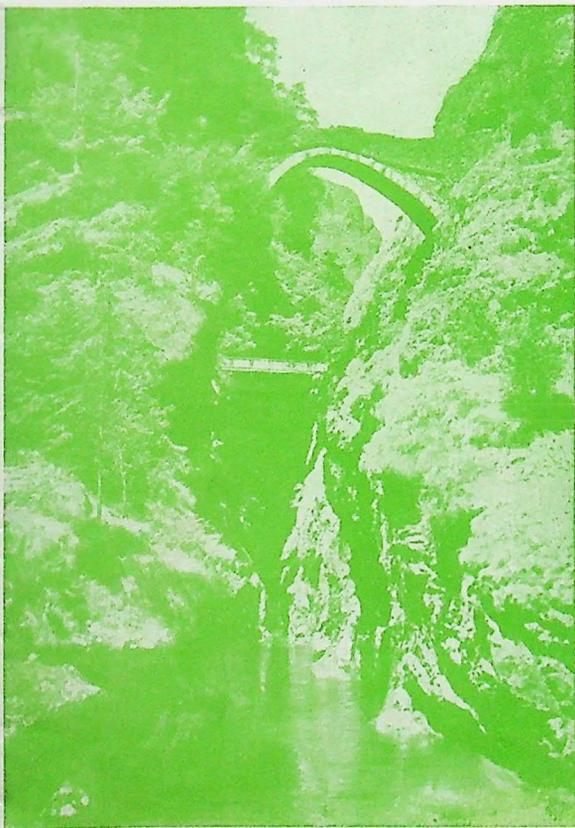




LA VALSESIA

RIVISTA



L'Orrido della Gula a 4 Km. da Varallo

Sono in corso i lavori per un Ponte nuovo in muratura, che sostituisca il Ponte in ferro costruito al posto di quello distrutto nel 1944 e fatto crollare dai Partigiani nello sottostante profonde acque per impedire che i nazifascisti potessero penetrare nella Valmastallone, ove essi si erano accantonati.

Fu purtroppo un vano sacrificio del vecchio Ponte, che era stato costruito nel 1857 ad era costato L. 82121

ANNO IV • N. 9

SETTEMBRE 1956

LA VALSESIA

Rivista

a cura del CONSIGLIO DELLA VALLE



Direzione Redazione Amministrazione
PALAZZO RACCHETTI - Varallo

ABBONAMENTO annuale:

Ordinario L. 1.000
Sostitutiva L. 5.000
Estero L. 2.000

UN NUMERO L. 100

I numeri accorciati il doppio

C.C.P. n. 23-532 LA VALSESIA - Varallo

Spedizione in abbonamento postale
(GRUPPO III)

SOMMARIO

- G. CUCCIOLA** - La strada montana del Collo di Baranca
- I. DRAGO** - Felicità in montagna
- C. PASTORE** - Verso il completamento della rete stradale valsesiana
- R. ZANFA** - Lo Stato ha concesso alla « Gold Mining Monto Rosa » il diritto di sfruttamento dello miniero d'oro di Alagna
- C. BORDET** - Le strade cieche delle nostre Valli
- R. T.** - Risposto ai poeti

Direttore Responsabile: Dott. Prof. FRANCESCO LOVA -- Condirettore: Prof. COSTANTINO BURIA
DIRITTI RISERVATI - Autorizzazione N. 1408 del 6 marzo 1953 del Tribunale di Vercelli

TIPO - LINOPIA ZANFA - VARALLO - TEL. 51.22

LA STRADA MONTANA

del COLLE DI BARANCA

2

Certi di far cosa gradita ai nostri lettori, per gentile concessione del giovane amico ing. Graziano Cucciola, recentemente laureatosi al Politecnico di Torino, riportiamo alcune interessanti pagine tolte dalla sua brillante tesi di laurea «La strada montana del Colle di Baranca». Con l'occasione ringraziamo l'ing. Cucciola del favore e gli rinnoviamo le nostre augurali felicitazioni.

La strada di VALMASTALLONE

In seguito alla disastrosa alluvione del 1834, l'anno seguente si costituì il Consorzio stradale di Valmastallone, avente come scopo la manutenzione dell'antica mulattiera che percorreva la valle. Su proposta di Pietro Bayla di Cervatto, in una adunanza del Consorzio in Cravagliana nel 1850, venne aperta una sottoscrizione per finanziare la costruzione di una strada carreggiabile da Varallo a Fobello. La stesura del progetto venne affidata al geom. Grober. I lavori iniziarono nel 1851 ed ebbero termine nel 1870.

Il tronco Varallo-Ponte della Gula, di km. 4, venne finanziato dal Comune di Varallo; per il restante tronco di 13,200 km., le cui spese di costruzione ammontarono a ben 290.000 lire, si ebbe il concorso dei privati, dei Comuni consorziati, della Provincia e dello Stato.

Dal 1880, su delibera del Consiglio provinciale, la manutenzione della strada grava per metà sulla Provincia e per metà sui Comuni. Tale sistema è purtroppo ancora in vigore, con la conseguenza che da allora pochissimi ritocchi sono stati fatti all'andamento planimetrico della strada, e la manutenzione è stata limitata allo spargimento di pietrisco nelle bu-

che che costellano il piano viabile e a parziali ricarichi.

In tali condizioni, il turismo in Valmastallone non può prosperare; nè d'altra parte le finanze dei Comuni permettono un miglior governo.

E' del 1953 una proposta di legge dell'on. Camangi, che prevedeva il passaggio alle Provincie delle strade comunali extra-urbane, delle strade di bonifica e di quelle militari. Il passaggio avrebbe dovuto aver luogo il 1 gennaio 1955! Questo trasferimento comporterebbe degli oneri non indifferenti per le Provincie, e naturalmente il finanziamento è il punto più controverso dell'intera questione. Comunque, in questa sede, è sufficiente aver accennato al problema, sperando che il buon senso prevalga e si giunga al più presto ad una soluzione accettabile.

Lo stanziamento di 160 milioni da parte dello Stato, in applicazione della legge sulle aree depresse, e di 30 milioni da parte della Provincia, e la probabilità che i lavori di sistemazione abbiano inizio nel corrente anno, permettono di guardare più serenamente all'avvenire di questa valle.

Da Fobello (km. 17,200 da Varallo) ha inizio il tronco stradale che in chilometri 3,100 porta a S. Maria (m. 1070), ultima frazione del Comune di Fobello.

L'attuale carreggiabile da m. 4 verrà portata a m. 5,50; il progetto esecutivo è già stato allestito a cura dell'ing. Alessio Spanna ed i lavori relativi sono in corso.

Il tracciato

S. Maria - Bannio

TRONCO S. MARIA-GALLERIA

Lo studio preliminare del collegamento S. Maria-Bannio è stato condotto sulla carta topografica scala 1:25.000 dello I. G. M. foglio 30 - tavolette: Fobello e Bannio. Equidistanza m. 25, reticolato chilometrico. Rilievo del 1934.

Per il presente progetto di massima, ci si è serviti dell'ingrandimento fotografico in scala 1:10.000 delle suddette tavolette, ma completando la conoscenza dei luoghi con numerosi accessi.

Il tracciato parte da S. Maria di Fobello a quota 1070 s. l. m. e prevede l'attraversamento del torrente Mastallone, mediante un ponte di 20 metri di luce. Detto ponte, il cui progetto è allegato a questo studio, è a struttura mista: soletta di c. a. con due marciapiedi a sbalzo (il piano di usura sarà costituito da un manto di mattonelle di asfalto compresso), e trave portante reticolare Mohnic ad aste saldate.

Ho ritenuto opportuno di seguire la destra orografica del Mastallone perchè il pendio opposto della vallata è dominato da paurosi strapiombi, con possibili cadute di massi e soprattutto di valanghe.

Dopo una breve tratta in regresso dovuta alla necessità di portarsi a quota 1100, il tracciato compie una prima risvolta, poi prosegue a mezza costa poco sotto l'alpe della Balma in zona soleggiata e con pendenze trasversali moderate. Dopo altre due risvolte a quota 1200 e 1250 la strada arriva nei pressi dell'alpe Quartiere (quota 1350), dove è previsto l'attraversamento, con un ponte di m. 15 di luce, del Rio delle Piane, torrentello profondamente incassato tra le sponde rocciose, che più a valle confluisce col Mastallone.

Qui si presenta il primo passaggio obbligato sotto l'alpe Solivo. Il tracciato si svolge tra due ciglioni rocciosi divisi da terreno a visibile pendenza trasversale, ma tale passaggio non desta preoccupazioni data la modesta estensione di tali

rocce. Altra scelta non si presenta poichè più a monte occorrerebbe un numero considerevole di risvolte, arrivando alla quota dell'alpe Solivo (1595), che obbligherebbe la successiva tratta a una pendenza ridotta: ciò comporterebbe un tracciato piuttosto pigro. La soluzione più a valle è anch'essa da scartarsi, richiedendo più risvolte con pendenze dell'ordine del 12-13 %.

Il tracciato taglia poi la preesistente mulattiera, che sale al colle di Baranca, a quota 1400, mantenendovisi sempre a monte, fino ad intersecarla di nuovo a quota 1630 con la livelletta che porta all'attraversamento del T. Mastallone, previsto a quota 1640 con un ponte di m. 20 di luce. Tale tratta comporta quattro risvolte rispettivamente alle quote 1425, 1450, 1525 e 1550, quest'ultima sotto l'alpe Balmarcia.

A quota 1675, ai piedi di uno strapiombo che raggiunge quota 2040, si apre l'imbocco di una galleria di m. 860 di lunghezza, costituita da un'unica livellata con pendenza del 10 % sul versante valesiano. Tale soluzione abbassa la quota di valico da 1818 a 1675 rispetto alla variante che interesserebbe la conca di Baranca.

TRONCO GALLERIA-BANNIO

L'imbocco nord della galleria si ha a quota 1683, sotto l'alpe Oreto. Il tracciato si svolge sulla sinistra del fosso omonimo e perde quota con quattro tornanti a quota 1600, 1550, 1475 e 1450, snodandosi a monte dell'alpe Rusa fino a raggiungere il torrente Olocchia; qui a quota 1400, di fronte all'alpe Cangeline, è previsto l'attraversamento con un ponte di m. 15 di luce.

Attraversamento

del torrente Olocchia e Cangelli

Al contrario del versante valesiano spoglio quasi completamente di piante di alto fusto, su quello anzasechino si nota la presenza di conifere che danno luogo sui fianchi della valle ad estesi boschi. Si

è ritenuto opportuno che il tracciato si svolga sulla sinistra orografica del torrente Olocchia, vantando questo versante una migliore esposizione, che ostacola nei mesi invernali l'accumularsi della neve ed il formarsi del ghiaccio sul fondo stradale.

La necessità di portare la strada più in basso possibile, per potersene servire per il trasporto del legname, fa sì che con due tornanti a quota 1325 e 1275 si arrivi all'alpe Piè di Baranca. Infatti bisogna tenere presente che su questo versante l'interesse forestale è notevolissimo.

Il tracciato prevede quattro tornanti alle quote 1175, 1150 sopra Turni, 1000 (Soi di Mezzo) e a 975 (Soi di Dentro); queste due ultime località presentano ridenti praterie a dolce declivio suscettibili di essere utilmente adibite a villeggiature estive per turisti meno abbienti. L'andamento planimetrico fino alla fraz. Piana diventa un po' tormentato, poichè il terreno in questa tratta presenta numerosi avvallamenti. E però possibile evitare qualcheuna di queste sinuosità mediante viadotti di modeste entità. Riscillone e la grossa frazione di Fontane sono le ultime località servite prima di arrivare sull'altipiano terrazzato di Bannio.

Una risvolta poco oltre Fontane porta a Parcineto: qui sarebbe possibile allacciarsi al tronco esistente, di recente costruzione, che unisce tale frazione al capoluogo di Bannio (m. 669).

Tale soluzione però non sembra la più opportuna, in quanto detta tratta ha in taluni punti una pendenza superiore alla massima adottata in tutto il tracciato e obbliga l'ingresso dal lato sud con l'attraversamento dell'intero abitato e probabili demolizioni per rendere tale accesso comodo e funzionale.

Un accesso migliore si offre sul lato occidentale di Bannio, consentendo al traffico di portarsi subito sulla piazza centrale del paese. Necessità quindi di far proseguire il tracciato per un tratto da Parcineto in direzione della Chiesa della Madonna della Neve.

Da Bannio, una comoda rotabile asfaltata in km. 1,4 conduce attraverso il ponte sull'Anza a Pontegrande (526 s. l. m.) sulla provinciale Piedimulera-Macugnaga.

Cenno geologico e descrizione del terreno

La zona compresa fra la spalla destra (orografica) del ponte sul Mastallone, previsto a S. Maria, e il tornante 2 (Pian Masoc) è terreno prativo a limitata pendenza trasversale; detta pendenza aumenta fino all'alpe sulla Balma.

Il soprassuolo presenta vegetazione tipica: ontani, betulle e felci, si attraversa quindi una piccola zona di prati coltivati e prevalentemente di pascolo prativo con sassi e cespugli che si infittiscono verso il Rio delle Piane; tale tratta è a pendenza trasversale moderata crescente in prossimità dell'attraversamento, fino a giungere all'80%. Terreno morenico, limite dell'espansione glaciale, ormai arrestato, quindi trascurabile il pericolo di sfrancamenti e smottamenti.

Siamo in presenza di parecchi rivi normalmente asciutti che richiedono 21 ponticelli.

Dalla sinistra orografica del Rio delle Piane fino al tornante 4 siamo in terreno roccioso, con affioramenti estesi fino a creare alcuni strapiombi ed in genere forti pendenze trasversali.

Prevalgono calcari cristallini e calcifiri, a tratti si notano fasce di dioriti melanoeratiche e moriti anfiboliche e anfibolico-piroseniche, binzigiti gneiss e micascisti.

In seguito la pendenza trasversale assume valori minori pur restando sensibile; si attraversa una zona con alberi di alto fusto, per lo più resinose, poi bosco ceduo ed infine fitti cespugli di rododendri (voce dialettale: drös). Numerosi i cumuli di pietrame formati dagli alpiani per rendere più agevole il pascolo al bestiame. Pochi ruscelli e parecchi rivi temporanei solcano il pendio dando luogo a qualche sinuosità peraltro poco sensibile; il loro attraversamento richiede la costruzione di 15 ponticelli di luce limitata.

Prima dell'attraversamento del Mastallone siamo in presenza di conii di deiezione su micascisti e gneis eclogitici. Oltre il torrente fino all'imbocco della gal-

leria si ha terreno morenico sottoposto a debole processo erosivo.

Il traforo si svolge in rocce costituite pure da micascisti e gneiss eclogitici; improbabili sono le vene d'acqua per la mancanza di una rete idrografica superficiale.

In Valle Olocchia si scende in pascolo erboso con pendenza trasversale moderata crescente verso il torrente, bosco rado di larici e drös, pascolo e terreno prativo intorno all'alpe Rusa.

La geologia di questa zona presenta calcescisti e calcari cristallini (pietre verdi) per un primo tratto, segue una fascia di eufotidi sovente a grandi elementi, e altra di gneiss ghiandoni e tabulari talora tormaliniferi.

Oltre Olocchia si ha un terreno morenico quasi ovunque stabilizzato, con breve tratto di pascolo presso Cangelli; poi bosco di conifere. Perdendo quota, il prativo coltivato aumenta specie nei dintorni degli alpi lungo le mulattiere: Turni, Bocchetto, ecc.

Qualche sinuosità sino a Soi di Dentro, ove il prativo coltivato è quasi pianeggiante.

Segue una zona di eufotidi, calcari cristallini e calcefriti, incisa da rivi quasi tutti temporanei e non soggetti a regimi di piena rovinosi.

La conformazione del terreno presenta pendenze trasversali talora forti sino a Gaggetto.

La rimanente parte del tracciato si svolge ancora su terreno morenico tra boschi, in prevalenza castagneti, terminando sull'altipiano terrazzato di Bannio.

La strada delle ALPI OCCIDENTALI

dell'Ing. **PARIANI**

Risale, nel lontano 7 ottobre 1931, all'on. Vezzani la prima idea di una rete stradale continua da S. Remo a Pallanza a scopo turistico e logistico-militare.

In una successiva conferenza al Rotary Club di Torino, l'ing. Soldati prospettava la possibilità e la convenienza di tre

distinti tracciati a diversa altimetria, dal mare ai laghi lombardi; che dovrebbero coesistere:

un percorso invernale o pedemontano; un percorso prealpino a quota intermedia;

e un percorso estivo a quota più alta.

Occupandosi di quest'ultimo l'ing. Soldati affermava che « questa strada servirebbe a mettere in valore le zone alpine più alte e tenderebbe ad arrestare il lamentato processo di spopolamento della nostra montagna ».

Tale progetto richiama il simmetrico realizzato sul versante francese delle Alpi col nome di « Routes des Alpes », che presenta uno sviluppo di oltre 700 km. da Evian (sul Lago di Ginevra) fino a Nizza.

Il tracciato proposto richiede una successione di 17 tronchi da S. Remo a Pallanza e prevede l'utilizzazione di tratte di strade già esistenti.

E' appunto nel quadro di questo grandioso progetto che figura con gli ultimi due tronchi il progetto dell'ing. Pariani interessante anche la Valsesia.

La strada delle Alpi Occidentali e del M. Rosa prevede l'allacciamento delle tre provincie di Aosta, Vercelli e Novara attraverso le testate di alcune loro valli, con un percorso, da S. Vincent a Macugnaga, di km. 106,350.

Lo studio è diviso in quattro tronchi:

1) Da S. Vincent attraverso il Colle Maux (m. 1648) a Brusson (Valle di Challant) in km. 15,487.

2) Da Brusson per il Colle della Ranzola (m. 2171) a Gressoney in km. 19,957.

3) Da Gressoney la Trinité (m. 1630) per il Col d'Olen (m. 2871) ad Alagna in km. 38,338.

4) Da Alagna a Macugnaga (Valle Anzasca) attraverso il Colle del Turlo (metri 2631) in km. 32,508.

Le tratte che toccano la Valsesia sono queste due ultime, e richiedono alcuni cenni di illustrazione.

TRONCO

GRESSONEY LA TRINITE' - ALAGNA
di km. 38,338

Il tracciato parte da Gressoney la Trinité nella valle del Lys, da quota 1630 e subito dopo l'abitato valica il torrente

con un ponte di m. 18 di luce, raggiunge Orsia, Ciaval e l'alpe Mos, salendo si sviluppa nei pressi dell'A. Indren, prevede due gallerie di m. 120 e 130 rispettivamente, per sottopassare gli speroni dello Stolemberg e del Corno del Camoscio e dopo un breve tratto nel vallone del Gabiet raggiunge il Col d'Olen. Questo semitronco ha una lunghezza di km. 16,394 con una pendenza media del 7,57 % e richiede nove risvolte.

Dal Col d'Olen la strada scende per il vallone omonimo fino all'alpe Blatte (m. 1626), che raggiunge sulla sponda sinistra del Sesia dopo aver attraversato il fiume con un ponte di m. 12 di luce. Lo sviluppo stradale è di km. 21,944 con pendenza media del 7,66 % e 21 risvolte.

Dall'alpe Blatte il tracciato segue la sinistra del Sesia fino al ponte militare a 100 metri dalla cappella di S. Antonio. Ripassato sulla sponda destra, mantenendosi a monte delle miniere d'oro di Kreas e della frazione Merletti giunge nell'abitato di Alagna (m. 1205) dove si raccorda con la provinciale (m. 1191). Questa strada è lunga km. 5,700 ed ha una pendenza media del 7,47 %.

TRONCO ALAGNA - MACUGNAGA di km. 32,568

Il tracciato fino all'alpe Blatte è quello già descritto. Di qui sale toccando gli alpi Mittleintheil, Faller, Grafenboden, e raggiunge quota 2631 dove è previsto il sotto passaggio del Colle del Turlo (metri 2736) con una galleria di m. 340; la soluzione in galleria porta ad un risparmio di km. 3 di strada.

Il tratto Alagna-Turlo richiede uno sviluppo di km. 12,868 con una pendenza massima del 7,77 % e 13 risvolte.

Sul versante anzaschiano la strada si snoda in Val Quarazza avvicinandosi agli alpi La Schena, M. Vecchio e La Piana, quindi, con un ponte a tre luci di m. 30 valica il torrente. Dall'alpe Prelobia segue il fondo valle toccando le frazioni Quarazza e Motta; all'altezza della frazione Isella è previsto un ponte a tre luci di m. 48 sul torrente Anza per mezzo del quale il tracciato si raccorda alla provinciale (m. 1225) Macugnaga-Piedimulera, giungendo così a Macugnaga Borca (metri 1202).

Il tratto Turlo-Macugnaga comporta uno sviluppo di km. 19,360 e una pendenza media del 7,23 % con 12 risvolte.

La strada del COLLE DI BARANCA

come variante della
strada delle ALPI OCCIDENTALI
nel collegamento VALSESIA-OSSOLA

La strada delle Alpi rappresenta senza dubbio un'opera ciclopica e di alto interesse.

La spesa di costruzione è stata stabilita, in base a speciale perizia, dall'ing. Pariani in 34.000.000 di lire 1932, corrispondenti attualmente a L. 34.000.000 × 80 = L. 2.720.000.000., che porta ad un costo unitario di 25,6 milioni/km. Tale cifra, ad un sommario esame, è però del tutto arbitraria. Il calcolo del prezzo al chilometro, secondo il presente progetto di massima, arriva oltre i 60.000.000 lire/km., esclusi gli attraversamenti più importanti ed i trafori.

Tale costo unitario comporterebbe una spesa di 6.360.000.000. cifra notevolissima, ma che tuttavia non dovrebbe costituire un ostacolo insormontabile, visti anche i riflessi sociali che la realizzazione dell'opera avrebbe.

E' noto infatti come le costruzioni stradali richiedano soprattutto mano di opera non specializzata; la manovalanza delle regioni interessate che costituisce la maggioranza dei disoccupati potrebbe così essere assorbita in questo genere di lavori e per parecchi anni.

Non mi addentro nella disamina delle possibilità di finanziamento, essendo ciò di competenza degli economisti. Piuttosto sul lato tecnico del progetto Pariani mi sembrano opportune alcune considerazioni.

I primi tronchi S. Vincent-Brusson e Brusson-Gressoney prevedono l'attraversamento rispettivo dei Colli di Jouz (metri 1648) e della Ranzola (m. 2171); la loro quota permette il transito praticamente tutto l'anno.

Per il Col d'Olen, nel tronco Gressoney-Alagna, a quota 2871, la situazione è del tutto particolare: il transito durante la stagione invernale è reso impossibile dalle precipitazioni nevose che assumono proporzioni piuttosto rilevanti.

Nè d'altra parte la soluzione attraverso il Colle di Valdobbia (m. 2479) migliorerebbe di molto tale situazione.

Non credo opportuno un attraversamento in galleria, poichè avrebbe uno sviluppo notevole e peraltro presenterebbe l'inconveniente di dirottare i turisti dal Col d'Olen, eccellente punto di partenza per le ascensioni estive sul Monte Rosa.

La soluzione dell'ing. Pariani quindi si impone, come l'unica possibile, a meno di studiare un nuovo collegamento molto più a sud, come, ad esempio, attraverso la Boscarola e la Valsesera.

Per quanto riguarda il secondo tronco che dovrebbe allacciare la Valsesia all'Ossola, attraverso una breve galleria di metri 340 sotto il colle del Turlo a quota 2631, il progetto Pariani presta il fianco a parecchie critiche.

Il transito invernale è impossibile e quindi l'attuale isolamento della Valsesia nella stagione invernale perdurerebbe; ma anche nella stagione estiva l'interesse che tale tracciato presenta per la Valsesia è discutibile. Infatti si osserva che, pur essendo le testate delle tre valli, del Lys, Valgrande e Anzasca, in tal modo unite, il tronco Valsesia-Ossola si sviluppa a nord di Alagna ed è solo in grazia di un raccordo di km. 5,700 che è previsto l'allacciamento di questa importante stazione climatica con il tracciato principale.

Le due correnti di traffico che provengono dall'Ossola e da Gressoney, giunte all'alpe Blatte (bivio per Alagna), tenderebbero a proseguire nel loro percorso, anzichè deviare in Valgrande; nella migliore delle ipotesi i turisti percorrerebbero bensì la Valgrande spingendosi magari a Varallo, ma difficilmente si avventurerebbero nelle altre due valli principali del Sermenza e soprattutto in quella del Mastallone, sapendo che le testate sono chiuse e dovrebbero ritornare sui loro passi, ripassando su tratte appena percorse.

Ora è bene che *tutta la Valsesia* sia

conosciuta e contribuisca così al risveglio turistico della zona.

E mi sembra opportuno presentare al turista un itinerario vario e soprattutto senza regressi, cioè a direzione unica. Bisogna perciò evitare di far transitare nel ritorno per le stesse strade dell'andata, ponendo in grado di sfruttare al massimo e nel miglior modo possibile il tempo a disposizione. Si dovrebbe quindi, in omaggio a questa nuova esigenza, che trae le sue origini dalla dinamicità della vita moderna, stabilire negli itinerari un *senso circolatorio*; di ciò beneficerebbero le tre valli in questione diventando turisticamente complementari.

Queste considerazioni mi hanno suggerito di cercare altrove il collegamento Valsesia-Ossola, ed è così che ho rivolto la mia attenzione al Colle di Baranca (m. 1818) in Valmastallone.

Tale nuovo tracciato è già stato esposto precedentemente e si presta ad alcuni interessanti confronti con quello del Turlo.

Uno dei fattori di più evidente importanza è quello delle distanze effettive dei centri dell'Ossola da Varallo, preso come punto di riferimento, essendo passaggio obbligato per chi giunga in Valsesia sulla provinciale.

Come primo collegamento di notevole interesse, e non solo turistico, da prendersi in esame, è quello tra Varallo e Domodossola, che guida al passo del Sempione.

Si hanno le seguenti distanze: via Gozzano km. 98,1; via Turlo km. 114; via Baranca km. 70.

Come si vede, il percorso via Turlo, oltre ad avere limitate possibilità di transito, risulta antieconomico anche nei riguardi di quello via Gozzano.

La differenza di lunghezza dei due tracciati proposti risulta di km. 44, e facendo riferimento al costo vettura-chilometro (desunto da uno studio dell'ing. Franco Armani pubblicato sulla rivista «Trasporti Pubblici» del marzo 1955) prendendo come esempio la 1100 Fiat, supposta una percorrenza annua media di 20.000 chilometri, si ottiene un risparmio di L. 1586.

L'analogo confronto via Baranca e via Gozzano presenta il risparmio di km. 28,

ga attesa; e giro da una valle all'altra, da un bosco all'altro, senza riposo. Mi godo queste montagne come non ho mai goduto nulla: me le godo guardandole, frugandole da per tutto, bevendo alle loro sorgenti, mangiando le fragole che maturano dolcissime e profumate nei loro boschi, riposando sulla loro terra soffice e tiepida come carne umana.

E' difficile capire come si possano godere queste meravigliose montagne senza conquistarne le cime; eppure io le godo con una intensità che mi fa felice.

Son pochi giorni, ma valgono più di tutti gli altri.

Vengo quassù senza bagaglio e senza itinerario. Non porto guide, nè mappe; e neppure orologio; mangio quando ne ho voglia; vado secondo gli umori del momento: salgo verso le cime se ho caldo, scendo a valle se ho freddo. Ciò che mi importa è la montagna, sentirla intorno a me con il suo fascino incomparabile.

Allora io mi dimentico nella mia commo- zione d'innamorato: e tutto compio per istinto, senza pensiero alcuno per le persone e le cose che son fuori della mia vita. Non leggo, non scrivo, non domando notizie, non tengo conto dei giorni che succedono ai giorni.

Quando mi metto in cammino, non so dove arrivo. Spesso, salendo sulle corriere, rimango indeciso nel chiedere il biglietto, perchè non ho meta; e scendo talvolta a una fermata che non è quella prevista.

Nessuno mi chiede conto di queste che possono essere le mie stranezze: nessuno mi sollecita quando indugio; e nessuno mi annoia quando m'incanto a seguire le nuvole che il vento porta da una cima all'altra. Nessuno mi cerca; nessuno sa nulla di me, in questi giorni veramente ricchi, gli unici durante i quali veramente vivo.

Solo una volta, sì, mi cercarono. Fu in un alberguccio con pensione: bussarono alla porta della mia camera per sapere se volevo cenare. Risposi di no.

E mi guardarono con tanto di occhi quando mi videro scendere in sala, mentre stavano per chiudere.

Non poterono servirmi, a quell'ora, se non gli avanzi degli ospiti, a loro volta avanzati alle persone di servizio. Ma io mangiai ugualmente, davanti all'impacciato padrone; il quale, vedendomi poi uscire nella notte chiara di luna, si accigliò alquanto.

— Scommetto — gli dissi — che lei non conosce la dolcezza dei brividi che dà il bosco di notte.

— No — mi rispose —. A quest'ora andiamo a letto.

Eh, sì, a quest'ora anch'io «laggiù» andavo a letto.

Luglio 1956.

IGNAZIO DRAGO.



Verso il completamento della rete stradale valsesiana

La notizia che la rete stradale delle alte vallate minori sta per essere definitivamente sistemata con un largo anticipo sulle date fissate nel piano di distribuzione settennale, in base alla legge per il Centro-Nord, è stata accolta in tutta la Valsesia con molta soddisfazione. Il Presidente del nostro Consiglio della Valle, on. Giulio Pastore, nella dinamica della sua azione continua a favore dei principali problemi da risolvere in Valle, invitando il Provveditore regionale delle OO. PP. a prendere visione diretta dello stato in cui si trovano le nostre strade, è riuscito ad ottenere quello che era nel cuore di tutti. La rispondenza delle autorità, dello stesso Provveditore ing. dr. Rigoni, che si è dimostrato ancora una volta fervido amico della Valsesia, al Prefetto dr. Malinverno, sempre sensibile ai nostri problemi, ai funzionari ed ai tecnici del Genio Civile è stata ancora una volta pronta ed efficace, a dimostrazione della comprensione con la quale i pubblici poteri seguono lo sviluppo della nostra rinascita.

L'anno scorso si era riusciti a trovare il modo di bruciare le tappe per la strada di Valmastallone: con il rinvenimento di una opportuna formula tecnico-amministrativa fu allora possibile entrare subito in fase di progettazione per la sistemazione integrale di quella strada che non è più all'altezza della situazione e che ha costituito finora una remora allo sviluppo turistico di una intera vallata. Fin da allora, in diverse corrispondenze, noi ci dicemmo certi che la formula trovata si sarebbe applicata in un secondo tempo, anche alle altre opere programmate, a carico dello Stato, nel piano settennale. Così è stato: confrontando le assegnazioni stabilite e le decisioni adottate il 6 settembre di quest'anno nelle riunioni di Rima, Civiasco e Cervatto, l'importanza dell'applicazione della nuova formula

anticipatrice appare in tutta la sua evidenza. La rete stradale valsesiana sta per completarsi ed i pochi mesi che ormai ci separano dall'operosità dei cantieri sono ormai poca cosa, di fronte ai risultati che saranno ottenuti. Ma c'è di più: dall'incontro del 6 settembre è nato l'impegno perchè i lavori portino ad una sistemazione razionale, per porle in condizione di passare (almeno per le due rotabili più importanti) alla Provincia, così come già stabilito da una precisa deliberazione dell'Amministrazione provinciale, e divenuta operante dopo le approvazioni dell'autorità tutoria.

Per cui, al fattore principale relativo al tempo di costruzione, si aggiunge il fattore anche più importante della completezza delle opere da affrontare. Nè va dimenticato che con la costruzione della strada della Colma (il cui inizio sul versante valsesiano è stato programmato per il prossimo ottobre) si apre finalmente la Valle verso i laghi, verso la Svizzera: in una parola, verso il turismo internazionale. I nostri vecchi avevano veduto giusto.

Ora, l'aspirazione viene raggiunta: fra un paio di mesi il tracciato incomincerà a snodarsi lungo i fianchi della montagna, apportatore di nuovo benessere alle popolazioni dei paesi interessati e per quelle di tutta la Valsesia. Sovente abbiamo scritto, in questi anni, di giornate radiose per la storia e la vita valsesiana: oggi dobbiamo scrivere su questo allum d'oro ancora una nuova data. Per la Valsesia dopo gli anni di abbandono in cui è stata lasciata, prosegue l'epoca della operosità, che cancella l'impressione di sfiducia ormai definitivamente sepolta.

Siamo poi particolarmente lieti che tale giornata abbia visto ancora autorità presenti per prendere diretto contatto con i più legittimi rappresentanti della dignità amministrativa valsesiana: è una

riprova dello spirito nuovo che unisce volontà e forze verso mete sempre più luminose.

La Valsesia ringrazia: ringrazia il Presidente del suo Consiglio della Valle.

il Prefetto, il Provveditore, i tecnici, tutti. Non dimenticherà certamente la loro preziosa opera diretta a totale beneficio della nostra gente.

CESARE PASTORE.

STRADA DI VALSERMENZA

Stanziamiento residuo di L. 97.000.000, la cui utilizzazione era prevista nel 1960-61 per un importo di L. 25.000.000 di lire e nel 1961-1962 per un importo di L. 72.000.000.

Decisioni ora adottate: Redazione immediata del progetto a cura del Genio Civile per il complessivo importo di 97.000.000. Appalto dei lavori nei primi mesi della primavera 1957 ed immediato successivo inizio degli stessi lavori.

STRADA DI ROSSA

(L'ultimazione, nel piano settennale, era prevista nel 1958). Immediato appalto, già in corso, per un lotto di 14 milioni. Richiesta di integrazione per altri 20 milioni per giungere al termine dell'opera.

STRADA RIMASCO - CARCOFORO

Stanziamiento disponibile di 35 milioni, ripartiti negli esercizi finanziari: 1958-59 otto milioni e mezzo; 1959-60 sei milioni e mezzo; 1960-61 venti milioni.

Decisioni ora adottate: Redazione immediata del progetto, che sarà pronto entro il maggio 1957. Appalto entro il successivo 30 giugno, con termini brevi di capitolato ed inizio dei lavori.

STRADA RIMASCO - RIMA

Sono già stati appaltati e sono in corso lavori in regione Buzzo.

STRADA DELLA COLMA (sul versante valsiesiano)

Stanziamiento disponibile di 90 milioni, ripartiti negli esercizi finanziari dal 1957 al 1961.

Decisioni ora adottate: Inoltro immediato del progetto lievemente modificato per l'esame da parte della Commissione del Provveditorato nella riunione 26 settembre corr. Appalto dei lavori entro ottobre e successivo inizio.

STRADA DI VALMASTALLONE

Stanziamiento disponibile: 158 milioni ripartiti negli esercizi finanziari dal 1957 al 1962.

Decisioni ora adottate: Appalto immediato del primo lotto per novanta milioni secondo il progetto già approvato. Inizio dei lavori subito dopo l'appalto, che avrà luogo nel corrente settembre. Sarà interessato ai lavori il tratto Ponte della Gula-Ferrera. Mentre sarà in svolgimento tale lotto, si provvederà subito alla redazione del progetto del secondo lotto per 68 milioni, per il tratto Varallo-Ponte della Gula, con altri lavori a monte di Ferrera.

STRADA FOBELLO - SANTA MARIA

Stanziamiento disponibile: 20 milioni (10 sono già stati spesi per il primo lotto quasi ultimato), previsti entro l'anno 1959.

Decisioni ora adottate: Verrà messo all'appalto il secondo lotto di venti milioni non appena il progetto sarà presentato al Genio Civile. Tale progetto, redatto dall'ing. Spanna, sarà pronto fra qualche giorno.

STRADA DI RIMELLA

Con i fondi ancora disponibili inizio dei lavori di completa sistemazione del tratto già portato a termine.

Viene richiesta l'integrazione di circa novanta milioni per poter portare a termine la strada nel più breve tempo.

STRADA DI SABBIA

Fondi disponibili: L. 10.000.000 previsti nell'esercizio 1958-1959.

Decisioni ora adottate: Redazione immediata da parte del Genio Civile di un progetto che preveda il miglior utilizzo possibile nella sistemazione della strada e nella costruzione di stabili muri di contro-riva. Inizio dei lavori subito dopo che il progetto sarà pronto.

STRADA DI CERVATTO

Studio immediato delle principali necessità del tronco collegante Fobello con Cervatto, al fine di una sistemazione completa e definitiva.

Lo Stato ha concesso alla "Gold Mining Monte Rosa", il diritto di sfruttamento delle miniere d'oro di Alagna

La «Gazzetta Ufficiale» di venerdì 21 settembre ha pubblicato il decreto ministeriale che concede alla Società «Gold Mining Monte Rosa», di cui è amministratore e comproprietario il comm. Beniamino Gaj di Torino, il diritto di sfruttamento delle miniere d'oro di Kreas, località che dista tre chilometri da Alagna ed è situata in prossimità del vallone di Bors, sulla sponda sinistra del Sesia.

La storia di queste miniere d'oro valesiane è assai lunga: scoperte nel 1560, furono scavate da famiglie nobili di Vallo quali gli Scarognini ed i d'Adda, finché gli scavi furono effettuati per lunghi anni, dal 1724 al 1853, per conto delle RR. Finanze. Nel 1877 il Governo dichiarò i giacimenti auriferi «scoperti e concessibili», e da allora varie aziende si alternarono, però con scarso risultato, nei lavori di estrazione del prezioso minerale. Nel 1894 la concessione toccò ad una Società costituitasi a Londra, «The Monte Rosa Gold Mining Company», che ebbe vita non lunga e dopo qualche anno, nel 1905, cedette il proprio diritto di gestione delle miniere d'oro alagnesi ad un'altra Società, pure questa costituitasi nella capitale inglese, la «New Monte Rosa Gold Mining Company», la quale acquistò i giacimenti per sei milioni di franchi oro. Questa Società venne a possedere quattro concessioni, e cioè le miniere di Kreas (filone dello Stofful), di Moud (versante occidentale del Moud), di Jazza (nei pressi del Colle del Turlo), di Pisse (ad ovest dell'alpe Pile). I filoni venivano sfruttati con un sistema di gallerie principali e di altre traversali; il minerale, staccato sia colle perforatrici, sia colle mine, era trattato coll'applicazione, metallurgicamente, del principio della galvanoplastica. Esso, oltre l'oro, contiene argento, piriti di ferro, blenda, gale-

na, mispikel, combinati con l'oro in massima parte, perché questo, allo stato libero, è raro.

Il minerale era ridotto in ciottoli, indi spezzato; la polvere ottenuta era messa in soluzione con acqua, sali, mercurio e cianuro di potassio in tine francesi, che davano un utile del 75 e un perdita del 25%. Dalle tine il miscuglio passava nelle vasche di lavaggio, ove il mercurio coi metalli si separava dalle sabbie; l'amalgama che si otteneva dopo la filtrazione del mercurio veniva chimicamente decomposta. Il procedimento durava in media 10 ore, e le 50 tonnellate di minerale che le tine depuravano ogni 24 ore davano quotidianamente in media 800-900 grammi d'oro.

La Società, che spediva in Inghilterra il minerale già scelto e raccolto in piccoli sacchetti, occupava 236 operai. Ma anche la «New Monte Rosa Gold Mining Company», dopo aver rilevato che l'attività mineraria non aveva avuto lo sviluppo previsto in un primo tempo, decideva di porre in liquidazione il complesso minerario del Kreas e nel 1931 il lavoro veniva definitivamente sospeso; in segui-

to, nel 1938, gli inglesi smantellavano tutti gli impianti ed abbandonavano per sempre le miniere d'oro di Alagna.

Dopo tanto lavoro, dopo innumerevoli tentativi, la zona di Kreas doveva rimanere, durante il triste periodo della seconda guerra mondiale e per altri anni, totalmente senza vita e chi passava accanto al capannoni, che per 3 secoli erano stati campo della laboriosità di molti lavoratori, li trovava avvolti nei silenzi più assoluti e nell'abbandono, in balla del maltempo specie nella stagione invernale quando abbondanti nevicata e le valanghe, che nella zona cadono frequentemente, li ricoprivano quasi completamente. I valesiani avevano ormai tralasciato di nutrire una pur piccola speranza di ricupero, di ripresa: lo sperare, pur lontanamente, sembrava un'utopia. Già troppe nel passato erano state le società che si erano succedute nello sfruttamento dei giacimenti auriferi di Alagna. Qua e là altra società avrebbe ancora affrontato i rischi che ogni tentativo comporta, le forti spese?

Ma ecco, nel 1949, venire in Valsesia il comm. Vincenzo



Le Miniere d'oro di Alagna

Agnello di Torino, un industriale espertissimo nel campo minerario, e che era stato mandato dalla ditta F.lli Gaj di Torino e nelle miniere di Kreas doveva completare lo smantellamento dei vari impianti. Il comm. Agnello, da ottimo esperto quale, non credette che per le miniere alagnesi fosse suonata... l'ultima ora e inizio — con la pazienza di un certosino, con coraggio di pioniere e con fiducia di raggiungere una meta concreta — le lunghissime ricerche, durate anni e anni di lavoro, di studi, di calcoli su calcoli: visito metro per metro, centimetro per centimetro, tutte le gallerie, i pozzi; esaminò scrupolosamente i vecchi filoni, e finalmente giunse a quella meta desiderata che si era prefissa in partenza e che doveva coronare con un completo successo i suoi sacrifici ed i suoi sforzi, compiuti nel cuore della montagna e al tavolo del suo laboratorio.

I sondaggi, gli assaggi nella roccia e le ricerche misero in luce nuovi filoni ricchi di pirriti e di solfuri arsenicali auriferi. I risultati positivi raggiunti indussero allora il Consiglio della Valle — interessato ad occuparsi di questo problema alagnese — ad appoggiare presso il Governo la richiesta della concessione di sfruttamento che la società aveva frattanto presentata a Roma, corredandola di dati illustrativi del più alto interesse, tra i quali, degno di rilievo, il grande apporto che la estrazione dell'oro avrebbe dato a tutta l'economia nazionale.

La domanda fu sottoposta all'esame del Consiglio Superiore delle Miniere nel 1953 a Roma. Ma ogni decisione definitiva fu tenuta in sospenso subordinandola a nuovi accertamenti ed a nuove ricerche che avrebbero dovuto valutare la consistenza dei giacimenti auriferi del Monte Rosa. La pratica svolta dalla nuova società concessionaria, presieduta dal comm. Gaj e rappresentata in Alagna dal comm. Agnello, veniva attentamente seguita dall'on. Giulio Pastore, presidente del Consiglio della Valle, e nell'aprile a Roma veniva ancora esaminata ampiamente; durante l'esame vennero altresì studiati tutti i possibili sviluppi. Finalmente la domanda poteva superare anche gli ultimi ostacoli e il Consiglio Superiore delle Miniere dava parere favorevole allo sfruttamento dei giacimenti del minerale

aurifero di Kreas. E' appunto tale concessione che è stata pubblicata sulla «Gazzetta Ufficiale» di venerdì scorso.

*

Ci siamo recati ad Alagna e quindi a piedi abbiamo risalito il vallone del Sessia lungo la strada delle Miniere, che nel primo tratto è assai larga e presenza le caratteristiche di una carrozzabile: tre quarti d'ora di cammino ed ecco le miniere di Kreas, un luogo solitario addossato alla montagna e sito in una gola profonda: qua e là sono indicati gli ingressi nelle gallerie. Presso il cancelletto dello steccato che circonda la sua casa di abitazione, ci è venuto incontro il comm. Agnello, dai capelli bianchissimi e di una affabilità simpaticissima; i suoi occhi quasi tralucevano la soddisfazione di far vedere a quelli della stampa il frutto dei suoi lunghi studi, delle sue dure ricerche, di poterci presentare da vicino la sua «creatura», la miniera che nasconde il minerale così prezioso e tanto ricercato. E comprendendo la nostra curiosità di conoscere i vari particolari, il desiderio di sapere come è formato un complesso minerario, subito ci ha preceduti, da guida enciclopedica, nell'interessante visita ai capannoni, nei quali attualmente figurano, colossi mostruosi, gli impianti in cemento: mastodontici «mulini piemontesi» dagli speciali palmenti, enormi frantoi, ecc. La spiegazione del comm. Agnello, fatta con lo spiccato accento torinese che suona caro anche alle nostre orecchie valsesiane, è completa e fa nascere in noi una gran voglia di assistere ai vari processi di lavorazione quando questa avrà inizio: il che avverrà appena i complessi impianti potranno essere completati. In uno di questi solidi capannoni, un sistema antidiuviano a base di una ruota idraulica e di altre ruote (in questo caso, di carretto), di pulegge e di cinghie assai grosse, sfrutta l'acqua incanalata ed assicura l'energia elettrica all'abitazione ed ai capannoni: un sistema primitivo fin che si vuole, ma che funziona a dovere. All'esterno, colme d'acqua verdastri, le ampie celle e le vasche di flottazione.

Ultimata la visita ai capannoni, uniche costruzioni esterne del centro minerario di Kreas, abbiamo voluto addentrarci nella

galleria «S. Giorgio», la galleria principale lunga un chilometro, l'unica, tra le altre, attrezzata con binari e carrelli da trasporto. In questa cavità le travi di sostegno e di protezione sono stati cambiati.

In seguito, la cordialissima conversazione su un tema che appassionava anche il più profano è continuata nel laboratorio, dove fanno bella mostra alcuni magnifici blocchi di materiale aurifero, che sembrano lavorati e plasmati dalla mano di un abile scultore. E qui il comm. Agnello, prima di dirci le varie cose che ci esporrà, ha distesa su un tavolo una grande carta planimetria indicandoci punti segnati in verde rappresentanti gallerie già sfruttate e punti segnati in giallo rappresentanti i nuovi giacimenti auriferi. Illustrataci la storia della miniera dal suo sorgere ad oggi, l'anziano comm. Agnello, che in questi anni di «eremitaggio» ai piedi del Rosa ha avuto nella sua gentile consorte una valida collaboratrice, ha risposto, senza dimenticare alcun particolare importante, alle numerose nostre domande, dalle quali abbiamo appreso che la «Gold Mining Monte Rosa», che ha sede in Torino, occuperà 200 operai, i quali, con sistemi moderni, potranno assicurare un ritmo quotidiano di estrazione di 100 tonnellate di materiale, che frutterà due chili e mezzo di oro puro; tradotto in cifre, significa un milione e 700 mila lire al giorno (nei filoni di Kreas vi sarebbe infatti una percentuale elevata di oro, pari al 25% per tonnellata). Appena estratto, il materiale grezzo verrà macinato con frantoi e quindi, con un tapis-roulant verrà gettato nei mulini a pale; da questi passerà nelle celle e nelle vasche di flottazione, dalle quali uscirà il «fango aurifero». Il materiale cioè ricco di oro, il fango aurifero verrà trasportato, con adattati autocarri, a Milano, dove col modernissimo sistema elettrolitico, verrà trasformato in oro puro.

Molte sono le gallerie che entrano nella montagna per un complesso di 12 chilometri; ogni galleria costituisce un filone. Ad esempio, nella galleria di Funiadiaz si trova un filone di 50 mila tonnellate di minerale ed esso, a detta di vecchi minatori, era stato occultato dagli inglesi prima dell'abbandono mediante il franamento di una «rimonta».

L'ingresso più vecchio è chiamato «Ss. Spirito», e oggi è adibito, date le disposizioni degli organi competenti, ad uscita di sicurezza. La maggior parte delle gallerie sono comunicanti fra loro. Vi sono pure tre pozzi: il pozzo N. 1 precipita a piombo per 17 metri; il pozzo n. 2 misura 16 metri e mezzo; il pozzo N. 3 è un piano inclinato (5-6 metri di inclinazione).

I progetti della nuova società comportano l'installazione di moderni costosi impianti già in costruzione, per quanto riguarda le parti metalliche, presso ditte specializzate; comportano altresì l'adeguato miglioramento dell'attrezzatura nelle gallerie, che saranno ampliate onde permettere un più veloce ed abbondante afflusso di materiale alla superficie.

Per la parte che concerne la lavorazione (escluso il sistema elettrolitico), il comm. Agnello ci ha fatto capire che, se gli accordi già iniziati (e pare che si trovino a buon punto) tra il sindaco di Varallo e la Società concessionaria saranno soddisfacenti, il materiale sarà sottoposto alle prime tre fasi di lavorazione (frantumazione, polverizzazione, arricchimento), non a Kreas, ma ai Sebrey di Varallo, dove sorgono ancora e abbandonati gli impianti smantellati che erano anni fa di proprietà della ANMN (Azienda

Nazionale Metalli Nobili), che nel periodo dell'autarchia lavorava il nichelto che veniva estratto in Valsesia.

Per ultimare, a suggello dell'intervista, il comm. Agnello, affabilissimo e cortese, fra strumenti vari e volumi di mineralogia, di dati, di calcoli, ci ha riservata la parte essenziale della questione, quella finanziaria, comunicandoci che il preventivo riguardante le spese degli impianti (escluso naturalmente quello elettrolitico) si aggira sui 200 milioni. Ma noi abbiamo l'impressione che tale limite verrà di gran lunga superato, tenendo conto della necessaria costruzione di tre chilometri di carrozzabile per l'agevole trasporto degli autotreni che saranno adibiti al trasporto del materiale.

*

Il nostro colloquio era terminato: col cuore che si può immaginare abbiamo salutato il comm. Agnello, che ha voluto ancora assicurarci che l'impresa grandiosa alla quale i dirigenti della «Gold Mining Monte Rosa» daranno al più presto il via, darà risultati sorprendenti; e ci ha fissato un nuovo appuntamento per il giorno in cui il primo carrello di materiale pirite arsenicale aurifera uscirà dall'interno tenebroso della mon-

tagna, segnando così l'inizio dei nuovi lavori.

Il problema della ripresa dello sfruttamento delle miniere d'oro di Alagna è seguito con la massima attenzione dai valesiani per l'importanza non indifferente che riveste sul piano economico della Valle. Non mancheranno sicuramente gli scettici, i quali, basandosi su quanto è avvenuto negli anni addietro, penseranno che il nuovo tentativo non potrà avere successo. A nostro modesto parere, data la serietà d'intenti e la tenace volontà che dimostrano il comm. Agnello e il comm. Gal di Torino — persone degne della massima stima e fiducia — lo scetticismo che potrà affiorare sarà smentito. L'attesa è grande. Un nuovo avvenire sta per dischiudersi; il domani che sta per sorgere illumini davvero l'animo e l'ansia di tante famiglie.

Noi oggi non possiamo che formulare l'augurio fervidissimo che cotesto avvenire sia di lavoro, di premio alle fatiche, di compenso alle attese, di benessere insomma per la gente della Valsesia, che oggi guarda il futuro con giustificata impazienza. La nostra Valle, perciò, attende fiduciosa quanto mai un domani «d'oro».

ROMANO ZANFA.

Le strade cieche delle nostre Valli

Oggi quasi tutte le vallate, anche quelle secondarie, delle nostre regioni alpine sono servite di strada carrozzabile che le allaccia alle grandi reti di comunicazioni stradali e ferroviarie.

Si tratta per lo più di strade vecchie di 50, e talvolta anche di 100 anni, che non rispondono più alle necessità del traffico moderno, come, del resto non vi rispondono le recenti costruite, purtroppo, collo stesso criterio e sulle misure antiche, col risultato che, appena ultimate, bisogna ricominciare da capo ad allargarle e correggerle per adeguarle, bene o male, alle esigenze del traffico, sempre più fitto di automezzi ognor veloci e più capaci. E' il difetto comune a quasi tutte le strade cieche, così dette di allacciamento, le quali, concepite e attuate per soddisfare l'esigenza sociale, legittima ed urgente, di togliere dall'isolamento molte località di montagna e di fornir loro nuove possibilità di sviluppo, hanno

tuttavia funzioni e compiti limitati alla loro stessa natura di strade locali, ad un solo sbocco, con i fattori negativi che ne derivano.

E' infatti evidente che, aprendo un solo sbocco verso il piano, tali strade cieche hanno alterato e spesso distrutto i rapporti umani ed economici che esistevano tra valli confinanti; rapporti che, come insegna la storia, correvano per le vie naturali dei valichi e mai, o solo eccezionalmente, attraverso gli sbocchi delle vallate, spesso tra di loro irraggiungibili per la distanza e ostacoli di varia natura, come nel caso di valli che si sviluppano in senso opposto. Basterebbero, a farci persuasi di questo fatto, le affinità etniche e la ricorrenza di omonimie patronimiche che si riscontrano alle testate di valli confinanti e in corrispondenza di valichi allacciati paesi di opposti versanti. Isolando praticamente ogni valle dalle vicine, tali strade hanno creato

dei veri e propri compartimenti stagni all'economia della montagna, specie in ordine allo sviluppo dell'industria turistico-alberghiera.

Era poi naturale che la comodità della strada carrozzabile deviasse il traffico dalle disagiate mulattiere dei colli verso il piano, colla conseguenza di favorire l'esodo dei valligiani, anziché di frenarlo.

Con questo non si vuol attribuire alle strade cieche delle nostre valli la responsabilità del loro spopolamento; si intende dire che, per la loro insufficienza, non servirono a controbilanciare efficacemente le complesse cause di tale fenomeno.

E quando oggi si afferma che il problema della montagna è essenzialmente problema di viabilità, si ammette esplicitamente tale insufficienza e si riconosce che è in atto, sotto l'imperio di esigenze sempre più pressanti, un processo di revisione del sistema della viabilità montana, intesa finalmente come problema unitario, ove la strada di ogni valle si allaccia alle strade delle valli confinanti, in una rete complessa e completa che unisca le valli fra di loro e tutte le inserisca organicamente nell'economia della nazione, cui la montagna potrà recare lo apporto di inesauribili risorse, oggi per la maggior parte inattive, appunto per l'irrazionalità delle strade.

Il problema generale sarà risolto quando ogni valle avrà risolto il problema particolare delle comunicazioni con le valli confinanti; cioè quando le attuali strade di allacciamento col piano saranno trasformate in strade di «arroccamento» tra valle e valle. Ogni tratto, poi, che unisca due valli, nel mentre costituirà un elemento essenziale della soluzione generale, creerà già un sistema di viabilità per se stesso completo, idoneo a soddisfare a tutte le esigenze di una razionale valorizzazione delle valli interessate, delle quali ripristinerà l'unità economica attraverso la loro complementarietà e interdipendenza, specialmente nel campo turistico-alberghiero.

Il turismo alpino, infatti, vuol passare dove è sempre passato: per le vie naturali dei valichi alpini; ma vuol passarvi con i mezzi meccanici che il progresso gli fornisce e che la sua trasformazione in fenomeno di masse rende necessari.

Il rapporto diretto fra strada e turismo è evidente nella preferenza che i turisti danno alle regioni che offrono percorsi più completi: il Trentino, l'Alto Adige, da noi: la Svizzera, la Savoia e il Delfinato, oltr'Alpe, per limitare le citazioni alle più note e di più diretto interesse per noi. Oggi nemmeno l'attrattiva di località rinomate è sufficiente a stabilire intense correnti turistiche, quando non esiste varietà di percorsi che evitino la noia di rifare al ritorno la strada percorsa nell'andata. Si aggiunga che quasi sempre le strade attuali terminano là dove turisticamente la valle si fa più interessante, poichè è a monte del loro punto terminale, lungo le direttrici dei colli per i quali dovrebbe passare la strada di «arroccamento», che s'incontrano le

località adatte agli sports invernali e al sorgere di nuovi centri alberghieri, le quali località riuscirebbero facilmente accessibili da valli opposte o confinanti.

Chi ha qualche pratica della montagna (o semplicemente delle carte geografiche) sa che la strada dei valichi è spesso quella più diretta che unisce due regioni e turisticamente le completa. E questo delle comunicazioni interregionali attraverso i valichi è un aspetto importante della viabilità montana, in quanto comporta il superamento di punti di vista, orientati spesso a concetti di concorrenza piuttosto che di collaborazione. E' l'aspetto politico del problema che si farà grave e urgente quando verranno attuati i progettati trafori delle Alpi con la conseguente costruzione delle autostrade di accesso.

Tali grandi vie di comunicazione, quando non siano servite e completate da un'organica rete di strade che offra al viaggiatore scelta e varietà di percorsi attraverso le nostre valli e da queste lo conducano alle suggestive regioni delle nostre prealpi ed alle città della pianura, senza costringerlo al va e torna delle strade attuali, è evidente che esse saranno controproducenti per le nostre valli, giacchè serviranno soltanto a convogliare il turista italiano oltre confine, ove una più completa rete stradale gli acconsentirà appunto grande varietà di percorsi, mentre il turista straniero ignorerà le strade cieche delle nostre valli per correre direttamente ai Laghi o al mare, gli occhi stanchi dalla monotonia dei cartelloni pubblicitari che rallegrano le nostre autostrade, anzichè affascinati dallo spettacolo stupendo dei nostri monti e dalla suggestività riposante delle nostre valli.

Il problema è ormai all'ordine del giorno dei Consigli Provinciali come dei Comuni; ma potrà essere risolto soltanto se Governo e uomini politici considereranno finalmente la montagna per quello che è: una parte del territorio nazionale, le cui risorse potenziali (quando pur si voglia dimenticare l'aspetto umano e sociale del problema) aspettano di essere sfruttate a beneficio della nostra economia.

CESARE BORDET.

Risposte ai poeti

LUIGI B. - Manda pure la poesia: se agitata, la pubblicheremo.

T. LA VALS. - Mi spiace di doverti deludere, ma «Cravatte rosse» non è adatta: molti versi sono pedestri, altri oscuri o incomprensibili addirittura. Certe espressioni, poi, fanno restare trasecolati. Come questa, ad esempio: «Il loro passo - par che fa: già, già, già... - siamo qua... siamo qua...», la quale, più che esaltare i nostri soldati, fa pensare alle rane nel fossato...

R. T.

