

IL BUCO DI VISO: UN TRAFORO ANTE LITTERAM

Cinquecento anni fa il marchese di Saluzzo, Ludovico II, da geniale politico, costruì questa galleria che gli consentiva di importare sale dalla Francia senza sottostare al dazio dei Savoia

Pensare alla catena di montagne che circondano la pianura saluzzese senza pensare al Monviso potrebbe sembrare impossibile o irriverente tanto il binomio è inscindibile nel cuore e negli occhi di chi, per la prima o per la millesima volta, percorre le strade che giungono sino a Paesana o risale i tornanti dell'Alta Valle Po verso Oncino, Crissolo ed Ostana.

La regalità di questa montagna si è affermata facendo scrivere di sé già gli antichi Romani e sulla bellezza maestosa che la caratterizza rimane ben poco da dire se non alzare gli occhi verso l'alto per ammirarne il fascino e lasciare correre il pensiero.

Il Monviso, come tutte le montagne importanti, ha creato un rapporto di paura-ammirazione, ovvero di odio-amore, con le genti che hanno abitato le Valli sottostanti, confermato dall'incredulità nei confronti delle prime scalate e dalle superstizioni raccontate nelle leggende dei montanari.

È divenuto, il Monviso, una montagna-simbolo. Progetti importanti per "andare oltre" il Re di pietra si sono sviluppati nei secoli e, ancora oggi, lasciano segni tangibili nella storia della gente di lassù.

* * *

Nella seconda metà del XV secolo, l'importanza strategica dei passi alpini occidentali era evidente. I tre principali (Il Piccolo San Bernardo, il Gran San Bernardo e il Moncenisio) erano in mano ai Savoia. Il quarto (il Monginevro) era da poco divenuto francese (1456) mentre prima apparteneva al Delfinato.

Il Marchesato di Saluzzo, invece, era "chiuso". Le vie di comunicazione non erano tali da poter impostare una politica economica, diplomatica e strategica come potevano permettersi gli altri regnanti.

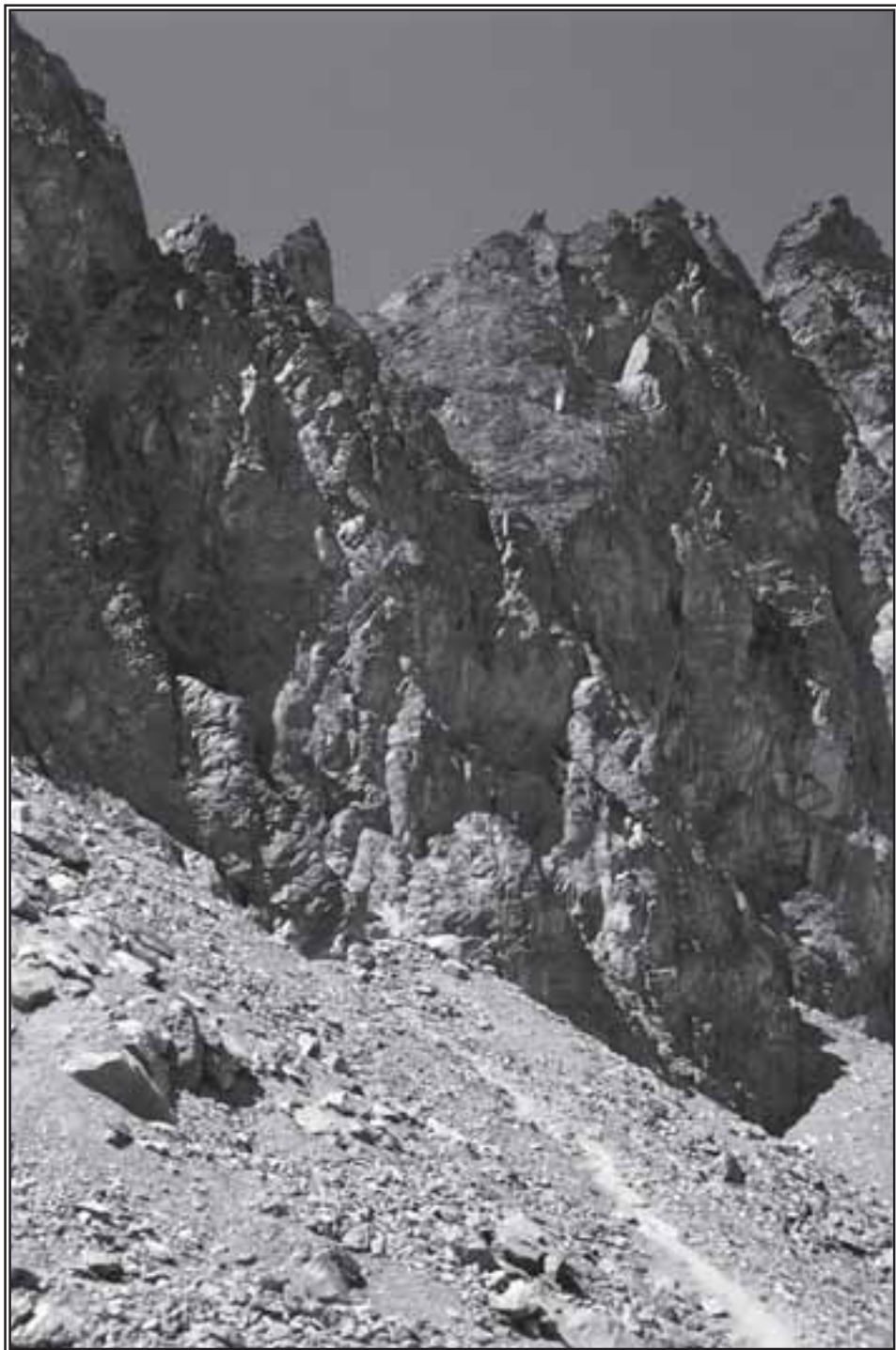
Per di più il Marchesato non aveva saline che erano di vitale importanza per l'economia saluzzese basata su agricoltura e pastorizia. I Savoia avevano il monopolio del sale che affluiva in Piemonte e, senza sale, non c'era possibilità di sopravviven-



L'ingresso al Buco di Viso, dal versante italiano.

za, né per gli uomini né per gli animali. Fu proprio questa esigenza ad aguzzare l'ingegno del Marchese Ludovico II di Saluzzo. Fu lui che propose di rendere più praticabile un angusto passaggio posto nel gruppo del Viso e di traforarlo con una galleria.

La convinzione era rafforzata dal percorso che conduceva alla barriera alpina. Si snodava, infatti, interamente sul territorio del Marchesato senza toccare gli stati sabaudi: evitava perciò di pagare altissime dogane ed abbreviava di tre giorni il cammino tra Saluzzo e Grenoble.



Ultimo strappo del sentiero che conduce al Buco di Viso.

Il traforo, nelle intenzioni del Marchese, avrebbe evitato la parte più pericolosa del valico verso la Valle del Queyras. Era questo il Colle delle Traversette, tra lo scosceso Monte Granero (m. 3170) e le Rocce Fourioun (m. 3118) in prossimità del crinale alpino che separa l'alto bacino del Po da quello del Guil.

Ludovico II diede il via alla perforazione delle Traversette mobilitando due abili imprenditori d'opera (Martino di S. Albano e Baldassarre di Piasco) e, nel febbraio del 1481, poté rendere agibile la "galleria del sale" nelle dimensioni prestabilite (secondo il contratto stipulato tre anni prima), alta quanto un uomo in groppa ad un mulo e larga da poter lasciare passare un asino con due carichi di sale pendenti ai lati. Il che, tradotto in misure attuali, corrisponde ad una larghezza di due metri e mezzo, ad un'altezza di due metri e ad una lunghezza di circa 75 metri.

Era un "buco" bisognoso di continua manutenzione per le particolari condizioni atmosferiche e per la natura delle rocce. La storia locale conferma l'alternò interesse con cui Crissolo e Paesana (paesi più direttamente interessati agli eventuali traffici che ne potevano derivare) seguirono le sorti del Buco di Viso nei secoli successivi.

Gli appassionati di montagna che si spingevano fin lassù raccontavano che la parete rocciosa franava fino a tappare, quasi completamente, l'ormai vecchio traforo.

Sinché, d'incanto, come spesso succede sulle nostre montagne, a testimonianza di quanta passione esiste nella gente che le vive e le ama, sono nate negli ultimi decenni alcune lodevoli iniziative per riattare il passaggio.

L'ultima inaugurazione in ordine di tempo (ma certamente non la definitiva) è avvenuta il 27 settembre 1997. Diversi Enti locali si sono impegnati a mantenere aperto il Buco di Viso con interventi almeno decennali, in particolare sul versante del Queyras che risulta essere il più soggetto a frane.

Oggi il Buco di Viso è di nuovo aperto, per la gioia di migliaia di escursionisti che ogni anno, con due/tre ore di cammino, salgono da Pian del Re ai 3000 metri delle Traversette per vedere il capolavoro di Ludovico II ed ammirare un panorama mozzafiato sull'intera catena del Monviso.

* * *

Corsi e ricorsi storici. Oltre quattrocento anni dopo l'originale iniziativa (primo tunnel in Europa, presumibilmente) il problema si ripose e venne progettato un moderno traforo per valicare il Monviso.

Lo confermano gli atti di un Convegno tenutosi il 21 aprile 1917 presso il Municipio di Saluzzo dove venne promossa la costruzione di una nuova "strada rotabile e di valico" tra l'Italia e la Francia attraverso la Valle Po. L'analisi e il progetto richiesero quasi due anni di lavoro.

Nel concludere lo studio, il progettista ricordava come "in quel storico momento in cui nel grande Congresso della pace si stanno dettando le norme che dovranno dirimere per sempre ogni pericolo di guerra..." l'opera avrebbe contribuito a condurre per mano l'Italia verso l'Europa e le Valli verso un futuro migliore.

Non se ne fece niente. I politici dell'epoca non riuscirono a mettere gambe alla loro idea e, forse, non ci credettero abbastanza.

Le considerazioni fanno doppiamente riflettere, a quasi un secolo di distanza, se confrontate ai conflitti bellici successivi e al tragico svuotamento demografico della montagna.

* * *

Ma il Traforo del Monviso avrebbe, davvero, portato sviluppo economico come il Buco voluto da Marchese di Saluzzo? Una strada di comunicazione internazionale avrebbe potuto bloccare l'esodo? Quale prezzo si sarebbe dovuto pagare in termini di qualità di vita e di impatto ambientale?

Dubbi amletici, senza risposta.

Visto come sono andate le cose, senza troppe fantasie o false ingenuità, è interessante chiedersi se il "traforo dei sogni" avrebbe davvero cambiato il destino dei paesi dell'Alta Valle Po che oggi pare così economicamente irreversibile e se un intervento così radicale avrebbe stimolato la cultura locale al punto di accelerare concreti processi di innovazione.

Chissà cosa ne direbbe quel genio di Ludovico II?

Gianni Aimar