalle paludi del fondovalle.

La strada di destra, infatti, da Villarfocchiardo alla fine della valle era a mezza costa e contemplava una variante che, dopo Sant'Antonino, raggiungeva Giaveno passando per il colle di Bione. Quando nel 574 i duchi di Torino, Asti e Padova vengono sterminati al Monginevro, la Valsusa diviene burgunda e nasce il Vescovado di Moriana, da cui dipende Susa, una parte dei traffici si stabilizza sul percorso del Moncenisio, più adatto a raggiungere Saint Jean de Maurienne, sede del vescovo. L'epoca medioevale fa delle strade uno strumento di potere per l'affermarsi sul territorio: vescovi contro monaci, Moriana contro Delfinato, potere laico contro potere ecclesiale.

La situazione della valle in questo caso è esemplare: ci sono tre enti ecclesiastici importanti, tutti nati da laici, che volevano controllare la via

Francigena.

L'abbazia della Novalesa è "creata" nel 726 dal *rector* di Moriana e Susa, Abbone, per garantire un tranquillo passaggio e verrà protetta dai Carolingi come filiazione dell'Impero. Distrutta dai Saraceni, rinasce nel X secolo come priorato di Breme e punta ad un legame diretto col papato, considerando Arduino il Glabro, marchese di Torino, un usurpatore. Finirà col collaborare con i Savoia, pur se discendenti arduinici, proprio perché anch'essi sono interessati alla via Francigena.

L'accordo consentirà all'abbazia di ampliare molto i propri possedimenti in Moriana e Savoia.

L'ospizio del Monceniso di origine regia (lo vuole Ludovico il Pio, negli anni tra l'820 e l'830 per limitare l'affermarsi della Novalesa) e in quanto tale è poi delegato ai Moriana-Savoia. Solo nel XII secolo essi a loro volta lo delegano alla Novalesa, con tutte le chiese e gli ospizi dipendenti sulla via Romea oltralpe, ai quali - d'accordo con il vescovo della Moriana - attribuiscono tutta l'assistenza ai viaggiatori.

San Giusto di Susa sorge nel 1029 per volere di Olderico

Manfredi, come proprietà patrimoniale degli arduinici, che conserveranno sempre il diritto alla nomina dell'abate. Nasce contro la Novalesa, che in quel momento è ostile ai marchesi di Torino. Controllerà quasi totalmente la parte di fondovalle della Via, racimolando un patrimonio ingentissimo (tanto da poter finanziare con 11000 denari secusini la partecipazione alle crociate d'Amedeo II). Pur non direttamente coinvolta nella gestione e nel



controllo della Via, ma da lei generata, troviamo anche l'abbazia di San Michele della Chiusa. Nasce infatti alla fine del secolo X per volontà di alcuni nobili francesi - anche in questo caso laici, quindi - che vogliono un proprio punto di riferimento sulla francigena. Si legherà direttamente al papato, contrapponendosi al vescovo e al marchese di Torino.

PERCORSI

Nel 755 Pipino il Breve scenderà in valle utilizzando il vallone delle Sevine, Coche, Col Clapier, Val Clarea e sino alla fine del secolo la *Via Francorum* sarà questa. In seguito, forse a causa di una frana verificatasi sul Col Clapier, il percorso verrà modificato: Bramans in Val d'Arc, Saint Pier d'Extravache, Planay, Besse du Haut, Cabaret, Couloir, borgate Ranger, Colle Margot, Gran Croce, Piana San Nicolao, Ferrera, Novalesa.

La strada carolingia (sovrapposta a quella precedente per portare sul Colle del Moncenisio i tronchi necessari a costruire l'ospizio tra l'815 e l'825) renderà più agevole il transito di un valico su cui si stabilirà il confine tra la Marca di Torino e la Moriana-Tarentasia. Confine che sarà tale per poco, dal momento che già nel 1046, con Adelaide i due versanti tornano ad uno stesso signore, dividendosi solo come appartenenti a vescovadi diversi. Adelaide aveva infatti concesso Santa Maria di Susa ai canonici di Oulx che facevano capo al vescovo di Torino, sperando di contrastare il potere

degli Albon che andavano affermando la loro egemonia sul Monginevro e l'Alta Valle di Susa.

Protette dai monaci e dai Savoia, il Moncenisio e la via Francigena resteranno importantissimi per tutto il medioevo e le epoche successive senza incorrere in modifiche particolarmente rilevanti: Lanslebourg diverrà punto di partenza del percorso in luogo di Bramans, un'alluvione costringerà a spostare dalla riva sinistra del Cenischia a quella destra il percorso tra Gran Croce e Ferrera, un ponte (quello detto dell'Eclosa) verrà costruito in legno per sostituire il precedente in legno.

Solo l'arrivo di Napoleone, che risistema l'ospizio del Moncenisio, fa edificare una caserma e una chiesa sul valico, modifica il tracciato facendolo scendere dalla Piana di San Nicolao al Molaretto e a Giaglione, escludendo Venaus, Novalesa e Ferrera, ne cambierà decisamente l'aspetto. Ma a questo punto non si parlerà più di via Francigena.

Rosita Ciotti

BIBLIOGRAFIA:

Giuseppe Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia*, Napoli, Liguori, 1981;
Gruppo Ricerche Cultura Montana, *Le valli del Moncenisio*, Torino, CDA, 1985;
Leonardo Carandini, *Il Grande Valico*, Novara, De Agostini, 1960;
De Levis Trafford, *La "Montagne" du Cenis*, SSHA, Chambéry, 1956;
Giovanni Tabacco, *Dalla Novalesa a San Michele della Chiusa*, XXXII Congresso Storico Subalpino, Torino, 1966;
Claudia Centini, *Il sentiero dei Franchi - Una dinastia alpina di 2000 anni fa*, Susa Libri, 1992;
Mario Chiaudano, *La strada romana delle Gallie*, Torino, Priuli Verlucca, 1939;
Pierangelo Lo Magno, *Il regno dei Cozii*, Ivrea, 1991.

Chemin de la Ramasse
(Lanslebourg - Col du Moncenis)

Punto di Partenza: Ufficio del Turismo di Lanslebourg
Luogo d'arrivo: Fort de Variselle (m 2106)

Attraversare il ponte sull'Arc (strada del Moncenisio) e prendere la strada a destra fino alla cappella della Madeleine. Prendere il sentiero a sinistra (pista larga) e seguirlo fino alla fine. Un sentiero sale i pendii dello Chardou in direzione del colle. Prendere a destra sotto l'alpeggio la pista della Turra. Il sentiero segnato nella topografia locale col numero 21 si ricongiunge alla strada asfaltata presso le bergerie della Turra, al colle di Moncenisio quota 2804 m. Da qui seguire il sentiero che porta alla chapelle de St. Barthélémy in direzione del Refuge du Petit Moncenis e costeggiare il lago fino al forte di Variselle.

Tratto da "Balades et Randonnées" en Pays de Haute Maurienne Vanoise

Antico Sentiero Ramasse
(Novalesa - Lanslebourg)

Luogo di partenza: Novalesa (m 828)
Luogo d'arrivo: Forte Variselle (m 2106)
Dislivello: (m 1332)
Tempo complessivo: ore 3.30

Appena fuori l'abitato di Novalesa s'incontra il sentiero, che non è ben tenuto, perciò è consigliabile proseguire in auto per circa 1 km fino al secondo ponte che attraversa il Cenischia, dove esistono ampi spazi per il parcheggio.

Il sentiero prosegue su strada asfaltata, tagliando talvolta i tornanti della stessa; prima dell'abitato di Moncenisio prende il nome di strada reale: ampio, perfettamente curato, passa in mezzo al paese e prosegue poi tra prati e pinete fino ad arrivare sulla strada statale 25

nei pressi dei ruderi della casa cantoniera.

Si percorre un tratto della stessa (500 m circa), poi, arrivati alla piana di San Nicolao, si sale al colle a sinistra fino alla cava di marmo in disuso.

Qui inizia un sentiero molto stretto, ancora sulla sinistra, che porta al Forte di Variselle; si prosegue quindi per il Colle del Moncenisio e poi verso Lanslebourg.

Michele Ceretto
Mario Maurino

Dal volume "Il grande valico" di Leonardo Carandini ed. Segusium



Il "Glorioso Rimpatrio"

Agosto 1689:
i Valdesi
tornano in
Piemonte
attraverso la
Valle di Susa

C'è chi il trekking lo pratica per passione e chi per necessità, c'è chi sceglie percorsi impegnativi e chi ne farebbe volentieri a meno: la Valle di Susa potrebbe fornirci innumerevoli esempi, dai tratti storici illustri e, tra i tanti, vogliamo narrare quello del rientro dei Valdesi, esuli in Svizzera, nelle loro valli, non solo per il significato storico dell'impresa, ma anche perché si trattò di un *trekking* di massa che viene ricordato ancor oggi: la "strada dei Valdesi" ne è una testimonianza significativa. Ma procediamo con ordine. Il 14 marzo 1684 Vittorio Amedeo II annuncia, da Rivoli, d'essere il nuovo duca di Savoia; il mese successivo sposa la nipote di Luigi XIV, Anna d'Orléans e si allinea alla politica francese, compresa la condivisione della persecuzione contro i protestanti. Primo atto di questo vassallaggio politico è la partecipazione del neo-duca alle operazioni contro i Valdesi, dirette da Pinerolo dal generale Catinat. Quest'ultimi, non avendo la possibilità di competere in campo aperto con le forze franco-piemontesi, iniziano una sanguinosa guerriglia che preoccupa il duca di Savoia,

il quale, grazie alla mediazione dei Cantoni Svizzeri, intavola trattative con i ribelli e nel gennaio 1687 concede loro di raggiungere Ginevra indisturbati. Inizia così un periodo d'esilio mal tollerato dai Valdesi che organizzano, quasi immediatamente, il rientro nelle loro valli piemontesi. Un primo tentativo fu effettuato nel luglio dello stesso anno, ma fallì miseramente sul nascere, un secondo fu pianificato con più attenzione ma non ebbe miglior fortuna: i Valdesi, radunatisi vicino alla cittadina di Bex nel Vallese, trovarono il ponte di Saint Maurice sul Rodano così validamente sorvegliato da dover desistere dal tentativo, che non pareva iniziare sotto buoni auspici. Siamo così giunti al terzo tentativo di rimpatrio degli esuli valdesi in Piemonte. A pianificare tale rientro s'apprestano due importanti personaggi: Giosuè Janavel, l'ideatore dell'impresa - che peraltro non avrebbe potuto dirigere, considerata la sua vetusta età (83 anni) - e il Pastore Henry Arnaud, designato a capo della spedizione. Nel giugno 1688 il "capitano delle valli", come soleva farsi chiamare il Janavel, diede precise istruzioni scritte sul per-

corso da compiersi ed ebbe un'importanza determinante per il successo dell'impresa, sebbene l'Arnaud nel suo *Histoire de la glorieuse rentrée des Vaudois dans leurs Vallées* tenda a minimizzarne la figura. Una tale operazione aveva naturalmente dei costi, così che l'Arnaud decide di andare nei Paesi Bassi protestanti, insieme col capitano Besson, a perorare la causa valdese e a "batter cassa" presso lo *statolder* Guglielmo d'Orange, che nell'aprile del 1689 veniva incoronato re d'Inghilterra e stava costituendo una lega contro il re di Francia Luigi XIV. Si raccolgono le genti disperse per la Svizzera poi, nella notte tra il 15 e il 16 agosto 1689, i Valdesi si radunano a Prangins e si imbarcano a Promentoux sul lago Lemano per sbarcare a più riprese sulla sponda savoiarda, tra Nernier e Yvoire: un migliaio di uomini suddivisi in venti compagnie, equipaggiate per dieci giorni di campagna, con nastri arancione in bella mostra sui cappelli, colore degli Orange e della coalizione antifrancese. Sotto una pioggia incessante e senza significativi incidenti viene attraversata la Savoia, ma in Piemonte il duca è in allarme: ordina al

governatore di Susa, conte Francesco Losa, di presidiare i valichi mentre il capitano Dumas è incaricato di arruolare la milizia a Venaus, Novalesa e Ferrera per chiudere il Colle del Moncenisio. Non si hanno tuttavia notizie delle intenzioni dei Valdesi e, per precauzione, si pone in stato d'allerta la milizia di Mompantero, nel caso in cui i protestanti tentassero il passaggio lungo il Rocciame-lone. Anche l'eventuale passaggio a Chiomonte viene considerato possibile, così si allertano le milizie di Giaglione e Gravera. Intanto i Valdesi vengono segnalati in Moriana: dal monte Iseran (m 2769) sono scesi per il vallone di Lenta a Bonneval sull'Arc (m 1839) e si avvicinano alla Val di Susa, difesa da tre sbarra-

menti: uno franco-piemontese che va da Oulx a Susa, un secondo dal Moncenisio a Susa ed un terzo lungo il corso della Dora, da Susa ad Avigliana. Con un'impresa alpinistica di tutto riguardo i Valdesi giungono a Lanslebourg, piombano su Lanslevillard (venerdì 23 agosto), raggiungono il valico del Moncenisio (m 2084) in un paio d'ore, poi costeggiano la sponda del lago e affrontano la salita del Piccolo Moncenisio (m 2184) nella tormenta. Qui l'Arnaud guida i suoi verso il Colle Clapier (m 2472), risalendo il vallone di Savine e scende in val Clarea: quasi trenta chilometri, in nove ore e mezzo di marcia! All'alpe Thuille la colonna si ferma per la notte



sistemandosi alla meglio nelle grange di San Giacomo, dove il canale di Saint Jacques raccoglie le acque della Clarea per destinarle a Giaglione. Nel frattempo le truppe piemontesi del conte Losa si portano a Giaglione, senza tralasciare tuttavia di allertare la milizia di Chiomonte e il governatore di Exilles, al quale chiedono di rinforzare il presidio di Pont Ventoux. I Valdesi tentano d'aprirsi la strada



Val Clarea

per Chiomonte, discendendo il vallone della Clarea sotto Giaglione, ma incontrano una forte resistenza che li respinge in quota: si tratta dei duecentocinquanta dragoni del conte di Verrua. L'Arnaud ordina la ritirata e i Valdesi

s'inerpicano sul sentiero dei Quattro Denti alla ricerca d'un passaggio meno ostico. Le cronache narrano che durante questa salita i Valdesi perdono diversi uomini, tra cui due chirurghi: Jean Malanot e Jean Muston di San Giovanni e il signor Meynier di Rodoreto, "lasciato addormentato sotto una roccia". Gli uomini dell'Arnaud passano per le grange della Thuille (m 2024), poste ai piedi della Cima del Vallone (m 2436), note per il tunnel lungo 500 metri scavato da Colombano Romean, allo scopo di deviare le acque del torrente Touilles sul versante di Chiomonte, in ben sette anni di lavoro (dal 1526 al 1533 – il "Buco di Romean").

Un po' sopra le grange, quasi sulla cresta dei Quattro Denti, s'imbattono in due compagnie della milizia di Exilles che tuttavia non danno loro battaglia: probabilmente avevano il compito di spingere i protestanti verso Salbertrand, dove si erano appostati i Francesi. I Valdesi, presentando il pericolo, costeggiano la Cima del Vallone sino alle grange della Valle (m 1769), quindi attraversano i canaloni della Galambra e di Clot Chaval.

Il buio li sorprende a Eclause, le vedette si spingono a Montcellier, poco lontano da Salbertrand, e scoprono che al di là del ponte sulla Dora riparia la valle brilla dei fuochi dei presidi franco-piemontesi: lo scontro appare inevitabile. Il marchese de Larrey, comandante delle truppe francesi, ha raggiunto Oulx la sera del 22 agosto e, informato che i Valdesi sono ai Quattro Denti, si schiera a Pont Ventoux con più di duemila soldati: la Dora è in piena ed è perciò impossibile guadarla. Per questo motivo Pont Ventoux rappresenta l'unica possibilità di transito verso Pragelato e le Valli Valdesi e ben lo comprende l'Arnaud che, dopo un rapido consiglio di guerra, decide di tentare il tutto per tutto, anche in considerazione del fatto che durante la marcia tra Giaglione e Salbertrand ha perso trecento uomini che si sono spandati e che ha alle spalle le due compagnie della milizia d'Exilles.

L'attacco valdese a Pont Ventoux (m 1031) è condotto nella notte tra il 24 e il 25 agosto, prima che sorga la luna, e viene rinnovato per ben tre volte; poi le forze francesi del marchese di

Larrey, che si erano trincerate in una vasta area pianeggiante di forma triangolare la cui base s'appoggia alla Dora, abbandonano il campo con numerose perdite.

Il marchese ferito ad un braccio fugge in lettiga maledicendo la sua sfortunata sorte, mentre i Valdesi affrontano ora la milizia d'Exilles che li aveva assaliti alle spalle e la disperde. Il tutto si compie in due ore: la luna s'è alzata e il bottino è grande, ciò che non può essere trasportato viene fatto saltare su barili di polvere, poi la marcia riprende lungo il sentiero delle bergerie del Seu (m 1791). L'Arnaud e i suoi, sebbene esausti, arrivano a Monfol. Risalendo le pendici del Genevris, scendono a Rif (m 1820), poi a Pragelato e infine giungono a Traverses sul Chisone (m 1603). Si accampano a Joussaud in Val Troncea. Il resto è... storia di un'altra valle.

**Tiziana Abrate
Piervittorio Stefanone**



Cartello indicatore "Glorioso Rimpatrio Valdesi" al Col Clapier

BIBLIOGRAFIA:

Giorgio Bouchard, *Il ponte di Salbertrand*, Torino, Claudiana, 1989;
Rosanna Carnisio, *Escursionismo tra arte e storia in Val di Susa e Delfinato*, Torino, C.D.A., 2000;
Federico Cocito, *Le guerre valdesi - cenni storici*, estratto dalla *Rivista Militare Italiana*, Roma, Voghera Enrico, 1891;
Michele Ruggiero, *Valle di Susa*, Torino, Piemonte in bancarella, 1987.

CARTOGRAFIA:

I.G.C., *Carta Valli di Lanzo e Moncenisio*, n. 2, 1:50.000, Torino;
I.G.C., *Carta Valli di Susa, Chisone e Germanasca*, n.1, 1:50.000, Torino.

Sulle orme dei Valdesi

San Giacomo (1147 m)
Vallone del Tiraculo
Cima Quattro Denti (2106 m)

Dislivello: 950 m
Difficoltà: E
Tempo: 3,15 ore
Periodo consigliato: metà giugno – ottobre
Cartografia: IGC, n.1
Valli di Susa, Chisone e
Germagnasca, sentiero n. 549

Da Susa si segue la statale 25 per il Moncenisio e, dopo Giaglione, si svolta a sinistra all'indicazione Santa Chiara, frazione della Val Clarea. Al bivio, dopo la prima frazione, si prosegue a sinistra sulla strada che si inoltra in Val Clarea fino al primo ponte, poco prima della frazione San Giacomo. Lasciata la macchina, si attraversa il ponte e

s'imbocca il sentiero n° 549 in frazione Goranda (1101 m), che conduce, con ripida salita, alle Grange Pratovecchio, poi alle Grange Tiraculo (1392 m) fino alle Grange Valentino (1964 m). Si prosegue fino ad incrociare il sentiero n° 448 proveniente dal Col Clapier e dal Rifugio Vaccarone. Si segue in direzione sud per i Quattro Denti di Chiomonte, si attraversano in leggera discesa due ruscelli fino a raggiungere le Grange di Thuille (2024 m). A destra, al di sopra delle grange si trova un'apertura nelle rocce del muro di pietra: è il Traforo di Romean. Di qui, in pochi minuti, il sentiero conduce alla Cima dei Quattro Denti.

San Giacomo (1147 m)
Col Clapier (2477 m)
Lago Savine (2449 m)

Dislivello: 1330 m
Difficoltà: E
Tempo: 3,45 ore
Periodo consigliato: metà giugno – ottobre
Cartografia: IGC, n.1
Valli di Susa, Chisone e
Germagnasca, sentiero n. 550

Fino alla frazione San Giacomo la strada è uguale a quella descritta nel precedente itinerario. Lasciata la macchina si imbecca il sentiero n. 550, che passa nella frazione Case Pietra Porchera (1160 m), prosegue per le Grange Plan Bock in direzione delle Grange Savina (2023 m), per giungere al Colle Clapier (2477 m) dove un cartello segnaletico ricorda il "Glorioso Rimpatrio dei Valdesi" (GRV). Di qui, con una breve discesa in territorio francese, si può raggiungere l'incantevole Lago de Savine (2449 m).



Per quanto riguarda le origini dell'alpinismo in Valle di Susa, occorre premettere che la conformazione geografica del territorio ha costituito fin dall'antichità il naturale corridoio di transito verso i valichi alpini; per ragioni diverse la valle vide transitare eserciti, papi, re, imperatori, pellegrini e viandanti. Con l'inaugurazione della linea ferroviaria Torino-Susa nel 1854 e del traforo del Frejus nel 1871, la valle attrasse un nuovo e massiccio interesse diventando la palestra preferita per le ricerche più svariate. La tipica caratteristica di area montana, facilmente raggiungibile con il formidabile vapore, agevolò nell'ambiente culturale il risveglio di una particolare attenzione per la sua storia e per le bellezze naturali. Ebbe così origine un'attività che unì intellettuali e membri dei circoli culturali con esponenti di rango elevato e di spiccata matrice elitaria, che ambiva sentirsi parte integrante delle vicende italiane post unitarie. La città di Susa benché penalizzata dal fatto che la ferrovia - anziché proseguire verso il Frejus dal proprio *embarcadere* - si diramasse da Bussoleno, mantenne per

lungo tempo il prestigioso ruolo di capoluogo socio-politico della valle, tant'è che proprio in quegli anni nacquero i suoi più eccellenti centri culturali, tra i quali *in primis* il CAI. La sezione di Susa si costituisce il 21 luglio 1872 per iniziativa di 21 persone raggiungendo l'ambito ottavo posto in Italia dopo Torino, Aosta, Varallo, Agordo, Domodossola, Firenze e Napoli. Lo Statuto prevedeva che gli scopi del sodalizio fossero finalizzati a "far conoscere le montagne che spettano alla valle di Susa, promuovere le escursioni alle medesime, agevolarvi le ascensioni e le esplorazioni scientifiche". I soci fondatori organizzarono numerose escursioni finalizzate a scopi didattici e di ricerca nel settore della geologia, glaciologia, botanica e zoologia. In quell'epoca tutta la cerchia alpina risultava sommariamente frequentata da cacciatori, botanici, tecnici minerari, militari addetti al ruolo tattico e strategico per la difesa dei confini, nonché tecnici ferroviari incaricati della stesura dei progetti per la costruzione della strada ferrata e del traforo del Frejus. Anche la stesura della

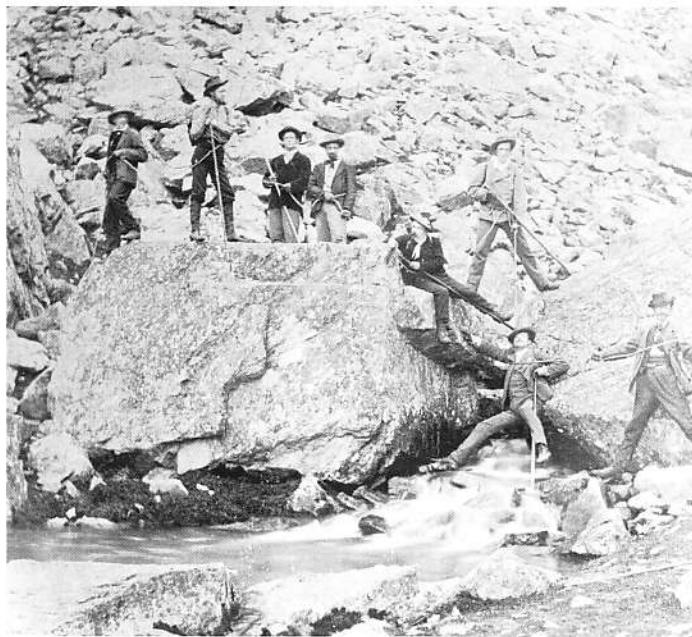
in Valle di Susa



cartografia catastale era stata l'occasione per effettuare rilievi sul territorio. A questo proposito si è a conoscenza del fatto che il 25 agosto 1860 l'ingegnere Antonio Tonini, incaricato della triangolazione topografica, perì in un crepaccio del ghiacciaio compreso tra il Monte Ferrand, il Colle dell'Agnello ed il Gros Muttet in territorio di Giaglione. Coadiuvato dal geometra Levis di Chiomonte e dalla guida alpina Aschieris di Giaglione, il Tonini, in veste di delegato del catasto distrettuale di Susa, stava compiendo i rilevamenti catastali per la stesura della

mappa Rabbini. Risulta altresì che nel 1821 ad opera di ingegneri piemontesi e austriaci, la Rocca d'Ambin situata nel massiccio omonimo, sia stata scalata per misurare l'arco di parallelo terrestre fra la Torre di Fiume sull'Adriatico e la Torre di Cordovan sull'Atlantico; tale rilevamento di geodesia è documentato dall'alpinista Francesetti il quale in una litografia inserita nel volume *Lettres sur les valles de Lanzo* riproduce la piramide alta otto metri che era stata eretta sulla vetta del Rocciamelone per le finalità sopra descritte. Ma la prima impresa

alpinistica di rilievo organizzata dalla sezione del CAI a livello sociale che la storiografia ci ha tramandato, venne effettuata nei giorni 13 e 14 agosto 1872 alla Rocca d'Ambin, esattamente il mese successivo alla sua fondazione. Nella cronaca puntuale redatta dall'avvocato Hermil, a quell'epoca segretario del sodalizio, pubblicata sul Bollettino della sede centrale del CAI di Torino (n° 24 del 1873, VI), la Rocca venne definita "una delle più ragguardevoli e poco esplorata cima che coronano la valle di Susa". La descrizione così prosegue: "Dai nostri valligiani sotto il nome d'Ambin si comprende una vasta regione di montagne e di valloni che dalle inaccessibili guglie dei Tre Denti si estende fino alla Rognosa, testè molto propriamente battezzata dai signori professori Bartolomeo Gastaldi e Martino Baretto, col nome di Punta Sommeiller. Se osserviamo la carta topografica dello Stato Maggiore, lungo questa linea di creste e di avvallamenti, vi troviamo due punte chiamate d'Ambin, delle quali quella che è propriamente la Roche d'Ambin, elevata



3375 metri vi è distinta con l'altro appellativo di Punta dell'Agnello, perché sovrastante al ghiacciaio dello stesso nome; vi troviamo pure due colli d'Ambin, uno a ponente della Punta Sommeiller, l'altro a sud della Punta Ferrand; un terzo colle chiamato d'Ambin dagli apigiani è quello superiore al ghiacciaio dell'Agnello che come gli altri due dà passo al Gran Vallone sul versante della Savoia. Questa identità di nome applicata a passaggi e vette diverse, non puossi ad altro attribuire che all'essere finora pochissimo conosciute e praticate queste montagne, che per tutti i riguardi sono degne della maggiore attenzione; la recente istituzione di una sede del Club Alpino di Susa, agevolandovi le ascensioni, fa sperare che d'ora in poi gli alpinisti potranno conoscere ed apprezzare tante bellezze finora inesplorate". Proprio nell'ottica di questi auspici e tenuto conto che nell'anno 2007 ricorre il 135° anniversario dalla fondazione del CAI segusino e della prima impresa alpinistica in assoluto in valle, il consiglio della sezione ha deliberato di effettuare la rievocazione

storica. Ciò innanzitutto allo scopo di mantenere vivo il ricordo dei propri pionieri tributando loro un doveroso omaggio ed anche al fine di riscoprire le tracce di un passato per renderle patrimonio delle giovani generazioni stimolando l'orgoglio di appartenenza ad un Club che vanta una memorabile tradizione. In sinergia con il comune di Giaglione ed i promotori del pregevole catalogo sull'alpinismo storico del massiccio d'Ambin, l'iniziativa persegue altresì lo scopo di attrarre l'interesse per un luogo affascinante e dimenticato dall'alpinismo moderno.

Roberto Follis



W.A.B. Coolidge

Un illustre viaggiatore alpinista in Valle di Susa



W.A.B. Coolidge

“È vero anche che quasi tutte le cime di questa catena sono state vinte per la prima volta da alpinisti italiani, che le frequentano molto grazie alla vicinanza di Torino ed alla ferrovia”. Così W.A.B. Coolidge riconosce l'influenza delle vie di comunicazione e d'accesso sull'esplorazione alpina e nota: “il numero di alpinisti non italiani che hanno compiuto ascensioni qui si possono contare sulle dita di una mano, eppure questa catena è ben accessibile dal lato francese e non merita di essere trascurata”.

La zona di cui parliamo è la parte di catena alpina posta tra il colle della Rho (Bardonecchia) ed il col Clapier (Exilles), che il volenteroso reverendo percorse in più riprese durante il periodo estivo negli anni 1873, 1882, 1885 compiendo alcune “prime ascensioni turistiche”, come egli stesso le definisce, poiché le prime ascensioni alpinistiche erano già state compiute, e le vette non alpinistiche erano già state visitate a scopi cartografici o militari. Dal canto suo, pur utilizzando al bisogno treno e carrozze, Coolidge preferisce camminare, ed esplora e

descrive meticolosamente tutte le vie di comunicazione significative (passi e colli) incontrate durante la salita alle cime della zona.

Personaggio colto e noto, William August B. Coolidge, originario di New York ma trasferitosi stabilmente in Inghilterra, ha legato il suo nome a diverse pubblicazioni e salite in altre valli alpine, ma noi seguiamolo in una delle sue prime imprese, compiuta con spirito d'avventura e curiosità, ricordandoci che sta esplorando una terra ignota... La prima alla punta Ferrand, che gli italiani chiamano Niblè, credendo di andare sull'Ambin.

I ghiacciai del Mont d'Ambin avevano reputazione in Maurienne di essere difficili e pericolosi, e non avevano ancora attirato l'attenzione dell'Alpine Club: “Una descrizione irresistibile per un giovane alpinista desideroso di gloria”, e così...

“La nostra carovana (una signora, un signore, quattro guide e portatori svizzeri ed il nostro fedele cane Tschingel) partì da Briançon alle 8 di sera, il 23 luglio 1873, con la vettura del servizio postale; quattro ore più tardi, dopo aver

attraversato il Monginevro, sbarcammo quasi a mezzanotte alla stazione di Oulx. Qui gli esploratori dell'Ambin si congedarono dagli amici e dopo una mezz'ora di treno scesero a Salbertrand. La notte era oscura, e i tre intrepidi (la mia guida Christian Almer padre, il mio portatore Pierre Michel di Grindelwald ed io) avanzarono lentamente in una regione sconosciuta. (...) mi ricordo chiaramente di aver fatto una siesta in un campo. Seguimmo la strada per Exilles, poi, giunti ad una piccola cappella, ci dirigemmo a sinistra, attraversammo l'abitato di Deveys e raggiungemmo dopo una mezz'ora alcune case sulla montagna. Essendo ancora insonnoliti, ci fermammo un'ora e un quarto per colazione. Lasciato alla nostra destra l'abitato di S. Colombano, salimmo per un sentiero indicatoci dai locali avendo sempre negli occhi una cima che credemmo essere il M. Ambin; attraversammo un bosco di larici, altri gruppi di case, e arrivammo finalmente su di un pianoro sassoso quando un acquazzone ci costrinse a mezz'ora di sosta.

Poco oltre il sentiero supera il rio che discende il vallone del Galambra e ci porta alle case più alte della valle, probabilmente nominate «Grange della Valle» dalle carte italiane. Non abbiamo impiegato che poco più di due ore di marcia dopo la piccola cappella sulla strada principale, e non erano che le otto del mattino. Ma a causa del tempo incerto e del timore di dover affrontare grandi difficoltà, decidemmo di non tentare quel giorno. La gente del posto ci segnalò come monte Ambin una grande cupola nevosa a Nord Ovest (ma in realtà essa era la punta Sommeiller); ci fu indicato anche il picco alla nostra destra con il curioso nome di «Père Nublé». Nel pomeriggio risalimmo ancora il vallone e dopo un'ora e mezza trovammo un bel



roccione strapiombante su cui stabilimmo il nostro bivacco costruendo un muretto a secco e riempiendo gli interstizi con erba.

Il 25 luglio, alle 4.30 del mattino, eccoci di nuovo in cammino, eccitati per la prospettiva di tutti i pericoli che erano davanti a noi. Salimmo per pendii di erba e rocce, raggiungendo la neve in cinquanta minuti; poi seguimmo una traccia (senza dubbio quella dei doganieri) che in 20 minuti ci portò sul colle. Inutile dire che non ci



furono difficoltà. Ci trovammo sul Col d'Ambin, ma siccome partimmo dal vallone del Galambra, credemmo di trovarci sul colle Galambra. Non saprei dire perchè non ci

dirigemmo ad Ovest verso il Mont d'Ambin dei valligiani, ma sulla carta di M. Ball (allora la nostra unica guida) il M. Ambin è indicato a Est del colle, e così attaccammo la cima ad Est.

L'ascensione non ci chiese che poco più di un'ora per la cresta rocciosa ed un nevaio sul versante Nord. Fu alle 7.05 che, in una mattinata radiosa, raggiungemmo la sommità, dove trovammo un «signal», esattamente come disse M. Ball. Nel «signal» c'erano i frammenti di una croce di legno che ci confermarono di essere sul vero Mont d'Ambin. Ma i lettori avranno già indovinato che la nostra cima era in realtà la Pointe Ferrant". Dopo questa esperienza, negli anni successivi W.A.B. Coolidge esplorò, sempre per limitarci ai massicci Ambin e Scolette, anche il vero Ambin, la Roche d'Ambin, i tre Denti d'Ambin, la Rognosa d'Etache, la punta Frejus, la Pierre Menue (o Auguille de Scolette) ed altro, raccogliendo poi le sue esplorazioni in due splendidi articoli monografici apparsi sulla *Revue Alpine* nel 1897 e 1898, oltre a relazioni pubblicate sull'*Alpine Journal*.

Alberto Lovera

BIBLIOGRAFIA:

W.A.B. Coolidge, *Le massif d'Ambin*, pagg. 65-91, *Revue Alpine*, 1897

Partenza: Rifugio Viberti,
Grange della Valle
Altitudine: 3365 m
Dislivello: 1541 m
Difficolt : EE (F con neve)
Tempo di salita: 5 ore
Esposizione: Sud, Ovest
Epoca consigliata: luglio
- settembre
Accesso stradale: Exilles,
Grange della Valle

Si parte dal posteggio al termine della strada prendendo il sentiero verso il Colle d'Ambin. La pendenza   alta, ma le molte curve del sentiero rendono agevole la salita. Attenzione durante l'ultimo tratto se   ancora presente neve gelata (possono essere necessari piccozza e ramponi). Al colle d'Ambin   doverosa una breve sosta al bivacco Blais; subito a destra del bivacco la traccia prosegue e sale tenendosi per un breve tratto sulla cresta Ovest. Quando la traccia evidente accenna a scendere verso la base del ghiacciaio, bisogna prestare attenzione sulla destra e abbandonare quasi subito la traccia per salire (si trova una

traccia di salita poco evidente) appena possibile sul pendio a destra e per ghiaione e sfasciumi giungere quasi fino a riguadagnare la linea di cresta Ovest. Da qui proseguire sul pendio fino in vetta (si trovano tracce ed ometti).

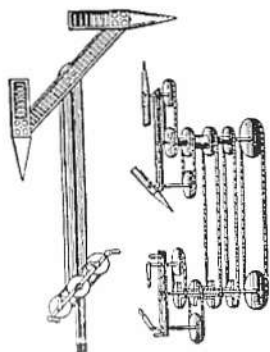
Il percorso che viene spesso indicato dalle guide come pi  frequentato passa invece sulla superficie del ghiacciaio, ma in questi anni di scarso innevamento ci si trova a salire un pendio di ghiaccio vivo ed   quindi sconsigliabile senza adeguata attrezzatura ed esperienza.

Alberto Lovera



Telegrafo Chappe

Il telegrafo
ottico dei
fratelli
Chappe
si estendeva
per 4000 km
da Parigi a
Torino



A volte succede di nascere incendiari e morire pompieri. Questo rischio lo possono correre anche le invenzioni. Come quella del telegrafo ottico dal canonico francese Claude Chappe. Fortemente voluta al tempo del Direttorio come simbolo rivoluzionario che avrebbe portato gli ideali della Rivoluzione Francese in tutta Europa, subito osteggiata dalla folla parigina, non solo per luddismo, ma perché sospettata di nascondere macchinazioni realiste. Poi vennero Napoleone e la Restaurazione; il telegrafo ottico, ormai presente in tutto il vecchio continente, fu principalmente uno strumento del potere.

Nulla di nuovo sotto il sole. Anche internet, nata come strumento libertario oggi è diventata un occhio del Grande Fratello. Come i telefonini, con i loro pali d'acciaio che sorvegliano anche i nostri sospiri. Ben più discreta la presenza delle torri del telegrafo ottico dei fratelli Chappe, che dal 1792 al 1840 punteggiò una fitta rete (di nuovo internet...) di semafori che si estendeva per 4000 km. La linea Parigi - Torino attraversava la nostra valle di Susa per poi dividersi

e raggiungere Roma e Milano. Le segnalazioni si fondavano sulle diverse posizioni che potevano assumere tre regoli di legno tra loro articolati, dei quali quello centrale (regolatore) era più lungo degli altri due (indicatori o ali) e poteva ruotare sulla sommità di un albero verticale fisso. I due regoli laterali potevano descrivere attorno al perno centrale un'intera circonferenza, con spostamenti di 45 gradi. Con le diverse posizioni che venivano assunte dai regoli, si potevano trasmettere circa 8500 parol, incluse in un vocabolario generale di 92 pagine, ciascuna con 92 parole. Si richiedevano quindi due sole segnalazioni per ogni parola: la prima per indicare la pagina del vocabolario e la seconda il numero d'ordine della parola.

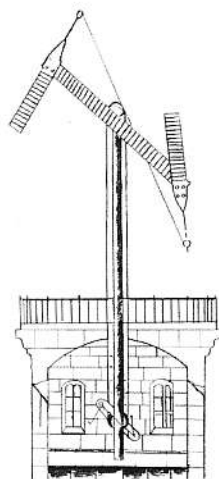
I semafori venivano posti su un rilievo ad una distanza uno dall'altro di circa 10-30 Km (a seconda della configurazione del terreno), possibilmente non nel fondovalle per evitare nebbie né sulle vette per evitare nuvole.

Ogni stazione aveva un direttore, di cittadinanza francese, l'unico a possedere il cifrario, e due operatori che

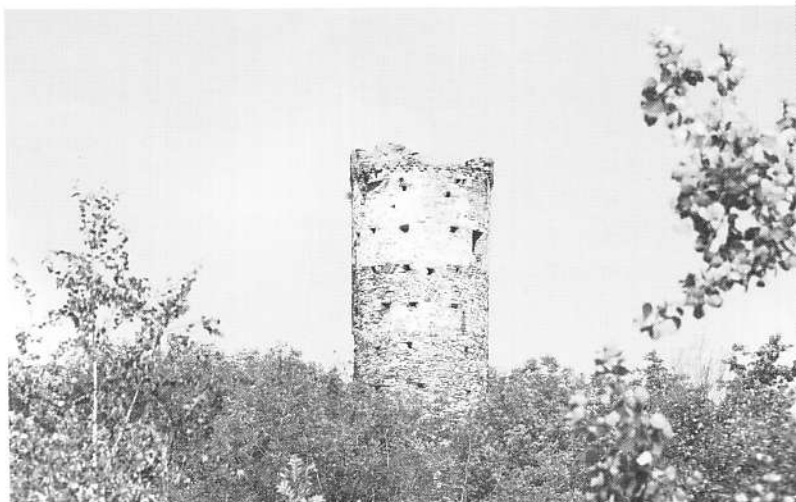
si davano il cambio ogni 24 ore; pagati per il tempo, con una dotazione giornaliera di legna da ardere, dovevano soltanto custodire con cura il telescopio di fabbricazione inglese (costosissimo), guardare il messaggio e trasmetterlo azionando delle semplici carrucole. Non erano in grado di decifrarlo, il codice era a conoscenza di pochi. Col tempo e per motivi economici, l'operatore rimase solo, in servizio dall'alba al tramonto. Ma se le stazioni di pianura erano vicino ai centri abitati, anche se tra le nebbie delle risaie e i pericoli della malaria, immaginatevi gli inverni al Moncenisio o al Pampalù, con le stazioni, costruzioni in legno chiamata *baracon*, isolate e difficilmente raggiungibili con la neve. Questo telegrafo ottico sveltì notevolmente le comunicazioni e le rese più sicure: era, infatti, praticamente impossibile decifrare un dispaccio del telegrafo Chappe non conoscendone il codice. In seguito furono usate solo 49 combinazioni di posizione diverse a cui corrispondevano tutte le lettere dell'alfabeto, i numeri da 0 a 9, e un certo numero di messaggi

convenzionali.

Da Parigi a Torino, condizioni atmosferiche permettendo, il messaggio impiegava non più di un'ora, contro i cinque giorni di un corriere a cavallo. Allora una vera rivoluzione, oggi diremmo solo 1,76 bites al secondo, ma era pur sempre la prima comunicazione a distanza nel senso moderno del termine. Per quello che riguarda la nostra valle, a partire dalla stazione del Moncenisio, vennero costruite due stazioni in alta quota, una sicuramente al Passo delle Finestre, l'altra a Pampalù. La linea continuava con altre torri a Chiamberlando, alle Combe, sopra Frassinere, poi alla Sacra di San Michele. Di qui, sfruttando la dorsale



Torre della Bicocca sulla collina morenica di Buttigliera nei pressi di Sant'Antonio di Ranverso





Rivoli, collina di San Grato

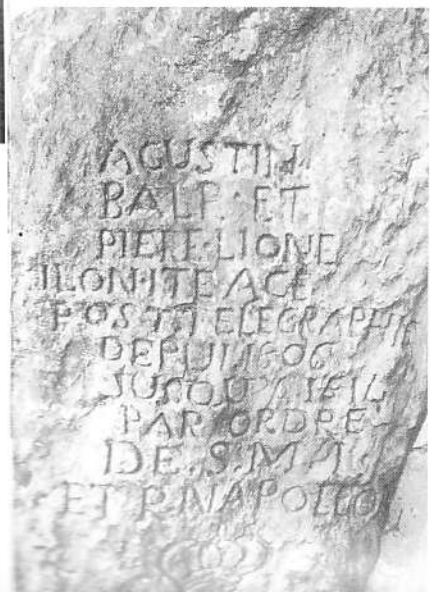
della collina morenica, si utilizzava la vecchia torre della Bicocca di Buttigliera, a due passi da Sant'Antonio di Ranverso, la cappella di San Grato sopra il castello di Rivoli, la Torre di Grugliasco per terminare a Torino, sulle torri di palazzo Madama. Ben poco rimane di queste stazioni. Fatte salve le note emergenze architettoniche, resta la piccola cappella di San Grato e l'ormai fatiscente Torre della Bicocca. Sono inserite in uno dei tanti percorsi a tema che segnano la collina morenica, unite nel percorso della Via dei Pellegrini, della quale spesso per vandalismo ed incuria si perdono le tracce, ma che permette un facile escursionismo nei nostri boschi per poi raggiungere la Sacra di San Michele. Alle Combe sopra Frassinere si può arrivare anche a piedi, partendo da San Valeriano, tra i resti delle cave a cielo aperto per le macine da mulino. A Susa, nel cortile del municipio, c'è un curioso monumento a due oscuri *travet*, Augustin Balp e Piere Leone, fedeli telegrafisti che per ordine di Napoleone prestarono servizio dal 1805 al 1814: un masso di pietra

verde durissima che sembra fosse a Pampalù, trasportata in basso non si sa quando. Purtroppo l'abate Chappe, incaricato di tracciare la linea e di organizzare la rete, non la vide mai realizzata e funzionante: in piena crisi depressiva, per le invidie e le maldicenze sul suo operato, pose fine a tutto buttandosi in un pozzo.

Oggi fa sorridere ripensare a farraginose carrucole che permettono a delle palette di animarsi sulle alte vette, binocolate da grezzi montanari guardiani di fari, ma quella fu una vera rivoluzione, tant'è che accanto alle linee ufficiali, sorsero ben presto linee pirata e qualche operatore arrotondò il magro compenso, trasmettendo informazioni economiche come le quotazioni di borsa, provocando ricchezze, crolli e scandali. Tutto il mondo è paese.

Pieraldo Bona

Susa, cortile del Municipio



Muntagne Nöste



Una
Valle di
passaggio

2007



RIVISTA INTERSEZIONALE
CAI Val Susa - Val Sangone

La valle della Rho, a Bardonecchia, discende dai monti che sovrastano l'abitato ed è, quindi, ben visibile da qualunque punto del paese. Occupa una superficie di 1450 ettari ed è circondata da vette non troppo elevate, ma esteticamente molto attraenti e peculiari: osserviamo tra esse, da sinistra, le Quattro Sorelle, la catena dei Re Magi, (nell'ordine Gasparre, Melchiorre, Baldassarre), la Rocca Bernauda, dal 1947 punto più occidentale d'Italia, la Gran somma e la Gran Bagna. Le pendici di quest'ultima cima degradano verso il Colle della Rho, valico importante nel corso dei secoli e zona di transito fin dall'epoca romana per eserciti e civili. Conosciuto come *Collis Rotae*, inserito in un più antico itinerario celtico, collega Bardonecchia con la località *Ad Mutationem* (l'attuale Modane) nel paese dei Meduli.

A suffragio di tale affermazione, si conoscono alcuni ritrovamenti di monete dell'epoca romana, avvenuti nei pressi del Colle. A destra del valico, sinistra orografica, si trovano la Punta Nera e la Costiera della Blava, che fungono da spartiacque con la

Valle del Frejus. Dalle Quattro Sorelle fino al colle della Rho i rilievi sono dolomitici e formano una muraglia rocciosa che la divide dalla parallela Valle Stretta. Dal colle in poi, verso destra, le rocce sono calcescisti. L'evidente differenza morfologica dei due versanti dà luogo ad una vallata che offre all'escursionista molteplici e diversi spunti di osservazione: le dolomie, infatti, mostrano creste affilate, pareti verticali e grandi falde di detrito alla base dei canali, con ripiani inferiori che iniziano ad essere ora colonizzati dalla vegetazione; per converso, i calcescisti presentano

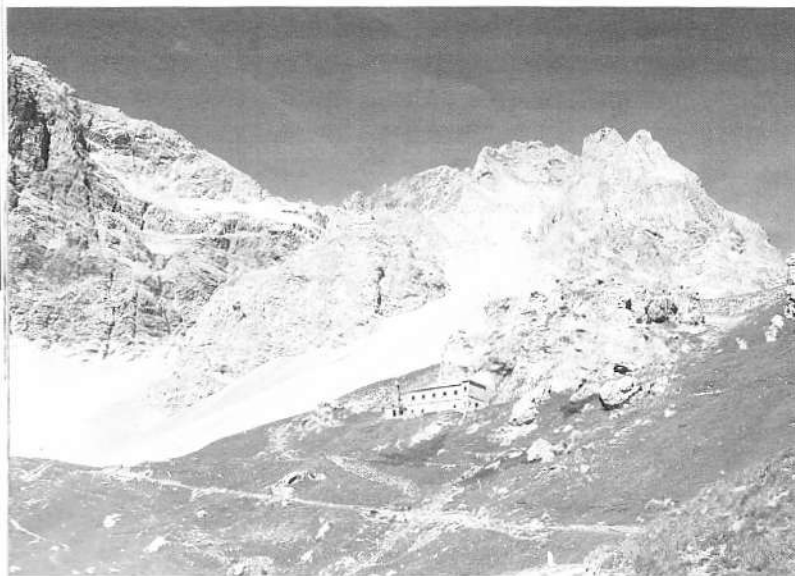
Una valle per tutte le stagioni



pendenze moderate e, ove il clima lo permette, sono molto più ricoperti di vegetazione. Data la diversità geologica dei due versanti, anche la loro vegetazione presenta caratteristiche diversificate, quasi il viandante percorresse due contesti ambientali differentemente localizzati. Per questo motivo, i due percorsi ad anello che si sviluppano l'uno in alto e l'altro in basso, risultano estremamente interessanti dal punto di vista geologico e floristico. Verso la sommità del versante dolomitico la vegetazione erbacea è quasi del tutto assente, ma vi crescono alcune delle più tipiche specie delle montagne

calcaree: tra queste spicca la *Campanula alpestris*, dalle grosse campanelle di colore azzurro pallido. Più a valle, dove il detrito di falda si presenta più compatto, si rinvengono l'*Artemisia genepi*, il *Leontopodium alpinum* e la *Nigritelle nigra*, una graziosa e profumata orchidea. Vi prosperano inoltre alcuni giovani larici, piante notoriamente pioniere di questi suoli immaturi. Dall'anfiteatro formato dai ghiaioni che scendono dalla costiera dei Re Magi, chiamato in occitano la Gran Casè, scende la comba del Pisà, lunga e incisa, che nella parte terminale, prima di gettarsi nel torrente, forma

una cascata situata tra un ventaglio di calanchi. Il versante sinistro orografico, attraversato da un'ardita strada militare, recentemente riaperta dopo anni di abbandono che permette di effettuare una panoramica escursione sino al colle, presenta invece vaste distese prative dove un tempo, con enormi disagi, si falciava una corta erba; i consorzi vegetazionali sono molteplici: vi prosperano i pini mughi, i sorbi degli uccellatori e i sorbi montani, spettacolari in autunno con le loro bacche rosse stagliate contro le pareti rocciose. Vi è inoltre una vasta zona umida invasa parzialmente dai salici, nella quale è possibile osservare una flora particolarmente ricca e rara: sono infatti presenti qui, tra le molte specie vegetali tipiche delle torbiere, la *Dactyloriza cruenta*, un'orchidea rossa, e la *Campanula Thyrsoidea*, pianta biennale molto bella e rara, la cui sola presenza basterebbe per invocare una maggiore protezione del sito. Quasi a fondovalle, sorgono, su questo versante le grange omonime, insediamento stagionale ad uso prevalentemente estivo;



all'inizio dell'abitato sorge la cappella dedicata ai santi Sebastiano e Margherita. Si narra a questo proposito che nel secolo XIX veniva accesa, tutte le notti, una lanterna posta sul tetto della cappella quale piccolo faro, la quale illuminava la notte ai viandanti che transitavano numerosi da o verso il colle. La valle è percorsa da molti sentieri e mulattiere che permettono di transitarla da entrambi i versanti: già si è accennato alla strada militare recentemente rimessa a nuovo. Si tratta di un percorso restituito agli escursionisti dopo che numerose frane ne avevano interrotto il passaggio nei luoghi più impervi. La si incontra a monte delle grange, alle quali si può accedere anche in auto, parcheggio permettendo. Diversamente, una mulattiera che sale da via La Rho conduce in un'ora circa all'imbocco della stessa. Percorrendola si ha l'impressione di osservare da un balcone privilegiato l'intera valle e tutta la conca di Bardonecchia tutta. La pendenza è sempre moderata e non dà la sensazione di percorrere un dislivello comunque rilevante. Si attraversano alcuni ponti



in pietra, si passa sotto la galleria e si giunge infine alla casermetta privata del Piano dei Morti. Di qui la militare si innesta sul vecchio e ripido sentiero che sale dal versante opposto passando alla cappella del Monserrato e sotto gli scoscesi versanti dei Re Magi. In una mezz'ora, infine si giunge al colle. Volendo effettuare un percorso ad anello si può scendere sino alle grange attraverso il vecchio percorso. Si è detto, nel titolo, di una valle per tutte le stagioni: in effetti, questo percorso suggestivo e panoramico in inverno è decisamente sconsigliato causa il pericolo di valanghe, e anche all'inizio della primavera la parte di

tragitto relativa alla zona della galleria può rivelarsi pericolosa. È tuttavia possibile sempre passeggiare in valle Rho durante l'inverno sui percorsi di bassa valle, anch'essi di recente sistemati. In particolare, si consiglia un sentiero che inizia dalla parte alta di Bardonecchia, tracciato nuovamente dopo anni di incuria ed abbandono. Esso fa parte di un più vasto anello di sentieri, strade e mulattiere, fra loro collegati, denominato "Sentiero delle Borgate" che, con uno sviluppo totale di 70 chilometri, permette di percorrere il circuito delle valli di Bardonecchia, toccando la maggior parte delle sue frazioni, borgate e alpeggi, ad una quota media di 1500

metri. Il tratto proposto prevede un percorso ad anello, ed è effettuabile in entrambi i sensi di marcia, anche d'inverno, con le racchette. L'escursione inizia a "Pé dla Pon", il piede della salita, che si colloca al termine superiore di via la Rho, nel borgo Vecchio. Di qui parte la già citata vecchia mulattiera che porta alle grange: iniziata la salita, pochi metri più in alto si incontra sulla sinistra una strada forestale, che raggiunge le briglie del torrente; la si tralascia e si segue ancora la mulattiera sino ad un bivio, dove parte a sinistra la "via piana"; si svolta a questo bivio e si prosegue, percorrendo un lungo tratto pianeggiante di bosco ceduo e praterie, cui segue una salita. Si perviene ad una bella prateria, oggi parzialmente ricolonizzata dagli alberi, dove si trova un bivio: si tralascia a destra la mulattiera che sale alle grange e si prosegue dritto verso Ovest; si attraversa un vecchio bosco nel quale, verso valle, svettano secolari pini silvestri. Il sentiero continua in leggera discesa, perviene ad un'area umida detta "La Sëgna d'Avà", la torbiera di valle, alimentata più a monte da una bella

sorgente. Qui la visuale è aperta verso la costiera dei Re Magi. Si scende quindi con brevi e ripidi tornanti al torrente Rho, i cui versanti sono popolati da mughi, betulle, ontani e salici; lo si supera agevolmente su di un elegante ponte in legno a tre campate costruito recentemente in luogo di una precaria passerella preesistente. Presso il ponte si trova anche un imponente masso composto da dolomie e calcare: presumibilmente si tratta di un masso erratico trasportato dal ghiacciaio nel suo cammino. Da questo punto in poi si risale lungo il versante sinistro orografico della Rho, quello all'inverso, piuttosto fresco e ombroso, all'interno di un bosco di larici e abeti. Qui, in inverno e primavera il manto nevoso è sempre piuttosto consistente. Il percorso termina propriamente a quota 1500 metri quando si incontra la strada militare a pavè, che sale da Bardonecchia al poggio Tre Croci e alle fortificazioni delle Quattro Sorelle. Si scende quindi per due chilometri lungo questa mulattiera e si perviene al ponte delle Tre Croci dal quale, ripercorrendo un tratto

di via la Rho, si ritorna al punto di partenza. Questi descritti- e altri ancora- possono essere gli itinerari da scoprire in questa magnifica valle, da percorrere però con l'avvertenza di non avere fretta, di andarci in ogni mese dell'anno per scoprire tanti piccoli tesori, il tappeto di rosse foglie dei ciliegi selvatici, la fonte ghiacciata con volute di acqua, le numerose tracce degli animali sparse ovunque, il capriolo che ti salta davanti al percorso, il fiore che non ti aspetti, il pino silvestre bianco di neve, stagliato contro la costiera. Venire per vedere, vedere per credere e lasciarsi trasportare dalla lentezza e dalla leggerezza di percorsi non impegnativi, ma molto remunerativi!

Maria Laura Verdoia

Secondo i vocabolari più classici il contrabbando è "l'entrata, l'uscita o la circolazione clandestina di merci con violazione delle leggi doganali": il termine deriva proprio da "*contra*" e "*bando*", ovverosia un'azione contro l'ordine delle autorità. Lo studioso Marco Polli specifica tecnicamente che "da un punto di vista economico, il contrabbando è una forma di commercio transfrontaliero. Eludendo gli uffici doganali o non dichiarando le merci soggette a dazio, il contrabbandiere supera delle barriere create per ragioni fiscali o di politica economica, sfruttando così a suo vantaggio i divari di prezzi naturali o artificiali fra diversi spazi economici. Il contrabbando è vietato dal punto di vista legale perché lede gli interessi delle signorie territoriali o degli stati nazionali. In un'accezione più ampia, comprende anche il trasporto illegale di persone da regioni in guerra o di crisi attraverso i confini". Viste alla luce degli avvenimenti odierni, queste definizioni appaiono certamente chiare ed ineccepibili, adeguate per i grandi spostamenti di

merci e adatte alle correnti norme giuridiche. Se invece prendiamo in considerazione le azioni di questo genere dei nostri vecchi montanari dobbiamo soffermarci con più attenzione sulle effettive condizioni territoriali di un tempo. Innanzitutto ci si deve soffermare sui concetti di confine e di frontiera. Tralasciando le antiche divisioni politiche territoriali, la formazione dei grandi stati nazionali in periodi più vicini al nostro ha determinato una sostanziale modifica dell'ordinamento tributario con l'abolizione di molti dazi interni, rafforzando al contempo i dazi alle frontiere, le cosiddette gabelle doganali, considerando altresì che l'istituzione delle nuove frontiere ha, di fatto, sovente diviso popolazioni affini per lingua (patois), cultura, usanze e tradizioni, ostacolando ogni genere di scambi, da quelli commerciali a quelli prettamente lavorativi, come le attività d'alpeggio. A questa situazione va aggiunta la creazione, da parte dei governi nazionali, dei monopoli sui prodotti di primaria necessità. Il contrabbando, peraltro già praticato in precedenza sotto

Da un punto
di vista
economico, il
contrabbando
è una forma
di commercio
trans-
frontaliero



diverse forme, si svolse in ogni caso anche in queste condizioni sfavorevoli ed in un certo qual senso, per ben definiti motivi, venne addirittura stimolato, facendo balenare nei montanari la prospettiva di rivendere le mercanzie estere con un remunerativo beneficio economico, una specie di reddito accessorio, anche se il motivo principale del contrabbando era comunque l'utilizzo personale delle merci o la rivendita finalizzata all'acquisto dei beni primari per sopravvivere nelle dure congiunture economiche di una montagna, a quel tempo, alquanto povera. Gli scambi contrabbandieri tra Italia e Francia hanno riguardato anche gli animali, (pecore e vacche in particolare), ma le merci più comuni riguardavano soprattutto sale, zucchero, caffè, bevande alcoliche in genere, sigarette, comprese le famose cartine Job, e molto importante anche il riso,

principalmente durante la II Guerra Mondiale e nei primi anni successivi. C'era altresì il trasporto di contrabbando di manufatti, come corde, falci, scarpe, pelli in genere, ed in certe zone anche teli ed i famosi panni di Colmar. Anche se generalmente il commercio era effettuato in piccole quantità, la continuità del traffico portava sovente a grandi quantitativi di merce trasportata. Al contrabbando si dedicavano logicamente i valligiani indigeni, ma nella zona di Casteldelfino in Val Varaita si verificavano persino casi in cui erano implicati dei religiosi. Altri qualificati contrabbandieri, praticanti oltretutto anche il bracconaggio, erano invece certe guide alpine, come il notissimo Antonio Castagneri di Balme in Val di Lanzo. Di fatto, nelle Alpi Occidentali e Centrali, quasi tutti i passi montani di confine hanno vissuto il transito dei contrabbandieri. Generalmente di notte ed

in ogni stagione, compreso l'inverno, e proprio in questa stagione si sono verificate le disgrazie più grandi: morti umane soprattutto a causa delle valanghe e perdita di animali per la neve ghiacciata. Più logici erano chiaramente gli incontri o gli scontri, drammatici, tra contrabbandieri e guardie di frontiera, anche se non erano poi troppo inusuali le connivenze.

Come in tutte le zone alpine, anche in alta Valle di Susa i sentieri dei contrabbandieri erano quelli meno controllati, meno frequentati, a volte anche con una certa difficoltà, in quanto le altezze erano comprese sempre tra i 2500 ed i 3000 m. Nella zona del Moncenisio i più praticati erano quelli del Col Clapier e del Col d'Ambin, anche se qualcuno azzardava addirittura il passaggio al più sorvegliato Colle del Moncenisio. Nella zona di Bardonecchia e del Monginevro i valichi più utilizzati erano il Colle della Pelouse, il Col della Rho, il Col de l'Etoit du Vallon, il Col de l'Echelle (della Scala), il Col Gimont ed il Col Bousson. Su alcuni di questi valichi transitarono anche gruppi (più o meno numerosi)



di emigranti italiani (non regolarizzati) di un tempo e di extra-comunitari (come si dice oggi), accompagnati dai *passeurs*, montanari locali che conoscevano perfettamente il territorio ed il movimento dei gendarmi: in pratica questi erano contrabbandieri di persone.

Normalmente il carico contrabbandato veniva portato in un unico tempo dal prelevamento alla meta, ma certe volte, per eludere i controlli, la merce poteva essere temporaneamente celata nei casolari alpini, e all'interno di questi, ad esempio, il sale veniva anche nascosto negli utensili da lavoro, come le zangole. Altre volte la merce era occultata nei *meules* (mucchi) di fieno da portare a valle, e questa pratica era ben conosciuta dai gendarmi del Moncenisio, che durante i controlli solevano infilzare con pertiche adeguate questo fieno. Bisogna comunque ricordare che i contrabbandieri erano "gente di famiglia", valligiani ben visti e quindi i montanari al lavoro negli alpeggi erano sempre molto disponibili ad aiutarli. Solo in tempi più recenti (nel secondo dopoguerra) le merci del contrabbando venivano

pagate con denaro, ma nei tempi classici di questa pratica era uso comune praticare lo scambio delle merci.

Jean, un anziano pastore provenzale che portava le sue pecore in alpeggio al Vallon, una valle laterale di Névache dalla parte francese della dorsale divisoria con la Valle Stretta, ricordava che quando lui era giovane molti contrabbandieri transitavano nei pressi della sua baita, eludendo i gendarmi che poco più in alto avevano installato un posto di dogana: "I contrabbandieri – diceva – erano più furbi dei gendarmi e la facevano quasi sempre franca!". Un giorno, alcuni valsusini andarono dal padre di Jean e scambiarono alcuni sacchi di sale con tre montoni. Risalirono quindi al Col de l'Étroit du Vallon, ma giunti al valico le bestie riuscirono a divincolarsi dagli uomini e ridiscesero alla grangia del pastore... e questa fuga si ripeté ben tre volte, prima che i contrabbandieri riuscissero a scendere con gli animali in Valle Stretta. Chi conosce il predetto colle e l'infido ultimo tratto, scosceso e praticamente senza traccia di sentiero,

può rendersi conto delle difficoltà dei contrabbandieri, sia che trascinassero montoni recalcitranti, sia che portassero sulle spalle pesanti sacchi di sale o di altra mercanzia. In ogni caso i contrabbandieri non erano cittadini inesperti, ma montanari abituati e temprati ad ogni percorso. Nel caso appena descritto dei montoni, questi uomini sono stati certamente più fortunati di altri loro colleghi che, passando nel luglio 1972

Ex voto dei contrabbandieri
nella cappella tra
il Colle della Scala e Nevache



al Col di Sea (tra Bonneval-sur-Arc e Forno in Val di Lanzo), in quello che viene considerato l'ultimo transito "non proprio lecito" di animali, durante una tempesta di neve e su pendii ghiacciati molto ripidi, videro precipitare in un crepaccio una ventina di pecore legate tra loro, anche se poi solo sei ovini rimasero seriamente feriti.

Anche la religiosità popolare si è interessata al contrabbando: a Termignon, in Haute-Maurienne, vi è la Chapelle de N.D. de la Visitation, conosciuta anche come N.D. du Poivre: quest'ultimo nome alquanto particolare per una chiesa, deriva dal fatto che il pepe (*poivre*) e le spezie in genere - derrate preziose e facilmente trasportabili a spalle dagli uomini - fossero contrabbandate tra le Valli di Susa e Lanzo e la Savoia. Sembra che a Termignon esistesse un piccolo posto di fermata e rifugio dei mercanti clandestini, i quali pagarono la costruzione del primo oratorio, nello stesso luogo delle loro fermate, detto appunto *du poivre*, in riconoscenza alla Madonna per le loro traversate senza incidenti.

In una notte di fine XVIII

secolo, due contrabbandieri di Névache, carichi di sacchi di tabacco, arrivavano dalla Valle di Susa attraverso il Col de l'Echelle (Colle della Scala): mentre scendevano verso il loro paese vennero fermati da due banditi, armati di coltelli, che intendevano appropriarsi della preziosa merce. I contrabbandieri erano giovani e scappando con gagliarda velocità riuscirono a nascondersi vicino ad un grosso masso occultato dai rovi. I banditi, probabilmente meno pratici del posto, non riuscirono a trovare il nascondiglio ed all'approssimarsi dell'alba se ne andarono. I due *Névachais*, chiamati nei testi di storia locale *honnêtes contrebandiers* (onesti/dabbene contrabbandieri), scampati al furto e quasi sicuramente ad una morte da arma da taglio, fecero voto di edificare una cappella in quel luogo, dedicandola alla N.D. du Bon Rencontre (Nostra Signora del Buon Incontro), facendo anche mettere all'interno un dipinto con effigiati loro due inginocchiati ai piedi della Vergine. Se dalle nostre parti esistono queste due cappelle, omaggio o in

omaggio ai contrabbandieri, a Macugnaga, al Passo Mondelli a 2839 m, il 17 agosto di ogni anno viene celebrata una ricorrenza, unica al mondo, che è la "Festa dei contrabbandieri". Una manifestazione "senza venature di nostalgia o di rivalsa", come dice Teresio Valsesia, che vuole semplicemente ricordare i "morti della bricolla": la "bricolla" era il grosso sacco della merce trasportata dagli "spalloni", i contrabbandieri. In questa cerimonia vengono comunque accomunati nelle preghiere, per "*par condicio*" come si direbbe oggi, anche i finanzieri "caduti nell'adempimento del dovere". Ai contrabbandieri è stato intitolato recentemente anche un museo, la *Mizoun del Countrabandier*, nella frazione Ferrere di Argentera in Valle Stura (peraltro in una baita un tempo di proprietà di un finanziere), dove è possibile ammirare gli oggetti del mestiere e rivivere sia la difficile e pericolosa vita degli spalloni, sia quella, a volte non meno dura, della Guardia di Finanza di quel periodo.

Guido Mauro Maritano

A partire dagli anni '50 del XX secolo, lo sviluppo del traffico stradale automobilistico, portò le ferrovie italiane e francesi ad offrire alla clientela un servizio di trasporto auto, attraverso il traforo ferroviario del Frejus.

Il traffico stradale tra Italia e Francia dalla valle di Susa poteva avvenire, in quegli anni, esclusivamente attraverso i colli del Moncenisio verso Modane e del Monginevro verso Briançon. Mentre del Monginevro, salvo eventi climatici eccezionali, veniva assicurata l'apertura tutto l'anno, il Moncenisio, sia per l'altitudine (il culmine si trova a 2084 metri) che per il consistente rischio di valanghe, veniva chiuso per tutto il periodo invernale, con conseguente impossibilità di viaggiare in auto tra la valle di Susa e quella della Maurienne. Nel 1954 veniva quindi inaugurato il servizio ferroviario di trasporto auto tra Bardonecchia e Modane. Il materiale dei treni era composto da una motrice del gruppo 554 a corrente alternata trifase, da dieci a dodici carri e da una vettura per il servizio viaggiatori. I carri erano dei veicoli merci

aperti, con il fondo piano in assito di legno, con pedane metalliche sovrapponibili, per garantire il passaggio delle auto tra i carri. Il primo e l'ultimo carro erano dotati di sponde ribaltabili lateralmente, in modo da assicurare l'ingresso dei veicoli dal piano di carico, mentre i veicoli centrali erano attrezzati con centine di sicurezza. Mentre nei primi anni di esercizio infatti non era consentito sostare durante il percorso all'interno delle auto, ma era obbligatorio raggiungere la vettura, in seguito, per sveltire le operazioni di carico e scarico, fu ammesso viaggiare restando a bordo della propria auto, ovviamente senza uscire all'esterno, se non all'arrivo. La partenza da Bardonecchia avveniva sul primo binario, all'altezza dell'attuale sottopasso, sito dopo la stazione lato Frejus, dove, a quell'epoca, la strada attraversava la ferrovia con un passaggio a livello, prima del quale sostavano le auto in attesa di imbarcarsi. A Modane il carico auto avveniva sul lato destro della stazione (in arrivo dall'Italia), all'altezza dell'attuale rimessa locomotive.

Nei primi tempi le manovre

Modane-Bardonecchia

Quando il traforo autostradale del Frejus non c'era ancora

del treno nelle due stazioni di testa, venivano ritardate dalle complesse operazioni necessarie per spostare la locomotiva, dalla testa del treno alla coda. A questo si ovviò con una soluzione tecnica per quei tempi innovativa. La vettura posta all'altra estremità del treno, rispetto alla locomotiva, venne dotata di una piccola cabina di guida, nella quale prendeva posto uno dei due macchinisti, il quale poteva frenare il convoglio oppure, in caso di emergenza, disattivare il locomotore attraverso un interruttore. Essendo la locomotiva lato Bardonecchia, nel percorso da Modane a Bardonecchia il treno veniva

condotto normalmente dai due agenti sul mezzo di trazione, in senso inverso un macchinista sulla locomotiva in coda garantiva la trazione, mentre l'altro sulla vettura assicurava la guida e interveniva con la frenatura. Con questo metodo di guida, ai nostri giorni universalmente praticato soprattutto sui treni regionali, e grazie all'utilizzo di due convogli nei normali periodi e tre nei periodi di punta, potevano essere assicurate dalle quindici alle trenta coppie giornaliere di treni. A partire dal 1961 con la sostituzione della tensione elettrica da trifase a continua, il servizio di trazione fu assegnato alle locomotive E626, anch'esse attrezzate per questi servizi di navetta, che garantivano maggiori velocità di esercizio e quindi più treni, tanto che i transiti continuarono ad aumentare; nel 1967 vennero trasportate 48.244 auto e nel 1971 59.110.

I periodi di maggior traffico non erano, come si potrebbe pensare, quelli invernali, quando il colle del Moncenisio era chiuso, bensì quelli delle ferie estive. Occorre infatti tener presente che, all'epoca, molti modelli di auto non erano dotati di motori particolarmente potenti, in grado quindi di affrontare agevolmente i ripidi tornanti del Moncenisio, soprattutto durante lunghi viaggi, magari a pieno carico. Inoltre anche per i guidatori, la traversata in treno costituiva un momento di riposo, che consentiva di riprendere subito il viaggio. Il servizio prevedeva corse con cadenza oraria e anche minore nei periodi di punta, a partire indicativamente dalle 6 alle 22. Poiché sulla carrozza del treno potevano viaggiare anche passeggeri senz'auto, questa offerta di trasporto era molto apprezzata dai valligiani, sia italiani che francesi, che, per motivi vari dovevano

attraversare le Alpi.

La criticità dal punto di vista ferroviario di questo servizio fu che, con l'aumento del traffico nel traforo del Frejus, questi treni, che mediamente impegnavano, per ogni senso di marcia, il tunnel per venti minuti ogni ora e che dovevano partire in orario, creavano molte limitazioni al restante traffico; dal punto di vista della clientela costituiva un problema il mancato servizio notturno e soprattutto, per la tipologia di materiale utilizzato, l'impossibilità di caricare sul treno furgoni e camion. L'apertura del traforo stradale del Frejus, iniziato nel 1975 e terminato nel 1980, decretò naturalmente la fine di questi trasporti, con lo smantellamento anche di tutti gli accessi nelle due stazioni di carico. Del materiale di quei treni è rimasta, presso il Deposito Locomotive di Pistoia, una delle vetture pilota, che sarebbe auspicabile poter acquisire per il Museo Ferroviario di Bussoleno, a ricordo di un'epoca e di un servizio entrato a pieno titolo nella storia dei trasporti in Valle di Susa.

Walter Neirotti



territorio delle nostre due valli è stato oggetto nel corso dei secoli di una intensa attività di fortificazione, ben delineata a partire dal trattato di Utrecht del 1713, che ha definito a grandi linee l'attuale situazione dei confini e la conseguente necessità di difenderne i territori.

Fortificazioni collegate da 400 km di strade bianche in quota, con pendenza costante quasi sempre sotto il 10 %, e una fitta rete di mulattiere, strade carrozzabili, sentieri. Vere opere di ingegneria colpevolmente lasciate al proprio destino, che pur senza manutenzione resistono all'ingiuria del tempo, perfettamente integrate nell'ambiente. Usando una terminologia di moda, ad impatto ambientale zero.

Strade dei Cannoni: così sono state ribattezzate dall'immaginario collettivo popolare.

Strade che sono state costruite dalle maestranze militari ma anche lavoratori esterni indigeni, creando una attività lavorativa integrata. Non è il caso di farne la storia. Esistono pubblicazioni dedicate, decine di raccolte di percorsi, manuali del biker d'alta quota, depliant, opuscoli, cartine, siti web.

A queste strade e ad una loro corretta utilizzazione sono state dedicati il convegno di Susa del

4 ottobre 2004, *Andare per strade di montagna - 400 chilometri di strade militari in alta quota: come utilizzarle?* e quello di Saluzzo, 27 settembre 2006, *Strade di Montagna di Alta Quota, risorse per l'ecoturismo o autodromi?*

Il 16-17 settembre di quest'anno, infine al forte di Bard, *La montagna attraversata*, convegno promosso dal comitato scientifico LPV.

Ancora. Su Lo Scarpone, settembre 2006, occhio sopra il titolo e riflessione del Comitato centrale: *Dove i motori devono tacere*. Spunto per queste riflessioni è la proposta di legge S-2991 sulla disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuoristrada. La TAM regionale piemontese e la commissione MBT stanno lavorando ad un progetto di turismo sostenibile che prevede anche una regolamentazione della percorrenza.

Finalmente se ne parla e se ne prende coscienza. Cosa vogliamo fare di questo patrimonio, oggi ambita meta di un turismo internazionale mordi e fuggi, che lascia solo solchi profondi sul macadam, il fondo sterrato faticosamente compattato dai genieri alpini?

Siamo l'unica Regione alpina che non abbia ancora preparato una proposta concreta. I problemi

...ovvero delle strade militari alpine

sono tanti, è vero, e vanno dall'individuazione della proprietà dei terreni attraversati alla manutenzione delle strade. Sono fondamentalmente scelte politiche di fondo: quale modello di turismo scegliere per le nostre valli. E per finire, una chicca, che lascia perlomeno perplessi.

Enti vari (Parco Orsiera, Consorzio Pra Catinat, Regione Piemonte, ATL, comune di Fenestrelle), hanno organizzato e patrocinato tra il 6 e l'8 ottobre 2006 il 1° incontro "*Moto...concentriamoci*" a Pra Catinat.

Il volantino recita "Manifestazione sperimentale di mototurismo eco-sostenibile e regolamentato, sui colli e le strade alpine delle montagne olimpiche".

Sul retro, ai *motococoncentrati* si ricorda che nei primi 60 km non ci sono distributori di benzina!

Ironia a parte, lasciando da parte atteggiamenti preconfezionati, forse è il caso di parlarne.

Pieraldo Bona

Val Clarea richiodata



Recentemente le Guide Alpine dell'associazione AltoX hanno riscoperto e richiodato, con l'aggiunta di alcune vie, la bellissima falesia della Gran Rotsa in Val Clarea. La sistemazione della falesia è stata fortemente voluta dal Comune di Giaglione che, con fermezza, ha perseguito l'obiettivo di ridare agibilità e sicurezza alla falesia posta lungo il canale Maria Bona. Il luogo molto bello, la roccia ottima e la chiodatura perfetta hanno fatto sì che il numero dei frequentatori sia sensibilmente aumentato. Non ci resta che augurare buona arrampicata.



Accesso:

Da Susa salire lungo la strada statale 25 in direzione del Valico del Moncenisio; oltrepassato l'abitato di Giaglione, proseguire ancora lungo la SS e, dopo alcuni tornanti, imboccare a sinistra la carrozzabile per la Val Clarea - Santa Chiara (indicazioni sul bivio). Risalire per circa un chilometro fino ad un gruppo di case, quindi voltare a sinistra inoltrandosi nella Val Clarea. Dopo circa 400 metri, prima che la strada inizi a scendere, in prossimità di una doppia curva, parcheggiare con cura, sul lato della carreggiabile. Si nota poco sopra una bacheca in legno, con annessa la piantina del sito d'arrampicata; da qui inizia il sentiero che lungo il canale, in 10 minuti porta ai settori.

Nota: il sentiero benché breve e pianeggiante si svolge su ripide balze, esposte sul vuoto, prive di protezioni laterali.

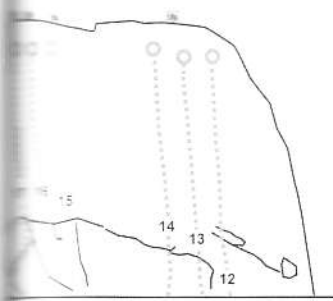
Le Guide Alpine di AltoX

Giaglione - Val Clarea

57

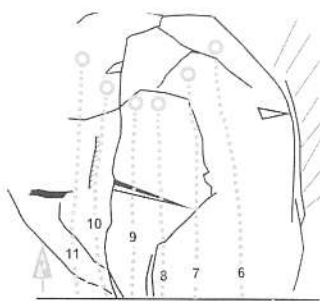
Falesie della "Gran Rotsa"

Settore: CLASSIC



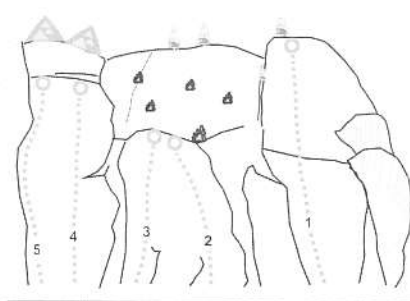
12 - Tino3	6A	30 m
13 - Classic	6A+	30 m
14 - Sorella Grazia	6A	30 m
15 - Purus	6A	30 m
16 - Fior di Loto	6A	30 m
17 - Solo per Noi	6A+	30 m

Settore: JUMAR



6 - SkiHawk	6A+	30 m
7 - French First	6B	27 m
8 - Jumar	6B+	23 m
9 - Campa l'Oi	6C	23 m
10 - De Brevitate Vitae	7A	25 m
11 - La Dama Bianca	6C+	30 m

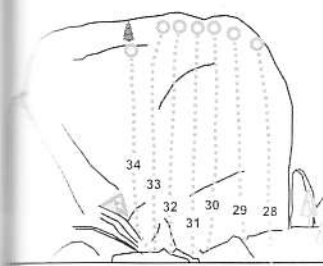
Settore: BABILONIA



1 - Giardini di Babilonia	5+	25 m
2 - Dùmie an Crep	6A+	15 m
3 - Su Hobbit si Vola	6B	15 m
4 - I Due CiapaCiuc	6C	25 m
5 - Illusione Ottica	6A+	25 m

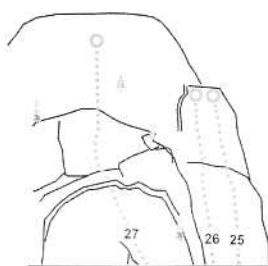


Settore: Dei CALLI



28 - Misa a Ter	5+	30 m
29 - Sotto la Pioggia	6A+	30 m
30 - Miss Fianchi	6C	30 m
31 - Neffertiti	6C	30 m
32 - Tutankhamon	6B	30 m
33 - Paperin Meschino	6C+	30 m
34 - Via dei Calli	6A+	30 m

Settore: PIETRA VOLATA



25 - Pietra Volata	6A	25 m
26 - Per i Miei Amici	6A	25 m
27 - Micciché	6B	30 m

Settore: RE LEONE



Appositamente attrezzato, per permettere ai bambini di apprendere la tecnica nella scalata da primo di cordata.
3 itinerari di 10 m.
Chiodatura ravvicinata.

Settore: La NORMALE



Settore: ROSSO

18 - Via del Muschio	5+	25 m
19 - Blonde Etoile	5+	25 m
20 - Soddisfazione Totale	5+	25 m
21 - Via del Diedro	5+	25 m
22 - Il Tagliaboschi	5	25 m
23 - Via Normale 3L.	5, 4, 4+	90 m
24 - Il Bello della Diretta 2 L.	6A, 5+	60 m

Strade di montagna in alta quota

Risorse per l'ecoturismo o autodromi?

Prima di affrontare il tema della mobilità sulle strade di montagna è doveroso premettere che non è possibile esaminare il sistema "alta montagna" come sistema a sé. L'alta montagna, tanto che ci si riferisca all'ambiente naturale tanto che si intendano le attività antropiche, è un elemento di un sistema più grande e complesso che arriva fino alla pianura passando attraverso le valli. L'alta montagna è una parte di sistema che non può essere preso in considerazione separatamente dal resto del territorio ed, in quanto tale, anche per le iniziative che si andranno ad effettuare "in alto" non potranno non essere considerati gli effetti che si produrranno "in basso" e viceversa.

Lungo l'arco alpino piemontese, in particolare sul tratto della provincia di Cuneo, esiste una fitta rete di

strade d'alta quota, realizzate perlopiù per finalità belliche, ora utilizzate senza particolari forme di regolamentazione da escursionisti e turisti, motorizzati e non. A queste vanno ad aggiungersi i chilometri di strade di montagna realizzate a scopi agro-silvo-pastorali per le quali, nonostante esistano i presupposti per regolamentarne rigorosamente il transito (consentendolo soltanto a chi ne ha effettivamente diritto e necessità), spesso si assiste ad una *deregulation* a vantaggio di autovetture, fuoristrada, quad, moto ecc. La mancanza di forme di regolamentazione genera conflitti tra le diverse forme di fruizione (tra chi è motorizzato e cicloturisti, escursionisti), disturbo alla fauna selvatica ed agli animali domestici (greggi e mandrie al pascolo), inquinamento (emissioni, sollevamento di polvere) e problemi relativi alla sicurezza stradale.

Per giunta si tratta di un movimento concentrato in poche giornate estive che comporta disagi per chi risiede lungo le vie di accesso all'alta quota (o alle mete classiche dei



visitatori motorizzati) ed uno scadimento della qualità dell'offerta turistica che va a discapito degli stessi frequentatori.

È risaputo che questa forma di fruizione dell'alta montagna all'economia locale lascia poco o nulla. Ciò dovrebbe indurre a porre freno ai veicoli motorizzati in alta quota ed a ripensare ad una fruizione differente, accettabile per il delicato ambiente di alta montagna e soprattutto capace di comportare ricadute per le economie locali delle valli. Se l'alta montagna non può essere una valvola di sfogo per il turista domenicale occorre disincentivare le vacanze di un giorno e le fughe giornaliere dalle città e dalla pianura. Ciò è possibile rendendo le città stesse più vivibili, ma anche e soprattutto cercando di trattenere nei fondovalle (o per lo meno dove esistono strutture ricettive e commerciali e dove l'ambiente è meno sensibile) la maggior parte di visitatori. Si consideri, inoltre, che soltanto favorendo i pernottamenti – a scapito degli spostamenti di giornata - si può tentare di costruire un'autentica economia turistica. Per aiutare a comprendere il motivo per il quale quando le



mete del traffico motorizzato sono costituite dall'alta montagna nei paesi, lungo le valli, si ha il minimo tornaconto, ma il massimo dei disagi vale la pena citare un principio sempre valido quando si ha a che fare con la mobilità. Uno dei più elementari effetti che si verificano in ogni sistema di trasporto consiste nel fatto che i risultati economici si verificano solamente laddove i mezzi di trasporto si fermano. Effetto, purtroppo, poco considerato, tanto dai politici, quanto da molti presunti esperti di mobilità. Dovunque i mezzi di trasporto sono in movimento ci saranno effetti negativi e danni per l'ambiente. Per avere quindi

delle ricadute sul territorio da parte degli ospiti è necessario che i flussi turistici si fermino dove ci sono delle attività turistiche, nelle valli, nei paesi. E non consentire – come avviene finora - il semplice attraversamento delle valli e dei paesi per raggiungere il luogo panoramico o il valico. Su questa base possiamo agire in modalità diverse e su punti molto differenti del nostro sistema: a seconda di dove andiamo ad intervenire avremo effetti differenti. Non esistono soluzioni uniche preconfezionate, ma ci sono linee guida e sistemi di obiettivi (ad esempio quelli contenuti nei Protocolli della Convenzione delle Alpi) che possono essere perseguiti.

La mobilità (ma il discorso vale anche per il turismo) richiede interventi di carattere organizzativo e non (soltanto) infrastrutturale. Partendo da indagini accurate sulle attuali forme di fruizione, sulle ricadute economiche, da confronti con operatori, cittadini e con gli stessi visitatori e si possono sperimentare nuovi modelli di gestione della mobilità in montagna: chiusure (temporanee o continuative) di determinate strade ai veicoli a motore, forme di pedaggi (utili tuttavia più a fare cassa che a preservare l'alta quota). Spesso occorre pensare a forme diverse e alternative di mobilità che possono prevedere la presenza di mezzi di trasporto pubblico o comunque di mezzi diversi dall'auto privata come servizi navetta (anche a chiamata per gruppi di escursionisti). Per il successo di una misura, in ogni caso, gioca un ruolo determinante una buona campagna di informazione. Sottolineo che i soli interventi infrastrutturali, senza perlomeno azioni concertate di carattere organizzativo sviluppate in parallelo sono del tutto inutili. (Classico: "Asfaltiamo la strada poi

pensiamo a quale tipo di fruizione vogliamo dedicarla"). L'approccio più interessante, visto il contesto ambientale e paesaggistico in cui questa viabilità è inserita, potrebbe essere quello di individuare un "limite di carico" per una determinata strada e quindi la conseguente determinazione del numero massimo di veicoli ammissibili. In contemporanea si può valutare l'istituzione di una tariffa di accesso per i veicoli ammessi (corrispondente non ad un pedaggio, ma ad una serie di possibili servizi offerti: dai parcheggi alle aree pic-nic ecc.). Stabilendo un numero chiuso si può controllare il flusso di veicoli e consentire il mantenimento di un'offerta turistica legata a natura, tranquillità, qualità ambientale. Tuttavia, per incidere davvero sulle abitudini di mobilità, è necessario puntare ad alternative al veicolo motorizzato sugli stessi itinerari, che consentano al turista di godere dei paesaggi montani liberandosi dalla dipendenza dall'auto e lasciare le strade libere al crescente numero di cicloturisti ed altri frequentatori non motorizzati oggi penalizzati. Considerazione che può

valere non soltanto per le strade sterrate, ma anche per molte strade turistiche di valico. Si tenga presente, ad esempio, che nella maggior parte delle regioni alpine a vocazione turistica (Svizzera, Austria, Sud Tirolo) il transito motorizzato su strade sterrate di montagna è del tutto vietato mentre sulle strade turistiche vengono applicate regolamentazioni sempre più restrittive.

Resta evidente il fatto che in alcune situazioni (zone di particolare sensibilità, periodi particolari, ecc.) dovrebbe essere adottata l'opzione zero: chiusura totale al traffico motorizzato.

Francesco Pastorelli

Direttore di CIPRA Italia
(Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi)

* L'intervento dell'autore al convegno "**Strade di montagna di alta quota. Risorse per l'ecoturismo o autodromi?**". Saluzzo (CN), 27 settembre 2006

Tranquilli, tranquilli... Non disquisiremo su declinazioni latine. Sono soltanto alcuni modi usati per individuare il vino di Chiomonte.

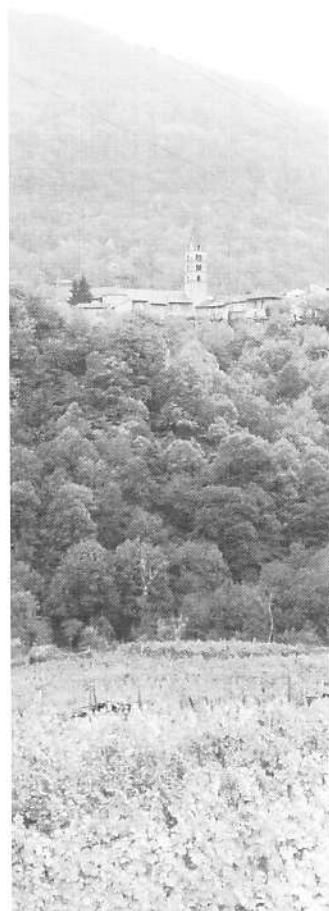
Prima però di trattare l'argomento, vorrei fare un piccolo cappello introduttivo. Nato da una famiglia astigiana, mi son ritrovato al raggiungimento della maggior età con l'incarico di dover provvedere alle cure di un vigneto.

Accadeva quindi che con la bella stagione e dopo aver trascorso la giornata in ufficio, saltassi in auto per andare a trattare le viti, a cospargerle cioè con lo zolfo e/o con il verderame, per preservarle da eventuali malattie. Tutto questo per numerosi anni. Talvolta gli interessi col tempo mutano e con me accadde la stessa cosa. Diciamo che sentivo la necessità di provare nuovi stimoli. Nonostante tutto però, a distanza di anni ormai, resto della convinzione di aver avuto una grande opportunità. L'opportunità di essere stato oltre che coltivatore diretto, anche produttore di acet... ehm, produttore di vino! Battute a parte, credo fermamente che la coltivazione della vite rientri

nella classifica di quelle più gratificanti; che se da un lato richiedono attenzioni e cure superiori, dall'altro riservano al viticoltore le soddisfazioni più grandi.

Ed è stato proprio dissertando su arature piuttosto che su erbacce da estirpare, che all'inizio degli anni Ottanta sentii pronunciare per la prima volta il nome di questo vino di montagna; nome peraltro molto originale, Avanà. Fu il Mauro Jallin, instancabile compagno di cordata nativo di Chiomonte che, durante una passeggiata ai Quattro Denti, raccontava di questo nobile vitigno, del vino che se ne traeva e dei vigneti che lo producevano.

A dirla tutta, più del vitigno mi parlava del vino che, da grande estimatore, consumava più o meno regolarmente. Sosteneva infatti fosse un vino tipico della zona e, da buon chiomontino, ne parlava pieno d'orgoglio. Negli anni successivi ho poi avuto modo di scoprirlo anche nei territori di Gravera, Giaglione, Susa, oltre che nella vicina Val Chisone e persino nel Saluzzese, ma tant'è! Tornando all'Avanà, ci troviamo di fronte un vitigno





per nulla debole, che per tipicità e struttura ben si adatta ad esser coltivato anche su terreni non particolarmente fertili. E non è certo il caso di Chiomonte, dove maggiore è la sua presenza nei terreni della frazione Ramat, posta sulla sinistra orografica della Val di Susa e prossima alla confluenza con la Val Clarea. Terreni questi, che grazie al Trou de Touilles, un'opera epica costata 8 anni e realizzata in completa solitudine dal Colombano Romèan dal 1526 al 1533, diventarono fertili.

Un vitigno forte – dicevo – tanto da essere utilizzato in numerosi appezzamenti di terreno e fino ad essere simbolicamente rappresentato sullo stemma comunale. Un bel grappolo d'uva, appunto,

a significare l'attenzione per questa nobile coltura. Ma come spesso accade per le coltivazioni dalle quantità limitate, anche l'Avanà ha risentito negli anni della presenza sui mercati dei grandi vini e dei grandi produttori (ed anche della grande distribuzione, voluta da una società massificatrice) che lo hanno relegato a pochi estimatori. In tempi più recenti alcuni viticoltori locali, riunitisi nel Consorzio Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia, non solo hanno saputo recuperare alcuni vecchi impianti per far riscoprire questo vino, ma sono arrivati addirittura ad ottenere la denominazione d'origine controllata. Che non è poca cosa. Qualcuno sostiene

giustamente che l'Italia si divida tra bevitori e degustatori ed è a questi ultimi che si rivolgono queste produzioni minori.

Fra le caratteristiche che contraddistinguono il vitigno, possiamo citare la forma e le dimensioni dell'apparato principale. Forme tali da richiedere potature attente e tendenzialmente generose. In termini tecnici, si definisce generosa una potatura che lascia alla vite una dozzina o più germogli, gemme, o abbozzi fiorali che dir si voglia. Un numero quindi relativamente alto in partenza, per far sì che si possa dar origine ad altrettanti polloni produttori. Questo va evidentemente a discapito della longevità della vite. Per dare un'idea, un impianto che solitamente inizia a produrre uva dopo il terzo anno, può arrivare tranquillamente fino ai 45-50 anni, se sfruttato in maniera adeguata. Talvolta il traguardo viene superato, laddove ci si trovi in presenza di terreni particolarmente fertili, regolarmente concimati e accuditi. Un'altra curiosità dell'Avanà sta nel fatto che, se è vero che consente potature generose, è altrettanto vero

che non permette di avere un tralcio ulteriore, più piccolo e parallelo. Un pollone quindi, utile a garantire tanto la ricrescita dell'anno successivo, quanto possibili recuperi nello stesso anno, dovuti alle gelate di maggio o alla grandine. Anche in questo caso per gli addetti ai lavori si parla di "tralcio speronato..." La caratteristica appena enunciata è da rilevare se confrontata con altri vitigni, nei quali solitamente si procede in tal senso, proprio in funzione del fatto che durante la normale vita produttiva può essere determinante avere un tralcio più piccolo, con appena due o tre "occhi", dal quale ripartire nella stagione successiva. Potature a parte e volendo riprendere l'argomento vino, si nota che le uve Avana danno origine ad un vino fruttato, fresco, non molto strutturato e dal colore poco marcato, che nel tempo da rosso passa all'arancio. Ed è per queste particolarità che spesso il vinificatore, tenendo conto evidentemente dell'andamento stagionale, viene indotto ad unirli con altri, nei quali zuccheri ed alcool risultano superiori. Nasce quindi una sorta di

matrimonio con vini come Dolcetti, Barbera o le Nerette cuneesi. Di sicuro non siamo di fronte ad un vino particolarmente adatto a lunghi invecchiamenti come la Barbera, il Nebbiolo oppure il Barbaresco, quanto piuttosto ad un vino sobrio e vivace, da consumarsi preferibilmente giovane. Accennavo prima ai trattamenti anticrittogamici, che brevemente possiamo considerare i medicinali atti a preservare la vite dalle malattie. Malattie che nello specifico possono essere talvolta definite delle vere e proprie epidemie; come ad esempio quella provocata dalla fillossera, nota come la peste dell'800, che sul finir di secolo ha imperversato distruggendo tutte le vigne presenti nel vecchio continente! Trasmessa dall'America del Nord attraverso le veloci rotte atlantiche delle navi mercantili e non ultimo dalle correnti d'aria, approdò in Francia e da lì si estese rapidamente in tutta Europa. Le uniche a salvarsi curiosamente furono le viti cilene che, risultando protette dall'Oceano Pacifico e dalle catene andine, non vennero colpite dall'epidemia. E fu

proprio partendo da esse che si procedette con innesti nuovi e sani sulle viti ammalate, recuperandole.

In ogni caso le produzioni del vino fortunatamente ripresero anche perché bisognava pur vivere, ed oltre a loro iniziarono anche quelle meno autorizzate quali le distillazioni per l'acquavite.

A Chiomonte, infatti, oltre ad esser presenti numerosi maestri bottai, esistevano altrettanti alambicchi, necessari a tale scopo. Fonte questa di guadagni da non sottovalutare: si narra di rocamboleschi viaggi notturni nei gelidi e nevosi inverni, con muli carichi di mosto da portare alle baite più lontane, al fine di eludere la vigilanza delle guardie, preposte a far pagare le tasse...

A questo punto vorrei fare una piccola riflessione sull'Avana: non credo sia tanto importante il retrogusto al palato il colore o il profumo, quanto piuttosto il fatto di soffermarsi bevendolo lentamente, a piccoli sorsi, riflettendo su tutte le vicissitudini e le fatiche che la coltivazione su terreni impervi richiede... assaggiatelo!

Gianni Pronzato

Notizie dall'Intersezionale



Raduno Intersezionale

*18 giugno,
Madonna
della Bassa*

Fortunatamente l'Intersezionale non è soltanto un'istituzione per pochi soci costretti a scorrazzare tutto l'anno in valle, girando tra le varie sezioni a discutere di argomenti che gastronomicamente definirei "una pizza", ma è anche momento di aggregazione con scambio di opinioni, esperienze e... pettegolezzi. Così anche quest'anno quando al santuario di Madonna della Bassa, alle pendici del monte Arpone, in 250 ci siamo ritrovati orfani dei nostri

inseparabili telefonini (mancanza di segnale) e senza più l'ausilio dell'ormai obsoleto telegrafo ottico dei fratelli Chappe, tagliati fuori dal mondo e costretti al dialogo, non abbiamo esitato ad abbandonarci ai tradizionali bagordi disibinatori. Inebriati dal vino e stuzzicati da braciole, pollo e salsiccia, si filosofeggia, spaziando dal TAV al LPV, dall'aumento del bollino alla tassa decennale sulle cartine, dalla cottura della carne (il sale va messo prima, durante o dopo) ai retrogusti del vino Avanà (Avenà, Avenai...). I fumi dell'alcool salgono, i tabù si infrangono, i miti crollano (vero Giorgio?) pugnali alla schiena da "amici" senza scrupoli (vero Pieraldo, Vittorio?).

Tra l'euforia generale, al grido di "Ezio! Ezio! Ezio!", si apre la tradizionale lotteria. Egli ringrazia, estrae numeri, elargisce premi, ironizza e si complimenta con i vincitori.

Grande Presidente, Ezio!

Mentre il vincitore del 1° premio si allontana sulla fiammante mtb, accompagnato dal classico "hai voluto la bicicletta?

Adesso pedala!" la festa si chiude tra saluti, strette di mano e un arrivederci al 12 novembre quando, sulle note di una canzone degli anni '60, andremo "tutti al mare... a mostrar le chiappe chiare".

Claudio Usseglio Min

Da Orco a Finale

12 novembre

Le previsioni meteo sono favorevoli e quindi il tradizionale ottimismo dei 250 *caini* dell'Intersezionale non viene minimamente scalfito neanche quando, dopo aver lasciato la Bassa Valle battuta dal vento di fohn, aver attraversato nella nebbia la pianura piemontese, valicato le Marittime tra nuvolaglie nere poco rassicuranti, essi lasciano Orco iniziando la transumanza verso Finale nell'incertezza meteorologica. Il lungo serpentone colorato si snoda su un piacevole sentiero che attraversa la fitta vegetazione tipicamente mediterranea, per compattarsi nei punti panoramici ad ammirare scorci caratteristici dell'entroterra ligure immersi nei caldi colori dell'autunno. Il sole infine sopraggiunge, premiando e deliziando con il calore dei suoi raggi gli escursionisti, mentre tra graffiti e incisioni rupestri la gita raggiunge il suo apice culturale. La discesa è lunga, il mare in lontananza sembra attendere la numerosa comitiva, impaziente di mostrarsi in tutta la sua maestosità, diversa ma comunque imponente come le grandi montagne che solitamente saliamo. Invadiamo la spiaggia semideserta, affascinati dalle onde che accarezzando il bagnasciuga si infrangono sui nostri piedi in cerca di refrigerio. La ripartita è puntuale, non poteva essere altrimenti con un capo gita macchinista, i torpedoni scivolano sicuri nella notte riportandoci in Valle, silenziosi come salmoni che risalgono i fiumi. Un arrivederci sulla neve.

Claudio Usseglio Min

Nuove quote per il tesseramento 2007

L'Assemblea Nazionale dei Delegati del CAI tenutasi a Varese ha approvato un aumento della quota bollino 2007 adeguandolo all'indice ISTAT e cioè + 0,68 € per i soci ordinari e + 0,33 € per i soci familiari.

Constatato che tali aumenti avrebbero creato non pochi problemi di resto e contabilità durante il tesseramento, i Presidenti di tutte le sezioni CAI raggruppate nell'Intersezionale Valle di Susa e Val Sangone, nella riunione del 19 settembre tenutasi a Rivoli, hanno deciso di "arrotondare" tale cifra.

Pertanto le nuove quote per il 2007 saranno:

Ordinari € 34,00; Familiari € 16,5; Giovani € 10,50

Anniversari

Quaranta e più anni del CAI di Giaveno



La data del 7 marzo 1965 segna ufficialmente la nascita del CAI GIAVENO. *"In un'atmosfera di solennità ed insieme di grande cameratismo"* come annotava il cronista, il compianto Fratel DECOROSO, al secolo Michele Giorda, veniva inaugurata quel giorno la nostra prima sede.

Nel 1966, dopo appena un anno trascorso come sottosezione di Torino, ed avendo superato i fatidici cento iscritti, siamo divenuti Sezione Autonoma.

Si coronava così il processo d'aggregazione degli appassionati di montagna di Giaveno e della sua valle, le cui radici vanno ricercate nell'esperienza del GEA (Gruppo Escursionisti Aquilotti, fondato dal già citato Fratel Decoroso nel 1950) e di altri gruppi di ragazzi che gravitavano attorno a quelli che erano allora i maggiori poli di aggregazione giovanile, le scuole Medie (il Pacchiotti ed il Seminario) e l'oratorio.

Il 4 Luglio 1963, ai Picchi del Pagliaio perdevano la vita i due giovani rocciatori Alberto Cuatto e Pierluigi Terzago, ex aquilotti. L'ondata di commozione che percorse la comunità funse da catalizzatore per la nascita della nostra Sezione. I tempi erano maturi ed il terreno fertile, anche in considerazione del fatto che in valle era già nata una pionieristica stazione di Soccorso Alpino ad opera di un gruppo d'alpinisti, di cui faceva parte il nostro primo Presidente Gianfranco Gai Arcota. Uno sguardo retrospettivo permette di cogliere nella nostra storia un carattere di continuità costituito dal legame forte con il territorio e la sua gente: siamo rimasti, non so quanto per scelta o per naturale inclinazione, una di quelle che nel CAI si definiscono "sezioni di valle".

In sintonia con i fini istituzionali del nostro Sodalizio, si è rafforzata nel tempo la collaborazione con il mondo della scuola nell'opera di promozione della conoscenza del territorio dal punto di vista naturalistico, antropologico e storico.

In questo senso vanno la creazione del Museo Sperimentale Geologico e l'individuazione e segnalazione di percorsi con finalità anche didattiche. Nel campo più prettamente alpinistico, i nostri rocciatori hanno tenuto fede al tacito impegno di promuovere la conoscenza delle vie di arrampicata locali: partendo dalla monografia su ROCCA PAREI curata da Angelo Rolando e pubblicata nel 1972 sul N. 2 del Bollettino Sezionale, si è giunti alla guida del 1992 di Moschietto e Plano a quella del

2002 *Valsangone in Verticale*, opera di un gruppo di nostri giovanissimi soci. Lo stesso Bollettino Sezionale, che si pubblica con continuità da quindici anni è nello stesso tempo archivio della vita di sezione e strumento di divulgazione dell'attività di ricerca dei nostri soci sul territorio e tra la gente. Tradizionale è anche l'impegno nel campo del volontariato: siamo una delle poche Sezioni in cui è attivo un gruppo di

protezione civile, che opera in collaborazione con gli enti e le associazioni preposte sia in caso di calamità naturali che nel monitoraggio del territorio. Da ricordare che si era costituito tra le nostre file uno dei primi gruppi di "Volontari in aiuto alla Forestale" per lo spegnimento degli incendi boschivi, precorrendo la nascita delle squadre AIB (Anti Incendi Boschivi) della nostra Regione.

Forse per affrancarci da quella sorta di complesso d'Edipo che ci lega tenacemente alla terra natia, sono germogliate nel nostro ambito esperienze che per loro carattere si proiettano all'esterno. È il caso del gruppo Speleologico Giavenese che partendo da una terra del tutto priva di cavità ipogee, si distingue nella rete dei gruppi regionali e nazionali che praticano tale attività.

La nostra ultima sede inaugurata nel 2004, grande, luminosa ed accogliente, ristrutturata in poco tempo da un gruppo di volontari tenaci e competenti, è il segno tangibile della vitalità della Sezione, una realtà articolata e che si propone di venire incontro alle esigenze e alle aspettative dei soci, con spirito d'apertura e collaborazione con le altre sezioni e con le istituzioni.

Siamo fra quelli che fin dall'inizio hanno creduto nelle potenzialità dell'Intersezionale Valsusa e Valsangone, pur nella consapevolezza di quanto sia importante per i soci comuni l'orgoglio d'appartenenza alla propria Sezione.

Vorrei infine ricordare chi mi ha preceduto nel mio attuale



Inaugurazione del sentiero "A. Monti"

incarico, da Gianfranco Gai Arcota a Piergiorgio Bergero, Piermario Chiampo e Filippo Gillio e tutti coloro che negli anni con discrezione e spirito di sacrificio ci hanno permesso di non rendere vano l'impegno dei Fondatori.

Livio Lussiana

CAI Pianezza: trent'anni e non li dimostra



Trent'anni sono ormai passati!

La metà circa di una vita da quando nel 1976 escursionisti e alpinisti di Pianezza e dintorni si ritrovarono, dopo alcune gite fatte insieme, in una stanzetta del bar Giordanino a interrogarsi se non era il caso di stare insieme con qualche legame in più. Il buon Leo Migliorini frequentava allora saltuariamente Giampiero Motti in Val Grande di Lanzo e una volta chiese consiglio al celebre alpinista su che cosa fare per non disperdere tutte quelle energie. Immaginerete la risposta poiché, poco tempo dopo, iniziò il lungo cammino del CAI Pianezza come sottosezione di Alpignano, al tempo una delle più grandi sezioni della Val di Susa. Alpignano ci accolse benevolmente, anche se per la sezione aumentò notevolmente il lavoro burocratico verso la sede centrale di Milano. Dopo circa un anno, quando la sottosezione di Pianezza azzardava timidamente i primi passi, Leo diede le dimissioni da presidente per ragioni di lavoro non dopo aver trovato in Nino Milano la persona adatta al difficile incarico. Milano, dapprima un po' titubante, ma poi incoraggiato da un consiglio direttivo pieno d'entusiasmo si lanciò in quella che fu l'epoca decisiva per l'avvenire della sottosezione. Dotato di spirito goliardico e trascinatore mi coinvolse talmente che, dopo qualche incarico di prova, via via in pochi anni mi ritrovai vice presidente quasi senza accorgermene.

Tre anni dopo, il CAI Pianezza, raggiunto un numero sufficiente di soci ordinari, passava sezione con il beneplacito della sede centrale e di Alpignano.

Occorre doverosamente annotare che fin dal secondo anno della nostra attività di sottosezione alcuni soci, tra i quali primeggiava per inventiva e disponibilità Giovanni Gili, diedero vita al *Bollettino*, organo ufficiale d'informazione del CAI Pianezza.

Questa iniziativa si rivelò subito vincente come miglior modo per contattare e comunicare con i soci. Grazie al Bollettino oggi abbiamo una memoria storica ed un'inesauribile fonte di ricordi che altrimenti si sarebbero persi.

Scomparso Nino, per vent'anni feci del mio meglio per guidare una delle più belle sezioni CAI della Val di Susa. Ho conosciuto i personaggi più disparati, dai più pazzi ai più saggi, ma devo dire con orgoglio che da tutti si apprese qualcosa che arricchì il cammino della giovane sezione. Fummo sempre insofferenti alle imposizioni, sia politiche sia che pioversero dall'alto, per cui, visto che non eravamo suolo adatto ai pascoli di potere, non ricevemmo mai particolari attenzioni; di contro però aumentavano i soci che si riconoscevano nel nostro operato.

Scoprimmo la montagna un po' al di fuori delle regole, usando la nostra testa, con la convinzione di essere in grado di conoscere i propri valori da soli senza correre dietro a modelli artefatti.

Penso che ancora adesso, a trent'anni di distanza, tanti nostri soci abbiano conservato il primitivo spirito d'indipendenza che alberga in coloro che si danno da fare per gli altri. La montagna è sempre stata per noi qualche cosa che ti fa sentire libero, ma nello stesso tempo rispettoso dei diritti altrui.

Allorché questo spirito, per qualsiasi motivo venisse meno nella nostra sezione, penso che il CAI Pianezza cesserebbe di esistere. Per ora però festeggiamo i nostri primi trent'anni senza rimpianti per il passato che è stato bello, ma con lo sguardo al nostro futuro che sarà come lo costruiremo.

Germano Graglia

I tre Presidenti che hanno tracciato la storia del CAI Pianezza:
al centro Leo Migliorini (1 anno),
a destra Nino Milano (9 anni),
a sinistra Germano Graglia (20 anni)



Quo vadis paesaggio alpino?

Pubblicati gli atti del Convegno di Ravensburg

Parlare di agricoltura e di turismo sostenibile nell'ambiente montano non è facile, specie all'interno delle sezioni CAI, dove pare che sia più importante parlare di salite, discese e quant'altro, che dell'ambiente in cui avvengono e delle persone che in/della montagna vivono.

Una mostra fotografica e un convegno del novembre 2004 a Ravensburg hanno offerto l'occasione per riflettere su questi argomenti e muovere consapevolezza e stimoli per il presente, al di là di pie intenzioni e comprensibili assenze. Come è noto, la città sveva è gemellata con Rivoli e da oltre vent'anni le due sezioni (del CAI e del corrispondente DAV) si incontrano periodicamente sui due versanti alpini per gite ed escursioni. Stavolta la proposta – maturata all'interno di una realtà, quella dell'Allgau, che vive anche sull'agricoltura montana – è stata accettata e colta fino in fondo, perché ha saputo convogliare non solo l'interesse specifico degli appassionati fotografi ("Quo vadis paesaggio alpino?" era la domanda alla quale cercare delle risposte attraverso le immagini) ma anche quello di chi comincia a chiedersi – magari in ritardo di anni come il CAI, ma sempre in tempo – quali modelli di vita e di prosperità vogliamo e siamo in grado di garantire alla montagna e a chi ci vive. Da questa idea, sostenuta nei due sodalizi ed estesa anche alle altre sezioni del raggruppamento intersezionale, è nata la partecipazione alla mostra fotografica (dove immagini provenienti dalle sezioni di Giaveno e Rivoli hanno testimoniato l'attenzione con cui anche al di qua delle Alpi si guarda a questo mondo in rapida trasformazione) e al convegno, al quale hanno preso parte numerosi convegnisti (tra gli italiani, oltre ai promotori rivolesi, anche Claudio Blandino, ex presidente dell'Intersezionale, è intervenuto a parlare dei rifugi e del loro compito e missione per una diversa conoscenza della/sulla montagna).

La nostra partecipazione non si è limitata tuttavia soltanto a questo, dal momento che a Ravensburg è arrivato un pullman con 50 persone, soci delle sezioni di Bussoleno, Giaveno e Rivoli, animate altresì da una curiosità che non si limitava alla conoscenza della città e delle sue specialità gastronomiche, ma voleva capire problemi e argomenti che forse nelle nostre sezioni vengono trattati sporadicamente e con competenza non sempre puntuale.

Al di là del consistente – anche se poco visibile e non ostentato – lavoro fatto dietro le quinte prima, durante e dopo, i risultati di quelle giornate sotto la neve autunnale di Ravensburg sono oggi davanti a tutti. E vanno dalla pubblicazione in un gradevole volumetto bilingue con tutti gli interventi fatti del convegno – oltre ad alcuni altri aggiunti

successivamente - ad un'accresciuta sensibilità verso le tematiche ambientali delle valli di Susa e Sangone (dalle riflessioni sulle olimpiadi invernali a quelle sulle strade alpine e alla loro frequentazione: colle delle Finestre *docet*). Segno insomma che l'appetito vien mangiando e che un'informazione cercata conta più di quello che ci viene messo quotidianamente nel piatto, tanto per rimanere in tema gastronomico. Un'opportunità intersezionale in sostanza, che ha permesso ai partecipanti di stare insieme e divertirsi fuori casa, oltre che scoprire che ci si può incontrare e riflettere con culture e persone diverse dalle solite facce di casa nostra. Non c'era lo striscione intersezionale a proteggere i partecipanti e a garantirne l'ortodossia: chi è andato ha scelto di partecipare con la sua sensibilità personale e sezionale, senza bisogno di etichette e senza ostentare alcunché, nella consapevolezza che era un momento di inter/sezione, di incontro, confronto e scambio di esperienze. Chi non c'era, ha perso purtroppo un'occasione e un'opportunità stimolante, per uscire finalmente da una visione un po' rassicurante quanto incantata della montagna - ed appunto di montagna «dis/incantata» si parla qui - come terreno di conquista, sul quale «fare» (salite, dislivelli, gite, vie e quant'altro) piuttosto che da «conoscere» per quello che è, provando a pensare a come potrebbe essere - e come vorremmo che fosse - per i nostri figli.

Le pagine della nostra rivista di quest'anno sono dedicate alle nostre valli come luoghi di transito, di comunicazione, di passaggio. Nell'odierno marasma di linguaggi - artificiali e virtuali, ma che sempre meno vengono dal cuore e dall'intelligenza - parole come queste sembrano aver mutato o perduto il loro significato. Sono diventate luoghi comuni, anzi - peggio - non luoghi, semplici suoni (la nostra è a tutti gli effetti una società fondata sulla comunicazione? Ma di che genere? Con quali contenuti e con quali destinatari? Con quali fini?) di cui resta una vaga traccia senza peso. Il nostro modesto tentativo di aprire una conversazione, di andare oltre barriere apparentemente insuperabili (quelle interiori, che ci separano spesso dagli altri, ben più della catena alpina che ci divide dalla Germania), ci fa capire quanta strada si può ancora fare, quanti valichi da spianare, quante comunicazioni autentiche da aprire.

Dario Marcatto



Scuola "Carlo Giorda"

www.scuolacarlogiorda.it

info@scuolacarlogiorda.it

Corsi 2007

La serata di presentazione dei corsi si terrà presso il cinema di Condove giovedì 11 gennaio. Interverrà Mauro "Bubu" Bole.

SCIALPINISMO SA1

Direttore: Rossella Tonso (ISA) - Tel. 333.350.16.13

Vice-direttore: Chiara Corino - Tel. 328.295.34.97

Segretario: Estella Barbera - Tel. 333.877.19.76

Termine iscrizioni: giovedì 15 gennaio

Prima lezione teorica: giovedì 15 gennaio

Lezioni teoriche: il giovedì precedente l'uscita presso la sede CAI di Alpignano, ore 21

Costo: 120 € + 30 € per il noleggio ARVA

Uscita in pista: 28 gennaio

Uscite pratiche: 11-18 febbraio,

4 - 11 - 24/25 marzo, 1 - 14/15 aprile



ALPINISMO ARG1

Direttore: Alessandro Nordio (IA) - Tel 333.983.12.28

Vice-direttore: Stefano Cordola - Tel. 347.041.21.45

Segretario: Giacomo Portigliatti - Tel. 339.126.27.70

Presentazione corso: giovedì 10 maggio

Termine iscrizioni: giovedì 10 maggio

Lezioni teoriche: il giovedì precedente l'uscita presso la sede CAI di Giaveno

Costo: 140 €

Uscite pratiche: 13 - 27 maggio,
2/3 - 17 - 23/24 giugno, 7/8 luglio

ARRAMPICATA A1

Direttore: Enrico Usseglio (IA) - Tel. 338.796.00.58

Vice-direttore: Sergio Turbil - Tel. 349.516.92.86

Segretario: Roberto Luzzara - Tel. 328.915.31.89

Presentazione corso: venerdì 14 settembre

Termine iscrizioni: venerdì 14 settembre

Lezioni teoriche: il venerdì precedente l'uscita presso la sede CAI di Pianezza

Costo: 110 €

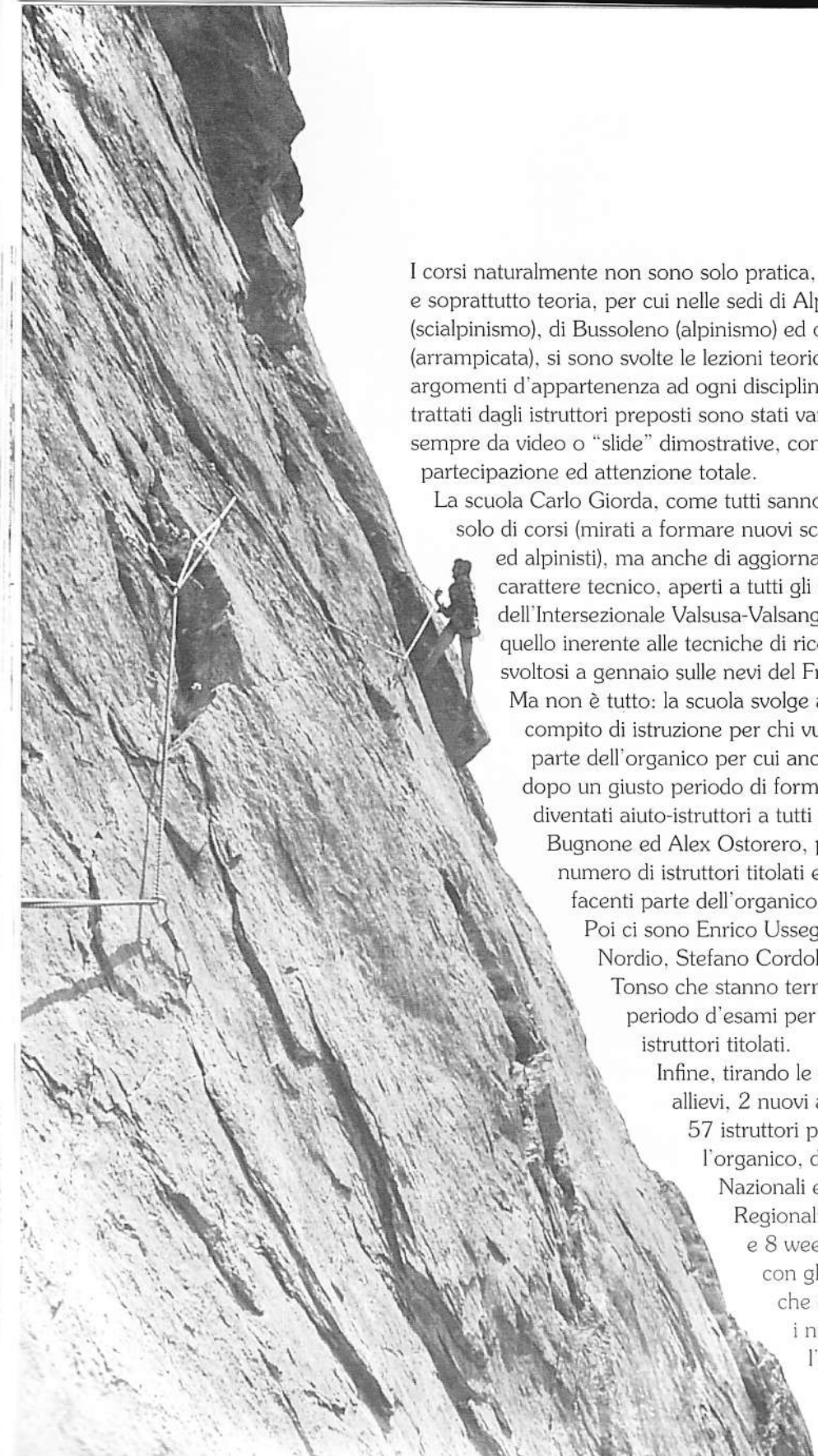
Uscite pratiche: 16 - 23 settembre,
7 - 14 - 28 ottobre, 4 novembre



Mentre si sta ancora svolgendo il corso di roccia "A1 2006", diretto dal giovane ma motivato ed esperto Stefano Cordola, con ben 30 iscritti, vediamo com'è andato l'anno per la Scuola C. Giorda ed i suoi istruttori. A gennaio non c'erano di certo i presupposti per un inizio di stagione all'insegna dello scialpinismo data la mancanza di neve; infatti le iscrizioni al corso di SA1 sono andate a rilento e molti, anche se con le intenzioni migliori, hanno rinunciato proprio per la mancanza della "materia prima". Comunque i 18 allievi iscritti hanno avuto a disposizione diversi istruttori per gruppo e sotto la guida del direttore Massimo Rapetti, sempre attivo ed attento alle esigenze dei singoli, il corso si è svolto nel migliore dei modi. Nel frattempo si avvicinava la data d'inizio del corso d'Alpinismo di base, diretto dal sottoscritto che, per le richieste sempre più numerose, ha dovuto limitare le iscrizioni per non trovarsi scoperto come organico. Il tempo, talvolta, ha cercato di metterci i bastoni fra le ruote, ma nonostante ciò siamo riusciti a portarci a casa mete di prestigio sia su roccia sia su ghiaccio, vedi ad esempio Punta Udine e Punta Venezia nel gruppo del Monviso, Gran Paradiso e Piccolo Paradiso partendo dal rifugio Chabod, concludendo in bellezza il corso con i 4000 di prestigio del gruppo del Rosa. L'entusiasmo e l'affiatamento tra istruttori ed allievi sono saliti man mano alle stelle per concludersi piacevolmente, alla cena di fine corso, con le gambe sotto la tavola, complimentandosi vicendevolmente per il successo delle uscite e con la speranza di ritrovarsi, magari su qualche vetta.

Attività 2006





I corsi naturalmente non sono solo pratica, ma anche e soprattutto teoria, per cui nelle sedi di Alpignano (scialpinismo), di Bussoleno (alpinismo) ed ora a Giaveno (arrampicata), si sono svolte le lezioni teoriche inerenti agli argomenti d'appartenenza ad ogni disciplina; gli argomenti trattati dagli istruttori preposti sono stati vari e documentati sempre da video o "slide" dimostrative, con grande partecipazione ed attenzione totale.

La scuola Carlo Giorda, come tutti sanno, non è fatta solo di corsi (mirati a formare nuovi scialpinisti ed alpinisti), ma anche di aggiornamenti di carattere tecnico, aperti a tutti gli iscritti CAI dell'Intersezionale Valsusa-Valsangone, come quello inerente alle tecniche di ricerca con ARVA svoltosi a gennaio sulle nevi del Fraissin.

Ma non è tutto: la scuola svolge anche un compito di istruzione per chi vuole entrare a far parte dell'organico per cui anche quest'anno, dopo un giusto periodo di formazione, sono diventati aiuto-istruttori a tutti gli effetti Luca Bugnone ed Alex Ostorero, portando a 57 il numero di istruttori titolati ed aiuto-istruttori facenti parte dell'organico.

Poi ci sono Enrico Usseglio, Alessandro Nordio, Stefano Cordola e Rossella Tonso che stanno terminando il lungo periodo d'esami per diventare istruttori titolati.

Infine, tirando le somme: 63

allievi, 2 nuovi aiuto-istruttori,

57 istruttori per tutto

l'organico, di cui 5 Istruttori Nazionali e 13 Istruttori

Regionali, 20 domeniche

e 8 week-end trascorsi

con gli allievi; quel

che conta non sono

i numeri, ma

l'affiatamento e

l'amicizia che
si rafforza sempre
più nell'organico
e che ci permette di
svolgere il nostro compito
in serenità ed armonia.
Voglio concludere ringraziando
i presidenti delle sezioni, che ci
hanno messo a disposizione le sedi per
lo svolgimento delle lezioni teoriche e gli
istruttori che durante l'anno si sono avvicinati
mettendosi a disposizione della scuola. Un
grazie anche al direttivo che, lavorando quasi
nell'ombra, ha permesso dopo numerose riunioni
serali di realizzare le serate di presentazione
invitando Ermanno Salvaterra, e di festeggiare
il decennio della nascita della scuola con la
creazione della maglietta ricordo, studiata
dalle sorelle Barbera e prodotta con
l'interessamento del nostro "Turbo"
(Sergio Turbil) che tra l'altro è l'artefice
della stampa del nostro volantino
pubblicitario. Grazie ancora allo sponsor Giuglard e
all'Intersezionale che è sempre attenta alle esigenze
della scuola.

In ultimo, e con vera soddisfazione, un ringraziamento al
direttore della scuola Pier Carlo Martoia, che con maestria
si è sempre prodigato per risolvere i problemi che si sono
presentati durante l'anno, e i più sinceri complimenti per
aver conquistato proprio quest'anno un nuovo 8000, il
Gasherbrum II, in cordata con la moglie Rossella anche lei
in organico della scuola.

Infine un caloroso saluto e ringraziamento a tutti gli
allievi che hanno partecipato ai nostri corsi, ricordando le
numerosi e piacevoli giornate trascorse con loro.

Sergio Turio (IA)



Un allievo

al Corso di Alpinismo

La montagna è da alcuni anni la gran passione che mi accompagna, vissuta finora con escursioni, trekking e in mountain bike nella nostra Val di Susa: la neve, poi, è una ghiotta occasione per le gite di scialpinismo.

Ogni volta che si conquista una vetta si guarda sempre più in là, ad un altro luogo da raggiungere, con modi diversi, magari scalando una parete di roccia o di ghiaccio. Ecco che nasce la necessità di avere i rudimenti per una nuova attività e le scuole del CAI possono offrirmi la possibilità di formarmi e di iniziare questa nuova esperienza.

La scuola Giorda è stata scelta per avere queste informazioni, anche se non sapevo esattamente cosa aspettarmi.

Incontro Sergio che presenta il corso, le attività che verranno svolte e gli obiettivi; in poco tempo ci si trova già alla sede CAI di Bussoleno per la prima lezione teorica e a Rocca Parei per la prima lezione pratica. Il filo conduttore, che sarà ribadito durante tutto il corso, è la sicurezza che in montagna ci deve sempre accompagnare e a cui va data molta importanza.

Al ghiacciaio di Pré de Bar segue la lezione su neve e ghiaccio, dove ci viene insegnato come muoversi su questi terreni, le manovre di corda da compiere durante la progressione e nelle eventuali cadute e infine, sulle punte dei ramponi, alcuni passi di piolet traction.

Nel fine settimana ritrovo al rifugio Chabod, nel Parco del Gran Paradiso, il sabato pomeriggio lezione teorica, mentre la domenica è stata una giornata di tempo stupendo, che ha permesso la salita al Piccolo Paradiso.

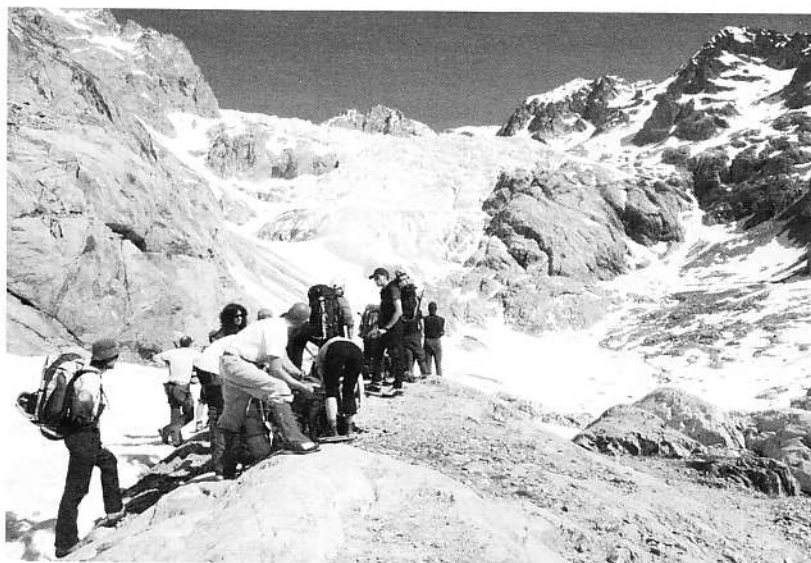
Sempre di domenica l'uscita successiva: salita alla punta Cristalliera, vetta della nostra valle, che si è rivelata un ambiente molto suggestivo e che ha permesso ai gruppi, suddivisi in più cordate, di provare su roccia quanto appreso nelle lezioni teoriche.

Le ultime uscite del corso sono state due fine settimana: il primo, nel gruppo del Monviso al rifugio Giacoletti, che ci ha permesso di salire, su roccia, le punte che lo circondano attraverso vie di gran soddisfazione per tutti gli allievi; il

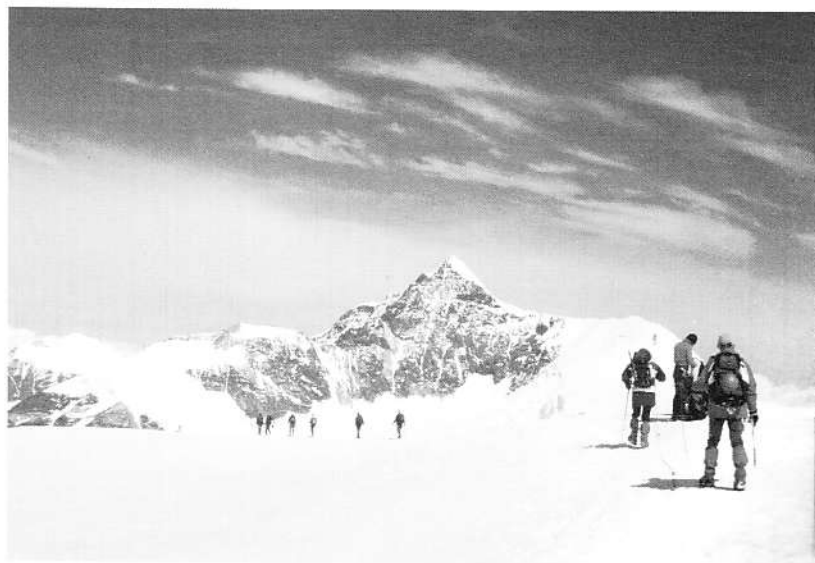


secondo al rifugio Mantova, nel gruppo del Monte Rosa in cui la scuola, sempre suddivisa in più cordate, ha salito alcune vette, tutte superiori ai 4000 metri, con percorsi di ghiaccio, di misto e infine anche roccia. Il corso si è concluso con la classica cena e l'inaspettato regalo, da parte della scuola, di una maglietta con stampata la foto di una delle vette raggiunte. Queste lezioni mi hanno insegnato quello che speravo di apprendere, perciò consiglio di frequentarle a tutti coloro che in montagna vanno per divertirsi. Qualche nozione in più serve e consentirà di affrontare al meglio, e con maggiore consapevolezza, i luoghi in cui ci muoveremo.

Marcello Bertolini



In sequenza:
manovre al Glacier Blanc,
alla base del Glacier Blanc,
verso il Colle del Lys



Ciaspole

e sicurezza in montagna

Negli ultimi anni, con il sensibile incremento della frequentazione dei pendii invernali con le ciaspole, è nata l'esigenza di diffondere maggiormente le conoscenze relative ai pericoli ed ai mezzi di soccorso disponibili, di cui è bene siano consapevoli anche i ciaspolisti, dal momento che i rischi ambientali sono analoghi a quelli incontrati dagli scialpinisti. Ciaspole e sicurezza in montagna. Un connubio

reso possibile grazie agli istruttori della scuola di Alpinismo e Scialpinismo "Carlo Giorda".

Nella serata del 10 gennaio ad Almese il direttore della Scuola, Pier Carlo Martoia, ha illustrato i pericoli delle valanghe e soprattutto l'uso degli Apparecchi di Ricerca in Valanga (A.R.VA.).

Tali insegnamenti sono poi stati messi in pratica domenica 15 gennaio nelle radure fra i boschi del Fraix. Un'uscita pratica

ancora più utile, perché ci ha permesso di esercitarci personalmente ad applicare i metodi di ricerca che ci sono stati insegnati, constatandone l'efficacia ed i limiti. Come è stato sottolineato dagli istruttori, la capacità di utilizzare questi apparecchi può essere determinante per eseguire un rapido autosoccorso in tempo utile a salvare delle vite, tuttavia non deve assolutamente indurre a essere meno prudenti né a trascurare la capacità di valutare il rischio e di rinunciare a proseguire quando è il caso.

I circa 50 ciaspolari provenienti da quasi tutte le sezioni dell'ISZ hanno accolto favorevolmente l'iniziativa, apprezzando la competenza e la passione della dozzina di istruttori presenti, a cui va un caloroso ringraziamento per la disponibilità dimostrata.

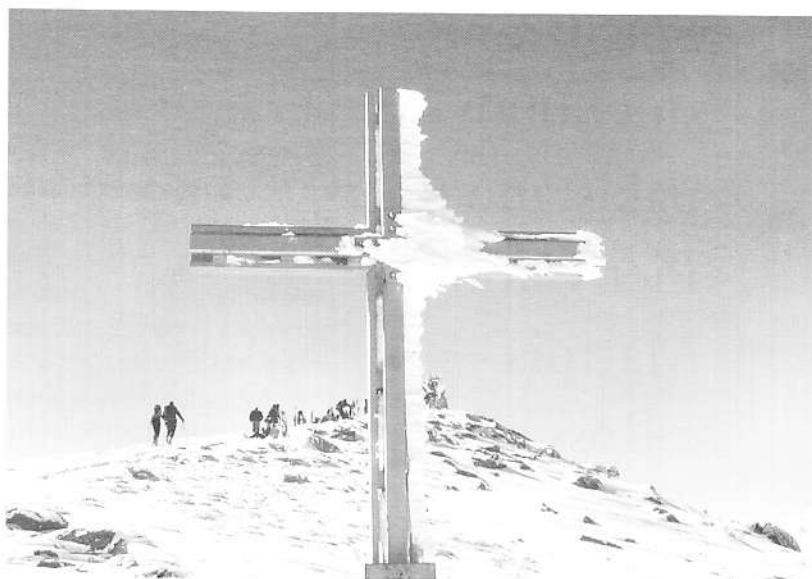
Il successo e l'utilità dell'iniziativa ci fa ben sperare in una sua riedizione ad inizio 2007.



Siamo andati: il 12 febbraio in Val Sesia, al Monte Bo; il 26 febbraio alla Testa di Garitta Nuova; il 12 marzo al Col de Buffère.

Queste gite sono anche state un'occasione per socializzare e fare conoscenza di persone di sezioni diverse dalla propria, che altrimenti si ha raramente modo di incontrare. La loro buona riuscita, favorita anche da condizioni meteorologiche complessivamente buone, ma soprattutto dal lavoro degli organizzatori, induce a sperare che possano avere un seguito anche negli anni a venire, per condividere ancora la nostra passione per "l'andar per monti".

Marco Durando



In sequenza:
Refuge de Buffère,
Testa di Garitta Nuova,
monte Bo Vlsesiano



Gasherbrum II

Spedizione sull'8000 pakistano di Pier Carlo Martoia e Rossella Tonso

Era il 1995. Ero un allievo del primo corso di Alpinismo della Scuola C. Giorda. Assieme a Guido e Piero stavo scendendo dal Gran Paradiso dopo averne salito la parete Nord. Sul ghiacciaio verso il Chabod ci raggiunge Dante e comincia a sfottermi. "Tu sei solo fortunato: le salite che hai fatto in quota, fuori dell'Europa, sono solo fortuna". Io avevo allora 25 anni. Avevo salito il Huascarán in Perù e lo Sri Kailas, un quasi 7000 del Garwal indiano. Stavo per partire per il Pakistan, dove volevamo tentare una montagna di oltre 7300 metri, salita una volta sola, 40 anni prima...

L'orgoglio che avevo e la presunzione di aver fatto chissà cosa mi fecero arrabbiare moltissimo.

Ma Dante era così: se pensava qualcosa, difficilmente non te lo veniva a dire. E senza tanti giri di parole!

Era appena tornato da una spedizione allo Shishapagma dove avevano combinato ben poco, un po' per l'inesperienza, un po' per il meteo che si era accanito contro di loro.

"Se sei riuscito ad andare in punta è solo fortuna!".

Dante non c'è più e dopo 10 anni quelle parole continuano a rimbombarmi nella testa.

Ma ora ho capito che aveva ragione!

Il Gasherbrum II è stata la mia decima spedizione e per ben 9 volte sono riuscito ad arrivare in vetta: indubbiamente ci siamo sempre preparati molto, abbiamo curato i dettagli, migliorato la tecnica, ma la fortuna mi ha anche sempre accompagnato. L'unico fallimento è stato quando siamo arrivati a 500 metri dalla vetta e abbiamo dovuto rinunciare: proprio l'anno in cui Dante pronunciò quelle parole. Quasi che la mia presunzione dovesse venir punita! La scorsa stagione è stata pessima per il Karakorum. Pochissimi sono saliti sui Gasherbrum, nessuno sul K2, qualcuno sul Broad Peak.

Al campo base nevicava sempre e la neve non si assestava, rendendo pericolosissima la salita.

Quest'anno invece è andato tutto in modo perfetto, pochi giorni di maltempo e condizioni strepitose.

L'inizio non era stato dei migliori. Già dai primi giorni di

cammino lungo il ghiacciaio del Baltoro Rox non stava bene. Un giorno dissenteria, un giorno febbre, un giorno mal di stomaco. A me si infiamma una caviglia e riesco solo più a camminare con le scarpe da ginnastica.

Inizia anche a nevicare.

Dopo 8 giorni di marcia, il 2 luglio arriviamo al campo base dei Gasherbrum, a 5100 metri, decisamente cotti, sotto la neve con il morale un po' basso.

Per fortuna il giorno successivo esce il sole e tutto migliora.

La salita prevede almeno tre campi. Il campo 1 è posto ai piedi dello sperone Sud-Sud-Est a circa 6000 metri e lo si raggiunge dopo un'interminabile e insidiosa seraccata di circa 5 km. L'enorme numero di ponti e crepacci ci costringe a procedere legati.

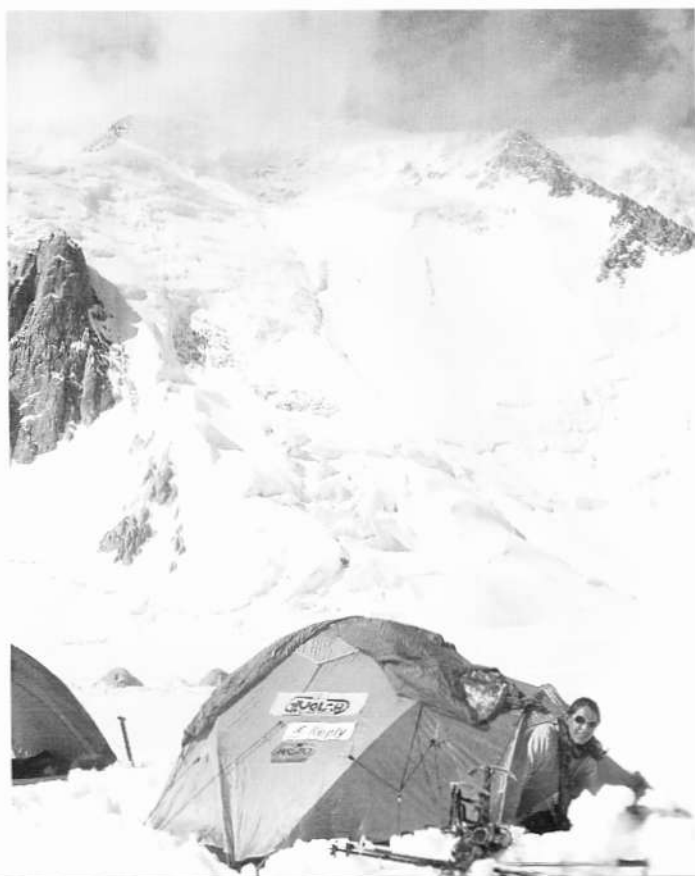
Oltretutto il problema maggiore si rivela subito la temperatura. Alle 10 di mattina sul plateau del C1 misuro 35°. Il caldo è insopportabile e non c'è un alito di vento.

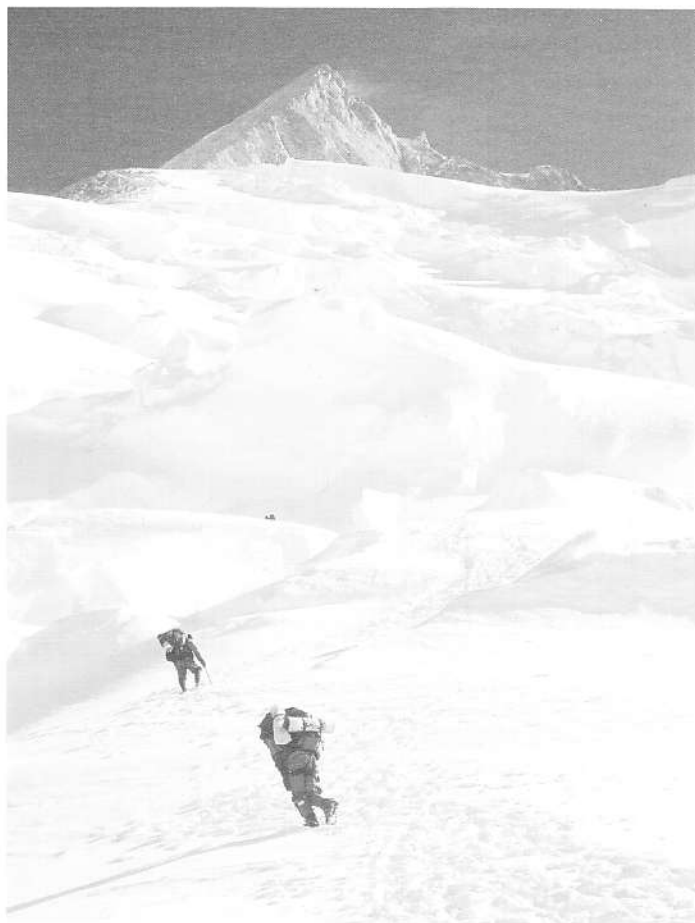
Sembra incredibile patire il caldo a 6000 metri. Ciò ci

costringerà a partire sempre prestissimo per evitare che i ponti di neve cedano.

La vista dal C1 è abbastanza impressionante perché lo sperone che dovremo seguire è dritto davanti a noi, fino in cima. Pare ripidissimo ed è pieno di seracchi che ogni tanto crollano con fragorosi schianti. La sua vista mi preoccupa un po' ma mi guardo bene dal farlo capire a Rox: devo dominare le mie paure, tanto finché non ci sbattiamo il muso non possiamo sapere come è realmente.

Rientriamo al campo base il giorno successivo e dopo un paio di giornate di riposo





decidiamo di tentare di montare in un colpo solo il campo 2 e il campo 3. È un azzardo perché vuole dire arrivare a 7000 metri dopo appena una settimana, però se ce la facciamo saremo già pronti per tentare la vetta. Lo zaino diventa un macigno, dato che dobbiamo portare due tende, viveri, corda, fornelli.

La salita al C2 inizia subito con delle corde fisse su pendii a 45°. Rox ed io procediamo legati, anche se siamo i soli a farlo. Evitiamo le corde fisse dato che la neve è buona e ci sostiene, mentre vediamo tutti gli altri che con la maniglia jumar si attaccano e si issano senza vergogna. Giungiamo in una conca a circa 6200 m da dove

parte una corda fissa interminabile: saranno almeno 300 metri su un pendio che sfiora i 50° di pendenza e i 35° di temperatura. Finalmente arriviamo al C2, ma non c'è posto per la nostra tenda e così proseguiamo per raggiungere una cengia più alta. Dopo poco c'è un seracco di 10 metri, assolutamente verticale, da superare.

Ho la bella idea di provarlo in piolet traction senza usare la fissa e ne esco stravolto: d'ora in poi la userò, l'importante è sapere che se non ci fosse stata sarei riuscito a superarlo in qualche modo.

Raggiungiamo un ripiano sotto un seracco, ideale per mettere la tenda e fissiamo il campo 2 a 6560 metri.

La mattina successiva stiamo bene e partiamo quindi per il C3. Lo zaino si è alleggerito, dato che abbiamo solo più una tenda e poca altra roba da portare.

Il pendio non cambia, anzi in alcuni tratti è ancora più ripido sfiorando i 70°. Il vantaggio è che la traccia è buona e così diretta che in meno di 4 ore siamo al campo 3.

Adesso c'è la fatica di scavare la piazzola e fissare la tenda, cosa che ci porta via almeno un'ora e mezza. Tanta fatica, ma ci siamo portati a un passo dalla vetta.

Al campo base comincia a nevicare e continuerà ininterrottamente per 3 giorni. La tenda fa acqua da tutte le parti e la dobbiamo raccogliere con una tazza.

Sale la neve e scende il morale.

Poi per fortuna smette di nevicare, ma le previsioni danno solo una pausa di alcuni giorni, non sufficienti per tentare la vetta.

Decidiamo di partire lo stesso, non ce la facciamo più a stare fermi. L'idea è di raggiungere il campo 2 per verificare come stanno le tende dopo il maltempo e nel frattempo migliorare un po' l'acclimatamento.

Raggiunto il C1 ci chiamano via radio dal campo base e ci comunicano che le previsioni sono cambiate: la finestra

di bel tempo dovrebbe essere di 5 giorni anche se i prossimi due sono incerti.

Siamo un po' a corto di viveri ma abbiamo tutta l'attrezzatura per tentare la vetta. E ci proviamo...

Saliamo al campo 2 e lo raggiungiamoci mentre nevicava. Oltretutto la tenda è quasi completamente coperta e impieghiamo quasi 2 ore a risistemarla.

Ci fermiamo una giornata, durante la quale nevicava tutto il giorno. Non sono i presupposti migliori



per tentare di salire un 8000 ma Hassan, espertissimo portatore hunza dei messicani, ci assicura che domani sarà bello. "Are you sure?" continuo a ripetergli ogni volta che lo incrocio mentre la neve cade abbondante. "Don't worry! Tomorrow and after tomorrow and after tomorrow good weather" è sempre la risposta.

Sarà, ma se non vedo non credo!

E invece ha ragione. Giornata fredda ma perfetta. Saliamo al campo 3 e troviamo la tenda che vi avevamo lasciato completamente schiacciata e ricoperta di neve e ghiaccio. Temo che sia distrutta e lavoriamo 2 ore per cercare di estrarla dal ghiaccio.

Magia: quando l'ultimo pezzo di ghiaccio è stato rimosso, si gonfia come un pallone e torna perfetta. Questa tenda costa un occhio della testa ma vale i soldi spesi.

Alle 0.45 partiamo per tentare la vetta. È un'ora assurda, ma ci sono da fare oltre 1100 metri di dislivello e li vedo eterni. Il pendio diventa subito ripido fino a quando arriviamo in mezzo a placche di roccia ricoperte di ghiaccio. Per fortuna ci sono delle vecchie corde fisse che usiamo perché il terreno, al buio, è veramente infido. Ogni tanto cadono pietre dall'alto ed è solo per fortuna che non ci colpiscono.

Verso le 4.30, con un freddo intenso, arriviamo al campo 4 a 7400 metri, in un'alba dai colori mozzafiato. È un cimitero di tende distrutte, abbandonate da chissà quando. Rox ha freddo e ci infiliamo in una tenda di un'altra spedizione, giusto per riprenderci un attimo.

Da qui un lunghissimo traverso e poi un ripido pendio ci portano sulla spalla a 7700 metri, dove finalmente arriva il sole che ci rinfranca un po'. Pensavo di essere prossimo alla vetta ma c'è ancora un lunghissimo pendio sui 40° di oltre 300 metri.

Lo affrontiamo, con una lentezza esasperante. Tra un passo e l'altro passano anche 8-10 secondi. L'altimetro dice che faccio 2 metri al minuto: mi stupisco perché vuol dire 120 metri all'ora mentre mi pare di andare ancora più piano. Qui è solo questione di testa, occorre convincersi che non bisogna fermarsi e vincere la tentazione di addormentarsi,

anche se ogni tanto cede una gamba a causa del sonno. Sono oramai più di 10 ore che saliamo e la vetta sembra non arrivare mai. Finalmente sbuchiamo sulla cresta terminale, con cornici, espostissima ma non difficile. Siamo a 20 metri dalla vetta. Dietro di noi il Gasherbrum I mentre davanti ecco il K2, il Broad Peak e centinaia di altre vette, per lo più sconosciute.

È il 22 luglio. Dopo 12 ore e mezza siamo in vetta al Gasherbrum II a 8035 metri.

La fortuna è stata con noi, è inutile dire storie, che siamo stati bravi o altro.

Fortuna, determinazione e una mano che dall'alto ci guidava, facendoci arrivare in vetta il giorno in cui tutti i nostri amici festeggiavano il matrimonio del mio testimone di nozze e la nascita del figlio del mio collega di ufficio. Sarà solo un caso?

Pier Carlo Martoia

