



CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA

DELLA

PROVINCIA DI CUNEO



Per un valico alpino
tra il Saluzzese e il Delfinato
attraverso il Colle delle Traversette (Monviso).



CUNEO

TIPOGRAFIA OPERAIA

1920

COMMERCIO
CUNEO

2
8
7

OTTECA



CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA

DELLA

PROVINCIA DI CUNEO



Per un valico alpino

tra il Saluzzese e il Delfinato
attraverso il Colle delle Traversette (Monviso)



CUNEO
TIPOGRAFIA OPERAIA
1920

N. INV. 9678

BID 50φ12φ1877

COLL. 32. H. 117



I valichi per cui attualmente intervengono gli scambi tra il Piemonte e i confinanti Dipartimenti della Repubblica Francese attraverso le Alpi Marittime e Cozie si riducono nel grande arco alpino a due linee ferroviarie — quella di Modane e quella di Tenda, quest'ultima in via di ultimazione — e a cinque rotabili per i colli di Tenda, Argentera, Monginevro, Moncenisio e Piccolo San Bernardo.

Di queste cinque rotabili le due prime sono in Provincia di Cuneo, le tre rimanenti in Provincia di Torino.

Vediamo brevemente quali parti della regione subalpina colleghino tali strade e tali valichi ai Dipartimenti d'oltre alpe.

Il valico del Piccolo S. Bernardo (m. 2188) collega la valle d'Aosta con quella dell'Isère e quindi mette in rapporto Torino per la valle della Dora Baltea con la Tarentasia e di lì, per Albertville e Chambéry, con la parte superiore della « Route des Alpes » oltre Grenoble e verso Aix-les-Bains.

Il valico del Monginevro (m. 1813) unisce la valle della Dora Riparia con la Durance e quindi Torino e Susa con Briançon: tale valico serve anche per il versante italiano alla valle del Chisone e a Pinerolo a mezzo del colle di Sestrières (2030) e, per il versante francese, alla valle della Ramanche attraverso il colle del Lautaret (2075).

Il valico del Moncenisio (m. 2084) riunisce la valle della Dora Riparia con la valle dell'Arc e così Torino con Saint Jean de Maurienne, con la Savoia e con Grenoble lungo la Valle dell'Isère.

Per quel che riguarda la Provincia di Cuneo il colle di Tenda (m. 1321) pone Cuneo e le valli ad essa affluenti in collegamento con la Valle Roia e con la Riviera e, per Sospello e l'Escarène, in rapporto con il Nizzardo e il Colle della Maddalena (1996) riallaccia alla Valle Stura la valle dell'Ubaye per l'Ubayette e la « Route des Alpes » verso Nizza a mezzo del colle della Cajolle.

Fra i colli della Maddalena e del Monginevro corre una distanza di 100 km. in linea d'aria e per quel lungo tratto di catena alpina non esistono valichi praticabili per il commercio e per il turismo; così quattro valli (Maira, Varaita, Po e Pellice) non hanno sbocco sul territorio francese che unisca la florida regione nostra attraverso la splendida valle del Queyras alla valle della Durance da cui si svolge la « Route des Alpes » la grande arteria che unisce la Savoia al Nizzardo.

Ora la mancanza di valichi nelle valli Maira, Varaita, Po e la parte superiore di Valle Pellice, significa mancanza di

sbocchi non solo per tutto il Circondario di Saluzzo, ricco di risorse agrarie e industriali, ma anche per tutte quelle fiorenti regioni che hanno ad essa gli sbocchi e i collegamenti stradali e ferroviari e precisamente le Langhe, l'Albese e l'Astigiano.

*
*
*

La necessità di aprire un varco attraverso la parete alpina che separa il Delfinato dalle vie del nostro traffico subalpino, da quelle della pianura che si estende verso Torino e dalla ricca zona che si protende nell'Alessandrino fu sempre vivamente sentita e — mentre nei tempi passati diede luogo a modesti tentativi col tracciamento di scorciatoie e di mulattiere anche per gallerie minuscole, quale quella del Buco del Viso — oggi impone che il problema sia risoluto con un criterio di opportunità e di giustizia, il quale tenga presente la massa maggiore degli interessi a cui deve servire la nuova strada il cui tracciato valga a riallacciare la parte meridiana della « Route des Alpes » con i nodi stradali delle varie vie che portano alle nostre più pittoresche valli alpine.

Tale soluzione non può essere data se non da tre valichi: il valico dell'Agnello in Valle Varaita, quello del colle delle Traversette (Monviso) in Valle Po e il colle della Croce in Valle del Pellice.

Tutti e tre i valichi surricordati sboccano nella Valle del Queyras ed aprono perciò le stesse vie al traffico d'oltre Alpe.



Militano a favore del valico del Po parecchie circostanze da mettere in rilievo e che attingono così alle ragioni di convenienza economica degli scambi, quanto a quella d'essere la nuova arteria destinata a servire come una grande via turistica.

Anzitutto il valico del Viso si presenta come mediano tra i due valichi dell'Argentera e del Monginevro, distando dal primo circa 40 km, in linea d'aria e poco più dal colle del Monginevro. Ora appare logico che, mancando quattro consecutive valli di sbocchi, il valico sia concesso ad una delle valli mediane, piuttosto che ad una delle estreme.

Inoltre l'importanza della Valle Po su le altre viciniori è di gran lunga superiore per i Comuni che essa comprende, per la popolazione di 69.000 abitanti (tenuto conto che alla Valle si collega anche Cavour che usufruirebbe direttamente del valico), per le linee ferroviarie che affluiscono a Saluzzo e Savigliano, per il bivio di Paesana che per Barge unisce la Valle a Pinerolo e a Torino direttamente e rapidamente, e infine per il nodo stradale di Saluzzo da cui si irradia una vasta rete di strade e vie ferroviarie verso tutto il Piemonte.

Il valico delle Traversette poi collega naturalmente i due estremi delle Valli del Queyras e del Po, che nascono amendue dal gruppo del Viso, e permette di percorrere in

tutto il suo meraviglioso sviluppo la strada turistica che, staccandosi poco sotto al colle di Isoard di fronte al massiccio del Pelvoux — la più bella zona montagnosa del pittoresco Dipartimento dell'Isère, meta dei turisti francesi e cosmopoliti — dalla « Route des Alpes » tra Nizza e Briançon, risale, fin oltre ad Aiguilles e ad Abries, la vallata del Queyras che è giustamente ritenuta per la grandiosità delle montagne che la formano, per lo splendore della sua vegetazione e dei suoi boschi, per il magnifico succedersi dei suoi panorami e degli orridi delle sue gole, per il suo clima, per la sua flora rinomata, come una perla nel diadema delle Alte Alpi che fronteggiano Briançon.

Infine il tracciato della strada da compiersi per il valico delle Traversette presenta, oltre che minori difficoltà tecniche, anche uno sviluppo più facile e più adatto di quello delle altre valli per una strada che, completamente esposta a mezzogiorno - a differenza di quello che potrebbe essere per le vicine vallate - scende con pendenza relativamente lieve per la maggiore delle nostre valli alpine: quella per cui defluisce il fiume più importante d'Italia ed uno dei più noti del mondo.



Uno degli ostacoli che a priori può colpire chi superficialmente osservi il tracciato della rotabile collegante il Saluzzese al Delfinato per il Colle delle Traversette è quella della difficoltà del valico che pare renda scomoda e sconsi-

gliabile tale soluzione. Infatti, giungendo al Piano del Re a 2100 metri s. m., il massiccio pittoresco ed enorme del Viso nevoso dà agli ignari l'impressione della quasi impossibilità senza la costruzione di ciclopiche opere di poter varcare gli impervi passaggi tra le rocce e i ghiacciai che vi sovrastano. Invece tale difficoltà non è che apparente: il diaframma che divide le due vallate del Guil (Queyras) e del Po in quel punto è per strana coincidenza di una sottigliezza incredibile: infatti con una galleria di soli 3 Km. e mezzo, con un dislivello di appena 100 metri, si può congiungere il grandioso Piano del Re con un punto della opposta valle prossima al rifugio Baliff-Viso del Club Alpino francese.

Da un lato e dall'altro della galleria, che non è più lunga che di 200 metri di quella preventivata per il valico del Colle della Croce in Val Pellice, la strada scende nelle sottostanti valli con un percorso che attraversa la parte più pittoresca del nostro gruppo alpino.

Dal rifugio Baliff-Viso ai piedi del Monviso — che apparve in quel punto al Reclus « maliardo » e di dove si scorge l'Aiguillette, le Pic d'Ast, la punta Joanne — la strada senza sviluppo artificiale con una pendenza normale del 6 o/o scende all'Echalp, compiendo così un tratto la cui costruzione fu già caldeggiata dal C. A. F. e di lì, per Montà, ad Abries e poi ad Aiguilles.

A Montà dovrebbe far capo la strada che sboccherebbe a Pra in Valle Pellice, secondo il progetto del valico pel colle della Croce. Ma, a parte che con tale raccordo stradale si rinuncierebbe all'ultimo e più pittoresco tratto della valle

del Queyras e si trascurerebbero gli interessi assai importanti dell'alta valle del Guil, resta il fatto che la dolce salita che reca da Montà a Baliff-Viso sarebbe sostituita nel versante del Pellice da una discesa rapida, che obbligherebbe in uno scorcio di valle assai meno interessante di quella del Po ad uno sviluppo stradale artificiale necessario per vincere un dislivello di oltre 1000 metri nel breve percorso di Pra Inferiore (Dogana) a Bobbio, ciò che toglie ogni vantaggio apparente alla minore altezza del valico pel colle della Croce in confronto a quello delle Traversette.

Oltre il tunnel che sbocca al Piano del Re la strada da costruirsi in territorio italiano seguirebbe per giungere a Crissolo un tratto di km. 10,4 lungo il fiume alle cui sorgenti essa avrebbe inizio. Così la strada, uscendo dal Piano, per una breve galleria di 300 metri praticata nella roccia, si svolgerebbe in dolce declivio e poi con quattro ampi tornanti per la falda sovrastante il Piano Melzè alle Case Forani e scenderebbe poi a frazione Serre e al Santuario di San Chiaffredo a cui si potrebbe così facilmente accedere colla strada che, passando fuori dell'abitato di frazione Villa, giunge alle prime case di Crissolo (quota 1310) con una pendenza media inferiore al 6 %.

* * *

Rinunciare alla costruzione della strada di cui si è brevemente indicato il tracciato vuol dire rinunciare per sempre a creare quello sbocco che, fin dal 1475 sotto il marchesato

di Ludovico II di Saluzzo, fu ritenuto necessario al nostro commercio e al traffico della regione subalpina; e ciò senza creare grandi vantaggi ad altre regioni.

Anzi (ed è bene soffermarsi un istante su tale constatazione) nella somma d'interessi a cui soddisfa il valico richiesto trovano posto pure quelli delle vallate i cui progetti e i cui interessi paiono antagonistici con quelli della strada della quale è richiesta la costruzione per voto unanime delle popolazioni delle nostre valli.

Mentre infatti il valico di Colle della Croce non servirebbe che a creare in gran parte nei riguardi della bassa Valle del Pellice e di Torino un duplicato del valico del Monginevro e nessun vantaggio ne verrebbe da esso alla economia non solo delle Valli del Saluzzese, ma della fiorente regione Albese, Astigiana e Alessandrina, il valico delle Traversette che, a questi ultimi interessi completamente soddisfa, serve anche a quelli del Pinerolese e di Torino.

Giustamente accenna l'Ing. Daviso di Charvensod nella relazione del suo progetto, come: « nei riguardi di Torino e di Pinerolo, egli è evidente che per il tracciato di Valle Po costituisce una favorevole circostanza l'esistenza del bivio di Paesana, mediante il quale potrà il traffico internazionale scendente nella valle suddetta in parte dirigersi verso Barge e da Barge essere avviato verso Pinerolo e Torino, o seguendo la strada Barge-Bagnolo-Bibiana-Bricherasio, oppure la Barge-Cavour ». La Valle Pellice poi potrebbe beneficiare del nuovo valico con un collegamento per la valle dei Carbonieri, Colle della Gianna e Pian del Re.

Quanto a Torino, che non vedrebbe di molto allungato il percorso stradale che lo collegherebbe alla valle del Queyras per il valico delle Traversette, in confronto di uno sbocco per il Colle della Croce, troverebbe nella progettata arteria stradale una via di grande comunicazione che l'unirebbe al « culmine della giogaia alpina che la rinserra » e che la collegherebbe ad un circuito turistico di primo ordine, del cui movimento essa non potrebbe, come capitale della regione, essere estranea e da cui certo avrebbe preclari vantaggi.

In ultimo non si può dimenticare come il collegamento ferroviario prossimo di Barge con Paesana, che porterebbe a poco più di 22 km. dal valico delle Traversette, unirebbe ferroviariamente la nuova strada con una rapida linea a Torino per Pinerolo.

* * *

Riassumendo: la nuova strada da costruirsi in Valle Po, soddisfacendo dal lato turistico alle maggiori esigenze, serve di collegamento a tutti i più importanti centri del Piemonte, riunendoli al nostro culmine alpino e questo collegando col massiccio del Pelvoux, in modo da riallacciare le nostre strade alpine alla grande « Route des Alpes »; dal lato commerciale, stabilendo un valico nella zona tuttora isolata da qualsiasi rapporto con oltre Alpe, apre una via al traffico che deriva non solo dalla regione saluzzese, ma direttamente da quella vasta ed importante dell'Astigiano, e ciò oltre a concedere al suo sbocco in pianura un raggio

di irradiazione ai commerci che si svolgerebbero per la Paesana-Barge verso Torino, mentre per la linea mediana trasversale del Piemonte giungerebbero a Bra, Alba, Alessandria, comunicando infine per Cuneo e Mondovì con la Riviera.

Bisogna tener conto poi dell' importante commercio locale a cui la strada soddisferebbe ; commercio di bestiame, vino, frutta, prodotti industriali del Saluzzese già ora rimarchevole ad onta delle difficoltà del passaggio in Francia, essendo le nostre valli in gran parte fornitrici dei prodotti agrari occorrenti ai Dipartimenti confinanti di Francia. E a tal riguardo si può osservare ancora che, mentre le Valli Po e Varaita (la quale ultima potrebbe facilmente essere collegata con un valico a quella del Po, come è cenno nella relazione dell'Ing. Daviso) producono abbondantemente le derrate richieste dal consumo d'oltre Alpe, la Valle Pellice, — come è notorio in quei luoghi — di essi è obbligata a rifornirsi dalle valli vicine.

*
* *

Dopo accurato ed imparziale studio condotto sulla località per incarico dei Comuni delle Valli Po e Varaita, l'Ing. Daviso di Charvensod, capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale, conchiudeva una sua minuta ed esauriente relazione dimostrando la praticità e la convenienza del nuovo valico, insistentemente e da lungo tempo richiesto dalle popolazioni della Provincia di Cuneo.

Sul progetto approvato e appoggiato dal voto unanime dei Comuni delle Valli Varaita e Po nella riunione delli 3 Maggio 1919 è stata già dalla Camera di Commercio richiamata l'attenzione delle rappresentanze di Gap per addivenire ad accordi onde sollecitare per esso l'interessamento dei rispettivi Governi ed ora sta per essere pronunciato il parere della Commissione incaricata dello studio di un nuovo valico alpino carrozzabile tra l'Italia e la Francia.

*
* *

All'esame sereno ed equanime delle autorità governative italiane e francesi la Camera di Commercio, nell'interesse del traffico della regione subalpina, si permette prospettare le ragioni suesposte a favore del valico in Valle Po.

Con tale valico la Camera di Commercio e Industria della Provincia di Cuneo ritiene debba risolversi convenientemente il problema di dare al cuore del Piemonte un'arteria che permetta di estendere e irradiare il suo traffico nei vicini Dipartimenti di Francia ed apra col nuovo passaggio alle nostre bellezze naturali una via per cui possa giungere il movimento turistico dei forestieri che le attuali difficoltà delle comunicazioni stradali tengono ancora lontani dalle sorgenti del grande fiume a cui è legata l'economia e la storia delle nostre industriose popolazioni subalpine.

Chiunque senza preconcetto esamini le condizioni in cui si presenta il problema del collegamento stradale dell'Alto Piemonte con il Delfinato non potrà che accettare la soluzione a cui modestamente e brevemente si è accennato.

I grandi valichi culminano sulle grandi valli ed è lungo il percorso dei grandi fiumi che si svolge naturalmente il traffico dei commerci, come per essi defluisce con la forza irrompente dell'acqua la gagliarda stirpe dei popoli.

*Dalla Camera di Commercio e Industria di Cuneo,
li 14 Agosto 1920.*

IL SEGRETARIO

G. Frisetti

IL PRESIDENTE

CASSIN



Allegati

- Dati comparativi tra i valichi del Colle delle Traversette e del Colle della Croce.
- Valichi alpini dell'Alto Piemonte (Raccordi stradali e ferroviari) — *grafico* —



DATI COMPARATIVI

per la costruzione di strada nazionale per i valichi
del Colle delle Traversette e del Colle della Croce

	Colle Traversette Valle Po		Colle Croce Valle Pellice	
	Italia	Francia	Italia	Francia
Strada da costruirsi o da sistemarsi Km.	11	7	15	1
Altezza imbocco galleria s. m.	2.100	2.200	1.750	1.700
Galleria m.	1.550	1.950	1.350	1.950
	3.500		3.300	

Distanze dalla più vicina stazione ferroviaria o tram-
viaria :

per il Colle delle Traversette Km. 22

» » della Croce » 25



5/5/03

VALICHI ALPINI DELL' ALTO PIEMONTE (raccordi stradali e ferroviari)

