

IN COPERTINA
Il treno dei desideri

NATURA PROTETTA
Il Rocciamelone

INSERTO
L'estate nei parchi

197



Alessandra Sartoris





Ecologico e romantico

Editoriale di Toni Farina

SCRIVERE DI TRENO OGGI. SENZA PARLARE DI “ALTA VELOCITÀ” E DELLE CONNESSE GRANDI OPERE, OPPURE DELLA “BASSA VELOCITÀ” QUOTIDIANA DEI PENDOLARI. “PIEMONTE PARCHI” CI PROVA E LO FA PARLANDO DELL’ALTRO TRENO, QUELLO CHE VIAGGIA IN BILICO FRA IL ROMANTICO E IL FANCIULLESCO

Il treno dei lunghi viaggi sul pavimento di casa, con i fiumi di carta argentata e i tronchi di legno a fare da improvvisate montagne. Il treno che un tempo si chiedeva a Babbo Natale e che arrivava sempre in orario.

Il treno dei viaggi con il naso incollato al finestrino a dare un nome ai fiumi, ai paesi e alle montagne. Con l’ipnotica, metronomica cadenza generata dalle giunzioni fra i binari, cullati dalla musica del ferro su ferro. Il treno come occasione di tempo lento, delle piccole stazioni, del semplice viaggiare. Ed è per questo che Piemonte Parchi propone viaggi.

Dapprima nella storia: le ferrovie in Piemonte al tempo dei “pionieri” dell’800, e poi nel Piemonte fisico di oggi, attraversato per intero “in diagonale”, da un vertice all’altro con partenza da Torino. Su linee che nell’800, al tempo dei pionieri, furono progettate come strategiche, essenziali per collegare la neonata Italia all’Europa. Da Torino a Domodossola e quindi a Lugano con la Vigezzina, nel Piemonte residuale delle baragge e turistico dei laghi. E poi da Torino a Cuneo e

a Tenda, nello spettacolo della Valle Roja. Il viaggio prosegue alla scoperta dei casi virtuosi, in quell’angolo d’Italia montana così poco italiano: di lingua e soprattutto di abitudini. L’Alto Adige, dove il treno è stata una riscoperta, e le linee sono tornate a essere strategiche. Una scommessa vinta alla grande, sull’auto e sullo scetticismo, tra lo stupore degli stessi amministratori sud-tirolesi. E lassù, tra le crode dolomitiche e i ghiacciai dello Stelvio, in treno oggidi ci vanno in molti, per lavoro e per diletto. E molti dalle altre regioni, vanno lassù proprio per andare in treno: perché è meglio, o semplicemente perché è bello.

Il viaggio non può che terminare nei parchi. E qui purtroppo scopriamo che il viaggio non è così comodo come vorremmo, e che i parchi agevolmente accessibili con i binari non sono molti. Ma, assicuriamo, arrivare a Valperga, nel verde Canavese con la storica Ferrovia Canavesana, e di lì salire al Sacro Monte di Belmonte a piedi sulla via dei pellegrini è una bella esperienza. Da ripetere magari spingendosi a Malesco con la Vigezzina, e proseguire in efficiente navetta verso il vicino Parco della Val Grande. Treno, cultura e wilderness: è la proposta.



In copertina: Masera-Verbano-Cusio-Ossola: linea ferroviaria Domodossola-Locarno (foto Giorgia Fiorio/Contrasto)

PIEMONTE PARCHI Anno XXV - N° 7

Editore Regione Piemonte - p.zza Castello 165 - Torino

Direzione e Redazione via Nizza 18 - 10125 Torino
tel. 011 432 3566/5761 fax 011 432 5919
e-mail: piemonte.parchi@regione.piemonte.it

DIRETTORE RESPONSABILE Roberto Moiso

DIRETTORE EDITORIALE
Enrico Camanni
VICE DIRETTORE
Enrico Massone
CAPOREDATTORE
Emanuela Celona

Redazione
Gianni Boscolo, Toni Farina, Aldo Molino, Loredana Matonti,
Mauro Planta

Collaboratori
Claudia Bordese, Stefano Camanni, Giulio Caresio,
Bruno Gambarotta, Susanna Pia, Laura Ruffinatto,
Mariano Salvatore, Chiara Spadetti, Ilaria Testa

Promozione e iniziative speciali
Simonetta Avigdor

Segreteria amministrativa
Gigliola Di Tonno

Arretrati e copie omaggio
Angela Eugenia, tel. 011 4323273 fax 011 4324759
eugenia.angela@regione.piemonte.it

Piemonte Parchi Web
Elisa Rollino - www.piemonteparchiweb.it

Piemonte Parchi Web Junior
Loredana Matonti www.piemonteparchiweb.it/junior

Biblioteca Aree Protette
Mauro Beltramone, Paola Sartori - tel. 011 4323185

Hanno collaborato a questo numero:
S. Ardito, R. Bianchetti, E. Biggi, F. Chiarella, ass. Fereal Team,
E. Giacobino, M. Piacentino, STA- Prov. Bolzano

Fotografi
S. Ardito, R. Bianchetti, E. Biggi, F. Chiarella, arc. Fereal Team,
F. Lucia, F. Penna, M. Piacentino, G. Popa, arc. Provincia Bolzano,
C. Re/RES, M. Vialetti

Disegni
M. Battaglia, F. Cecchin, C. Girard, A. Sartoris
Mappe e grafici
S. Chiantore

L'editore è disponibile per eventuali aventi diritto per fonti iconografiche non individuate. Riproduzione anche parziale di testi, immagini e disegni è vietata salvo autorizzazione dell'editore. Testi e fotografie non richiesti non si restituiscono e per gli stessi non è dovuto alcun compenso.

Registrazione tribunale di Torino n. 3624 del 10.2.1986

Stampa: stampato su carta FSC

Grafica, impaginazione, stampa e distribuzione Satiz Srl - Torino

ABBONAMENTO ANNUALE CARTACEO 16 €
su c.c.p. 20530200 intestato a Staff Srl
via Bodoni 24, 20090 Buccinasco (MI)
ABBONAMENTO ANNUALE ONLINE - 10 €
Pagamento su Internet (possibile anche per il cartaceo)
www.piemonteparchi.it

INFO ABBONAMENTI

tel. 02 45702415 (dal lun. al ven. ore 9/12-14.30/17.30)
abbonamenti@staffonline.biz

NUMERO VERDE 800 333 444

Aree protette in Piemonte

REGIONE PIEMONTE

ASSESSORATO COMMERCIO E FIERE, PARCHI E AREE PROTETTE

Assessore William Casoni
DIREZIONE AMBIENTE
Direttore Salvatore De Giorgio
Via Principe Amedeo, 17 - 10123 Torino
SETTORE PARCHI
Responsabile Giovanni Assandri
via Nizza 18 - 10125 Torino
tel. 011 4323524 fax 011 4324759/5397

AREE PROTETTE REGIONALI

ALESSANDRIA

Bosco delle Sorti La Communa
c/o Comune, Piazza Vitt. Veneto - 15016 Cassine AL
tel. e fax 0144 715151
Capanne di Marcarolo
Via Umberto I, 32 A - 15060 Bosio AL
tel. e fax 0143 684777

Po (tratto vercellese-alessandrino)
Fontana Gigante, Palude S. Genuario, Torrente Orba
Piazza Giovanni XXIII, 6 - 15048 Valenza AL
tel. 0131 927555 fax 0131 927721

Sacro Monte di Crea
Cascina Valperone, 1 - 15020 Ponzano Monferrato AL
tel. 0141 927120 fax 0141 927800

ASTI

**Rocchetta Tanaro, Valle Andona,
Valle Botto e Val Grande, Val Sarmassa**
Via S. Martino, 5 - 14100 AT
tel. 0141 592091 fax 0141 593777

BIELLA

**Baragge, Bessa, Brich di Zumaglia
e Mont Prevé**
Via Crosa, 1 - 13882 Cemione BI
tel. 015 677276 fax 015 2587904

Burcina
Cascina Emilia - 13814 Pollone BI
tel. 015 2563007 fax 015 2563 914

Sacro Monte di Oropa
c/o Santuario, Via Santuario di Oropa, 480 - 13900 BI
tel. 015 25551203 fax 015 25551209

CUNEO

**Alpi Marittime, Juniperus Phoenicea di Rocca,
S. Giovanni-Saben**
Piazza Regina Elena, 30 - 12010 Valdieri CN
tel. 0171 97397 fax 0171 97542

**Alta Valle Pesio e Tanaro, Augusta
Bagienorum, Ciciu del Villar, Oasi di Crava
Morozzo, Sorgenti del Belbo**
Via S. Anna, 34 - 12013 Chiusa Pesio CN
tel. 0171 734021 fax 0171 735166

Boschi e Rocche del Roero
c/o Comune, Piazza Marconi 8 - 12040 Sommariva
Perno CN
tel. 0172 46021 fax 0172 46658

Gesso e Stura
c/o Comune Piazza Torino, 1 - 12100 Cuneo
tel. 0171 444501 fax 0171 602669

Po (tratto cuneese), Rocca di Cavour
Via Griselda, 8 - 12037 Saluzzo CN
tel. 0175 46505 fax 0175 43710

NOVARA

**Bosco Solivo, Canneti di Dormelletto, Fondo
Toce, Lagoni di Mercurago**
Via Gattico, 6 - 28040 Mercurago di Arona NO
tel. 0322 240239 fax 0322 237916

**Colle della Torre di Buccione, Monte Mesma,
Sacro Monte di Orta**
Via Sacro Monte - 28016 Orta S. Giulio NO
tel. 0322 911960 fax 0322 905654

Valle del Ticino
Villa Picchetta - 28062 Cameri NO
tel. 0321 517706 fax 0321 517707

TORINO

Bosco del Vaj, Collina di Superga
Via Alessandria, 2 - 10090 Castagneto Po TO
tel. e fax 011 912462

**La Mandria, Collina di Rivoli, Madonna
della Neve sul Monte Lera, Ponte del Diavolo,
Stura di Lanzo**
Viale Carlo Emanuele II, 256 - 10078 Venaria Reale TO
tel. 011 4993311 fax 011 4594352

Gran Bosco di Salbertrand
Via Fransuà Fontan, 1 - 10050 Salbertrand TO
tel. 0122 854720 fax 0122 854421

Laghi di Avigliana
Via Monte Pirciriano, 54 - 10051 Avigliana TO
tel. 011 9313000 fax 011 9328055

**Monti Pelati e Torre Cives, Sacro Monte
di Belmonte, Vauda**
Corso Massimo d'Azeglio, 216 - 10081 Castellamonte TO
tel. 0124 510605 fax 0124 514463

**Orsiera Rocciavre, Orrido di Chianocco,
Orrido di Foresto**
Via S. Rocco, 2 - Fraz. Foresto - 10053 Bussoleno TO
tel. 0122 47064 fax 0122 48383

Po (tratto torinese)
Corso Trieste, 98 - 10024 Moncalieri TO
tel. 011 64880 fax 011 643218

Stupinigi
Via Magellano 1 - 10128 Torino
tel. e fax 011 5681650

Val Troncea
Via della Pineta - La Rua - 10060 Prigelato TO
tel. e fax 0122 78849

VERBANO-CUSIO- OSSOLA

Alpe Veglia e Alpe Devero, Alta Valle Antrona
Viale Pien, 27 - 28868 Varzo VB
tel. 0324 72572 fax 0324 72790

Sacro Monte Calvario di Domodossola
Borgata S. Monte Calvario, 5 - 28845 Domodossola VB
tel. 0324 241976 fax 0324 247749

Sacro Monte della SS. Trinità di Ghiffa
Via SS. Trinità, 48 - 28823 Ghiffa VB
tel. 0323 59870 fax 0323 590800

VERCELLI

Alta Valsesia
Corso Roma, 35 - 13019 Varallo VC
tel. e fax 0163 54680

Bosco delle Sorti della Partecipanza
Corso Vercelli, 3 - 13039 Trino VC
tel. 0161 828642 fax 0161 805515

**Garzaia di Crisio, Garzaia di Villarboit,
Isolone di Oldenico, Lame del Sesia,
Palude di Casabeltrame**
Via XX Settembre, 12 - 13030 Albano Vercellese VC
tel. 0161 73112 fax 0161 73311

Monte Fenera
Fraz. Fenera Annunziata - 13011 Borgosesia VC
tel. e fax 0163 209356

Sacro Monte di Varallo
Loc. Sacro Monte Piazza Basilica - 13019 Varallo VC
tel. 0163 53938 fax 0163 54047

PARCHI NAZIONALI

Gran Paradiso
Via della Rocca, 47 - 10123 Torino
tel. 011 8606211 fax 011 8121305

Val Grande
Villa Biraghi, piazza Pretorio, 6 - 28805 Vogogna VB
tel. 0324 87540 fax 0324 878573

AREE PROTETTE D'INTERESSE PROVINCIALE

**Lago di Candia, Monte Tre-Denti e Freidour,
Monte San Giorgio,
Conca Cialancia,
Stagno di Oulx, Colle del Lys**
c/so Provincia di Torino -
cso Inghilterra 7/9 - 10138 Torino
tel. 011 8616254 / Fax 011 8616477





6



10



18



22



25



28



31

«IL TRENO VA,
SCOMPARIRÀ
SULLE SUE RUOTE
ROTONDE
DIETRO ALLE NUVOLE
BIONDE...»

IO SONO QUA,
RIMANGO QUA
IN QUESTA RUGGINE DENSA
COME QUALCUNO CHE
PENSA... A UN TRENO...»

PAOLO CONTE
“IL TRENO VA”

EDITORIALE

ECOLOGICO E ROMANTICO
di Toni Farina

1

IL TRENO DEI DESIDERI

QUANDO IN PIEMONTE NASCEVA LA FERROVIA
a cura dell'associazione Feralp Team

6

TRENI E PARCHI: IL BINOMIO VIRTUOSO E RARO
di Stefano Ardito

10

VIAGGIO ALLA *FINIS TERRAE* SABAUDA
di Toni Farina

14

IL TRENO DELLE MERAVIGLIE
di Furio Chiaretta

18

ALTO ADIGE: IL TRENO CHE È TORNATO DI MODA
a cura della STA- Provincia di Bolzano

22

RETTILI

IL GECCO CON LE FOGLIE SULLE DITA...
di Emanuele Biggi

25

UCCELLI

BENTORNATO SULTANO!
di Massimo Piacentino

28

NATURA PROTETTA

IL ROCCIAMELONE, MONTAGNA SACRA
E PROTETTA
di Aldo Molino

31

TERRITORIO

L'AUTANI DEL BUON CAMMINO
di Roberto Bianchetti

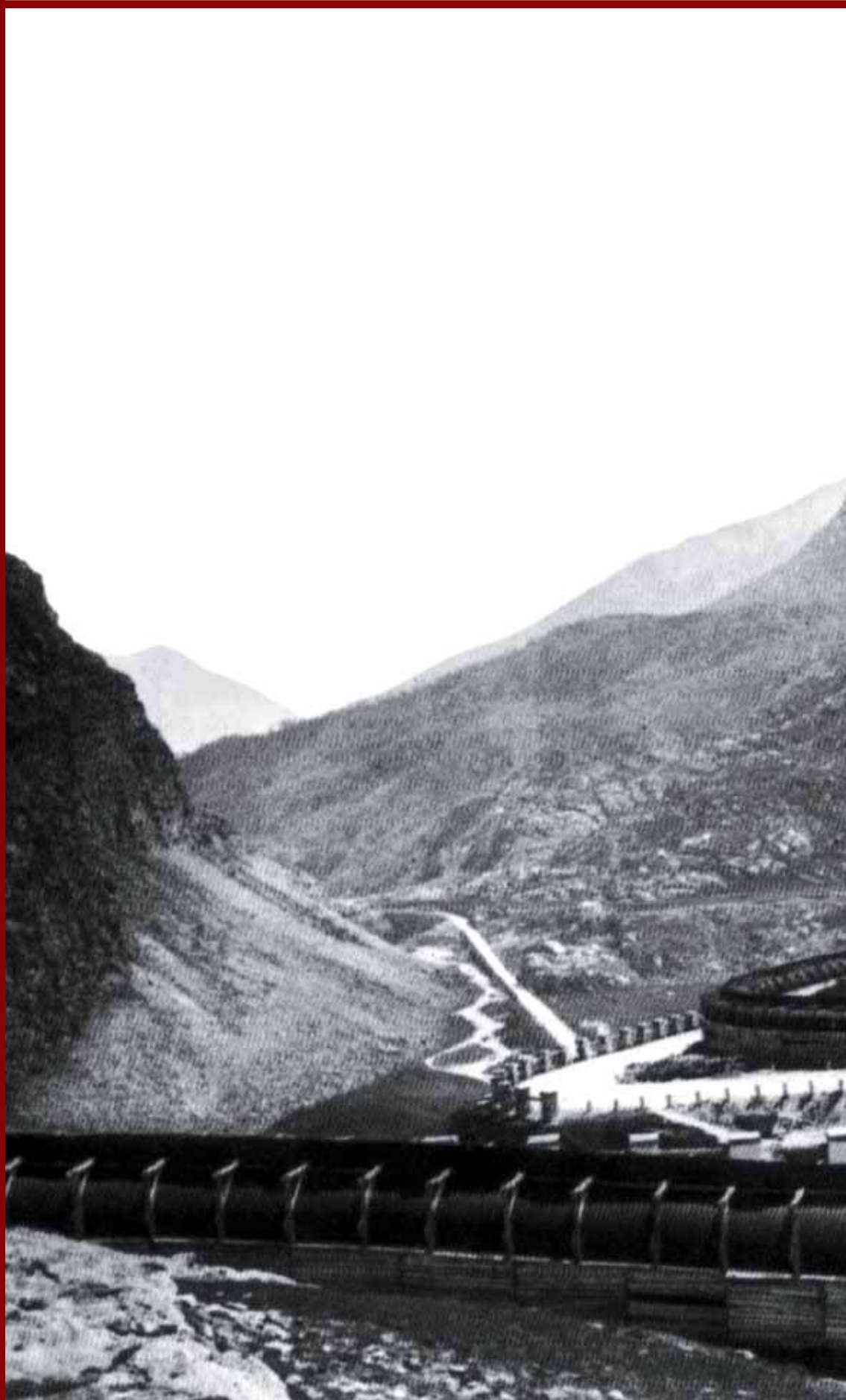
34

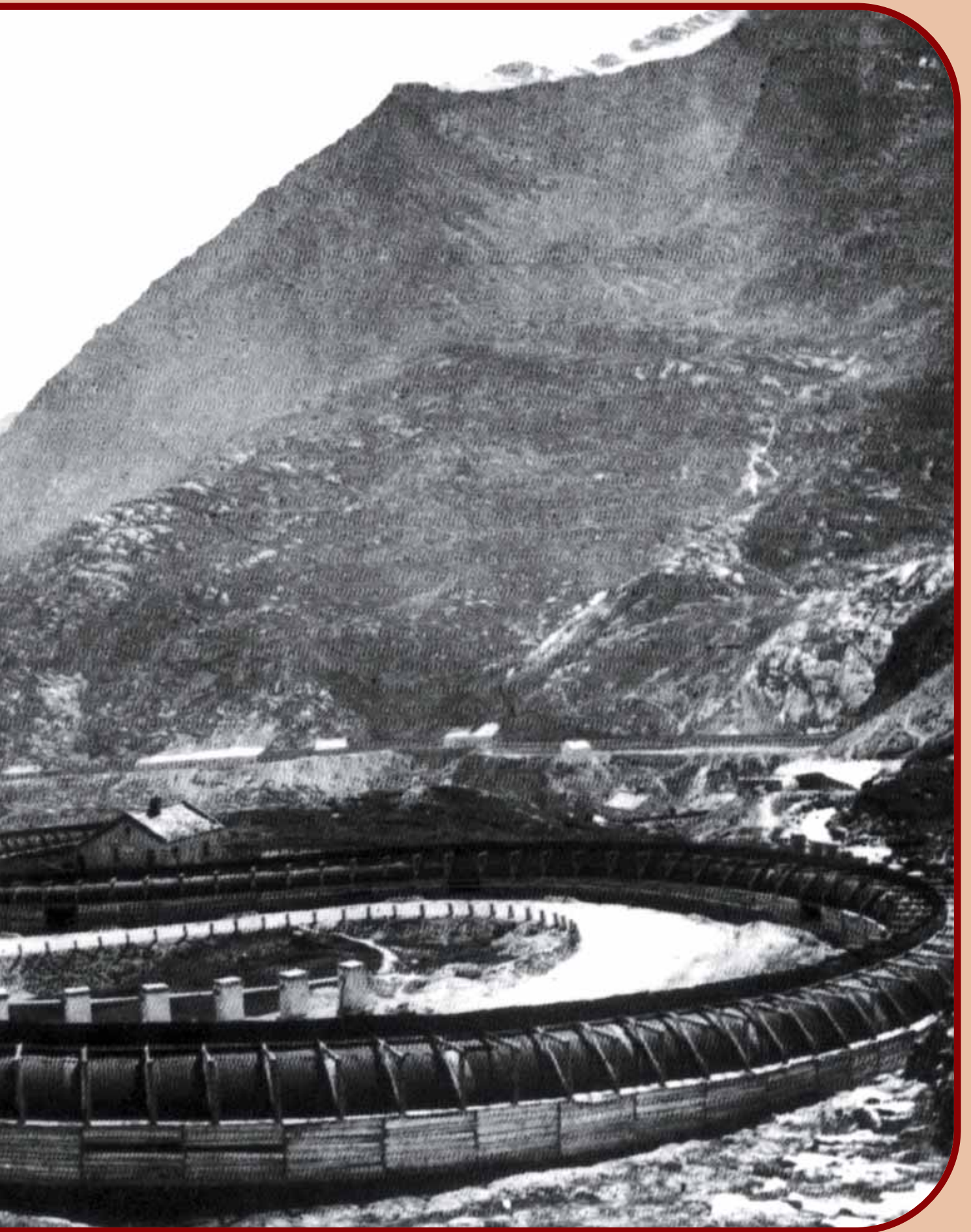
RUBRICHE

38

IL SERPENTE DI LAMIERA

La ferrovia Susa–Saint Michel, detta ferrovia Fell dal nome del progettista, entrò in esercizio nel 1868. Partendo dai 495 metri di Susa saliva fino ai 2084 metri del Colle del Moncenisio, per poi scendere ai 707 metri di Saint Michel. In sole cinque ore, rispetto alle dodici ore delle diligence tirate da 7 cavalli (più fino a 30 muli nei tratti più ripidi), i viaggiatori e le merci compivano il tragitto, affrontando un viaggio non certo agevole, ma quasi privo di rischi. Si viaggiava infatti su panche di legno e con finestrini piccoli e alti (per evitare problemi di vertigini), ma soprattutto avvolti dal fumo della locomotiva a vapore, in quanto una parte del percorso era in gallerie, molte delle quali artificiali e costruite in lamiera per consentire il transito invernale sotto la neve. In compenso, nei tre anni di esercizio (la linea fu chiusa con l'apertura del traforo del Frejus) vi furono tre morti: due frenatori e una persona travolta dal treno.





Quando in Piemonte nasceva la ferrovia

DALLA TORINO-TROFARELLO (1854) SINO AL TRAFORO DEL FREJUS (1871), IL PIEMONTE FU SEMPRE ALL'AVANGUARDIA NELLA COSTRUZIONE FERROVIARIA. LE "VISIONI" DI CAVOUR E IL GENIO DEGLI INGEGNERI

Grazie soprattutto all'intuizione del conte Camillo Benso di Cavour, tra la metà dell'800 e l'inizio del '900 il Piemonte fu certamente all'avanguardia nella costruzione di linee ferroviarie, che collegarono la quasi totalità delle principali città, nonché gli stati confinanti. Già nel 1840 il governo sabaudo aveva autorizzato la costituzione di una società incaricata della costruzione della linea Torino-Genova. L'intento era di alimentare il flusso di traffico tra Genova, il Piemonte e il

nord Europa e l'Inghilterra, tagliando fuori l'Austria, che all'epoca possedeva il Lombardo-Veneto, con i relativi porti sull'Adriatico. La linea Torino - Genova fu costruita e messa in esercizio per tratte successive: si iniziò il 24 settembre 1848 con la Torino - Trofarello, la linea completa si inaugurò il 20 febbraio 1854. La costruzione evidenziò una serie di problematiche per quei tempi di non facile soluzione e che misero a dura prova le capacità dei pur valenti ingegneri dell'epoca.

Dalle opere civili (già nel primo tratto la costruzione del ponte sul Po a Moncalieri), alle gallerie della tratta appenninica, all'attraversamento delle colline del Monferrato. Ma le difficoltà maggiori derivarono dalla trazione dei treni, assicurata allora da locomotive a vapore di ridotta potenza. Ad esempio, nella tratta molto acclive tra San Paolo Solbrito e Villafranca, si procedette in una prima fase alla costruzione di una linea su due livelli, traghettando merci e viaggiatori con carri e

La stazione di Torino Porta Nuova, in una foto storica di inizio'900





omnibus a trazione animale. Per ovviare a queste carenze furono progettate nuove locomotive, che entrarono in servizio nel 1851. Anche queste macchine si rivelarono però insufficienti a superare il successivo tratto del Valico dei Giovi, con il 36 per mille di pendenza «di cui l'eguale non si ha su altre strade ferrate esercitate con locomotive». Modificando un progetto di Stephenson si realizzò una macchina costituita da due locomotive accoppiate dal lato del forno. Le scorte di acqua e carbone erano poste lateralmente, in modo da avere un'unica cabina di guida centrale, con la condotta del treno assicurata da un solo macchinista e un fuochista. Dette "mastodonte dei Giovi" per la grande potenza (ovviamente per l'epoca), queste locomotive erano in grado di trainare su quelle rampe treni da 130 tonnellate alla velocità di 12 chilometri orari!

La domanda di trasporto, soprattutto merci, crebbe in modo esponenziale, tanto che nel 1889 fu aperta una variante detta "Succursale dei Giovi" da

Genova Rivarolo a Ronco, il cosiddetto "secondo valico" (per questo il progetto attuale di una nuova linea viene chiamato "terzo valico").

La trazione con locomotive a vapore, all'epoca alimentate con un velenoso impasto di pece, catrame e carbone pressato a mattonella, fu causa nel 1898 su questa linea di un grave incidente. A causa della perdita di conoscenza per asfissia da fumo del personale di macchina e dei frenatori in una galleria, un treno merci rimase abbandonato a se stesso e iniziò a retrocedere, piombando a grande velocità su un treno passeggeri, causando la morte di tredici persone e il ferimento di venti. Con l'avvento del Ministero D'Azeglio, il governo tentò di dare spazio all'iniziativa privata per la costruzione di linee ferroviarie per mezzo di concessioni. Queste venivano in genere fissate in novantanove anni, con facoltà di riscatto da parte dello Stato dopo un certo periodo. La prima concessione venne rilasciata nel 1850 al Marchese di Pamparà, per la costruzione di una fer-

rovia da Trofarello (sulla linea Torino - Genova) a Savigliano. Nel 1852 la medesima società fu autorizzata a prolungare la linea fino a Cuneo passando per Fossano. Fu la sottoscrizione di ottocento azioni da parte degli abitanti di Fossano a permettere la variante, causa perorata dal sindaco della cittadina che così scriveva ai fossanesi: «se mai vi fu più imperiosa necessità di dimostrare coi fatti alla terra natia la nostra affezione, in oggi si presenta dessa in tutta la forza. Dall'attivazione o non della progettata linea di strada ferrata da Torino a Cuneo toccando questa città, dove, attesa la di lei topografica posizione, verrebbe stabilito uno scalo di non lieve importanza, dipende la vita o la morte della medesima. Per dare adunque alla nostra Patria novella, leviamoci tutti in una sola idea, ciascuno concorra in proporzione de' suoi mezzi a completare la sottoscrizione delle azioni richiesteci dalla Società Promotrice di Torino».

Tra il 1852 e 1857 fu costruita, senza incontrare particolari difficoltà, la li-

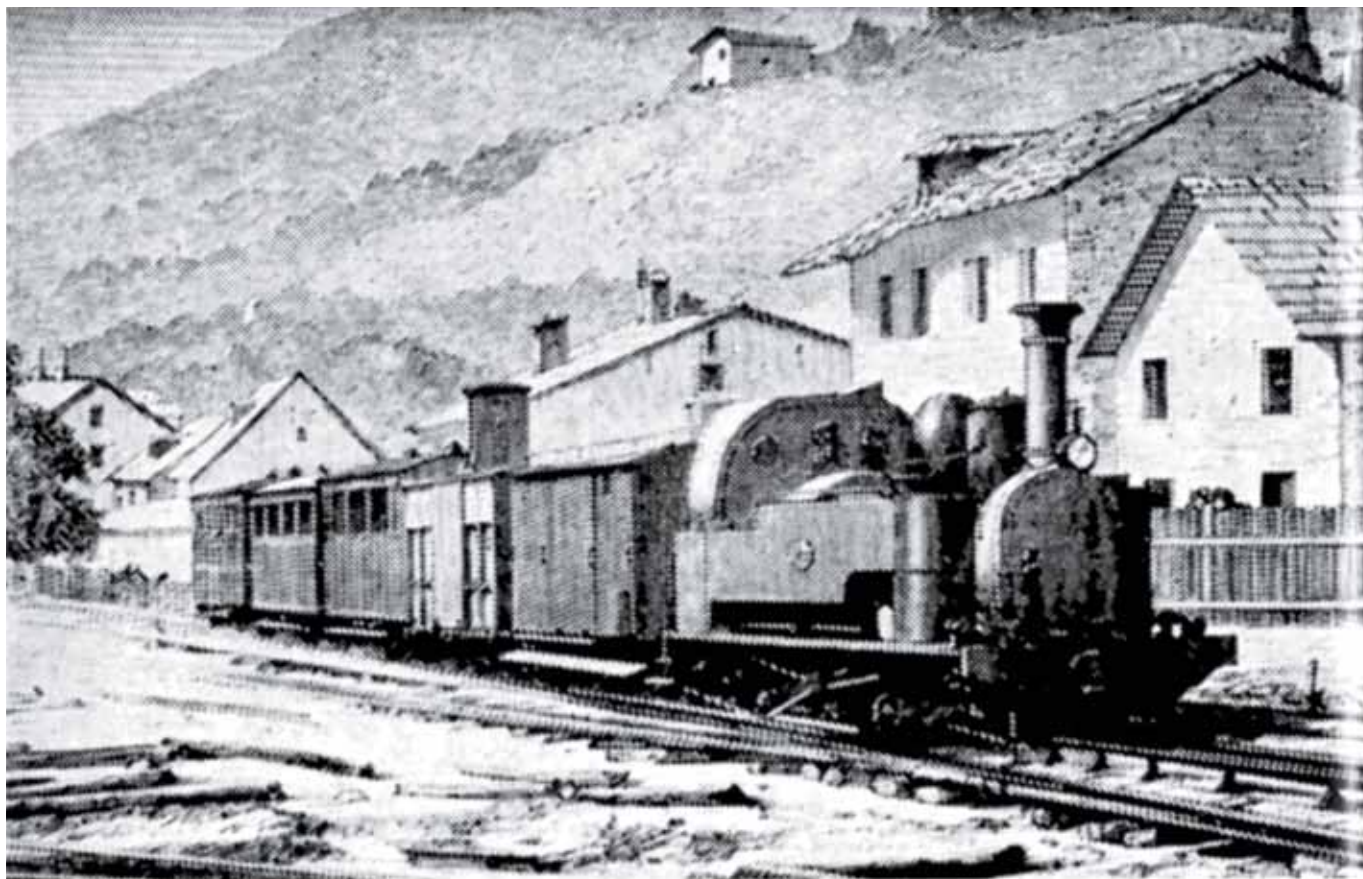


Ponte di Alessandria Linea Torino – Genova

nea da Torino verso il Ticino (con le sue diramazioni sul territorio). La linea fu limitata a Boffalora, all'epoca confine con il Lombardo - Veneto. Solo dopo l'annessione dello stesso al Regno di Sardegna, il 1 luglio 1859 venne inaugurata l'intera tratta da Torino a Milano. Il 14 giugno 1852 il parlamento subalpino approvò la costruzione della linea Torino - Susa,

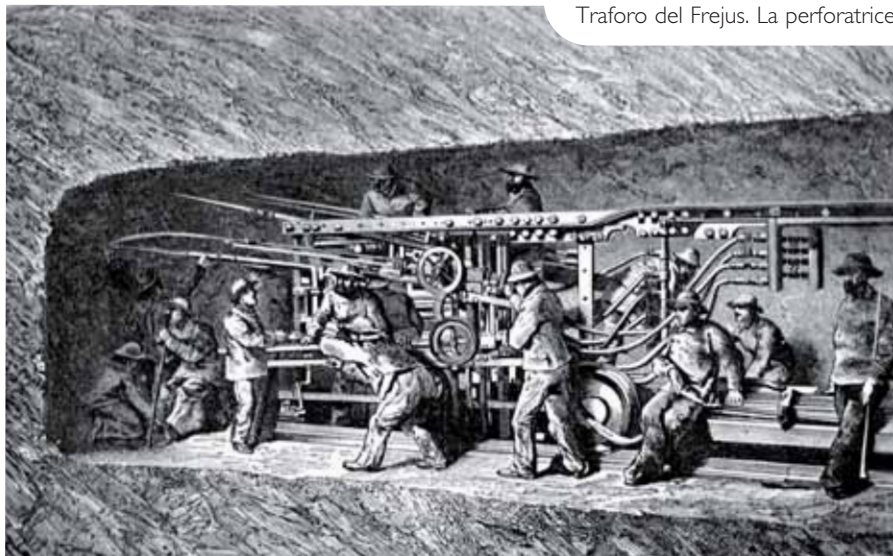
inaugurata il 25 maggio 1854 (due anni in tutto!). Lo scopo era di collegare il Piemonte alla Savoia e ai porti del nord della Francia e dell'Inghilterra. In attesa del completamento della linea da Bussoleno a Bardonecchia e del traforo del Frejus (il traffico di merci verso la Francia era triplicato in pochi anni), venne costruita un'ardita ferrovia a scartamento ridotto per collega-

re Susa a Saint Michel de Maurienne, attraverso il valico del Moncenisio. Collegamento storico tra i due versanti delle Alpi, il Moncenisio aveva visto per decine di secoli transitare (per lo più a piedi) pellegrini, merci, commercianti, eserciti. La traversata del colle, soprattutto nel periodo invernale, era resa possibile dai portatori locali detti "marroni" che, grazie alla conoscenza dei luoghi, sapevano guidare gli intrepidi viaggiatori attraverso mille difficoltà. La ferrovia Susa - Saint Michel, detta ferrovia Fell dal nome del progettista, entrò in esercizio nel 1868. Partendo dai 495 metri di Susa saliva fino ai 2084 metri del Colle del Moncenisio, per poi scendere ai 707 metri di Saint Michel. In sole cinque ore, rispetto alle dodici ore delle diligenze tirate da 7 cavalli (più fino a 30 muli nei tratti più ripidi), i viaggiatori e le merci compivano il tragitto, affrontando un viaggio non certo agevole, ma quasi privo di rischi. Si viaggiava infatti su panche di legno e con finestrini piccoli e alti (per evitare problemi di vertigini), ma soprattutto



« En voiture pour le Mont-Cenis » ! Arrêt à Termignon

Trafo del Frejus. La perforatrice



avvolti dal fumo della locomotiva a vapore, in quanto una parte del percorso era in gallerie, molte delle quali artificiali e costruite in lamiera per consentire il transito invernale sotto la neve. In compenso, nei tre anni di esercizio (la linea fu chiusa con l'apertura del traforo del Frejus) vi furono tre morti: due frenatori e una persona travolta dal treno.

Chiude la rassegna l'opera che all'epoca rappresentò un'eccellenza nel campo della costruzione di infrastrutture e degli studi di ingegneria: il traforo del Frejus. Molti tra gli architetti e gli ingegneri che contribuirono a questa realizzazione sono ricordati tutt'oggi, se non altro perché a loro sono state dedicate vie e piazze in Piemonte e in Savoia. Tra questi, Joseph François Medail, Luigi Des Ambrois de Nevache, Pietro Paleocapa, nonché la triade degli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller, che curarono il progetto esecutivo e diressero i lavori. Per ospitare maestranze e materiali furono impiantati due cantieri a Bardonecchia e Modane, che ospitarono quasi 4.000 tra operai e tecnici. Tra questi, per tutto il periodo dei lavori, si contarono purtroppo 48 morti, dei quali 18 per epidemie e 8 per risse. Da una metodologia di scavo esclusivamente manuale, consistente in perforazione della roccia, sparo delle mine e sgombero dei materiali, si passò con un rivoluzionario sistema inventato per il Frejus alla perforazione meccanica con perforatrici montate su carro

e alimentate ad aria compressa. Il sistema consentì di passare da una media di perforazione di 0,7 metri al giorno a 2,2 metri, abbreviando di molto i tempi previsti per il termine lavori. Così il 25 dicembre 1870 l'ingegnere Grandis poteva telegrafare al ministro Quintino Sella: «A voi che dal principio avete fiducia insieme a Camillo Cavour mandiamo un saluto, annunciando l'ultima breccia aperta alle ore 4 e 25 minuti, con passaggio di circa 3000 operai cogli ingegneri in testa al grido di Viva l'Italia!».

Il 17 settembre 1871 vi fu il viaggio inaugurale da Torino a Modane (nel frattempo era stata completata la tratta Bussoleno - Bardonecchia), con la partecipazione del Re Vittorio Emanuele II. Al viaggio seguì un banchetto a Bardonecchia per 1300 invitati seguito da una fastosa cerimonia a Torino.

Il 1 luglio 1905 lo Stato assunse direttamente la gestione della rete ferroviaria italiana (e quindi anche delle linee piemontesi), con la costituzione dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato sotto il controllo del Ministero dei Lavori Pubblici. La gestione comportava l'esercizio di 10.553 chilometri di linee e l'assunzione di tutti i 103.607 lavoratori delle ferrovie.

L'articolo è stato redatto da **Feralp Team**.

L'Associazione, che conta oltre 160 soci, collabora con Trenitalia nella realizzazione di treni storici e con la Provincia di Torino per la gestione del Museo Feralp di Bussoleno e ha curato numerosi studi e ricerche sulla storia delle ferrovie in Piemonte.

Feralp, il Museo del Trasporto Ferroviario attraverso le Alpi

Il Museo ferroviario di Bussoleno è un tassello del Progetto Cultura Materiale della Provincia di Torino, cioè uno dei venticinque siti provinciali che testimoniano lo sviluppo e la vita produttiva e sociale del territorio.

Inserito in un territorio caratterizzato da un'importante realtà ferroviaria quale la linea Torino - Modane, Feralp è un museo "funzionante" e non solo conservativo. La gestione è assicurata dall'Associazione Feralp team, i cui membri svolgono un'azione di volontariato culturale.

Collocati in una struttura ottocentesca utilizzata come officina dalle Ferrovie dello Stato per oltre un secolo (fino al 1993), gli allestimenti raccontano la storia del trasporto ferroviario presentando macchinari e diorami interattivi che documentano la scienza e la tecnologia ferroviaria, patrimonio industriale tra i più significativi degli ultimi 150 anni. Ma soprattutto nell'officina vengono custodite locomotive a vapore ed elettriche e carrozze storiche, oggetto di cure e manutenzioni da parte dei volontari della Feralp team. Molti mezzi sono ancora funzionanti e utilizzati da Trenitalia per la riproposta dei treni storici sulle linee ferroviarie piemontesi.

Annessi al Museo sono la biblioteca e il Centro studi, dove viene custodita un'importante e imponente documentazione relativa ai trasporti su rotaia.

Feralp è integrato con le altre realtà museali del settore, come il Museo Ferroviario Piemontese di Savigliano, con il quale collabora attivamente.

Info: info@feralpitem.com



Il binomio virtuoso e raro

Stefano Ardito

VEDUTE MOZZAFIATO, PAESAGGI RIPOSANTI, SENTIERI DA SCOPRIRE:
ABBINARE TRENI, PARCHI E TREKKING SI PUÒ, È DIVERTENTE, COSTA POCO.
MA, IN ITALIA, È TUTT'ALTRO CHE FACILE

Una fotografia, più di venti anni fa, ha fatto il giro d'Italia e del mondo. Dalle pagine di *Panda*, il bollettino del WWF, è passata a quelle di *Airone*, e poi a quelle del *Venerdì di Repubblica* e *Panorama*. Più tardi è comparsa su un paio di mensili francesi, su una rivista di escursionismo tedesca, perfino nel supplemento domenicale del *Times*.

Non si trattava di uno scoop, né di una immagine straordinaria. Ma dietro c'era un'ottima idea. Si vedeva un treno locale, sullo sfondo delle montagne abruzzesi. Dai finestrini, tra bandiere del WWF e del Parco Nazionale d'Abruzzo, si affacciavano dei ragazzi colorati e sorridenti, ben diversi dai soliti volti annoiati che affollano i treni dei pendolari. Il titolo diceva "il Treno dei Parchi". Spesso, ad accompagnarla, era un testo di Fulco Pratesi.

Il treno della foto viaggiava sulla Sulmona-Carpinone, una linea secondaria che collega l'Abruzzo e il Molise. Un secolo prima, nel 1888, l'apertura della ferrovia che collega Roma con Sulmona era stata salutata come un evento storico dagli escursionisti. Grazie a quel treno a vapore, in un paesaggio da western, gli amanti della montagna romani potevano raggiungere la Majella, i monti della Marsica e il Sirente senza passare giorni interi in diligenza. La sezione di Roma del CAI salutò l'evento con un rifugio, costruito nel 1890 sul Monte Amaro e dedicato a Vittorio Emanuele II, e con un'ottima *Guida dell'Abruzzo*, curata da Enrico Abbate e uscita nel 1906.

La linea da Sulmona verso Castel di Sangro, Carpinone e Isernia fu inaugurata quattro anni dopo. Un secolo più tardi le cose erano radicalmente cambiate, e la linea era nell'elenco dei "rami secchi" che le Ferrovie dello Stato si apprestavano a tagliare. Il WWF ebbe l'idea giusta. Far rivivere la linea grazie a escursionisti, amanti della natura e turisti, che su quelle litorine avrebbero potuto raggiungere Alfedena nel Parco d'Abruzzo, e vari centri pedemontani (Campo di Giove, Pescocostanzo, Rivisondoli) del futuro Parco Nazionale della Majella.

Il progetto diventava ancora più accattivante considerando che accanto alla linea stava per nascere anche la Riserva

Regionale del Monte Genzana. E che la prosecuzione verso nord della ferrovia, da Sulmona a L'Aquila, costeggiava il futuro parco del Sirente - Velino e del Gran Sasso e dei Monti della Laga. La storica Ferrovia Sangritana, che collegava Castel di Sangro all'Adriatico, permetteva di pensare a un sistema di treni verdi. L'Abruzzo come la Svizzera, insomma. Sulmona e Alfedena come Tirano, il Passo del Bernina e Zermatt. Vent'anni dopo quel progetto - ma è più giusto parlare di un sogno - sembra svanito nel nulla. I treni da Sulmona a Castel di Sangro sono due al giorno nei feriali, e si riducono a uno nei festivi, quando alcune delle fermate più interessanti per gli escursionisti vengono saltate a pie' pari. Il Parco d'Abruzzo, Lazio e Molise ha superato la crisi, e quello della Majella, classe 1991, è diventato maggiorenne. Nulla però, nelle piccole stazioni di montagna (quella di Pescocostanzo-Rivisondoli è la seconda per quota in Italia dopo il Brennero), ricorda al viaggiatore le aree protette.

Anche il Treno della Valle, convoglio storico della Sangritana, dopo anni di grande successo è stato soppresso nel 2007. Escursionisti e scolaresche, spiegano i gestori della linea, non bastano a mandare in positivo il bilancio.

Settecento chilometri più a nord, invece, l'equazione sembra funzionare.

Precisione svizzera e grande natura piemontese (quella del Parco Nazionale della Val Grande, tra i più selvaggi d'Italia) mantengono in attivo il bilancio

della Ferrovia Vigezzina, che collega Domodossola a Locarno, nel Canton Ticino, attraverso la Val Vigizzo piemontese e le Centovalli elvetiche.

Ideata alla fine dell'Ottocento per collegare le linee del Gottardo e del Sempione, oggi la linea, che impiega un'ora e tre quarti per cinquanta-due chilometri, viene utilizzata dai pendolari nei giorni feriali. Il sabato e la domenica invece, e tutti i giorni in primavera e in estate, i treni panoramici dalla livrea bianco-azzurra trasportano escursionisti, cicloturisti, appassionati del viaggiar lento.

Accanto ai convogli più vecchi circolano tre elettrotreni panoramici, che offrono - oltre all'ovvio lindore svizzero - puntualità assoluta, confort da aereo e vedute a 360°. Dai finestrini si vedono fitti boschi di abeti, le rapide del torrente Melezze, alte vette rocciose. Maserà, Trontano, Druogno, Santa Maria Maggiore e Malesco offrono architetture storiche, paesaggi riposanti, sentieri che salgono verso il cuore del Parco.

Nel tratto ticinese della linea si può salire in treno da Locarno a Càmedo, e tornare al punto di partenza, lungo una pista ciclabile protetta, su una bici prelevata senza costi aggiuntivi alla stazione. Da entrambi i lati del confine, i sentieri che collegano tra loro le stazioni consentono di alternare al treno le scarpe da trekking.

Oltre che nelle stazioni, si può scendere e risalire sui convogli a delle ferma-



Qui sopra: bestiame al pascolo sul Quarto Santa Chiara, nel Parco nazionale della Majella. Nella pagina a fianco: un treno alla stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo, seconda per quota in Italia dopo il Brennero (foto S. Ardito)

te facoltative. In treno, basta segnalare dove si vuol scendere al controllore. Alla fermata, basta un cenno con la mano al ferroviere. Nel terzo millennio, con treni che hanno più computer dell'Apollo che andò e tornò dalla Luna, è un'immagine commovente, che ricorda le Alpi di un secolo e più fa.

Nel resto del Piemonte, se si bada alla media nazionale, le ferrovie un qualche rapporto con parchi e sentieri lo hanno. Chi parte da Torino per una gita in giornata o di un weekend può utilizzare la Canavesana per raggiungere Valperga e salire a piedi al Sacro Monte di Belmonte. Da Pont Canavese, con i bus in coincidenza, si possono raggiungere Noasca e il Gran Paradiso. Con la linea Torino-Ceres si arriva alle aree protette della Stura di Lanzo e del Ponte del Diavolo, entrambe gestite dal Parco Regionale della Mandria.

Da Novara, in un'ora, si può salire a Varallo Sesia, e proseguire sui sentieri del Sacro Monte, tutelato da una Riserva naturale regionale. Da Cuneo, con la linea per Ventimiglia, si arriva a Vernante, porta orientale del Parco delle Alpi Marittime. Dalla stazione di Borgo San Dalmazzo, bus di linea e navette realizzate con la collaborazione del Parco conducono a Sant'Anna di Valdieri e ad Entracque, nel cuore dell'area protetta.

I parchi piemontesi più facili da raggiungere in treno, però, sono quelli della pianura e della Valle di Susa.



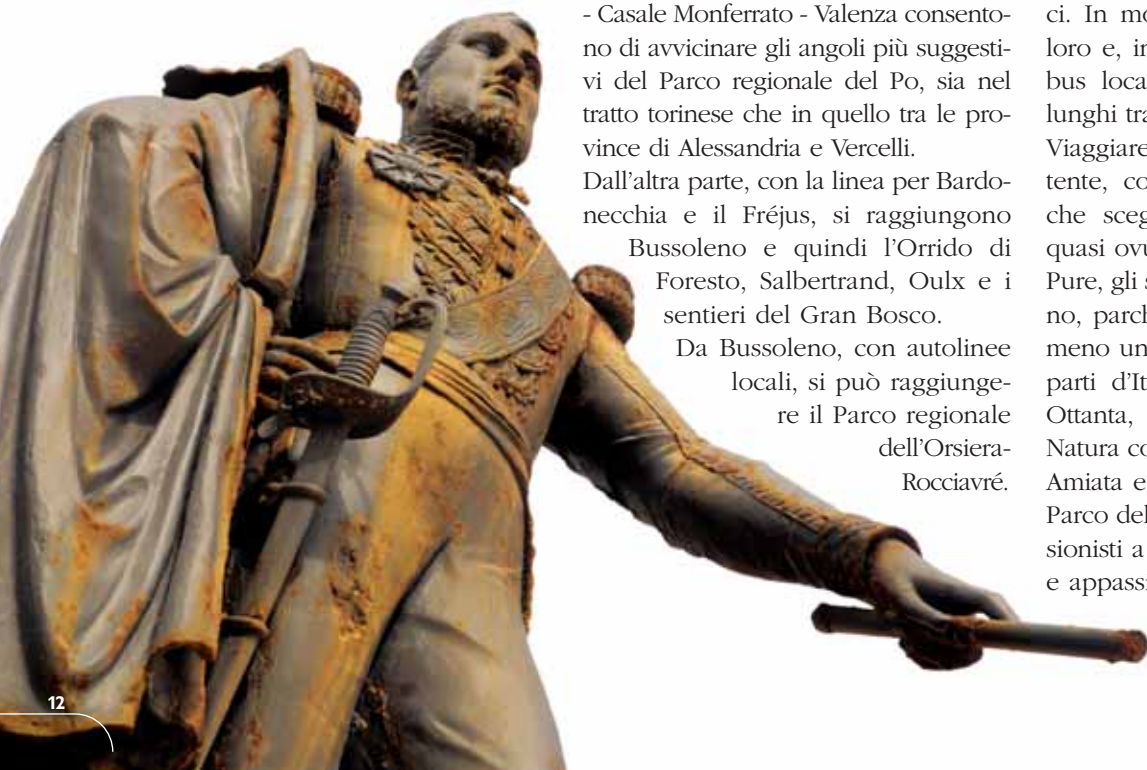
I convogli regionali che viaggiano sulla vecchia Torino-Milano e sulla Chivasso - Casale Monferrato - Valenza consentono di avvicinare gli angoli più suggestivi del Parco regionale del Po, sia nel tratto torinese che in quello tra le province di Alessandria e Vercelli.

Dall'altra parte, con la linea per Bardonecchia e il Fréjus, si raggiungono Bussoleno e quindi l'Orrido di Foresto, Salbertrand, Oulx e i sentieri del Gran Bosco.

Da Bussoleno, con autolinee locali, si può raggiungere il Parco regionale dell'Orsiera-Rocciavrè.

In pianura, però, solo una parte dei convogli è abilitata a trasportare le bici. In montagna, gli orari lontani tra loro e, in qualche caso, l'assenza dei bus locali, costringono a percorrere lunghi tratti a piedi su strade asfaltate. Viaggiare in treno è possibile, è divertente, costa poco. Ma il viaggiatore che sceglie questo mezzo continua quasi ovunque a sentirsi un intruso.

Pure, gli sforzi per mettere insieme treno, parchi e trekking esistono, da almeno un quarto di secolo, e in molte parti d'Italia. In Toscana, dagli anni Ottanta, i sentieri segnati del Treno Natura collegano le stazioni del Monte Amiata e del Senese, dentro e fuori il Parco della Val d'Orcia. Oggi gli escursionisti a piedi e in bici sono migliaia, e appassionati di convogli storici provenienti da ogni parte d'Europa affollano le litto-



rine e i treni a vapore che corrono tra calanchi, borghi medievali e cipressi. Sentieri e treno, però, sono rimasti dei mondi separati.

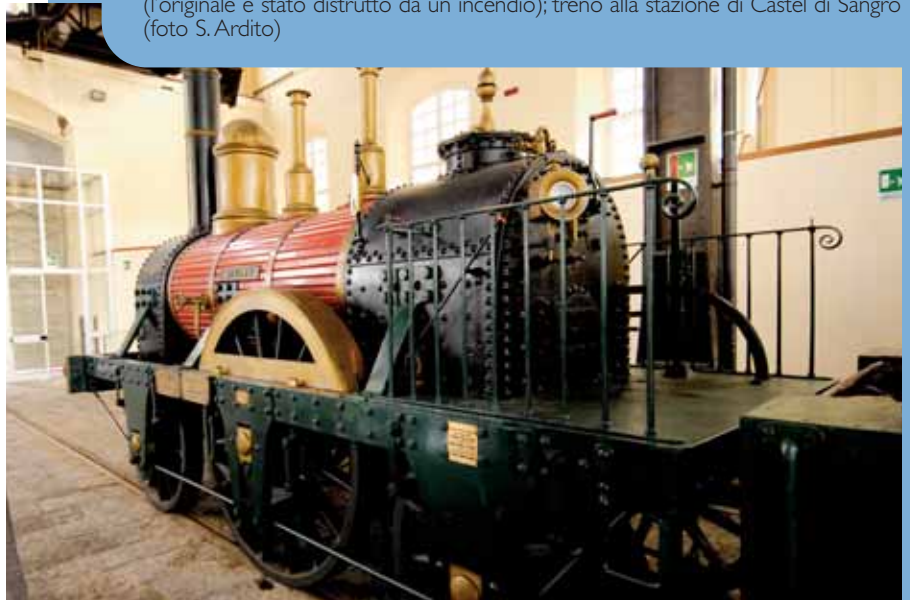
Risale agli anni Novanta, grazie alla Commissione Escursionismo del CAI e all'allora presidente Tarcisio Deflorian, la nascita e la diffusione capillare di Treno Trekking, il programma di escursioni programmate in ogni parte d'Italia da decine di sezioni del Club. In molti casi, l'autorevolezza del CAI è riuscita a coinvolgere le direzioni regionali di Trenitalia, cambiando orari e muovendo convogli speciali. Quasi ovunque, però, terminate quelle gite, gli escursionisti sono tornati ad auto e pullman, e i convogli sono tornati appannaggio di pendolari e studenti.

Se si guarda una mappa d'Italia, si scopre che le ferrovie del Belpaese sono nate sul confine di uno dei Parchi nazionali di oggi. Correva il 3 ottobre del 1839 quando due sbuffanti convogli trasportarono per 7406 metri, da Napoli a Portici, re Ferdinando II delle Due Sicilie e il suo seguito di cortigiani, nobili e borghesi. A trainarli erano due locomotive gemelle, la *Bayard* e la *Vesuvio*, costruite nella città inglese di Newcastle. Per un secolo, dal 1842 alla Seconda guerra mondiale, l'Opificio Meccanico di Pietrarsa, voluto da re Ferdinando, ha svolto un ruolo fondamentale nell'industria ferroviaria italiana, ed è arrivato a occupare 1300 operai. L'ultima locomotiva è uscita dalle officine nel 1975. Nel 1989 il complesso è stato trasformato nel Museo Nazionale Ferroviario. Nel 2007, dopo anni di chiusura, è arrivata finalmente la riapertura al pubblico.

Elettrotreni e littorine, decine di locomotive a vapore, mezzi a cremagliera e una ricostruzione del treno reale del 1839 (l'originale è stato distrutto da un incendio) stupiscono il visitatore. Una statua in bronzo di Ferdinando II continua a guardare il vulcano. Il traffico dell'hinterland napoletano suggerisce di spostarsi in treno, ed è una soluzione possibile. Con i convogli della Circumvesuviana o di Trenitalia si arriva senza problemi a Portici, con la stessa Circumvesuviana o un bus di linea si raggiungono i sentieri del Vesuvio. 'O Re ne sarebbe contento. E ai visitatori di oggi non dispiace.



Nella pagina accanto: Parco nazionale del Vesuvio, le lave del 1944 e la statua di Ferdinando II di Borbone a Pietrarsa. In questa pagina, dall'alto: ruderi delle officine borboniche di Pietrarsa; Museo di Pietrarsa: la copia del treno reale borbonico (l'originale è stato distrutto da un incendio); treno alla stazione di Castel di Sangro (foto S. Ardito)



Viaggio alla *finis terrae* sabauda

Toni Farina

antonio.farina@regione.piemonte.it

SARÀ LA LEGGE DI MURPHY, O NON SO COSA, FATTO STA CHE IL TRENO PARTE SEMPRE DAL BINARIO PIÙ LONTANO...

E così si corre. Trafelati scansando viaggiatori e valige, tra annunci di ritardo e «ci scusiamo con i viaggiatori per il disagio». Ma alla fine il treno si prende, e il viaggio ha inizio.

Per me, in realtà il viaggio è già iniziato da tempo. Come prospettiva almeno, ogni giorno alle 18 alla stazione di Porta Susa, quando, in attesa del mio treno pendolari, ascolto l'annuncio: «Treno 10421 per Domodossola in partenza al binario 3». Ogni giorno, cinque giorni alla settimana. Domodossola, il viaggio.

Domodossola è ancora Piemonte? In ogni caso è un altro Piemonte. Domodossola come Punta Arenas, o Vladivostok. Un luogo alla fine della Terra. *Finis terrae* sabauda. È inevitabile: prima o poi, toccherà andarci.

Si cambia, a Santhià

Ma prima si attraversa per intera l'Area Metropolitana. Ma dove finisce? A San Mauro? A Settimo? A Chivasso? Arduo capirlo. Un'entità fisica che fagocita paesi e borgate, cascinali e campagna.

Aiutata da paesi e borgate che si vanno incontro, si avvicinano, senza muoversi. Solo casine e campagna se ne stanno immobili e si lasciano inghiottire. Chivasso è il limite (oggi). Lì si esce dalla forra di condomini e di schiere di casette, drappelli di guerrieri di una guerra già vinta contro i campi, contro l'aria.

Dopo Chivasso però si respira. E si vede il Po, sodale di un frammento di viaggio. Sodali dell'intero viaggio sono invece le Alpi. Brezze permettendo sfilano a settentrione, prima le Graie



La ferrovia Vigezzina raggiunge Centovalli e Locarno, nel Canton Ticino



Caltignaga, linea Novara – Domodossola (foto F. Penna)

di Lanzo e poi dell'Orco, le cime del Gran Paradiso canavesano.

Dal Gran Paradiso valdostano, e dalle altre *montagnes de la Vallée*, giunge l'acqua della Dora, più meno cerulea a seconda della stagione. Il tempo di un ponte, di un saluto, e la si intuisce sfilare tra infiniti pioppeti verso il Po, verso il suo alveo accogliente. Scorre ai piedi del Monferrato, il Padre dei fiumi italiani. Rende omaggio ai castelli sul crinale, fiume in un mare di riso, un "mare a quadretti".

È la pianura. Dove un tempo erano foreste di querce, popolate da cervi e orsi, ora lo sguardo si perde tra alberi di acciaio, tralicci e tralicci e pochi, solitari ontani. Ma la natura riserva sorprese, si adegua, le risaie sono anche luoghi di vita animale, in primavera migliaia di uccelli trampolieri vi sostano durante il viaggio verso i luoghi di riproduzione. Queste zone d'altoronde erano un tempo coperte da boschi e paludi:

«Di tali foreste abbondava la Pianura Padana, soprattutto lungo il corso del Po e degli affluenti maggiori, e si stendevano sempre più larghe verso il mare, finendo spesso in vasti specchi d'acqua cosparsi di canneti».

Santhià, si cambia

Da un treno a un trenino. Il cambio di mezzo è anche un cambio di stato d'animo, lo confermano i compagni di viaggio, più distesi, come se la lontananza dalla città consentisse altri ritmi.

Si va, partenza lenta, e lento andare. Trenino diesel, motrice che sbuffa, esala aromi da corriera *d'antan*. E d'antan è il saluto: «Benvenuti a bordo del treno 4859 per Arona». Si va, barra a nord est, sulla rotta degli uccelli migratori, tra paesaggi finalmente più liberi. Brandelli di natura, ultimi e preziosi, ultime garzaie: Villarboit, Carisio, acqua dell'Elvo, acqua d'oro, aironi e garzette e cercatori. Elvo: il Klondike piemontese, acqua delle Alpi biellesi, Mucrone e Monte Mars, paggi di sua maestà il Monte Rosa. Colma l'orizzonte a settentrione la seconda montagna alpina, veleggia sopra ai tetti dei paesi, un grande veliero in perenne bilico tra bonaccia e burrasca.

La pianura mostra segni di cedimento, dossi morenici ne sospendono la continuità. Filari di alberi, querce e carpini, subentrano ai tralicci, prati irrigui subentrano alle risaie.

Savana piemontese

«Solitudini cominciarono allora a essere definiti sconfinati territori, coperti da foreste o disseminati dalla povera vegetazione delle brughiere o dalle erbe delle steppe.»

Baragge: dopo le garzaie, ecco altri e più vasti spazi di naturalità. Residui di ambienti che un tempo facevano da piede alle Alpi in tutto il nord della regione, sopravvissuti e oggi saggiamente tutelati. Un sincero grazie al trenino che si infila tra quinte di felci e betulle. È la baraggia di Rovasenda, non pare Piemonte ma Africa, "savana vercellese".

Gattinara, porta della Valsesia, al limite fra il piano e le prime alture che obbligano il trenino a interrompere la retta e a farsi corriera sul serio. L'andare si fa sinuoso e, con una prima ansa, si va ad attraversare la Sesia. Al mattino e alla sera, con brezza di valle, se ti affacci a maestrale puoi sentire l'aria dei ghiacciai che il fiume porta al piano, a lenire le torride estati padane.

«Scusi, può chiudere il finestrino?». «Abbia pazienza, il tempo di un alveo, di un ponte...».

Il tempo di chiudere ed è Romagnano. Ed è di nuovo baraggia: Piano Rosa,



Treno storico, linea Novara – Domodossola (Foto F. Penna)



In queste foto, dall'alto: Vignale, linea Novara – Arona; Dormelletto, linea Novara – Arona; Val d'Ossola linea Arona – Domodossola (Foto F. Penna)



dove con un po' di fantasia puoi vedere leopardi e gazzelle tra l'erba alta, con Ruwenzori e Kilimanjaro sullo sfondo. Un sogno breve, ma la realtà qui non è da meno: lepri e sparpieri li puoi vedere davvero, e sullo sfondo, fra roveri e betulle, c'è il Monte Rosa. Che in certe albe e tramonti di novembre non fa rimpiangere l'Africa.

Borgomanero. Sulla congestionata piana bagnata dal Torrente Agogna scende l'aria del Cusio, leggera, malinconica aria di lago. E verso un lago è diretto il trenino, attraverso colline in anarchica sequenza e gallerie che rubano a tratti la luce.

Quando riappare, la luce è diversa, è malinconica luce di lago Maggiore.

Arona, stazione di Arona

C'è tempo per un caffè. Ci sarebbe tempo, se in questa "turistica" stazione di questa turistica località ci fosse il bar. C'è una pettinatrice, c'è un'esotica araucaria sulla piazza ma il caffè è lontano e il treno per Domodossola incombe sul binario 4.

«Il treno 20226 per Domodossola viaggia con 15' di ritardo, ci scusiamo per il disagio». Ci stava pure il caffè! Il disagio però è breve, e il treno nuovamente lungo. Treno che ora punta a nord alternando gallerie a fuggevoli vedute sull'acqua placida – e malinconica – del lago. Il viaggio ora è un film proiettato da un operatore bizzarro, dispettoso. Stresa, Isole Borromeo, e quel ramo del Lago Maggiore che volge a mattino, a Locarno...

Verbania. Dove l'acqua del Toce si fa lago e concede un lembo di natura vera: Riserva naturale del Fondo Toce, essenziale opportunità di "soggiorno" per i molti viaggiatori alati in migrazione sulla rotta del Ticino. La Riserva ospita gli ultimi canneti, residui di quelli che un tempo disegnavano quasi per intero le rive del lago.

Il passaggio del Toce è la porta dell'Ossola. Sedersi sul lato destro del vagone, prego. Per apprezzare Mergozzo e il suo lago, proroga di gentilezza prima di addentrarsi in questa valle così profonda e rude, così granitica. Mergozzo, lago discre-

to, appartato, vicino ma distante dal caotico fratello Maggiore.

La bassa Ossola è una forra, per vedere il cielo dal finestrino c'è da ledersi le cervicali, ma ne vale la pena: i Corni di Nibbio si alzano di botto a sfidare il cielo e a proteggere la Val Grande e la sua natura incalzante. La sede del Parco nazionale è a Vogogna, piccolo gioiello medievale riconoscibile grazie al castello arroccato ai piedi della montagna.

Cambiare lato, prego. Per cogliere l'infilata della Valle Anzasca con la parete est del Monte Rosa, remota e lucente. Tutt'altro che remota è Domodossola, Domo per gli habitués. Domo e la sua conca, parentesi di spazio circolare con le valli che partono a raggiera. Bognanco, Formazza, Vigezzo...

Domodossola, *Finis terre sabauda*, la fine del viaggio merita un premio. Il premio ha il nome di Vigezzina, che già pronunciarlo è bello. Sa di montagna, di piccoli paesi, di cioccolato. Impossibile resistere.

Non hanno fretta i viaggiatori della Vigezzina

Parlano molte lingue e viaggiano incollati al finestrino. Per molti il trenino è una giostra, e l'intorno un diorama.

Si va a oriente. L'ingresso della Val Vigezzo è invitante, promette piccole meraviglie. Si sale a Trontano e poi tra boschi e vigneti con la conca di Domo che sgrana le sue valli. L'occhio passa dal mondo glaciale e lontano del Fletschhorn e della Weissmies al mondo piccolo delle piccole case dai tetti di piode. Si viaggia nella Contea degli Hobbit. La colonna sonora è ferro su ferro, cigolio metallico, tranquillo e confortante. Si sale in lunghi tornanti (un treno a tornanti) e si entra nella valle, nel suo lato in ombra. A Druogno è fatta, inizia la piana e il treno "fila" verso Santa Maria Maggiore e Malesco, verso Re e il suo santuario, sul lato opposto della valle.

Una valle strana, Vigezzo, un corridoio verso la Svizzera. Il confine è a Ribellasca e lo capisci non per le guardie ma per il diverso timbro de-

gli annunci, marziale: Camedo, Intragna, Pontebrolla. Oltre confine la Vigezzo prende il nome di Centovalli e ti chiedi il perché, visto che le valli confluenti sono solo due. La ragione sta nella geologia: Centovalli è una gola, il treno sta appeso alla roccia, viaggia su ballatoi, da una parte il burrone dall'altra le vigne, case e orti appesi alla montagna.

Paese degli Hobbit, treno degli Hobbit. A Intragna il mondo torna grande e là in fondo si vede il Lago Maggiore, quel ramo del Lago Maggiore.

Locarno! Stazione di Locarno!

Il timbro marziale dell'annuncio non lascia scampo: arrivati, si scende.

Scendi... e non trovi "fiori diversi" (bello De Gregori), ma un diverso rispetto quello sì: il tempo di uscire dalla stazione, e intanto che sei lì a riflettere su quale direzione prendere, ignaro davanti a una zebra (perfetta: le ridipingono tutti i giorni invisibili omini) un'auto si ferma, e ti tocca attraversare.

Rispetto del pedone dunque, e del treno-viaggiatore. Nella Terra dei cantoni i treni sono un'istituzione, al pari dell'Emmental e del cioccolato con l'effigie del Cervino. E dei gabinetti delle stazioni: quello della Vigezzina a Locarno pare una farmacia.

È un piacere approfittarne, del gabi-

Il viaggio in pillole

Necessari come minimo due giorni. Come minimo, perché non mancano certo i luoghi dove soggiornare senza limiti di tempo (splendida la Centovalli in bicicletta; info: www.vigezzina.com). Partenza al mattino di buon'ora per arrivare a Locarno a metà pomeriggio. Ritorno. Si consiglia la variante Domodossola - Novara con transito al Lago d'Orta. La ferrovia corre a balcone sul lago con scorci di indubbia suggestione.

Citazioni tratte da *Paesaggi della paura - Vita e natura nel medioevo*, di Vito Fumagalli, ed. Il Mulino

netto e del cioccolato. Approfittare per un'oretta almeno di quell'ordine, così noioso, ma così rassicurante: i marciapiedi senz'auto parcheggiate, non una carta in terra (le tolgono in continuazione invisibili omini), la postazione digitale alla stazione con orari e binari. Funzionante, ancora funzionante (l'avranno certo installata un'ora prima).

Ora però basta con questi scontati confronti, basta con l'esterofilia, «W l'Italia... L'Italia dimenticata e l'Italia da dimenticare». W l'Italia e il suo essere paese eternamente esotico, ideale per viaggiare senza annoiarsi mai. La Vigezzina risale, sferraglia sinuosa incontro al tramonto.



Il treno delle meraviglie

Furio Chiaretta

DALLA PIANURA ALLA COSTA AZZURRA:
E OLTRE LE ALPI SPLENDE IL SOLE

Lo hanno chiamato “Treno delle Meraviglie”, Train des Merveilles: non solo perché transita ai piedi della Valle delle Meraviglie, ma soprattutto per gli straordinari paesaggi che si ammirano in viaggio. E la Torino-Cuneo-Ventimiglia è l'unica ferrovia in partenza dalla “città dell'auto” che permette di praticare l'accoppiata treno+piedi, grazie al Sentier Valléen che collega le stazioni della Valle Roya. Ma i panorami sono garantiti anche per chi rimane comodamente seduto davanti al finestrino, concedendosi soltanto qualche breve visita turistica. In tal caso il giro si può fare in giornata, anche se è necessario partire di buon'ora.

La domenica è d'obbligo il treno delle 7.30 da Torino Porta Nuova, poiché il treno delle 8.35 per Cuneo è soppresso nei festivi. Attenzione a non prendere il treno che passa per Savona (con un viaggio più lungo), ma quello via Cuneo: parte da uno dei primi binari, lato via Nizza.

Sotto un cielo plumbeo e piovoso ecco il Lingotto, il ponte sul Po, il castello di Moncalieri. Poi la città lascia il posto alla campagna. Nella prima parte del viaggio conviene sedersi sul lato destro del vagone, per ammirare la bella piramide del Monviso sullo sfondo di casine e campi di mais. Si susseguono le stazioni di Carmagnola, Racconigi, Cavallermaggiore, Savigliano. Qui conviene dare una rapida occhiata sulla sinistra: sui binari c'è sempre qualche treno appena costruito dalla Alstom, e spesso capita di vedere l'ultimo modello di Pendolino, quel gioiello di tecnica inventato in Italia, ma “svenduto” pochi anni fa – insieme alla fabbrica Fiat Ferroviaria di Savigliano – alla francese Alstom. Non a caso poco lontano c'è anche un bel museo ferroviario, che si scorge poco dopo la partenza, sulla destra.

Il castello di Fossano domina la stazione successiva: ora il treno abbandona la linea per Savona, e punta verso Cuneo, su una linea a binario unico. Quasi inevitabile una lunga sosta a Centallo o a Maddalene, per attendere l'incrocio con il treno che viene nella direzione opposta. Sembra impossibile, ma in questi an-



Nella pagina a fianco, viadotto di Saorge, ferrovia Cuneo-Ventimiglia (foto F. Chiaretta). Qui sopra: verso Cuneo, il Monviso sullo sfondo (foto M. Vialletti)

ni di imponenti spese per l'Alta Velocità (che ci costano 1,4 miliardi all'anno solo di interessi) non si sono trovati i pochi milioni di euro necessari al raddoppio della Fossano-Cuneo...

Un tratto in trincea preannuncia lo spettacolare viadotto a due piani (sotto il treno, sopra le auto) che scavalca la Stura e conduce a Cuneo.

La ferrovia che gli svizzeri ci invidiano

Sul muro della stazione una targa ricorda la riapertura della linea nel 1979. La ferrovia che collega Cuneo a Nizza e Ventimiglia biforcandosi a Breil-sur-Roya venne infatti costruita con imponenti opere di ingegneria (81 tunnel e 407 ponti) tra il 1883 e il 1928, ma diversi viadotti vennero distrutti durante la Seconda guerra mondiale: così, dopo il trattato di pace e il referendum popolare con cui gli abitanti dell'alta Roya (Tenda e Briga) decisero di passare alla Francia, ci vollero decenni di discussioni prima che italiani e francesi trovassero un accordo per ripartire i costi di ricostruzione e gestione della ferrovia. Ora il servizio è gestito da Trenitalia verso Ventimiglia, mentre le ferrovie francesi servono i paesi alle spalle di Nizza, e con pochi treni arrivano fino a Tenda. Così per i torinesi è più comodo arrivare a Nizza passando per Ventimiglia, come ci accingiamo a fare noi.

Il nostro treno salta le stazioni di

Borgo San Dalmazzo, Roccavione e Robilante, mentre dai finestrini i prati si alternano ai cementifici che hanno “mangiato” i rilievi all'imbocco della Val Vermentagna. La valle si restringe, e in breve si supera la stazioncina di Vernante, scorrendo appena i murales dedicati a Pinocchio. Poi il treno entra in una lunga “galleria elicoidale”: nel tunnel i binari compiono un anello per guadagnare quota, con una tecnica tipica delle linee di montagna della fine del XIX secolo. Così, dopo qualche minuto di buio, riappare Vernante, questa volta 100 metri più in basso. Con brevi tunnel ed aerei scorci sulla boscosa Val Vermentagna, si arriva a Limone, dove si entra nel tunnel di Tenda: 8 km e 8 minuti di viaggio per attraversare le Alpi. Al di là splende il sole, come spesso capita percorrendo questa ferrovia: si lasciano alle spalle le nebbie e il freddo della pianura padana, per scoprire i tiepidi ambienti della Valle Roya, quasi un assaggio di Provenza tra le Alpi Marittime.

In discesa lungo la Valle Roya

Brevi tunnel si alternano a rapidi scorci sul vallone di Refrei, poi si entra nel secondo tunnel elicoidale: ora siamo in discesa, il treno va più veloce, ed è sufficiente alzarsi in piedi per accorgersi che il treno sta facendo una lunga curva che termina a Tenda. Dalla stazione si scorgono in alto i pinnacoli di roccia e il ponte ti-

betano di una “ferrata”, e appena ripartiti si ammira l'antico centro storico disposto in una conca. Un tunnel porta nel vallone di La Brigue, ma il paese è invisibile dal treno, mentre con un terzo tunnel elicoidale si scende a St-Dalmas-de-Tende: poche case tra cui sorge una stazione imponente e assolutamente fuori scala.

Ora è il momento di sedersi sul lato sinistro: il treno fa una serie di tornanti, alternando i tunnel in curva ai tre ponti sullo spumeggiante torrente Roya, poi taglia uno scosceso pendio, finché in basso – sul lato opposto della valle – non appare un altro binario. Ma in realtà è la nostra stessa linea, che dopo il quarto tunnel elicoidale e un aereo viadotto, passa sulla sponda sinistra della Roya, quindi transita sopra le case di Fontan. La stazione è poco più avanti, a metà strada fra Fontan e Saorge. Dopo la fermata e un breve tunnel, occhio al panorama: in basso la gola in cui scorre la Roya, a sinistra in alto le due conche in cui sono disposte, come in un anfiteatro, le case di Saorge. Ora il treno prende velocità, e con scorci via via più ravvicinati sulle limpide acque della Roya e sugli uliveti, giunge a Breil, dove la linea si biforca. Il nostro treno prosegue lungo la Roya, con vista sulle frane che hanno travolto la

vecchia strada, passa l'abbandonata stazione di Piena, quindi rientra in Italia e si infila in una serie di tunnel che lasciano vedere solo per brevi istanti il sinuoso corso del torrente e le piccole stazioni di Olivetta San Michele, Airole, Bevera. Qui la valle si apre in una vasta piana e l'incanto finisce: ulivi e mimose lasciano il posto a capannoni, discariche, un inutilizzato scalo merci e infine la stazione di Ventimiglia.

Lungo la Costa Azzurra

L'arrivo è quasi puntuale, e senza fretta si può prendere il treno delle 11.17 per Nizza (11.47 la domenica): in questo tratto di costa le ferrovie francesi forniscono un ottimo servizio ai pendolari e ai turisti, con treni ogni mezz'ora, e almeno ogni ora la domenica. Quindi ci si può rilassare, prevedendo magari una sosta intermedia.

D'obbligo sedersi a sinistra, vista mare. Si ammirano così la cala delle Calandre, le antiche ville di Latte, le pareti di roccia dei Balzi Rossi, frequentate fin dal Neolitico. Il treno entra in Francia, dominando dall'alto la costa, con le stazioni di Garavan, Menton e Carnolès: qui chi ama le passeggiate lungo la costa può lasciare per un momento il treno, per seguire prima il lungomare e poi il “Sentier du littoral” che contorna il

Info utili

Il giro si può fare in giornata, ma in 2 giorni c'è più tempo per le soste. Conviene fare un biglietto Torino-Ventimiglia (tutto a tariffa italiana, più economica), e separatamente il tratto francese.

Verificare gli orari su:
www.ter-sncf.com/paca

Cap Martin, passando tra antiche ville, belle calette, e con un tratto costruito a balcone sull'alta massicciata che sostiene la ferrovia scende alla spiaggia di Buse, ideale per una sosta, prima di risalire alla sovrastante stazione di Roquebrune (i più pigri possono scendere direttamente dalla stazione alla spiaggia).

Ripreso il treno, ecco la nuova stazione sotterranea di Montecarlo, poi quella di Cap d'Ail, partenza per un'altra breve passeggiata costiera al Cap e alla Plage Mala. Ma anche i panorami dal treno sono notevoli, pur nel continuo alternarsi di gallerie e scorci sul mare.

Eze, Beaulieu, poi il treno taglia la penisola di Cap Ferrat, e dopo le fermate di Villefranche e Nice Requier, giunge infine alla stazione di Nizza.

Le tre partenze per Breil (17.04, 17.55 e 19.27) lasciano liberi di scegliere tra una visita della città vecchia e un rientro immediato.

Il treno porta i pendolari nei sobborghi nord-est di Nizza (St-Roch, L'ariane, La Trinité, Drap-Cantaron), poi entra nella stretta valle del Peillon, fermandosi nelle stazioni di Peillon e Peille: i rispettivi paesi sono in alto, invisibili tra gli ulivi, mentre nel fondovalle c'è una cava e poi L'Escarène. Il treno entra nel tunnel sotto il Col de Braus, che lo porta direttamente a Sospel, grazioso paese nella valle della Bevera, e con un altro tunnel sotto il Col de Brouis raggiunge Breil, dove si chiude il nostro anello ferroviario.

Ormai è scesa la notte, e sulla via del ritorno si scorgono soltanto le luci dei paesi della Valle Roya visti al mattino: indimenticabili quelle di Saorge e di Tenda.

Qui sotto, treno d'epoca per Breil alla stazione di Nizza; nella pagina a fianco, viadotto di Saorge (foto F. Chiaretta)





Il treno che è tornato di moda

UN VIAGGIO IN ALTO ADIGE PUÒ ESSERE L'OCCASIONE ANCHE PER METTERE A "RIPOSO" L'AUTOMOBILE, GRAZIE AL LAVORO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO: UNA RETE CAPILLARE DI TRASPORTI PUBBLICI SU TUTTO IL TERRITORIO, CON CADENZAMENTO DEGLI ORARI E COLLEGAMENTI COORDINATI

Il primo intervento in questo senso risale a 5 anni fa, quando l'Amministrazione Provinciale di Bolzano, attraverso la STA (Strutture Trasporto Alto Adige Spa), rilanciava la ferrovia della Val Venosta. Di fatto, questo treno ad alimentazione diesel riusciva, grazie al colorato design che ripropone il logo dell'Alto Adige, a far breccia nel cuore di molti – autoctoni e non – creando una vera e propria "euforia ferroviaria" e destando interesse e consensi a livello internazionale.

«La linea della Val Venosta non è solamente la nostra insegna in materia di mobilità, bensì un vero e proprio emblema e cavallo di battaglia per il turismo», sottolinea Thomas Widmann, assessore alla Mobilità.

Che molte migliaia di turisti potessero arrivare in Alto Adige proprio per pro-

vare l'esperienza di un viaggio sul treno della **Val Venosta** non era stato immaginato neppure dagli esperti di turismo locali. Sono in particolare gli svizzeri a dimostrare particolare attaccamento al trenino, anche perché i dodici convogli realizzati sono frutto del talento elvetico e dunque sono stati messi in esercizio sotto l'attenta supervisione di esperti ferroviari elvetici. Il risultato? Grazie a una puntualità che si assesta sul 99,8%, la linea ferroviaria della Val Venosta non teme di certo il confronto con le "sorelle" svizzere, famose per puntualità e precisione.

Questa linea a binario unico, che si snoda per circa 60 km tra Malles e Merano, vanta senza dubbio il merito di conservare il fascino particolare di un tracciato ferroviario storico (comprese le caratteristiche stazioni),



In queste pagine, treno in Val Pusteria (foto arc. Provincia autonoma di Bolzano)

inquadrandolo all'interno di un innovativo programma di mobilità. Al fortunato connubio "treno-bici" la linea ferroviaria della Val Venosta deve un altissimo afflusso di turisti e sportivi, come dimostrano i dati relativi ai servizi di noleggio, transfer e trasporto bici, di gran lunga superiori a ogni aspettativa. L'offerta è attualmente in fase riorganizzativa grazie a un nuovo progetto "treno & bici", che dovrebbe estenderla anche a ulteriori aree del territorio.

La nuova ferrovia della Val Pusteria

Sul modello della linea della Val Venosta, l'Amministrazione Provinciale di Bolzano ha voluto rilanciare il traffico ferroviario anche in Val Pusteria, acquisendo otto nuovi treni dall'inconfondibile design. La STA ha provveduto a modernizzare le infrastrutture ferroviarie, a creare nuovi punti di scambio e a ristrutturare le stazioni. «In questo modo abbiamo posto tutte le premesse per un cadenzamento se-

miorario sul tracciato a binario unico San Candido-Brunico-Fortezza», spiega Helmuth Moroder, direttore della STA. Ora il treno è una valida alternativa all'auto, non solo per migliaia di pendolari, ma anche e specialmente per quanti vogliono partire alla scoperta del territorio all'insegna di relax, convenienza e rispetto dell'ambiente.

La Val Pusteria, dunque, è ora pronta a ospitare un moderno traffico ferroviario, riallacciandosi a quanto iniziato 140 anni or sono dal boom turistico, quando grazie all'apertura della linea ferroviaria che collegava Maribor (Slovenia) con Fortezza (1871), la Valle diventava meta di nuove classi turistiche. Di fatto, molte località si trasformavano in veri e propri baluardi turistici: Dobbiaco, Braies, Sesto e dintorni divennero dei veri e propri "salotti" estivi per la società viennese, luogo d'incontro di tutte le personalità di spicco dell'Impero Asburgico e della vecchia Europa.

Anche l'innovativa offerta "treno e

sport invernali" vuole promuovere l'affluenza: la nuova fermata di Perca, che sarà messa in servizio prossimamente, è stata concepita in modo da permettere un collegamento diretto con la località sciistica Plan de Corones. La realizzazione del progetto, attualmente ancora al vaglio di un comitato di esperti, segnerebbe un ulteriore progresso nella direzione di una mobilità ecologica, volta a portare su rotaia anche il traffico su gomma collegato al tempo libero.

Oltre il 30 per cento del carico di traffico registrato in Alto Adige è direttamente collegato al tempo libero, con picchi durante il fine settimana e in alta stagione, come dimostrano le interminabili code e i parcheggi sovraffollati nei pressi delle mete turistiche più amate. Per contrastare questo trend, l'assessorato alla Mobilità ha intensificato i collegamenti ferroviari e le autolinee durante il fine settimana: tutte le principali mete sono ora raggiungibili comodamente in treno o in autocorriera.





La ferrovia, spina dorsale della mobilità ecologica

Questa “euforia ferroviaria” è tuttavia offuscata da nubi scure che si addensano all’orizzonte. «Su tutto il territorio provinciale, di nostra diretta competenza, abbiamo raggiunto uno standard molto elevato per quanto riguarda il trasporto pubblico locale» spiega l’assessore alla Mobilità Widmann. Per questo l’Alto Adige spinge ora affinché siano migliorati anche i collegamenti ferroviari interregionali e internazionali lungo l’asse nord-sud. L’assessorato è attualmente in trattativa sia con Trenitalia sia con le amministrazioni ferroviarie tedesche e austriache, affinché siano garantiti i collegamenti eliminati da parte italiana sull’asse Monaco-Innsbruck-Bolzano-Verona-Bologna-Roma. «L’esistenza di adeguati collegamenti ferroviari è la spina dorsale non solo per il turismo, ma anche per l’economia e la società» sottolinea Widmann. Su questo versante l’Alto Adige ha saputo promuovere in brevissimo tempo un vero e proprio salto di qualità: l’automobile può rimanere parcheggiata in garage – non sempre, ma sempre più spesso!

Info: www.trenoaltoadige.bz.it

L’articolo è stato messo a disposizione da parte della STA, che è una società “in house” del Dipartimento alla mobilità della Prov. Autonoma di Bolzano, che su incarico della giunta provinciale si occupa di progetti nel trasporto pubblico: tra cui la riattivazione e la gestione della linea ferroviaria Val Venosta a partire dal 2005, ristrutturazione della linea Val Pusteria (2008 - 2011) e di una serie di stazioni ferroviarie, nuova funivia del Renon (2009), funicolare della Mendola ecc.

La “Mobilcard” permette di utilizzare tutti i mezzi di trasporto pubblico integrato per tre o sette giorni consecutivi, a un prezzo molto vantaggioso. Il bilancio di questa iniziativa è stato più che soddisfacente: basti pensare che solo nel mese di luglio 2009 si sono registrate non meno di 477.000 obliterazioni, con un incremento di un terzo rispetto all’anno precedente. Di sicuro interesse è anche la nuova “museumobil Card”, che comprende l’ingresso a circa 80 musei e mostre su tutto il territorio provinciale: per potersi spostare liberamente con i mezzi pubblici, ma anche per immergersi nella storia, nella cultura, nell’arte e nelle tradizioni locali.

Funivia e treno del Renon, funicolare della Mendola

Sono state modernizzate anche altre linee, come la nuova funivia del Renon (completata l’anno scorso), che collega con otto cabine in grado di garantire una corsa ogni quattro minuti il capoluogo provinciale con l’altipiano del

Renon. Dalla stazione a monte, ubicata a Soprabolzano e punto di partenza per gite e passeggiate, molti proseguono in direzione di Collalbo grazie al mezzo storico del Renon, un trenino a scartamento ridotto che regala un magnifico panorama tra boschi e prati. Per far fronte all’“invasione” da parte di turisti, la linea ferroviaria è stata rinnovata lo scorso anno e prossimamente sarà dotata di nuovo materiale rotabile.

Da menzionare sono anche le nuove cabine della funicolare della Mendola (anch’essa restaurata), che collega la località turistica di Caldaro al Passo della Mendola, superando in dodici minuti un dislivello di 850 metri. Grazie al tetto panoramico in vetro, dalle nuove cabine si può godere di una vista stupenda su tutta la Bassa Atesina.

Tutti i nuovi progetti ferroviari hanno posto particolare attenzione all’accessibilità da parte di persone con disabilità di vario tipo e su sedia a rotelle, nonché da parte di anziani, genitori con passeggino e viaggiatori con biciclette al seguito.

In questa pagina: sopra, treno e bici a noleggio; sotto, treno in Val Venosta (foto arc. Provincia autonoma di Bolzano)



Incidente ferroviario in Val Venosta

Il 5° anniversario della linea della Val Venosta è stato offuscato da un tragico incidente ferroviario: lo scorso 12 aprile, un vero e proprio fiume di fango, risultante dalla drammatica concatenazione di una serie di circostanze sfortunate, collegate all’irrigazione dei frutteti sovrastanti, ha travolto un convoglio causando 9 morti e numerosi feriti.

Il gecko con le foglie sulle dita...

Emanuele Biggi



INTERESSANTE E TIMIDO, IL GECCO EUROPEO È DOTATO DI STRANE DITA TERMINANTI CON ESPANSIONI LOBATE CHE GLI HANNO VALSO IL NOME COMUNE DI FILLODATTILO (DAL GRECO, "DITA A FOGLIA"). ATTUALMENTE È L'UNICA TRA LE 41 SPECIE DI GECHI PRESENTI NEL BACINO DEL MEDITERRANEO A ESSERE CONSIDERATA "VULNERABILE" DALL'IUCN (International Union for Conservation of Nature)

Una calda sera d'estate di qualche anno fa sono riuscito a vedere, per la prima volta, uno dei più interessanti e timidi animali della fauna europea. Si tratta di un piccolo gecko dotato di strane dita terminanti con espansioni lobate che gli hanno valso il nome comune di Fillo-dattilo (dal greco "dita a foglia"). Mi trovavo in uno dei siti storici per questo animaletto, attorno alla città di Genova in cui la specie viene da tempo studiata. Aspettai che la luce si facesse fioca, e quando finalmente si fece notte iniziai la ricerca, armato di torcia da speleologo ed ecco che un'immagine - quasi un'idea - si stagliò sulle pietre per un attimo. La figura minuta, appiattita e diafana



di un giovane maschio di *Euleptes europaea* fece capolino tra le imperfezioni della roccia. Più volte mi soffermai a osservare un esemplare in attività, affascinato dall'apparente lentezza che si trasformava in velocità e precisione quando una piccola preda gli passava dinnanzi.

Il gecko, infatti, appena si accorge dell'insetto, si erge sulle zampe, inizia a "scodinzolare" d'eccitazione, e subito scatta sulla preda. Un attimo, e per questa non c'è più scampo. I cacciatori dalle dita a foglia sembravano, quella sera, quasi dei piccoli leopardi in una savana di roccia.

Biologia

Comunemente definito Tarantolino o Fillo-dattilo, questo gecko dai costumi elusivi è diffuso in un areale punteggiato nel bacino del Mediterraneo, soprattutto sulle isole, con vaste aree dove invece non è mai stato rinvenuto, seppur l'ambiente si presenti idoneo: un enigma per molti studiosi, poiché è da escludersi, almeno nella maggior parte dei casi, che l'intervento umano abbia contribuito alla sua diffusione.

Il Tarantolino ha un corpo lungo circa 4 cm, slanciato e appiattito con zampe relativamente corte e dotate d'espansioni appiattite e lobate alle estremità delle dita. La coda normalmente è afusolata, ma se malauguratamente dovesse staccarsi, quella che ricresce è sempre un po' più larga e tozza. La testa è larga e piatta, con occhi grandi e

pupille verticali. La pelle, leggermente trasparente e setosa alla vista, ha una livrea di fondo che può variare dal grigio al marroncino, fino al giallino, e può presentare bande o punteggiature più o meno marcate. Il ventre è uniformemente bianco-rosato. Non sono invece presenti tubercoli, caratteristica che lo contraddistingue dalle altre specie europee.

Il nostro Tarantolino frequenta ambienti rocciosi, dal livello del mare fino a un massimo di 1.510 metri. I luoghi meglio colonizzati sono le isolette rocciose e i ruderi esposti al sole. In natura sembra preferire le zone caratterizzate da vegetazione a olivo e lentisco. In questi luoghi la specie è adattata a vivere nelle crepe e negli anfratti della roccia e tende a evitare accuratamente abitazioni e altre costruzioni in buono stato, comunemente frequentate invece da altre specie come il Geco Verrucoso o la Tarentola.

Questo non significa però che le tre specie non possano convivere.

Quando presente, *E. europaea* risulta di gran lunga il più abbondante dei tre. In alcuni siti è proprio il grande numero di esemplari a essere un "fattore limitante" alla crescita numerica della popolazione, data la mancanza di cibo e nascondigli adeguati.

Una curiosità per ora non del tutto chiarita dai ricercatori riguarda la coda: le femmine adulte hanno quasi tutte una coda rigenerata. Inoltre nei giovani e negli adulti con coda mai rigene-

rata, essa è prensile, cosa poco comune nelle specie capaci di autotomia (capacità di perdere la coda in maniera volontaria).

Gli accoppiamenti hanno luogo intorno alla fine di marzo e le prime deposizioni avvengono verso metà maggio, per continuare fino alla fine di luglio. Il fattore che più limita l'attività riproduttiva è la temperatura. È stato comunque notato come la minima temperatura di attività della specie si trovi tra i 10 °C e i 15 °C, con temperature corporee che in alcuni casi raggiungono i 10 °C.

Durante questo periodo è più facile sentire i vocalizzi di cui è capace questo gecko, ma la motivazione non è comunque ancora chiara. Le uova vengono deposte in luoghi difficilmente accessibili come crepe nei muri, tra le pietre o sotto le cortecce e spesso le femmine depongono gruppi di uova nello stesso luogo. È curiosa anche la propensione a conservare un ricordo del luogo di deposizione e di ritornarvi ogni anno. Per questo è possibile rinvenire delle grosse "zone di deposizione" con diverse decine di uova l'una accanto all'altra, vicino ai resti di quelle degli anni precedenti.

L'incubazione durerà circa 60-80 giorni e le schiuse avverranno dalla fine di luglio agli inizi di ottobre. La media di uova deposte per ogni esemplare è di circa 4-6, e la maggioranza delle femmine (l'80% circa) si riproduce ogni anno. I giovani appena na-

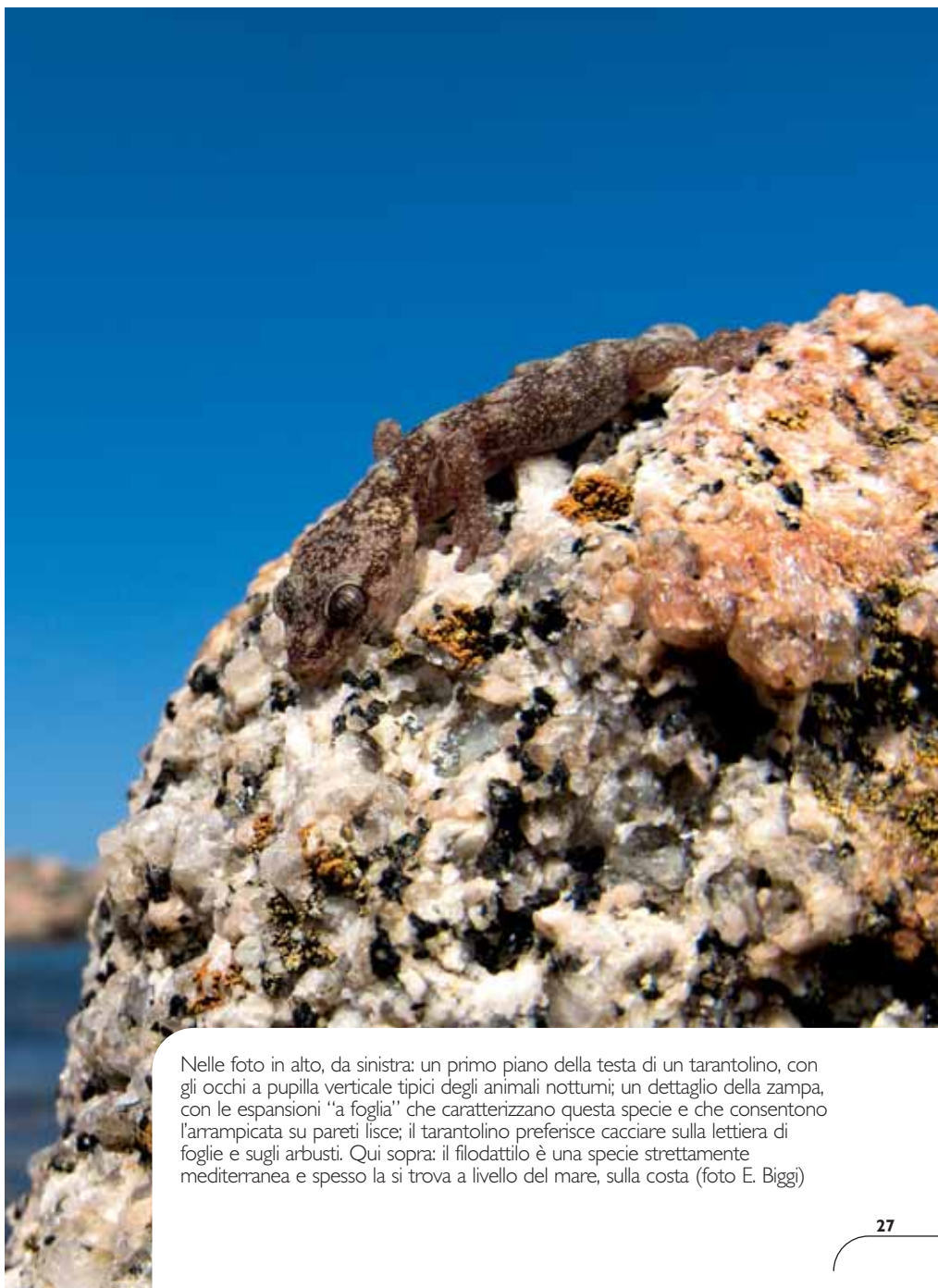


ti, lunghi appena 16 mm, crescono in un primo momento piuttosto rapidamente, per poi subire un notevole rallentamento durante il riposo invernale. Dopo la prima muta, che viene frequentemente mangiata, il piccolo inizierà a nutrirsi di piccoli invertebrati notturni. A un'età di due anni circa viene raggiunta la taglia adulta. Si tratta di una specie piuttosto longeva, che ha raggiunto in cattività gli otto anni senza alcuna difficoltà.

Conservazione

La specie è attualmente l'unica tra le 41 specie di gechi presenti nel bacino del Mediterraneo a essere considerata "vulnerabile" dallo IUCN (1996) e inclusa nella direttiva Habitat 92/43/CEE del 1992. Gli eventi che potrebbero risultare pericolosi per la specie sono le opere di edilizia e soprattutto di ristrutturazione dei vecchi ruderi nei quali vive, si riproduce e sverna. Per questo è importante ricordare che i gechi, così come altri rettili, sono importanti tasselli dell'ecosistema di cui noi stessi siamo parte e contribuiscono a limitare gli insetti dannosi all'uomo e alle colture, fornendoci un servizio utile e gratuito, se si lascia loro il giusto spazio per vivere.

Emanuele Biggi (www.anura.it), naturalista, è fotografo e giornalista scientifico, specializzato nel riprendere i soggetti più schivi e meno conosciuti. Si occupa di conservazione della Natura e di comunicazione scientifica, collaborando con riviste di settore anche internazionali e con la televisione.



Nelle foto in alto, da sinistra: un primo piano della testa di un tarantolino, con gli occhi a pupilla verticale tipici degli animali notturni; un dettaglio della zampa, con le espansioni "a foglia" che caratterizzano questa specie e che consentono l'arrampicata su pareti lisce; il tarantolino preferisce cacciare sulla lettiera di foglie e sugli arbusti. Qui sopra: il filodattilo è una specie strettamente mediterranea e spesso la si trova a livello del mare, sulla costa (foto E. Biggi)

Bentornato Sultano!



Massimo Piacentino

NEL 1996 LA REINTRODUZIONE DEL POLLO SULTANO IN SICILIA, DOVE SI ERA ESTINTO. OGGI, DOPO 104 ANIMALI LIBERATI, LA MISSIONE È COMPIUTA: "L'ANATRA BLU" VIVE E SI RIPRODUCE

Fino agli inizi degli anni quaranta per le massaie di Catania era abbastanza comune poter acquistare tra i banchi del mercato "un'anatra" blu dal becco vermiglio piuttosto strana ma buona di sapore.

Improvvisamente se ne persero le tracce, il Pollo sultano drammaticamente si estinse...

Il Pollo sultano (*Porphyrio porphyrio*) è un uccello acquatico strettamente legato alle zone umide d'acqua dolce del Mediterraneo. Questo rallide di abitudini tipicamente sedentarie trova il suo habitat ideale in paludi costie-

re, canali d'irrigazione, fiumi e invasi artificiali caratterizzati dalla presenza di acque ferme con ampie formazioni di vegetazione ripariale come la canna d'acqua e la tifa.

Purtroppo già dall'Ottocento, a causa della distruzione del suo habitat e dell'intensa persecuzione diretta, il Pollo sultano ha subito un rapido declino in tutto l'areale europeo.

In Sicilia, benché un tempo fosse abbondante, si estinse presumibilmente negli anni '50 (1957).

Al momento questo rallide è ancora presente nella Penisola Iberica, in ristrette e

localizzate aree del nord Africa (Tunisia, Algeria e Marocco) e in Sardegna.

Considerando il suo problematico stato di conservazione, il Pollo sultano è specie particolarmente protetta nella normativa nazionale, è stato oggetto di un piano d'azione internazionale e nazionale ed è stato inserito tra le specie meritevoli di usufruire di fondi comunitari per l'avvio di misure di conservazione (LIFE Natura). Grazie a un'iniziativa congiunta dell'Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica (ex INFS divenuto ora ISPRA) e della Lega Nazionale Protezione Uccelli (LIPU),

Benché sia privo di zampe palmate, il Pollo sultano nuota agilmente ed è capace di attraversare ampi specchi d'acqua. Il nuoto può rivestire anche un significato territoriale perché consente di mettere in risalto alcuni segnali visivi, quali il bianco del sottocoda e il rosso del becco e dello scudo frontale (foto M. Piacentino)





Qui sopra, un Pollo sultano in volo: all'occorrenza questa specie è capace di volare in modo potente e deciso soprattutto se costretta a fuggire da un nemico o intenta a sorprendere un rivale che ha sconfinato dal proprio areale. Sotto, un esemplare nel fitto di un canneto dove nidificano molte specie di uccelli acquatici, tra cui la Moretta tabaccata, l'Airone rosso e la Sgarza ciuffetto (foto M. Piacentino)

nel 1996 è nata l'idea di verificare la fattibilità di un progetto sulla reintroduzione del Pollo sultano in Sicilia.

Dopo una prima fase di studio e di verifiche tecniche durata tre anni, nella quale sono state coinvolte Istituzioni come l'Assessorato Agricoltura e Foreste della Regione Sicilia e sono stati avviati i contatti per le necessarie collaborazioni, finalmente nell'ottobre del 2000 si è passati alla fase operativa con il rilascio dei primi 14 esemplari nel Biviere di Gela. Fino ad oggi, con sei differenti liberazioni sono stati rilasciati complessivamente 104 giovani esemplari di cui: 66 alle foci del Simeto, 26 al Biviere di Gela e 12 alle Saline di Siracusa e Fiume Ciane. Contemporaneamente al primo rilascio è partita l'attività di monitoraggio per seguire l'evolversi del processo di colonizzazione del nuovo contesto ambientale.

In Sicilia per riformare una popolazione vitale si è optato di utilizzare polli sultani provenienti dalla Penisola Iberica, in gran parte nati in cattività nel *Centro de Estudio y Proteccion del Medio Natural* (CEPMN) gestito dalla Generalitat

Valenciana, Conselleria de Medio Ambiente (Spagna); pochi altri soggetti di origine selvatica, sono stati catturati nelle zone umide di Albufera a Valencia. All'età di 3-6 mesi, i polli sultani nati in Spagna, raggiunta l'indipendenza dai genitori, sono stati trasportati a Catania con voli di linea e il giorno successivo senza nessun periodo di pre-ambientamento in voliera, sono stati rilasciati in perfette condizioni nei siti ritenuti idonei. Nelle reintroduzioni è di notevole importanza verificare i risultati ottenuti attraverso i rilasci per capire come i soggetti fondatori reagiscono nell'ambiente naturale, in modo da programmare al meglio la prosecuzione delle attività.

In Sicilia si è riscontrato che dei 104 animali liberati, tutti inanellati, solo 4 sono deceduti (2 per predazione naturale, 1 probabilmente intossicato e 1 per bracconaggio). Alle foci del Simeto, dove l'habitat risulta particolarmente favorevole, si sono concentrati gli sforzi di monitoraggio.

Già nella primavera del 2002 si è registrata la nidificazione di almeno due coppie con la nascita di 5 pulcini!



DOVE SI TROVA?



Nella mappa qui sopra la distribuzione del Pollo sultano in Sicilia, aggiornata alla primavera 2007. I tondi di maggiori dimensioni indicano i siti dove sono presenti i nuclei riproduttivi più consistenti - Foce del Simeto (1) e Ponte Barca (2). I tondi più piccoli indicano le località dove sono state osservate 1-2 coppie nidificanti - Saline di Priolo (3), Pantani della Sicilia sud orientale (4) - o dove la riproduzione non è stata accertata ma è stata ritenuta probabile - Biviere di Gela (5), Saline di Siracusa (6), Lago di Pergusa (7). Le stelle segnalano gli avvistamenti di singolo individui.

Questo piccolo successo ha alzato il morale dei ricercatori dimostrando la bontà e la fattibilità del progetto e convincendo anche i più scettici a continuare. Le osservazioni di diversi individui privi di anello, completamente sviluppati ed autonomi hanno dato prova come le nidificazioni abbiano avuto pieno successo incrementando la popolazione. Tutto ciò ha dimostrato non solo la velocità con cui i giovani polli si adattano al nuovo habitat, ma anche la notevole capacità di crescita della specie. L'11 dicembre del 2003 nella riserva Naturale del fiume Ciane e delle Saline di Siracusa è avvenuta l'ultima liberazione; successivamente si è deciso di interrompere i rilasci e intensificare i monitoraggi per seguire l'evoluzione della situazione con un crescendo di emozioni e scoperte continue!

Degli ultimi esemplari liberati (e inanellati) quasi subito si sono perse le tracce, ma con sorpresa, successivamente uno di essi è stato avvistato al Simeto e l'anno seguente un altro ha nidificato con successo all'interno della Riserva Naturale delle saline di Priolo, portando 2 giovani all'involo. A settembre 2004 nella Riserva Orientata dell'Oasi del Simeto veniva già stimata la presenza di almeno 30-35 nuclei riproduttivi.

A settembre 2005 le coppie nidificanti raggiungevano almeno le 40 unità mentre un altro nucleo riproduttivo si era insediato in corrispondenza del-

l'invaso di Ponte Barca (Paternò-CT). A fine 2009 un esemplare di pollo sultano presumibilmente siciliano, viene ritrovato a Malta dimostrando la tendenza all'espansione di questa specie. Attualmente si intende proseguire il lavoro di monitoraggio delle zone umide, (chiunque abbia dati al riguardo può contribuire al progetto comunicandoli a: alessandro.andreotti@isprambiente.it) per avere conferma del buon andamento del progetto di reintroduzione e acquisire nuovi dati sulla biologia di questa specie, sino a ora poco studiata.

Sulla base dei dati finora raccolti, a oltre dieci anni dall'inizio del progetto, sembrerebbe che l'intento di ricreare una popolazione vitale e diffusa in tutta la Sicilia sia stato raggiunto. Più impegnativo e difficile, sarà garantire la sopravvivenza del Pollo sultano nel lungo periodo: per questo già da ora si sta lavorando per creare nuovi ambienti idonei a ospitare la specie.

Parallelamente sarà fondamentale diffondere nell'isola la consapevolezza dell'importanza della tutela delle zone umide, veri e propri forzieri di biodiversità da gestire e preservare con cura.

L'autore ringrazia il A. Andreotti e R. Ientile per la professionalità e la collaborazione.

Massimo Piacentino, genovese, collabora con diverse riviste di Natura-viaggi-ecoturismo. Ha realizzato reportage sia in Italia che all'estero. Collabora con il Corpo Forestale dello stato.

Nella Riserva naturale dell'Oasi del Simeto, i rilasci del Pollo sultano sono stati effettuati presso la vecchia ansa, un braccio morto del fiume che presenta un valore naturalistico particolarmente elevato. Sullo sfondo, l'Etna (foto M. Piacentino)



Il Rocciamelone, montagna sacra e protetta

Aldo Molino

aldo.molino@regione.piemonte.it

«SULLA DESTRA DEL MONASTERO S'INALZA, E SOVRASTA TUTTE LE CIME
AD ESSO CONTIGUE, IL MONTE ROMULEO, SU CUI SI RACCONTA
CHE PER LA FRESCURA E L'AMENITÀ DEL SITO E PER LA PRESENZA DI UN LAGO,
ABITASSE, DURANTE L'ESTATE, ROMOLO, UN RE ...»
(CRONACA DI NOVALESA)



Il Rocciamelone non necessita quasi di presentazioni essendo una delle montagne più conosciute della provincia di Torino, la cui sagoma aguzza si staglia inconfondibile a destra del profondo solco vallivo della Valle di Susa. Viste da lontano, la Sacra di San Michele e il Rocciamelone, appiattiti nella prospettiva, paiono quasi fronteggiarsi. Storia e leggenda si intrecciano. Romuleo, il re lebbroso vi nascose favolosi tesori che nessuno mai poté trovare, custoditi com'erano da demoni e altri esseri infernali o più prosaicamente dai temporali e dalle tempeste che sconsigliavano l'avventurarsi su quelle balze. Forse per esorcizzare la natura ostile, forse perché allora creduto il monte più alto d'Italia (ma il concetto d'Italia all'epoca era alquanto incerto), Bonifacio Rotario (o Roero) d'Asti nobiluomo monferri- no, il 1 settembre del 1358 per esaudire al voto fatto durante la prigionia da parte dei turchi, ascese alla cima accompagnato da numerosi famigli e recando il trittico in bronzo dedicato alla Vergine, oggi custodito nel Museo diocesano di Susa. A ridosso della cresta sud-ovest a 2854 m di quota, non troppo distante dalla vetta, per agevolare i pellegrini che ritentavano l'impresa di Bonifacio nel 1419 il Duca Amedeo VIII di Savoia fece costruire un ricovero, il primo rifugio alpino che si conosca: Cà d'Asti. Il luogo doveva essere conosciuto e frequentato da tempi immemorabili tanto che nei pressi è stata rinvenuta una punta di

freccia. Nel 1673 il trittico fu riportato a valle per compiacere il duca sicuramente, ma anche perché le condizioni della montagna andavano peggiorando con una sensibile avanzata del ghiacciaio conseguente alla cosiddetta "Piccola era glaciale alpina". Nel 1899 sulla vetta nuovamente agibile venne collocata l'attuale statua dedicata alla Vergine Maria e negli anni '20 del secolo scorso fu realizzato il santuario di vetta con l'attiguo bivacco.

Rocciamelone oggi è anche natura, non più una natura ostile dalla quale difendersi, ma da tutelare e valorizzare. Una natura che qualche volta fa anche paura come quando nel 2003 sul versante francese si formò un lago interglaciale che minacciava di esondare verso la valle dell'Arc e che costrinse a un arduo intervento di svuotamento.

Dalla vetta della montagna a 3538 m, alla conca di Susa 500 metri s.l.m., sono 3000 metri di dislivello in meno di sette chilometri, uno dei versanti con maggior dislivello di tutte le Alpi.

Ovvia conseguenza è una pluralità di ambienti e di situazioni ecologiche estremamente varie, che presentano in sequenza tutte le fasce vegetazionali, dalle latifoglie submediterranee alla vegetazione pioniera alpina.

Il versante sud-ovest della montagna in comune di Mompantero costituisce l'omonimo SIC, con una superficie di 20 kmq che comprende principalmente i due valloni del Rio Giandula e del Rio Rocciamelone. Più in basso



Nella foto in apertura, il versante sud-ovest del Rocciamelone dai pascoli del Truc. In questa pagina: il Rocciamelone, visto salendo dal sentiero del rifugio Avanzà; Giaglione, danza delle spade all'ombra del Rocciamelone (foto A. Molino)

al di sotto dei 1.000 metri troviamo le oasi xerothermiche di Chianocco e Foresto, anch'esse classificate SIC cioè Siti di Interesse Comunitario ai sensi della direttiva europea habitat.

Si tratta di aree dal clima caldo e asciutto, caratterizzate da una bassa piovosità estiva che permette lo sviluppo di specie vegetali e animali spiccatamente mediterranee. Una piccola parte del territorio, gli Orridi di Foresto e di Chianocco, sono tutelati a Parco e gestiti dall'Ente dell'Orsiera-Rocciavivè.

Se le morfologie sono state marcatamente modellate dalle imponenti masse glaciali del quaternario, la geologia presenta sul fianco sinistro della Valle di Susa in corrispondenza dei biotipi potenti bancate calcaree, che come si sa sono mediamente povere in quantità ma ricchissime di biodiversità. In questi affioramenti i torrenti che scendono dal Rocciamelone hanno scavato profonde forre di cui Foresto e Chianocco sono gli esempi più eclatanti. Sulla montagna e le sue creste prevalgono i calcescisti con affioramenti di pietre verdi e gneiss minuti nella parte bassa.

Tra i 1900 e i 2400 metri si sviluppano estese le praterie prative tutt'oggi soggette a pascolo.





Qui sopra, il versante sud-est con gli orridi (foto arc. CeDRAP)

Pur non presentando endemismi esclusivi, flora e fauna sono comunque di estremo interesse. Troviamo tra i vegetali la *Saussurea alpina*, l'*Alyssum alpestre*, *Veronica allioni*, e molte specie di orchidee selvatiche; tra i vertebrati il camoscio e la marmotta e tra gli invertebrati alcune rare farfalle come *Maculinea arion* e *Callimorpha quadripunctata*.

Certo che il modo migliore per salire al Rocciamelone sarebbe quello di ripercorrere il cammino degli antichi pellegrini, impensabile compierlo in giornata (10 ore di cammino in salita), comunque spezzabile utilizzando come punti di appoggio gli alpeggi del Truc il Rifugio La Riposa (2200 m) e Cà d'Asti 2800 m, prima dell'impennata finale. Il percorso facile ma non banale, richiede prudenza nell'ultimo tratto specie in presenza di neve o ghiaccio.

Una lunga strada che sale da Mompantero, in gran parte sterrata, giunge sino al parcheggio a pochi minuti dalla Riposa: di qui la cima è raggiungibile in meno di 4 ore.

Indispensabile comunque partire presto perché nubi e nebbie lassù sulla sommità sono sempre in agguato.

La Grande Montagna ha in qualche

modo plasmato il carattere, l'identità e l'immaginario dei suoi abitanti: come ha recentemente annotato l'antropologo Pier Carlo Grimaldi ci troviamo di fronte ad una delle aree a maggior concentrazione folclorica del Piemonte. A Venaus e a Giaglione le spade danzano in senso propiziatorio alla primavera, a Chiomonte si porta in processione l'albero fiorito della Puento, a Novalesa un'antica processione conduce le reliquie del santo taumaturgo Eldrado all'antica cappella

del monastero, a Mompantero infine nel giorno di sant'Orso, l'orso, il selvatico, il barbaro nascosto nei boschi del Rocciamelone, viene stanato, portato in paese e addomesticato dalla ragazza più bella con cui ballerà.

Un aspetto poco noto e relativamente recente del Rocciamelone sono le incisioni rupestri meandriche e spiraliformi: con la roccia a cerchi concentrici della Val Cenischia presentano tipologie raffrontabili ad altre aree europee.

FIGURE INCISE

È il recentissimo libro curato da Andrea Arcà, uno dei massimi esperti piemontesi di arte rupestre. Il volume oltre a proporre gli atti dell'omonimo convegno li arricchisce con le schede del corpus petroglifo delle aree dei versanti del Rocciamelone.

Particolarmente interessanti sono le figure incise interpretate come "Armato di spade" scoperte alle pendici della Testa del Carolei, che ricordano da vicino le posizioni assunte dagli Spadonari. Una conferma, se ancora ce ne fosse bisogno, che ci troviamo al cospetto di una "montagna sacra".



L'Autani del buon cammino

Roberto Bianchetti

A MONTESCHENO IN VALLE ANTRONA, OGNI ANNO GLI ABITANTI AFFRONTANO UN LUNGHISSIMO PERCORSO DI FEDE: È L'AUTANI, LA PIÙ LUNGA PROCESSIONE DELLE ALPI

L'Autani (o Lautani, come ultimamente viene chiamato in nome della probabile etimologia) è una processione antica, ma non solo... L'Autani oggi è una bella camminata in montagna, ma non solo... L'Autani è un'intensa giornata in compagnia, ma non solo... L'Autani è un cammino di fede, ma non solo... L'Autani è un percorso dentro se stessi, ma non solo...

L'Autani è un augurio a tutti di *Buon Cammino* su una strada fatto da tante persone in cammino.

“L'Autani dei set frei” è un'antichissima processione che si svolge sulle montagne intorno al paese di Montescheno in Valle Antrona, nel Verbano-Cusio-Ossola.

E' la più lunga processione non solo dell'Ossola ma di tutte le Alpi. Si sno-

da su un percorso di circa venticinque chilometri e supera, durante una lunga giornata di cammino, un notevole dislivello. In alcuni tratti il sentiero corre alto su ripidi costoni erbosi e la sensazione di spazio è accompagnata dai cori delle donne che interrompono per un giorno i silenzi di queste montagne nascoste.

Il termine Autani è probabilmente



Qui sopra, salendo alla Forcola. Nella pagina a fianco: la Weissmies (foto R. Bianchetti)

una contrazione dialettale di litanie. La credenza popolare fa risalire la nascita dell'Autani dei *set frei* intorno al 1640, quando sette fratelli avrebbero percorso l'itinerario per primi quale voto di grazia contro la peste, ma le origini di questa processione sembrano affondare le radici in tempi più antichi e pagani.

Ogni anno, la terza domenica di luglio ha inizio la processione che parte alle quattro e trenta del mattino dal paese al canto delle litanie e rientra alle dieci di sera per la messa di chiusura nella parrocchiale di Montescheno, dove si intona un ennesimo e possente coro. La tradizione che viene tuttora ossequiata scrupolosamente vuole che un rappresentante di ogni famiglia del paese partecipi alla liturgia ed è per questa intima volontà popolare che l'Autani è giunto sino a noi intatto e pratica-



mente sconosciuto fino a qualche anno fa al di fuori della Valle Antrona. La processione si snoda con un giro ad anello sfiorando le sette cime che circondano Montescheno, in testa al corteo una donna porta la bandaròla, stendardo della Vergine, e regola la marcia. Sette sono anche le stazioni di preghiera che si incontrano in un cammino scandito da un rituale rigoroso come i canti delle litanie e del Miserere in latino, il bacio del Crocefisso, l'incontro con i pastori della Valle Bognanco dove avviene uno scambio di doni e le pause per rifocillarsi dove gli uomini e le donne intonano vecchie canzoni della valle.

Negli ultimi tempi il parroco di Montescheno, don Antonio Visco, ha voluto dare nuova vita a questa tradizione, assegnando ogni anno un tema, e accennando delle brevi riflessioni e testimonianze durante le soste per le antiche preghiere. Viene anche creato un piccolo segno (un cappellino, un fazzoletto, una spilla, una fascia, una campanella, ecc.), a ricordo del tema sviluppato. E così la processione si rinnova ogni anno, coniugando bene il passato e la tradizione con la modernità e la quotidianità.

Ora vi partecipa tanta gente, non solo del paese e della valle, ma anche di fuori, e così persone diverse si mischiano per un giorno alla comunità locale di Montescheno e della Valle Antrona.

Il percorso nel dettaglio

Ogni anno, la terza domenica di luglio, si parte alle 4.30 del mattino, quando è ancora buio, dopo una breve preghiera in chiesa: in fila, con le torce elettriche si imbecca il sentiero che dall'abitato sale in mezzo al bosco. Albeggia quando si raggiunge Vallemiola, dove si sosta per una preghiera davanti a una cappelletta. A giorno fatto si giunge ad Aulamia, e qui il parroco chiede il raccoglimento per pregare per i propri morti, quindi intona l'antico canto del *Dies Irae*.

All'esortazione di Procedamus si prosegue nel cammino, e la lunga fila s'incolonna dietro la donna che regge la Banderola, un vecchio e consunto stendardo ornato di fiori, con l'immagine della Madonna Assunta.

Le anziane intonano quasi incessantemente inni e preghiere, cui rispondono anche gli uomini.

A un luogo stabilito ci si ferma nuo-



Il colle del Pianino: una croce ricorda un ragazzo morto nel 1996 (foto R. Bianchetti)

vamente, il prete regge la croce di ferro che tutti, a turno sono invitati a baciare e i priori raccolgono le prime offerte che andranno a illuminare l'alpeggio.

Tutto l'andamento della processione è controllato e diretto dai priori, che hanno molteplici compiti, fra cui quello di decidere la durata e il luogo delle tappe, ricordare il rispetto delle regole, insomma vigilare che tutto proceda per il meglio.

Alla cappelletta del Pianino fino a una trentina di anni fa si celebrava la Santa Messa, che poi fu spostata alla sera, per la chiusura della celebrazione penitenziale simboleggiata da questo lungo itinerario.

Brevemente si sosta per recitare le esequie e si canta il Miserere, inno per eccellenza dell'Autani. Dopo una piccola colazione il cammino prosegue lungo il costolone est fra bassi cespugli e per sali scendi si raggiunge la croce di Saudera, si recitano le antiche rogazioni per la benedizione

della campagna: *Ut fructus terrae benedicere conservare et multiplicare digneris* invoca il sacerdote e la gente risponde: *te rogamus, audi nos*.

La preghiera è sempre corale e coinvolge vecchi e giovani, che la tradizione antica accomuna in una rara e singolare solidarietà. Si discende cantando il sentierino erboso fino all'alpe sottostante dove, vicino alle due baite, ormai in stato precario, si consuma una più abbondante colazione.

Il percorso continua, dominando dall'alto l'abitato di Pizzanco, in Val Bognanco; si devia nuovamente verso Antrona e, con un'ultima impenata, la traccia giunge alla Scatta.

Ancora una croce in ferro segna un posto tappa, dopo le solite esequie c'è l'incontro con gli ultimi due pastori che qui inalpano da Bognanco, e si ripete l'antica tradizione di offrire loro qualche cosa come dono dell'Autani.

Ma incalza il Procedamus del parro-

co, il cammino continua fra i pascoli d'alta quota verso il Passo di Arnigo. Breve sosta per le esequie e ci si appresta a passare il punto più delicato dell'intero percorso: la testata della Val Brevettola, dove un sentiero infido e franoso conduce, per un lungo traverso, alla sottostante alpe Campo.

Bello è osservare lo snodarsi della variopinta processione che scende lungo le ripide pendici della Cima di Arnigo, che torreggia alta sui pascoli sottostanti; qui si ammirano fra le rocce, le stelle alpine, ma l'attenzione è tutta concentrata sull'esile sentierino che non permette distrazioni. Si torna su percorso più riposante e la fermata successiva è al torrente dove tutti riempiono le borracce e dove lo sguardo corre ancora lungo il ripido e vasto traverso appena percorso, contenti che sia finalmente terminato.

A tratti gli uomini intonano il Miserere, poche strofe di un celebre

salmo dell'antica liturgia ecclesiastica che viene modulato a più voci in un coro spontaneo e maestoso, costituente una delle caratteristiche principali di questa tradizione. Diventerà sempre più ricorrente mano a mano che ci si avvicina al ritorno, rendendo rauchi i coristi che imperterriti continueranno ad urlarlo, perché si senta fino agli alpeggi sottostanti.

Nelle soste i priori pongono sulle croci di ferro o sulle cappelle una crocetta di cera legata ad alcuni fiorellini, quale simbolo di benedizione e segnale per chi la rinvenga, che ancora una volta l'Autani è passata da quella località. Anticamente questo gesto aveva un valore simbolico esorcistico contro gli immaginari demoni e streghe che minacciavano gli sperduti alpeggi.

Si risale per un pendio erboso detto Boaresc e nel punto definito l'Aut Marii cioè delle Ave Marie, nuovamente si sosta per le preghiere tradizionali. Il sole allo zenit segna che è l'ora di pranzo: un'ultima salita che sembra lunghissima e finalmente si tocca la Forcola.

C'è l'assalto alla fontanella per il rifornimento di acqua e poco sotto si giunge al piccolo pianoro di Ogaggia dove si consuma il pranzo. Alla fine del pasto, gli uomini si riuniscono su di un risalto per un ennesimo coro, questa volta di motivi tradizionali alpini, diretti da un improvvisato maestro del paese.

Arriva così l'ora della discesa finale; è di prassi nuovamente il bacio della croce compiuto a turno prima dalle donne e poi dagli uomini; infine ci si avvia e la retroguardia maschile alterna canti e bevute, bevute e canti, rallentando di molto il cammino sotto il tollerante e rassegnato *bene placet* delle donne a capofila.

Per ripido sentiero si discende alla croce di Set Frei e qui il calore del tardo pomeriggio si fa sentire.

Dopo le esequie si continua verso gli alpeggi bassi, Pradurin, Ortighè, Piansascia e Gramzan, dove ancora c'è chi d'estate torna ad occupare le vecchie baite risistemate. All'ultima croce il parroco recita nuovamente le rogazioni, che ancora quaranta anni fa si celebrava-

no in ogni paese, testimonianza di una cultura agro pastorale ormai trascorsa e dimenticata.

La stanchezza e il caldo fanno desiderare l'ultima tappa all'alpe Motta, ma la processione deve rispettare i suoi orari e non è permesso accelerare i tempi; sempre più numerosi si fanno le soste e sempre più alto si innalza il canto del Miserere che segnala il giungere dell'Autani.

Infine alla Motta c'è l'incontro con i parenti: sono giunti dal paese con la cena, ci si ritrova e ci si saluta felici e contenti di aver compiuto un'altra volta la lunga sgambata. Ma l'epilogo della giornata non è qui sull'erba; si dovrà, dopo le preghiere di pramatica e l'ultimo bacio della croce con l'offerta, discendere alla chiesa del paese per celebrare la messa.

Questa sarà veramente solenne, degno compendio di una grande giornata, e alla fine, quando è sceso il buio della sera, un ritrovato vigore farà pronunciare a molti un arrivederci al prossimo anno, per una nuova Autani da trascorrere in compagnia.



Qui sotto, una delle tante soste per cantare insieme (foto R. Bianchetti)

Intervista a Diane Fossey



Disegno di Massimo Battaglia

SAN FRANCISCO 1932 - RWANDA 1985

Celebre zoologa, si è battuta per la salvaguardia dei gorilla di montagna e del loro delicato habitat.

Per questo è stata brutalmente uccisa il 26 gennaio del 1985.

Miss Fossey, è vero che la sua avventura con i gorilla ebbe inizio grazie a una vacanza improvvisata?

Sì, iniziai a interessarmi alle scimmie antropomorfe dopo aver letto un libro del noto zoologo George Schaller. Decisi di visitare l'Africa e con qualche migliaio di dollari, risparmiati con piccoli lavoretti, comprai un biglietto aereo per la Tanzania. Furono sei settimane indimenticabili, in cui ebbi la possibilità di lavorare con il dottor Louis Leakey, noto zoologo.

E dopo che cosa accadde?

Ritornata negli Stati Uniti, pensavo che non avrei avuto più occasione di rivedere l'Africa, e invece mi sbagliavo. Nel 1966 fui richiamata per un importante studio dal Dottor Leakey, e rimasi in Africa quasi per il resto della mia vita.

Con il suo impegno ha fatto conoscere al mondo una specie preziosa sull'orlo dell'estinzione; sbaglio o negli anni settanta si contavano appena 350 gorilla?

Purtroppo il dato è preciso. Negli anni '60 il commercio di specie esotiche era molto diffuso, e i gorilla erano animali richiesti soprattutto dagli zoo di Europa e Stati Uniti. Spietati

bracconieri organizzavano di continuo battute di caccia che mettevano a rischio la sopravvivenza dell'intera specie.

Quando ci fu un primo segnale positivo?

Nel 1970 il National Geographic Magazine inviò presso il mio campo di ricerca in Rwanda un suo fotografo, Bob Campbell. Le foto di Bob fecero il giro del mondo trasformando me e i miei amati gorilla in celebrità internazionali. Questo mosse le coscienze collettive e spinse i governi locali a intraprendere campagne di tutela verso i gorilla.

Ma non tutto andò per il verso giusto?

La tensione intorno al mio campo iniziò ad aumentare, con ripetuti atti di intimidazione. Il pericolo era così alto che nel 1981 doveti lasciare il Rwanda, per tornarvi solo nel 1983.

A 25 anni dalla sua scomparsa le popolazioni di gorilla africani sono in lenta ma costante ripresa: qual è il motivo di questo piccolo miracolo ecologico?

Paesi come il Rwanda, la Tanzania, lo Zaire hanno compreso che i gorilla possono essere un'importante risorsa economica. Molti turisti visitano ogni anno i Parchi e le riserve in cui i gorilla sono protetti, portando benessere alle popolazioni residenti. Certo, lo si fa per un motivo economico, ma in paesi attraversati da continue emergenze ambientali e umanitarie è comunque un grande risultato.

Tra animali e... nuvole al Gran Paradiso



Ermellino - foto arc. PNGP

Tutti i weekend tra **sabato 11 luglio** e **domenica 29 agosto**, il **Parco nazionale Gran Paradiso** organizza **A piedi tra le nuvole**: incontri, escursioni guidate ma anche mercatini e degustazioni all'insegna del **Marchio di Qualità del Parco**. Voluto dall'Ente parco, il progetto mira a diffondere il concetto di turismo sostenibile proponendo ai turisti di abbandonare l'auto nei weekend per scoprire "a piedi" le grandi risorse del Parco, fra Valle Orco e Soana (Piemonte) e Valsavarenche (Valle d'Aosta), garantendo comunque un accesso al Colle del Nivolet a 2.612 mt. attraverso un servizio di navette.

Il Parco nazionale Gran Paradiso, inoltre, **ha ottenuto finanziamenti per azioni di mobilità sostenibile nell'area a traffico regolamentato del Colle del Nivolet**.

Il ministero dell'Ambiente ha infatti previsto un contributo di oltre 50.000 euro per lo sviluppo di attività legate alla mobilità sostenibile all'interno del progetto **A piedi tra le nuvole**, che si svolge nell'area dell'altopiano del Nivolet, proprio al confine tra versante piemontese e valdostano del parco.

Tra i servizi previsti, l'attivazione del *bike sharing* che offrirà ai turisti l'opportunità di raggiungere l'area del Nivolet in bicicletta.

Info: A piedi tra le nuvole: tel. 0124 953166 www.pngp.it

EMOZIONI IN LIBERTÀ IN PROVINCIA DI TORINO

Dopo il successo riscosso negli anni scorsi, il **Servizio Tutela Fauna e Flora della Provincia di Torino** ripropone una serie di **osservazioni organizzate** del comportamento della **fauna selvatica**, cui possono partecipare gruppi di appassionati compresi tra le dieci e le quindici unità.

I programmi delle osservazioni guidate prevedono il raggiungimento delle località prescelte nel pomeriggio con mezzi propri, una eventuale uscita pre-serale sul territorio, una cena a base di prodotti tipici inclusi nel **Paniere** e di altre ricette locali, il pernottamento in agriturismo o rifugio alpino, la visita guidata nelle prime ore del mattino alla scoperta della fauna, la colazione e il rientro. calendario delle osservazioni, programma e indicazioni per l'adesione: www.provincia.torino.it/natura/fauna_flo- ra/promozione/emozioni



Callo forcello - foto arc. Provincia di To

PROROGATO L'AVVIO DELLA LEGGE SUI PARCHI

L'entrata in vigore della legge sui parchi varata dal consiglio regionale nel giugno scorso (l.r. n.19 del 29/6/2009) è stata prorogata al 1 aprile 2011. È quanto prevede un emendamento presentato dall'assessore regionale ai parchi, William Casoni, approvato dal consiglio del 26 maggio scorso. L'insediamento dei nuovi presidenti e dei consigli degli enti di gestione avverrà dunque nell'aprile del prossimo anno e non nell'agosto del 2010. Entro il 28 febbraio del 2011 la comunità delle aree protette trasmetterà al presidente della giunta regionale le proposte di nomina dei vertici degli enti parco. Il rinvio dell'applicazione della legge è mirato «a migliorarne il testo». **(m.pi)**

UN TRENO CONTRO I TUMORI

Da alcuni anni la **Fondazione Internazionale di Ricerca in Medicina Sperimentale (FIRMS)**, coadiuvata dal determinante impegno del **Gruppo Torinese Trasporti (GTT)**, ha messo insieme, con lodevole sinergia, persone che “curano” vecchi treni con altre che operano sulla salute dell'uomo, ovvero i volontari del **Museo Ferroviario Piemontese** e i ricercatori in campo biomedico, della genetica e dell'oncologia.

Sono così nati viaggi, incontri e mostre fotografiche, in cui locomotive a vapore, elettromotrici, carrozze, splendide macchine del passato e progenitrici di un trasporto futuro più sicuro e meno inquinante, offrono ai visitatori l'opportunità di avvicinare, visitare e usare pezzi di indubbio valore storico. Vaporiere, carri officina, locomotori elettrici e diesel, carri merce e vetture passeggeri, alcuni con oltre un secolo alle spalle, sono stati mirabilmente riportati all'antico splendore grazie alla passione e soprattutto alla perizia tecnica dei volontari del **Museo Ferroviario Piemontese**. Fabio Malavasi, docente di Genetica Medica all'Università di Torino e membro del consiglio di amministrazione della FIRMS, è uno di loro. La sua passione di amico dei treni e il suo impegno di medico ricercatore si sono fusi in queste iniziative, che oltre a riportare alla ribalta un mezzo di trasporto ingiustamente ritenuto obsoleto, raccolgono fondi per la ricerca medica.

Perché il treno con i suoi binari dritti, lineari, senza fine, è un'ottima metafora della ricerca, instancabile, desiderosa solo di avanzare e non fermarsi mai. **(C.Bordese)**

Info: informazioni@museoferroviariopiemontese.com



AMBIENTE PIEMONTE

LA REGIONE PIEMONTE PER L'ENERGIA



L'efficienza energetica ha assunto negli ultimi anni sempre più im-

portanza nelle politiche ambientali attuate dalle pubbliche amministrazioni, anche alla luce degli obiettivi posti dall'Europa per il 2020 (aumento del 20% dell'efficienza energetica, 20% dell'energia prodotta da fonti rinnovabili, diminuzione delle emissioni di gas serra del 20%).

Per rispondere alle sfide che l'attuale situazione impone, la **Regione Piemonte** ha attivato, negli ultimi anni, **misure di incentivazione in campo energetico ambientale**, rivolte a imprese, cittadini, enti pubblici e privati.

L'obiettivo, da un lato, è stato quello di premiare interventi che per le loro caratteristiche tecnologiche e per l'innovazione progettuale, assumessero un carattere “dimostrativo” sul territorio piemontese e che potessero garantire, per gli indubbi vantaggi anche economici conseguibili, una futura replica a minori costi sul territorio regionale. Altre misure si sono rivolte invece a interventi che riguardano tecnologie consolidate, ma ancora caratterizzate da costi ulteriori ed elevati rispetto alle soluzioni tradizionali e che quindi necessitano di agevolazioni in fase di realizzazione. Gli interventi hanno messo in luce un sistema di operatori e di professionisti che ha mostrato un certo dinamismo nel progettare in modo “energeticamente intelligente” e un “pubblico” fatto di imprese, cittadini ed enti sempre più attento a queste tematiche.

All'indirizzo www.regione.piemonte.it/ambiente/buonepratiche/index.htm è possibile scaricare la pubblicazione.

IL PIEMONTE “DIFFERENZIA”

Il 90% dei rifiuti è differenziato dai cittadini

Progetto Recupero è lo studio permanente che verifica se i rifiuti raccolti differenziatamente in Piemonte siano recuperati. Ebbene, i rifiuti differenziati dai cittadini piemontesi nel 2007 sono stati recuperati, complessivamente, al **90%**.

Per sapere **come, dove e quanto i rifiuti sono stati trasformati in nuovi prodotti** è possibile navigare sulle pagine di **Riciclo garantito** (http://extranet.regione.piemonte.it/ambiente/rifiuti/camp_recupero.htm), oppure chiamare il **Numero Verde gratuito 800 333444**.

Progetto Recupero è un'attività unica nel suo genere, frutto di analisi e verifiche di dati complessi, e ha l'obiettivo di dimostrare ai cittadini che i **rifiuti differenziati correttamente sono effettivamente utilizzati** in vari processi produttivi e trasformati in nuove risorse per produrre nuovi beni. La qualità dei rifiuti raccolti rappresenta infatti un elemento chiave per il corretto recupero delle raccolte differenziate. I cittadini piemontesi possono stare tranquilli: i loro rifiuti differenziati hanno il marchio del “riciclo garantito”.

Tutte le forme di trasporto che utilizziamo, su gomma o su rotaia, per mare o per via aerea, non sono una dotazione della nostra specie ma un frutto delle nostre capacità intellettuali e tecnologiche, che ci hanno permesso di migliorare i nostri spostamenti fin dalla realizzazione delle prime piroghe. Questa condizione di viaggiatori privilegiati non deve però farci dimenticare che ogni qualvolta marchiamo il territorio con un nuovo tracciato, creiamo un ostacolo a tutte quelle specie animali obbligate dall'evoluzione a far affidamento unicamente sulle loro zampe. E se binari ferroviari e reti autostradali sono un ben noto fattore di disagio e morte per numerose specie di vertebrati di piccola taglia, aumentando l'ingrandimento scopriamo che le piste da sci dell'arco alpino - migliaia di chilometri di semplice divertimento - mettono pesantemente a rischio la biodiversità degli artropodi montani, soprattutto di quei gruppi - coleotteri atteri, ragni e cavallette - privi della capacità di spiccare il volo. Un'interessante ricerca condotta da **Matteo Negro** del dipartimento di **Biologia Animale e dell'Uomo dell'Università di Torino** sotto la supervisione di **Antonio Rolando**, ha esaminato le **popolazioni di coleotteri carabidi atteri, ragni e cavallette nelle aree montane superiori al limite della vegetazione arborea e attraversate da piste per la pratica dello sci alpino**. La realizzazione e il mantenimento delle piste prevede continui interventi di livellamento e ripulitura delle aree interessate dagli impianti, con la creazione di ampie fasce brulle di terreno - vere barriere ecologiche per molti organismi a ridotta mobilità - con conseguente impoverimento del suolo che perde le caratteristiche di habitat idoneo alla sopravvivenza di molte specie animali e vegetali. Per quelli che accolgono la notizia con un'alzata di spalle, precisiamo che molte delle specie di artropodi coinvolte sono endemiche del versante italiano delle Alpi, e che la loro scomparsa assesterebbe un duro colpo agli ecosistemi alpini, già duramente provati dal danneggiamento del suolo e delle distese erbose. Questi artropodi, quasi tutti predatori, giocano infatti un ruolo chiave nella stabilità dell'ecosistema, nutrendosi di invertebrati del terreno e fungendo da preda per salamandre, piccoli mammiferi e uccelli, e andando a influenzare gli equilibri minerali del terreno e i cicli del carbonio e dell'azoto. Un ecosistema povero in specie differenti sarà meno efficiente, meno produttivo, meno stabile, e quindi più facilmente soggetto a subire i rischi di improvvise variazioni ambientali, che si tratti di mutamenti climatici o invasioni da parte di altre specie. Non si chiede certo di imporre uno stop allo sci alpino, ma piuttosto di avere un occhio di riguardo per chi su quei terreni deve sopravvivere tutto l'anno, garantendo con la propria presenza la biodiversità delle nostre montagne. Le soluzioni esistono: ridurre l'eccessivo livellamento delle piste e la rimozione del terreno originale, per prevenire l'impoverimento e l'erosione del suolo e permettere il mantenimento della vegetazione originaria.

Per saperne di più: *The impact of high-altitude ski pistes on ground-dwelling arthropods in the Alps*, a cura di Matteo Negro, Marco Isaia, Claudia Palestini, Axel Schoenhofer, Antonio Rolando

Sci e biodiversità

a cura di **Claudia Bordese**
claudiavalfre@yahoo.it

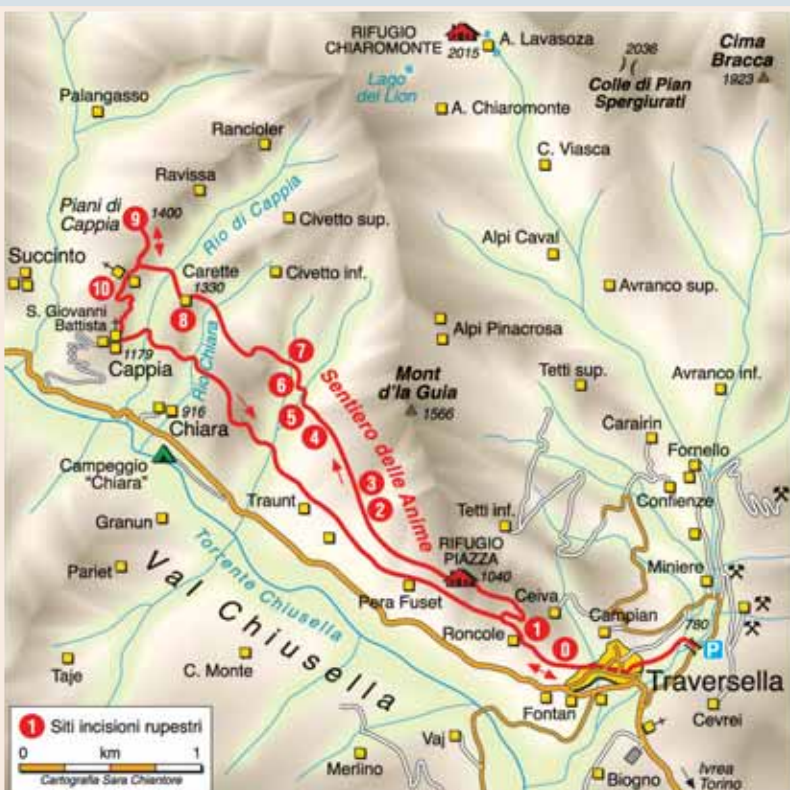


Ulzio, impianti olimpici di *Free Style* (foto C. Re /Realy Easy Star)

Il “Senter dj ‘anime”

A cura di Aldo Molino
aldo.molino@regione.piemonte.it

LA SOLITARIA VALCHIUSELLA CON LE SUE RUDI MONTAGNE E LE BORGATE DI PIETRA, OFFRE ALL'ESCURSIONISTA LA POSSIBILITA' DI UN VIAGGIO INDIETRO NEL TEMPO. IL SENTIERO DELLE ANIME CON LE ENIGMATICHE INCISIONI CI INTRODUCE NEL MONDO DEI SIMBOLI DELL'IMMAGINARIO ALPINO



Riscoperto nel 1970 da Bovis e Petitti, l'antico sentiero che collega Traversella con i Piani di Cappia è uno dei tanti percorsi che solcano le arcigne montagne della Val Chiusella e che mettono in comunicazione borgate, fonti e pascoli. Per le numerose rocce istoriate che si incontrano nel tragitto, situate in posizioni strategiche, è denominato “Sentiero delle anime” ed è attrezzato dal 1985 con pannelli didascalici posti in prossimità delle principali rocce. Una leggenda vuole che per questo itinerario transitassero le anime dei morti e che per tale motivo i pastori non potessero collocare i recinti del bestiame nei pressi, ne sarebbe stato disturbato dal frequente andirivieni degli spiriti.

Con il sottostante sentiero denominato “Via della transumanza” viene a costituire uno degli itinerari di media montagna della Provincia di Torino più classici e conosciuti. Un anello facile ma non banale, per il quale è necessario prevenire con le opportune soste 5 ore complessive di cammino. A iniziare dalle enigmatiche incisioni rupestri, 37 al solo “Pian dij Crus”, enigmatiche perché nonostante il molto inchiostro versato non sappiamo da chi sono state fatte e a quale scopo. Storiche o preistoriche, luoghi di culto o di lavoro, passatempo di pastori, mappe.



Solamente per quanto riguarda le copelle sono state sinora suggerite un centinaio di interpretazioni diverse. In mancanza di sicuri reperti archeologici ogni congettura e argomentazione può essere plausibile. E ancora i villaggi e le baite di pietra, testimonianze di un mondo pastorale alpino e di modi di vita ormai scomparsi che potremmo definire a “km 0” e a fatica illimitata. Nei pressi del rifugio Piazza poi troviamo una delle più frequentate e attrezzate palestre di arrampicata su roccia, con un settore quello delle “speranze” appositamente riservato ai ragazzi e ai bambini.

Il percorso inizia dal parcheggio, 780 m, a valle degli impianti minerari e del museo che racconta la storia del ferro in Val Chiusella.

Si passa il ponte e si attraversa il paese; giunti nella piazza di Traversella (limitate possibilità di parcheggio) si imbecca la mulattiera cementata che sale oltre le ultime case. Il bitume lascia presto il posto alla pietra, la vera protagonista, che ci accompagnerà sino al termine dell'itinerario. Dopo pochi minuti di rude salita incontriamo un primo pannello che segna una incisione “fuori sacco”, storica. Poco oltre si giunge a un bivio con un altro pannello che illustra “la Via dei Cantoni. Si prosegue verso l'alto e poco dopo aver osservato un'incisione sulle lastre della mulattiera, lasciato a destra il sentiero per il Rifugio Chiaromonte si giunge al rifugio Piazza. Si passa

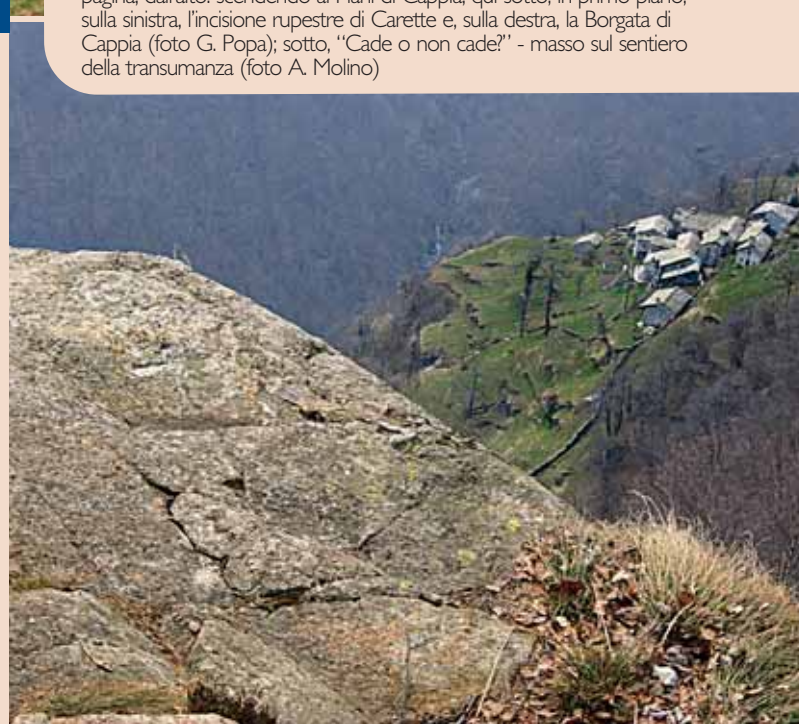


Nella pagina accanto: tabella illustrativa di una delle incisioni. In questa pagina, dall'alto: scendendo ai Piani di Cappia; qui sotto, in primo piano, sulla sinistra, l'incisione rupestre di Carette e, sulla destra, la Borgata di Cappia (foto G. Popa); sotto, "Cade o non cade?" - masso sul sentiero della transumanza (foto A. Molino)

davanti al fabbricato, si oltrepassa la teleferica e si scende. Al crocicchio si continua dritto. Inizia così il lungo mezzacosta, all'inizio alquanto ripido, che costituisce il Sentiero delle Anime. In questo tratto non è infrequente incontrare i mufloni, pecore selvatiche di origine mediterranea introdotte negli anni '60 del secolo scorso a fini venatori e ben adattate in valle.

Le più importanti incisioni sono segnalate da appositi cartelli che ne illustrano anche le principali caratteristiche. Attraversata la profonda incisione valliva del Rio Chiara si sale alle baite di Carette (1330 m) e superato il Rio di Cappia si approda ai Piani di Cappia. Seguendo le indicazioni si sale in pochi minuti al sito n. 9, 1.400 m, punto più alto del percorso, poi si inizia il ritorno. Si passa accanto alle baite, nel prato alle spalle della cappella si trova il celebre petroglifo antropomorfo e si inizia a scendere verso la borgata di Cappia che si raggiunge dopo la congiunzione con la mulattiera che giunge da Succinto. Giunti alla chiesa dedicata a san Giovanni Battista si attraversa tra i pascoli a monte delle case per poi guardare nuovamente il Rio di Chiara. Si supera il bivio dove la Via dei Cantoni si biforca per continuare in un bosco di betulle. Oltre un costolone il sentiero si abbassa nel bosco (tracciato incerto: si deve fare attenzione alle tacche di vernice sugli alberi). Si supera un altro torrente e si continua nella zona di Traunt, dove nella vegetazione occhieggiano solitarie baite abbandonate. Trascurati alcuni bivi, ci si tiene a sinistra, si supera una casa con un grande affresco e dopo essere sottopassati al rifugio Piazza trascurato il sentiero che sale, ci si re-immette sul percorso di andata. Continuando nella discesa si può seguire la mulattiera di sinistra che porta alla parte alta di Traversella (ponte) e quindi riattraversando il paese, si torna al punto di partenza.

L'opuscolo relativo all'itinerario può essere scaricato dal sito della Comunità Montana: www.valchiusella.it



Il libro del mese

a cura di Enrico Massone

enrico.massone@regione.piemonte.it

VISTI DAGLI ALTRI

Guide des vallées alpines du Piémont : Du col de Tende au col du Mont-Cenis, 224 pp., 182 foto, Prix: 28 €
Du col de Tende à la rivière Tanaro Les Alpes Ligures et le Monregalese, 224 pp., 182 foto, Prix: 28 €

Artezin in lingua occitana è il rododendro, uno dei fiori simbolo della montagna ma è stato anche il nome di un gruppo storico della musica tradizionale delle valli del Piemonte.

Artezin oggi è anche una piccola casa editrice di Aix en Provence, nel *midi*, fondata nel 2008 da Chantal Crovi scrittrice francese per ragazzi e autrice di guide. Ed è proprio Chantal Crovi - che delle valli è originaria - a proporre per la prima volta la montagna d'Oc piemontese vista dall'altra parte delle Alpi, dalla *Occitania granda* e raccontata in lingua francese.

La *Guide des vallées alpines du Piémont. Du col de Tende au col du Mont-Cenis*, è la prima di una collana di guide turistiche a forte valenza culturale rivolta al pubblico francofono, riguardanti il Piemonte e il suo versante alpino. A questo primo lavoro si è aggiunta adesso *La Guide des vallées alpines du Piémont Du col de Tende à la rivière Tanaro Les Alpes Ligures et le Monregalese*. Le guide illustrano il panorama culturale, storico e attuale delle vallate comprese tra Tanaro e Moncenisio, abitate in gran parte da popolazioni che per lingua e tradizioni sono intimamente legate ai cugini "d'Oltralpe" più che con i piemontesi della bassa. Senza dimenticare l'*excursus* sulle magiche colline delle Langhe.

Impaginazione moderna e accattivante, accurata documentazione, box di approfondimenti curiosità quasi inedite (bella l'idea di introdurre il testo originale di alcune canzoni della tradizione popolare) fanno di questa guida turistica il miglior supporto per chi, arrivando dalla Francia, dal Belgio, dalla Svizzera, desidera conoscere questi luoghi di atavica suggestione in un'ottica non "Torinocentrica". Ma anche uno strumento utilissimo per chi, piemontese o italiano, sia un minimo in grado di leggere il francese e voglia approfondire la conoscenza dello straordinario mondo sud-alpino.

Guide non soltanto da sfogliare ma anche da leggere con curiosità per apprendere, imparare e confrontare che sopperiscono a quanto non esistente nelle pubblicazioni italiane. Particolarmente interessanti appaiono le introduzioni che in poche pagine prendendo per mano il viaggiatore più che il turista o l'escursionista, e lo introducono nel contesto delle valli sollecitando la curiosità e offrendogli chiavi di lettura.

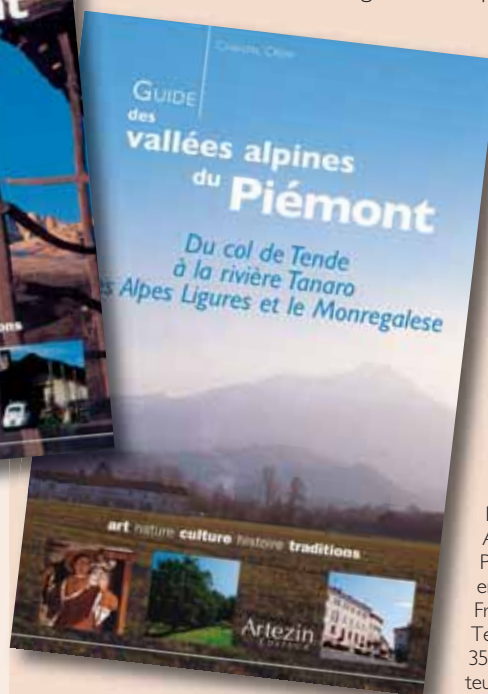
Un affidabile *vademecum* con una ricca sezione dedicata alle notizie utili (accoglienza, musei, feste, golosità, natura, montagna) permette a chiunque di prepararsi nel miglior modo per un viaggio, lungo o breve, che sarà senz'altro sorprendente.

La pratica rubrica (accoglienza, musei, feste, golosità, natura, montagna) consente a tutti di prepararsi solidamente a un viaggio alla scoperta dei luoghi meravigliosi.

(AIMO)

Informazioni:

ARTEZIN Editeur Boîte Postale 80966 13604 Aix-en-Provence Cedex 1 - France.
 Tél.: 0033+(0) 4 42 21 66 35; e-mail: artezin-editeur@orange.fr





I FOSSILI DELL'ASTIGIANO

di Piero Damarco, ed. Ente Parchi e Riserve naturali Astigiani € 22 (t. 0141 592091) è un poderoso volume di 320 pagine, che ricostruisce le fasi della storia geo-paleontologica dell'Astigiano. La materia è affascinante perché ci proietta in mondi lontanissimi, difficili da concepire col nostro consueto modo di misurare il tempo; e forse anche per questo, la sua comprensione non è immediata. Ecco perché l'autore ha sapientemente affiancato al testo un ricco e variegato discorso per immagini. Sono disegni e fotografie, classificazioni di reperti fossili custoditi nelle vetrine del museo, schemi geologici e spaccati tridimensionali per far vedere cosa c'è sotto e dentro la terra; e ancora illustrazioni minuziose con ipotesi e ricostruzioni degli ambienti presenti in zona milioni di anni fa. Un'opera capace di suscitare interesse e curiosità, che senza mortificare la complessità del contenuto, supporta la formazione del territorio locale con puntuali cenni su aspetti più generali nell'ambito dei tradizionali periodi geologici dall'eocene al quaternario.

Intorno al fiume di I. Ostellino e S. Camanni, ed. Neos (t. 011 9576450) € 13 propone venti itinerari tra le confluenze del Po, che passando per Torino ci fanno scoprire gli ambienti compresi tra Racconigi e Verrua Savoia.

Andar per sentieri in Val Chisone di Serena Maccari, ed. Arti Grafiche San Rocco (t. 011 783300), € 20. Son 32 gli itinerari descritti con cenni storici, tradizioni, curiosità locali e una carta dei sentieri. Nelle camminate lunghe o brevi per la Val Chisone tra escursionismo e cultura, non poteva mancare l'incontro con lo straordinario ambiente del parco naturale Orsiera Rocciavère.

Le colline e il Po di Valenza, ed. CAI Sez. Valenza (t. 0131 945633) 14 itinerari per escursionismo, mountain bike e passeggiate: un'iniziativa per scoprire e valorizzare ambienti e paesaggi suggestivi tra le colline, i centri abitati e gli ampi spazi accanto al fiume (scala 1: 25.000).

Sentieri e meraviglie delle Alpi Marittime di A. Parodi, R. Pockaj, A. Costa, ed. A. Parodi (www.parodieditore.it) € 18 descrive ben 73 itinerari escursionistici dal Colle di Tenda al Colle della Lombarda, nei parchi delle Alpi Marittime e del Mercantour, contiene preziose informazioni su rifugi, bivacchi e posti tappa della GTA.

Geologia e turismo in provincia di Cuneo di Gianni Boschis (t. 0171 445362). Un discorso didattico e scientifico, facile ma non banale sulla natura e l'evoluzione del paesaggio. Per imparare a riconoscere dal vivo il patrimonio delle montagne sollevate da eventi tettonici e modellate nel lungo corso dei tempi da fiumi e ghiacciai. Frutto di accurate ricerche, il pratico volumetto, arricchito da fotografie e illustrazioni esplicative, invita ad una lettura nuova di un paesaggio antichissimo e meraviglioso.

I giusti della montagna di D. Airola, R. Bergamino, F. Mariano, ed. Uja (www.uja.135.it) € 12 contiene 19 escursioni sui sentieri nelle Valli di Lanzo, frequentati dai partigiani nel periodo della Resistenza: un intreccio originale che accomuna ricordo e memoria alla passione per la natura.

Cartoguida con CD, ed. Susalibri (t. 011 939662) € 8,50 presenta i parchi naturali e le principali mete escursionistiche delle Valli di Susa, Sangone, Chisone, Clarea, Viù e Germanasca (scala 1: 70.000).

La strada Priula di Albano Marcarini, ed. Lyas (t. 0342 218016) € 14. Con il consueto stile semplice e professionale, l'autore ci accompagna a scoprire le mille particolarità dell'antica strada veneta che congiunge Bergamo a Morbegno.

Guida al Sacro Monte di Crea a cura di L. Groppo e P. Pellizzari, ed. Parco (http://emporio.parks.it) € 8. Dopo la presentazione della Basilica e del sistema dei Sacri Monti inseriti nella Lista del patrimonio mondiale dell'Unesco, il libro propone l'itinerario di visita ai romitori e alle cappelle, e offre inoltre un'approfondita panoramica sulle qualità ambientali e territoriali dei comuni circostanti.

Sacra di San Michele - Sacra Natura a cura di Gianni Boschis, ed. Mariogros (www.imeridiani.net) € 20, narra le straordinarie valenze naturalistiche del monumento simbolo del Piemonte. Dalla natura 'interna', con la storia delle pietre con cui fu edificato il complesso architettonico, al territorio circostante nel quale la Sacra è inserita. Allegato: pratico inserto con 6 itinerari.

Con gli occhi del cuore di Luca Giunti, ed. del Graffio (t. 0119641007) € 30. Luce, arte e natura della Valle di Susa: un itinerario dello spirito attraverso immagini suggestive e coinvolgenti. Un rincorrersi ininterrotto di emozioni cariche d'un intenso impatto visivo, ritmate da brevi testi, a un tempo evocativi ed esplicativi.

Occhio alle stelle di S. Gallo, S. Romaniello, M. Brusa, ed. Blu, € 8. A spasso nello spazio infinito del cosmo. Un viaggio affascinante, alla scoperta dello spazio infinito delle stelle e dei pianeti che popolano la volta celeste.

Una calda estate sulle dune di sabbia dell'isola di Walney, in Gran Bretagna. Decine di migliaia di uccelli, tra gabbiani reali e zafferani, nidificano sulla sabbia. Al centro delle dune un naturalista è nascosto in un capanno mimetico, sotto il caldo cocente come nella pioggia, e osserva pazientemente per ore e ore gli animali per cercare di capire il significato dei numerosi segnali che si scambiano. Uno lo incuriosisce in modo particolare: la presenza sul becco giallo dell'adulto di una piccola macchia rossa. Quel naturalista è Niko Tinbergen, che verrà insignito nel 1973 del premio Nobel per la Medicina per i suoi studi sul comportamento animale. Insieme a lui riceveranno il premio anche Konrad Lorenz e Karl Von Frish. Ma torniamo a quella piccola macchia rossa. Gli attenti occhi di Tinbergen evidenziarono come i pulcini dei gabbiani colpiscono con il loro becco proprio quella macchia per chiedere il cibo ai genitori. «Il pulcino non becca a caso – scrive il naturalista inglese – ma indirizza i suoi colpetti verso la macchia rossa che caratterizza la parte inferiore del becco del genitore. Questa macchia è, quindi, un segnale; un segnale cromatico, simile in un certo senso alle bandiere o alle luci che noi usiamo per i semafori. In risposta a questo segnale cromatico, il pulcino affamato emette un segnale che consiste nel becchettare la macchia sul becco del genitore. Quest'ultimo, a sua volta, risponde rigurgitando il cibo».

Curiosi, come il titolo del suo libro più conosciuto "Naturalisti curiosi", sono gli esperimenti di Tinbergen per dimostrare il significato e la forza del segnale. Esperimenti realizzati rigorosamente sul campo, tra le dune della spiaggia, e non in sterili e artificiali laboratori, costruendo sagome dalla forma del becco e della testa del gabbiano, provando a cambiare il colore del becco e il colore della macchia, per poi presentarle ai pulcini nei nidi e osservarne le diverse reazioni.



Quella piccola m

acchia rossa



Vestiti a festa

Come nella specie umana il maschio esibisce, o almeno esibiva, la sua forza e i muscoli per corteggiare le femmine, così in molte specie di uccelli i maschi hanno delle colorazioni particolarmente vistose, entrando in competizione fra di loro per essere scelti da una femmina. Ecco allora che nella stagione riproduttiva, generalmente in primavera, le grandi fregate dal piumaggio nero brillante gonfiano una sacca sotto la gola che si colora di rosso, o i maschi di molte anatre esibiscono fantastiche colorazioni per attirare le femmine. O ancora il pulcinella di mare, il grazioso uccello che popola le scogliere dei mari del nord, nella stagione degli amori ostenta il grande becco che si colora di grigio, giallo e rosso, tanto che molti l'hanno paragonato a un clown, senza pensare ai colori del maschio del più comune fagiano o alla splendida coda del pavone.



Femmine poco appariscenti

A differenza dei maschi di molti uccelli, che esibiscono colorazioni sgargianti ed evidenti, le femmine, in particolare tra le specie che nidificano a terra o comunque in situazioni "visibili", hanno invece molto spesso un piumaggio mimetico, con colori che vanno da marroncino al grigio. Questa strategia consente loro di poter covare le uova al nido senza essere viste dai predatori, e senza mettere quindi in pericolo la covata.



Capotreno di Prima Classe

Dovendo elencare i miei luoghi del cuore, senza esitare metto al primo posto un vagone di seconda classe. Su quel vagone, agganciato a treni che nel 1976 pur chiamandosi accelerati fermavano in tutte le stazioni, per tredici settimane, percorrendo per tre volte l'intera mappa ferroviaria d'Italia, sono stato a tutti gli effetti, con la mia bella divisa nuova fiammante, Capotreno di Prima Classe. Quel vagone, quando il treno correva nella notte, brillava come un albero di Natale: le lampadine erano survoltate per rendere possibili le riprese del "Viaggio in seconda classe" di Nanni Loy. In altre parole, quel vagone era la trappola per ignari viaggiatori destinati a cadere nella rete della nuova serie di "Specchio Segreto". I componenti della troupe, per mimetizzarsi, indossavano la divisa da ferroviere e io, che del programma ero produttore esecutivo, avevo preteso di avere il grado più alto, Capotreno di Prima Classe, realizzando un sogno che m'inseguiva fin da bambino. Quella divisa non me la toglievo neanche per andare a dormire. Per non violare la legge, un piccolo dettaglio distingueva le nostre divise da quelle dei veri ferrovieri: il monogramma all'occhiello della giacca anziché essere composto dalle lettere FS era FZ. Nanni Loy ci aveva avvisati: «Se qualcuno vi domanda cosa vuol dire FZ voi rispondete: Ferrovie dello Zambia». Ha sempre funzionato! Toccava a me far firmare ai passeggeri, al termine delle riprese, la cosiddetta "dichiarazione liberatoria" che autorizzava la messa in onda degli episodi. Aspettavo che fossero arrivati a destinazione e scendessero, poi li seguivo. Toccavo leggermente la spalla del passeggero il quale, voltandosi e trovandosi davanti un capotreno (di prima classe!) subito si allarmava, pensando di aver commesso chissà quale infrazione. Il fascino della divisa! Solo chi lo prova può raccontarlo! Firmavano tutti la liberatoria, senza nemmeno leggerla! Avrei potuto vendere centinaia di Treccani a rate.

Un giorno partiamo da Bologna dopo aver pernottato in un albergo di fronte alla stazione e Nanni è vestito da prete, un ruolo che gli piaceva molto; lo spunto iniziale prevedeva che Silvana Mangini, vestita e truccata da battona, alla vista del prete seduto nel suo scompartimento scoppiasse a piangere e tra le lacrime dicesse: «Padre, sono una donna perduta! Secondo lei, se mi pento e cambio vita, ci sarà ancora posto per me in cielo?». E il prete, cioè Nanni Loy, chiedeva il parere agli altri passeggeri, tirandoli in ballo. Silvana decide, per comodità, di vestirsi e truccarsi in albergo, dovendo poi solo attraversare all'alba il piazzale; per farsi coraggio si fa promettere che l'avrei accompagnata, nel mio ruolo di Capotreno. Accondiscendo alla richiesta. La mattina, mentre sto pagando il conto dell'albergo, un colpo sul braccio richiama la mia attenzione. Mi volto e mi trovo di fronte un puttanone inverecondo, Silvana, che aveva preso a modello le etere di Fellini. Legge lo sgomento sul mio viso e dice: «Avevi promesso di accompagnarmi, te lo ricordi, vero?». Non posso tirarmi indietro. Usciamo dall'albergo, Silvana mi prende sottobraccio e ci incamminiamo mentre faccio una macumba mentale per avere il piazzale deserto. Non funziona, i bolognesi sono mattinieri e mi sento addosso gli sguardi di una folla. Silvana pencola sui tacchi a spillo. A metà tragitto non reggo la tensione, la mollo al suo destino e corro verso la stazione. Lei, entrata nella parte, si vendica e si mette a inveire ad alta voce: «Brutto maiale! Questa notte non ti vergognavi di me! Scappa, scappa! Tutti uguali i ferrovieri». Ma si può? Con un Capotreno di Prima Classe? In attesa che salissero i primi passeggeri gli attori si chiudevano nella toilette per non farsi scoprire. Il treno partiva e io scrutavo nei quattro scompartimenti finché non trovavo una situazione che prometteva bene. A questo punto mi chiudevo anch'io nella toilette e spiegavo agli attori la tipologia dei passeggeri. Poi aveva inizio la provocazione. Il giorno in cui siamo partiti da Bologna diretti a Padova, sono saliti molti passeggeri che si sono fermati sulla piattaforma. Immaginatevi la loro faccia quando hanno visto aprirsi la porta della toilette ed uscire, uno dopo l'altro, un capotreno, una puttana e un prete!

LA PIETRA DEL FULMINE

Asce neolitiche in Piemonte

1 luglio - 12 settembre 2010

La pietra del fulmine - Asce neolitiche in Piemonte è una pubblicazione del Museo Regionale di Scienze Naturali a cura di Luciana Trovato, Lorenzo Mariano Gallo, Roberta Cavalli, pubblicata in occasione dell'edizione torinese dell'omonima mostra itinerante ospitata dal Museo.



«.. che tempesta, quella notte! Il vento sibilava tra i rami dei faggi e delle querce sbattendo di qua e di là come fuscilli le chiome degli alberi secolari. All'ululato dell'aria si univa il borbottio sordo dei tuoni e lo scrosciare della pioggia: fitta, intensa, gelida, anche se era ancora l'ultima settimana di agosto. Qualche chicco di grandine rimbalzava a tratti contro la corteccia degli alberi e sul tetto della capanna dove Giovanni guardava, in un misto di fascino e paura, la furia del cielo. Un lampo scoppiò nel buio per un attimo di assurdo bagliore. Il faggio con il nido dei picchi rossi, sul bordo della radura, si schiantò all'improvviso nell'erba e cominciò a bruciare, ma le fiamme furono presto domate dalla pioggia incessante. Che tempesta, quella notte!

Il sole ancora tiepido del mattino vide Giovanni attraversare la radura, a passo spedito, nell'erba ancora fradicia di pioggia. Frammenti di corteccia annerita erano sparsi intorno al gigante abbattuto: il faggio con il nido dei picchi rossi. E vicino alla radice della pianta un raggio di sole si rifletteva su uno strano frammento di pietra: verde, sfavillante di pioggia, perfettamente levigato. «Che fortuna! È la punta del fulmine ... » pensò Giovanni «... proprio come raccontava la nonna nelle sue storie!» (da Frammenti di storie e di colline).

Il volume della collana *Natura preziosa*, è dedicato alle asce neolitiche del Piemonte, e nasce come supporto divulgativo dell'omonima mostra itinerante. Un progetto che vede impegnati a fianco del Museo torinese il Civico Museo Archeologico di Arona, il Museo di Paleontologia e Archeologia "Carlo Conti" di Borgosesia e il Museo Civico di Cuneo.

Prendendo spunto da una leggenda ancora viva nelle nostre campagne, in cui tali reperti chiamati "sfolgorine" sono interpretati come le punte dei fulmini, la mostra e questa pubblicazione approfondiscono gli aspetti archeologici ed etno-antropologici, nonché quelli geologici e mineralogici. Differenti punti di vista per spiegare una storia, ben radicata nella tradizione contadina e popolare, supportata dalla presentazione di reperti di elevato valore scientifico e culturale. Si conferma così, ancora una volta, la scelta della Regione Piemonte di promuovere e sviluppare la collaborazione tra il Museo Regionale di Scienze Naturali e i Musei locali per contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale e scientifico presente nei nostri Musei, purtroppo spesso sconosciuto al grande pubblico.

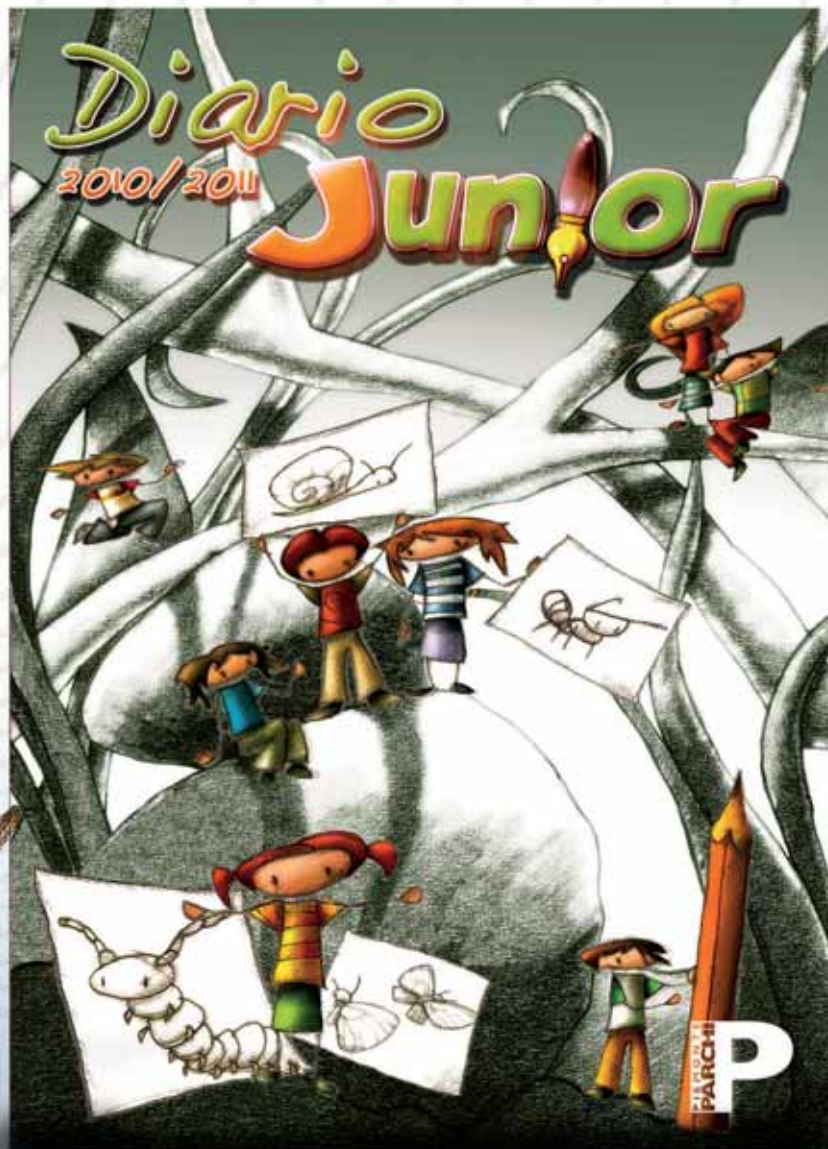
Appuntamenti al museo

a cura di Elena Giacobino
elena.giacobino@regione.piemonte.it



PIEMONTE PARCHI ABBRACCIA LA NATURA... **ANCHE A SCUOLA!**

Abbonati **oggi***
e ricevi in omaggio
il diario scolastico
Junior!



Se ti abboni entro il 15 settembre 2010, con soli 16 € ricevi per un anno la rivista (10 numeri ordinari + 1 numero speciale + 1 Guida ai parchi del Piemonte) e in omaggio, senza alcuna spesa di spedizione, il diario scolastico Junior:

- Conto corrente postale n. 20530200
intestato a STAFF Srl – via Bodoni 24 – 20090 Buccinasco (MI)
- Internet: www.piemonteparchi.it

* Promozione valida fino al 15 settembre 2010 e salvo esaurimento scorte disponibili

INFO ABBONAMENTI: 800.333.444