



Sopra: affresco alla Certosa di Pesio raffigurante la Madonna della Misericordia attorniata da san Bruno e san Giovanni Battista con ai piedi sei monaci e sei conversi.

travo" per non rovinare lo sterrato. Tutti i torti non li aveva, viste le ingenti spese sostenute per l'appalto dei lavori di rifacimento al manto stradale e ai ponti di Pesetto e di Lungaserra. Il processo scatenò l'ennesima questione coi certosini in merito alla gestione della strada di valle. La disputa fu risolta salomonicamente dall'Intendente in questo modo: le spese di manutenzione dal ponte di Lungaserra in su spettavano ai certosini, ma la comunità era obbligata ad "aprire uno sbocco alli rivi che discendono dalle colline laterali da Longaserra a San Bartolomeo, affinché l'acqua non invada la strada" ed i privati a scavare efficienti fossi di scolo nei loro appezzamenti. Tuttavia nei confronti dei certosini restavano aperte controversie relative ai diritti di attraversamento dell'area montana. In particolare, nel 1754 gli amministratori chiusani protestarono che i padri facevano serrare durante la notte il ponte murato e tutte le porte fuori dalla zona di chiusura, impedendo in tal modo il regolare flusso sulla strada principale, la cosiddetta "strada grossa" tendente ai valichi, con gravi ripercussioni sui commercianti in viaggio per affari in direzione di Briga e del genovesato, o sui montanari che si spostavano con le loro mandrie o trascinarono a valle sulle slitte il fieno accumulato nelle baite di Mascaron (AST, Corte, *Paesi per A e B*, Lettera I, m. 1, *La Chiusa*, n. 27). In campo militare la valle Pesio non rientrò mai nei piani strategici degli alti comandi se non in collocazione marginale. Sui valichi del Vaccarile e del passo del Duca il capitano Guibert, ingegnere militare, accompagnato da esperte guide locali come Giacomo Giraud detto il Rosso, intorno al 1744 compì accurate ispezioni al fine di valutare la situazione orografica e organizzare la difesa in vista di un'eventuale invasione del nemico. Eventualità giudicata assai improbabile, in quanto la conformazione del sistema montuoso e lo stato disastroso delle comunicazioni obbligavano gli eserciti nemici ad avanzare solo "alla sfilata", e cioè senza poter dispiegare i propri effettivi e raggiungere quindi quella forza d'urto indispensabile ad ottenere lo sfondamento ed una rapida avanzata (AST, *Relazione Guibert*). Nel 1762, in concomitanza con la nascita della fabbrica di cristalli, il governo decise il rifacimento del fondovalle sino

alla Certosa, mediante la realizzazione di tratti più lineari e meno acquitrinosi (vedi ad esempio il rettilineo di Ughetti). Preoccupati dall'enorme gravame finanziario che l'opera avrebbe comportato per l'erario comunale, gli amministratori, non senza un briciolo d'incoscienza, mossero dettagliate critiche al progetto. Il governo non tardò a far sentire la sua risposta: i maggiori responsabili delle "opposizioni e raggiri" furono condannati all'interdizione perpetua dalle cariche pubbliche ed al pagamento delle spese sostenute in giudizio. La nuova amministrazione, invitata ad astenersi dal discutere ulteriormente sulla strada in questione, sprofondando in voti augurali "per la prosperità e conservazione di Sua Maestà e sua real famiglia", diede inizio ai cantieri della strada che tutti noi oggi conosciamo.

Qualche anno più tardi, nel 1776, venne alla luce la proposta di collegamento diretto tra la provincia di Cuneo e Nizza attraverso i valichi della valle Pesio. Il progetto, redatto dall'avvocato G. M. Zurletti, si prefiggeva di dimostrare gli innumerevoli vantaggi rispetto ad altre valli: maggior sicurezza e comodità di transito, minima spesa di manutenzione, minor pericolo di incidenti mortali causati da valanghe o tormente. Il sovrano rivolse invece la sua attenzione alla contigua val Vermenagna, migliorando il fondo stradale dell'antichissimo tracciato. Perché questa scelta? Chi aveva remato contro? Il Casalis non ebbe dubbi ed espresse la precisa accusa che erano stati i padri certosini a brigare "per evitarsi l'incomodo di un frequentatissimo passaggio". Ma neppure le forze economiche ed amministrative più direttamente coinvolte, per calcolo o per campanilismo, dimostrano interesse verso la proposta, cosicché accadde quanto lo stesso Zurletti aveva previsto: "Quest'opera fu biasimata da coloro che non sono niente affatto informati (...) e che hanno delle viste limitate" (Approfondimenti in R. Canavese, *Chiusa di Pesio dalle origini al 2000*).

E così la valle Pesio rimase "chiusa", senza uno sbocco verso il mare, se non attraverso ripide mulattiere e sentieri ben conosciuti da pastori, commercianti, contrabbandieri locali (i cosiddetti "sfrosadori") e, perché no, da pellegrini alla ricerca della salvezza eterna nei santuari del culto cristiano. ■