

Muntagne Noste



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

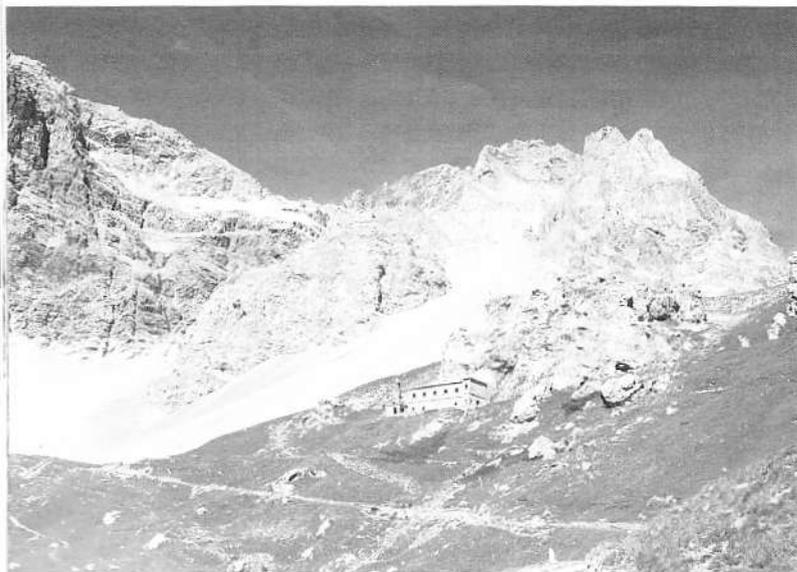
Una valle per tutte le stagioni



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 campane 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 Thyrsoides*, 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, stagiato 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", ovvero sia 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 un 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'Etroit 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 mercanzie.

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 carrellabili, 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, dépliants, 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 percorrenze.

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 generi alpini?

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

...ovvero delle strade militari alpine

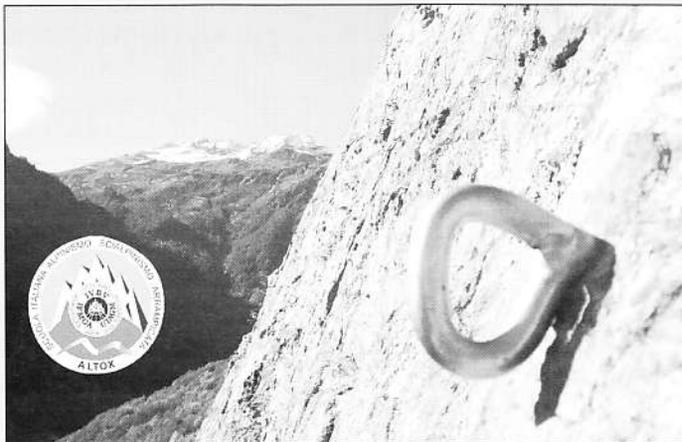
sono tanti, è vero, e vanno dall'individuazione della proprietà dei terreni attraversati alla manutenzione delle strade. Sono fondamentalmente scelte politiche di fondo: quale modello di turismo scegliere per le nostre valli. E per finire, una chicca, che lascia perlomeno perplessi.

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



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.

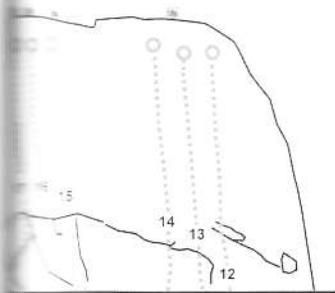
Recentemente le Guide Alpine dell'associazione AltoX hanno riscoperto e richiodato, con l'aggiunta di alcune vie, la bellissima falesia della Gran Rotsa in Val Clarea. La sistemazione della falesia è stata fortemente voluta dal Comune di Giaglione che, con fermezza, ha perseguito l'obiettivo di ridare 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.



Le Guide Alpine di AltoX

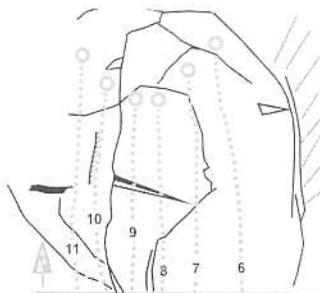
Falesie della "Gran Rotsa"

Settore: CLASSIC



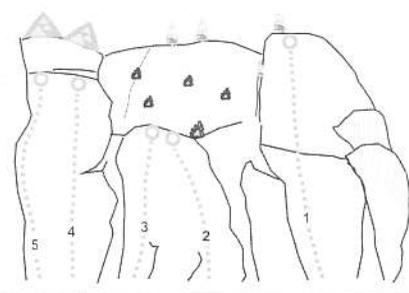
12 - Tino3	6A	30 m
13 - Classic	6A+	30 m
14 - Sorella Grazia	6A	30 m
15 - Purus	6A	30 m
16 - Fior di Loto	6A	30 m
17 - Solo per Noi	6A+	30 m

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

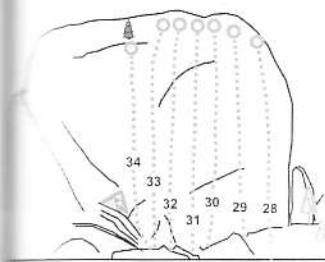
Settore: BABILONIA



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

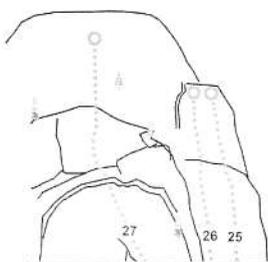


Settore: Dei CALLI



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

Settore: PIETRA VOLATA



25 - Pietra Volata	6A	25 m
26 - Per i Miei Amici	6A	25 m
27 - Miccichè	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



18 - Via del Muschio	5+	25 m
19 - Blonde Etoile	5+	25 m
20 - Soddifazione 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.

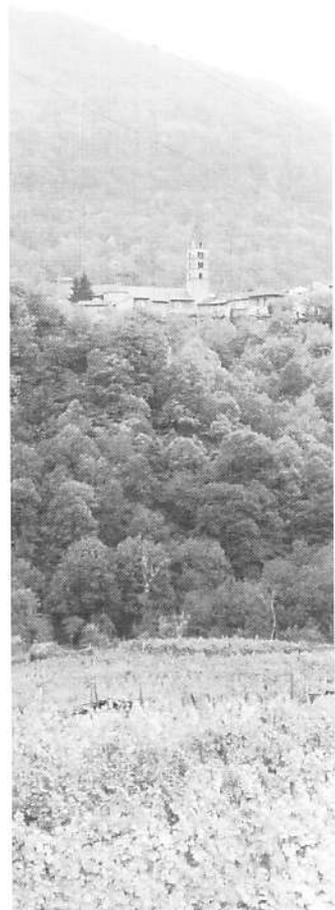
Prima però di trattare l'argomento, vorrei fare un piccolo cappello introduttivo. Nato da una famiglia astigiana, mi son ritrovato al raggiungimento della maggior età con l'incarico di dover provvedere alle cure di un vigneto.

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 Graverè, 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 unirlo 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 braciocole, 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 Avana (Avenà, Avenai...).

I fumi dell'alcool salgono, i tabù si infrangono, i miti crollano (vero Giorgio?) pugnalati 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.

Invidiamo 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

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

Nuove quote per il tesseramento 2007

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 pioveressero 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?

Publicati 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 o "slide" dimostrative, con grande partecipazione ed attenzione totale.

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
numerose 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.

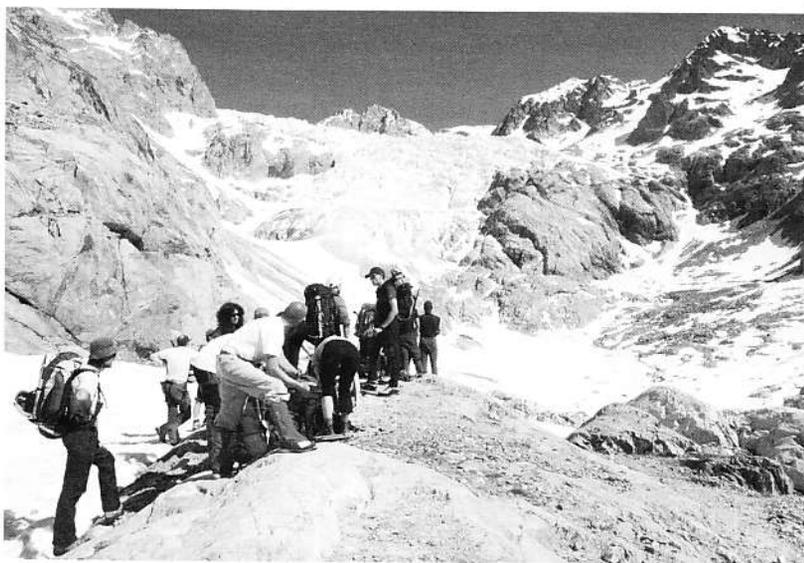
Sempre di domenica l'uscita successiva: salita alla punta Cristalliera, vetta della nostra valle, che si è rivelata un ambiente molto suggestivo e che ha permesso ai gruppi, suddivisi in più cordate, di provare su roccia quanto appreso nelle lezioni teoriche.

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

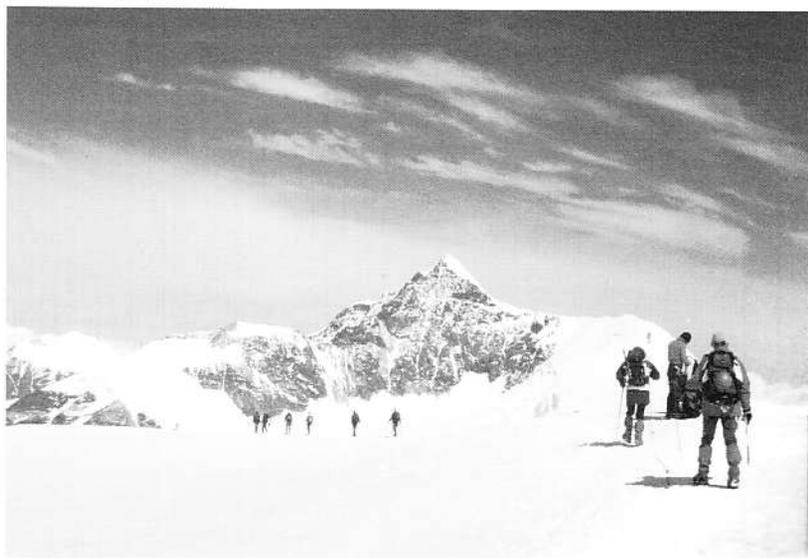


secondo al rifugio Mantova, nel gruppo del Monte Rosa in cui la scuola, sempre suddivisa in più cordate, ha salito alcune vette, tutte superiori ai 4000 metri, con percorsi di ghiaccio, di misto e infine anche roccia. Il corso si è concluso con la classica cena e l'inaspettato regalo, da parte della 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 Frais. 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.

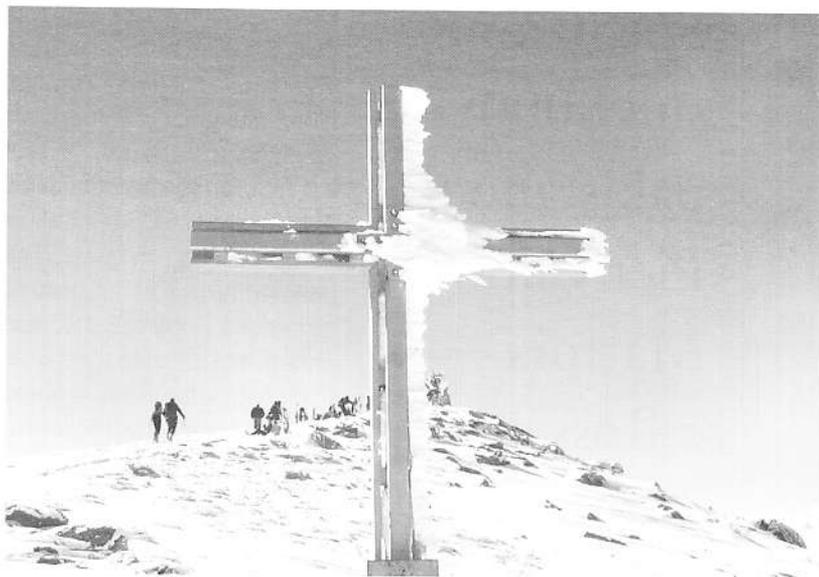
I circa 50 ciaspolari provenienti da quasi tutte le sezioni dell'ISZ hanno accolto favorevolmente l'iniziativa, apprezzando la competenza e la passione della dozzina di istruttori presenti, a cui va un caloroso ringraziamento per la disponibilità dimostrata.

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
Martoaia
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 sfoffermi. "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.

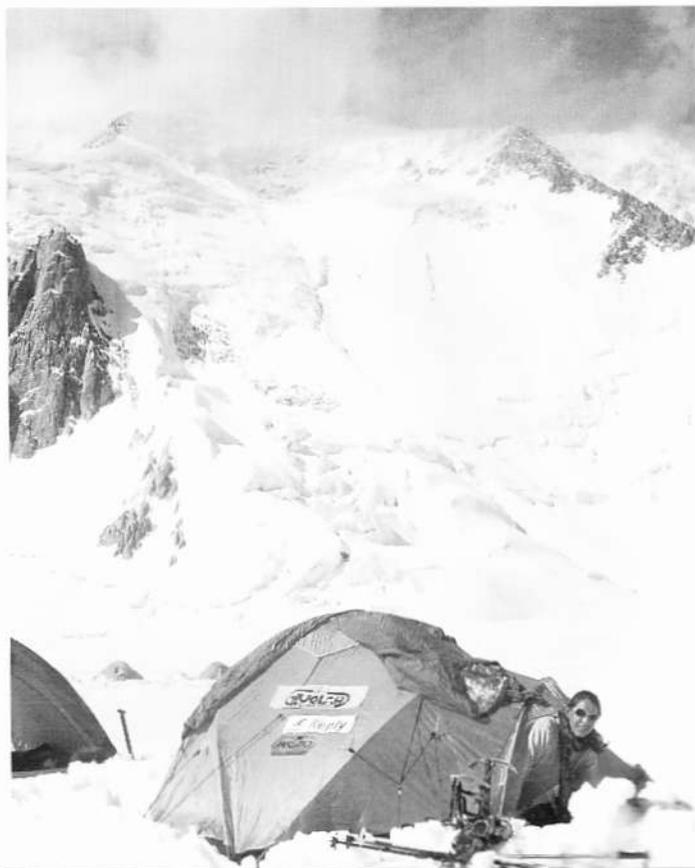
Oltretutto il problema maggiore si rivela subito la temperatura. Alle 10 di mattina sul plateau del C1 misuro 35°. Il caldo è insopportabile e non c'è un alito di vento.

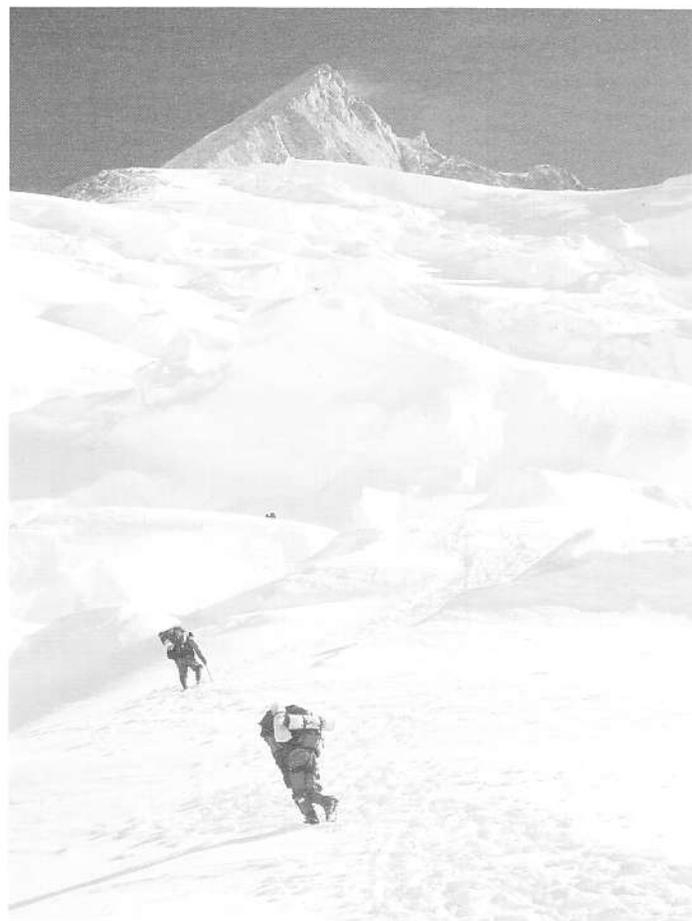
Sembra incredibile patire il caldo a 6000 metri. Ciò ci

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

