

## LA LINEA "CADORNA" FRA PASSATO E PRESENTE.

RAGIONI STORICO-MILITARI, ASPETTI SOCIO-ECONOMICI DELLA SUA REALIZZAZIONE E MOTIVAZIONI DEL SUO RECENTE RECUPERO

di Pier Antonio Ragozza

Linea "Cadorna", così localmente - fra Ossola e Verbania quasi per ricordare il generale Luigi Cadorna di Pallanza, allora Capo di Stato Maggiore dell'Esercito che ne fu il promotore - viene chiamata la complessa linea difensiva costruita a poca distanza dalla frontiera svizzera durante la Prima guerra mondiale, con inizio dal Piemonte nord-orientale.

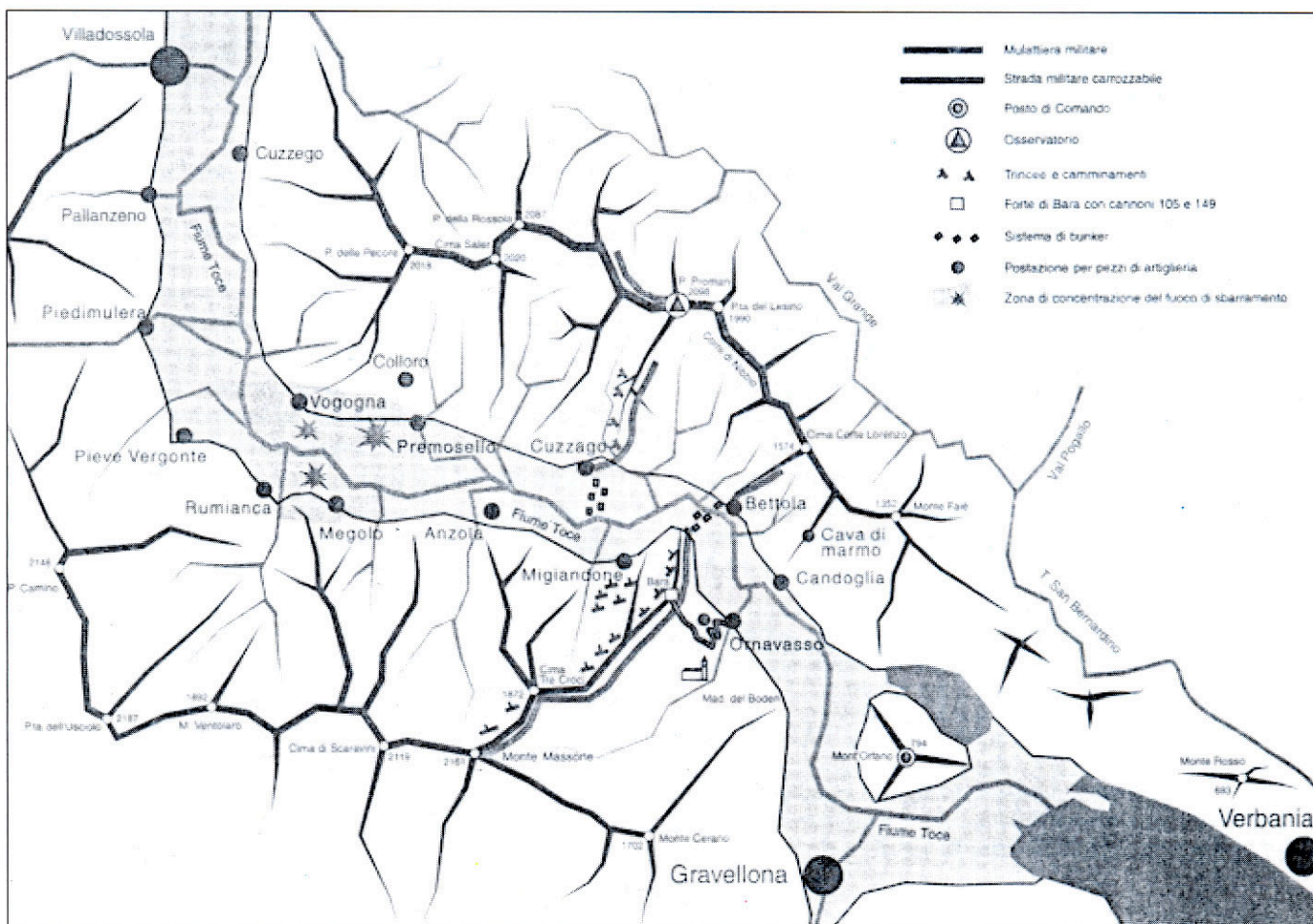
Ufficialmente nessuno chiamò però mai questa imponente struttura difensiva Linea "Cadorna", denominazione recente ma molto significativa per indicare quella che nella terminologia burocratico-militare, almeno dopo il gennaio 1917, era definita "Occupazione Avanzata alla Frontiera Nord".

Giorgio Bocca nel suo libro *Una Repubblica partigiana - resistenza in Valdossola* parla di "Maginot ossolana"; si tratta però di un termine improprio e non soltanto perché la linea fortificata francese fu realiz-

zata dopo, negli Anni Trenta, ma anche perché tale poderoso complesso di fortificazioni era frutto di una concezione eminentemente statica della guerra, con l'esaltazione della difensiva; concezione che, sull'onda del "male del cemento" - come l'ha definito significativamente uno storico militare - diede il via al periodo delle linee fortificate, durato dal 1918 alla fine dell'ultima guerra mondiale e che, oltre alla Maginot, aveva visto sorgere in Germania la Linea Sigfrido (Westwall), la Linea Mannerheim in Finlandia, la Linea Metaxas in Grecia, la Linea Stalin in URSS e nella stessa Italia il Vallo Alpino, che si estendeva lungo le Alpi, ad esclusione della frontiera con la Svizzera, da Ventimiglia a Fiume.

Inoltre quella che oggi si ricorda come Linea

Planta della Linea Cadorna nell'Ossola.



“Cadorna” non era una linea fortificata continua, posta a ridosso della frontiera, ma una serie di opere collocate in località arretrate, poste però nei punti nevralgici sulle principali vie di penetrazione.

La linea difensiva, con inizio in Ossola e termine sulle Orobie, venne realizzata nel timore di una invasione austro-tedesca che, violando la neutralità elvetica, prendesse alle spalle l'Italia settentrionale; la Svizzera infatti, nonostante la dichiarata neutralità, per una serie di ragioni non costituiva una sufficiente garanzia contro le possibili aggressioni austro-tedesche.

Adesso, a più di ottant'anni dalla sua realizzazione e mentre è in corso, in alcuni suoi tratti, un'opera di recupero che vede affiancati enti pubblici, volontariato e studiosi, può essere opportuno esaminare la Linea “Cadorna” da un triplice punto di vista, partendo dall'aspetto militare, con le ragioni della sua realizzazione, le vicende e l'impiego bellico delle sue opere, passando all'aspetto collegato agli effetti sull'economia locale e di carattere sociale della realizzazione di questa linea, per chiudere con l'attualità e le prospettive future, considerando la Linea “Cadorna” come potenziale risorsa turistica e con valenza storico-culturale e ambientale.

## Aspetto militare

All'ingresso dell'Italia nel Primo conflitto mondiale, dopo il cambio di schieramento conseguente alla firma del patto segreto di Londra del 26 aprile 1915 ed alla immediatamente successiva denuncia della Triplice Alleanza, il confine sul lato italiano non era così munito come quello elvetico e quando si trattò di realizzare un'opportuna linea difensiva, questa non venne edificata direttamente a ridosso della frontiera, ma in posizione assai arretrata, quasi allo sbocco meridionale della Val d'Ossola, motivando la scelta con la necessità di avere una difesa con uno sviluppo il più ridotto possibile, per la limitata disponibilità di forze per presidiarla e pure per affrettarne la realizzazione.

Il tratto ossolano faceva parte del Settore Sempione-Toce delle linee di difesa principali della 5a Armata, tracciate il 28 luglio 1916 dal generale Cadorna, a cominciare dal Massone ed interessando la zona della stretta di Bara; più oltre la linea proseguiva nel Verbano sulla linea M. Zeda, M. Vada, M. Spalavera, M. Carza. Altri Settori difensivi che proseguivano in Lombardia erano: Verbano-Ceresio, Ceresio-Lario, Mera-Adda fino al Pizzo del Diavolo sulle Alpi Orobie.

Erano previsti una settantina di chilometri di trincee, 88 postazioni d'artiglieria, circa 25.000 mq. di baraccamenti, con uno sviluppo di oltre 300 km di strade e quasi 400 km di mulattiere; l'artiglieria avrebbe impiegato cannoni da 149A, da 149G e da 105, oltre a mortai da 120, obici da 149 c.p. e da 210.

L'iniziativa sviluppava quella già abbozzata dal generale Alberto Pollio, deceduto improvvisamente nel luglio del 1914, predecessore di Cadorna come comandante in capo del Regio Esercito, ed era conseguenza anche dei timori circa l'effettiva neutralità della Confederazione Elvetica nel conflitto.

Esistevano concreti dubbi sull'effettiva neutralità della Confederazione elvetica, dove esisteva una forte fazione filotedesca, rappresentata anche ai vertici dell'armata.

Nell'inverno 1915/16 era scoppiato il c.d. “affare dei colonnelli”, prendendo spunto dal fatto che quotidianamente lo Stato Maggiore dell'Esercito svizzero consegnava i propri rapporti alle rappresentanze di Germania e d'Austria: sull'argomento l'ambasciatore francese aveva chiesto spiegazioni al Presidente della Confederazione svizzera.

Tali vicende concorsero ad avviare con urgenza i lavori di realizzazione di opere difensive sul confine italo-svizzero nel timore di un attacco tedesco attraverso la Svizzera.

Venuto a diminuire il rischio di un attacco attraverso la Svizzera, sciolto il Comando 5a Armata, nell'estate del 1917 rimase a presiedere all'organizzazione dei lavori e della struttura difensiva solo il comando dell'Occupazione Avanzata Frontiera Nord; timori si ebbero però ancora in autunno a seguito dello sfondamento di Caporetto.

Montorfano. Ingresso della polveriera ed opera in caverna.



Dall'autunno dell'anno successivo si ebbe un progressivo alleggerimento di organici e funzioni dell'Occupazione Avanzata Frontiera Nord, che venne sciolta nel gennaio del 1919.

## Impieghi di opere della "Cadorna" nel secondo conflitto mondiale

Dopo la fine della Prima guerra mondiale, le opere della linea fortificata furono talvolta impiegate per esercitazioni militari e solo una limitata rimilitarizzazione si ebbe nell'estate del 1934, a seguito della crisi in Austria conseguente all'omicidio del cancelliere Dollfuss e del tentativo di occupazione da parte delle rinate forze armate tedesche, attuato poi quattro anni dopo.

Il differente panorama operativo della seconda guerra mondiale sino al 1943, fece sì che le opere difensive della Linea "Cadorna" fossero impiegate solo in maniera limitata, utilizzate talvolta come posti di avvistamento e segnalazione da parte della Milizia Contraerea.

Cuzzago di Preosello Chiovenda.  
Volontari dell'A.I.B. nei lavori di sistemazione delle trincee.

62



Fu dopo l'armistizio e l'inizio di una lotta che vedeva contrapposti tedeschi e militi della RSI da una parte e partigiani dall'altra, che si ebbero occasioni di impiego bellico delle opere della Linea "Cadorna"; se certamente numerosi furono gli episodi che ebbero come teatro questa linea fortificata, certo poco adatta per un conflitto di guerriglia come quello resistenziale, si possono ricordare cronologicamente tre fatti che la interessarono.

Il primo avvenne ad appena un paio di mesi dall'armistizio, nell'alto Varesotto e fu quello che oggi è ricordato come la Battaglia del San Martino, sostenuta dal Gruppo "Cinque giornate" contro reparti tedeschi e fascisti dal 13 al 15 novembre 1943.

La formazione, una delle prime in Lombardia, si attestò sulle fortificazioni del San Martino, opere della prima guerra mondiale realizzate proprio nell'ambito della Linea "Cadorna".

Fu il primo episodio in zona della guerra partigiana e la "Cinque giornate" fu tra le prime formazioni ad essere attaccata e battersi con i tedeschi.

Il secondo episodio, avvenuto nell'autunno del 1944, riguarda la difesa di quella che oggi è ricordata come la "Repubblica dell'Ossola".

Il 12 ottobre 1944 l'offensiva nazifascista per la rioccupazione dell'Ossola - la c.d. Operazione "Avanti" - era ripresa con forza e con il supporto di artiglieria, specie sui due capisaldi del settore centrale, Ornavasso e Mergozzo.

Le forze partigiane furono costrette a ripiegare, attestandosi sulla linea Migiandone-Bettola, nel punto in cui la valle presenta una strozzatura, larga appena circa 700 metri e già dotata di opere difensive della Linea "Cadorna", sia in pianura che sulle alture circostanti.

Di quella disperata difesa, oltre a numerosi scritti e narrazioni di partigiani che furono impegnati nello scontro, si è aggiunta di recente anche la testimonianza di un ufficiale delle forze attaccanti della R.S.I., Ajmone Finestra, così come raccontata nel suo libro "Dal fronte jugoslavo alla Val d'Ossola": *Alla punta di Migiandone i partigiani avevano concentrato solide opere di difesa costruendo a sbarramento della strada Gravellona-Domodossola, un bunker in cemento armato con feritoie per mitragliatrici che spaziavano e controllavano qualsiasi provenienza nemica da sud. Un fosso anticarro rettilineo, profondo e largo alcuni metri, era stato scavato con l'aiuto dei civili in fondovalle all'altezza della stretta. Questa linea Gotica ossolana, appoggiandosi a vecchie fortificazioni della guerra 1915-18 sulle pendici del Massone, tagliava la valle sino al Toce.*

Le formazioni partigiane dopo accanita resistenza dovettero definitivamente ripiegare e di lì a poco si ebbe la caduta della "Repubblica dell'Ossola": si era cercato di sfruttare al meglio le opere della Linea "Cadorna",

le quali però erano sorte per fronteggiare un'offensiva dal Sempione, mentre in quel frangente la direttrice dell'attacco si sviluppava dalla zona del Lago Maggiore.

Infine si deve ricordare che mentre la guerra volgeva al termine, Mussolini aveva ipotizzato una difesa estrema nel "Ridotto alpino" valtellinese, avvalendosi per questo proprio di opere fortificate del precedente conflitto nella zona lariana; l'ipotesi del ridotto non si tramutò in realtà, ma vale la pena richiamare un episodio occorso proprio negli ultimissimi giorni del conflitto, il 26 aprile 1945, quando aprirono il fuoco i cannoni del Forte Lusardi di Colico - unica opera armata del complesso difensivo - installazione allora occupata da un reparto tedesco arresosi solo successivamente.

## Aspetti economici della realizzazione della linea "Cadorna"

Un aspetto economico immediato della realizzazione delle opere della Linea "Cadorna", fu l'aver messo in moto un meccanismo complesso che diede lavoro ad un numero elevato di persone sin quasi alla fine del conflitto.

Da una relazione del Tenente Generale Ettore Mambretti, comandante l'Occupazione Avanzata Frontiera Nord, inviata il 20 maggio 1918 al Comando supremo, risulta che la spesa complessiva sostenuta fosse intorno ai 104 milioni di lire dell'epoca.

Per la realizzazione delle opere furono impiegati mediamente dai 15 ai 20 mila operai - uomini e donne - con punte di circa 30 mila unità di lavoratori agli inizi del 1917, cifra poi diminuita a circa un terzo già nel maggio successivo.

Indubbiamente, per molti lavoratori la realizzazione di questa opera difensiva diventava occasione di conseguire un reddito continuativo e sicuro, in un periodo in cui per le ristrettezze economiche del periodo bellico erano scarse le opportunità di lavoro ed impossibile ricorrere all'alternativa dell'emigrazione in un'Europa sconvolta dalla guerra.

Anche localmente, specie nelle località di montagna, l'apertura dei cantieri della Linea "Cadorna" rinvigoriva la stentata economia locale, portando un flusso di ricchezza con le paghe dei lavoratori, ma anche indirettamente con l'acquisto di prodotti dell'attività agricola e dell'allevamento da parte del personale che, talvolta, non gradiva del tutto il vetovagliamento fornito dall'Amministrazione militare.

Vale la pena di ricordare, come ricostruita da

Renzo Mortarotti, quale fosse la situazione socio-economica in Ossola, zona certo non troppo dissimile da quella di altre dell'arco alpino o delle prealpi e dove pure si andavano edificando opere difensive della Linea "Cadorna": *... Con gli uomini se ne andò al fronte anche il bestiame migliore, requisito per i bisogni di guerra, mentre si dava inizio ad uno sfrenato disboscamento, imputabile non solo alle esigenze di guerra... I generi di prima necessità cominciarono a scarseggiare e, nonostante i reiterati calmieri, salivano di prezzo, causando gravi disagi e sofferenze alla popolazione civile. Nella seconda metà del 1917, l'anno più tormentato e cruciale dell'intero conflitto, il malcontento si diffuse in larghi strati popolari...*

Pur nella necessità di portare avanti al più presto i lavori, risulta però che il Comando della 5a Armata nell'ottobre del 1916 denunciava difficoltà nel reperire la manodopera.

Migliandone di Ornavasso.  
Tratto di trincea recuperato dal Gruppo Alpini.



A lavorare erano gruppi di uomini e donne, divisi in squadre, pagati lire 3,50 al giorno, se impegnati nel fondovalle, e 5 lire, se in montagna; inoltre era loro garantito il vitto, cucinato sul posto con i viveri periodicamente forniti dall'Amministrazione militare che dava oltretutto un supporto logistico non indifferente alla complessa organizzazione dei cantieri sparsi sul territorio piemontese e lombardo.

La necessità di realizzare in tempi ristretti le opere necessarie, talora situate in zone impervie, richiedeva il ricorso a personale per il rifornimento dei cantieri e degli insediamenti temporanei - attività spesso svolta dalle donne - ricorrendo inoltre a giovani non ancora in età di leva che così entravano precocemente nel mondo del lavoro con una retribuzione in denaro, e ad anziani operai specializzati od artigiani, ed ancora a coloro che per qualche motivo erano stati esentati dal servizio militare per ferite o inabilità.

Dal punto di vista sociale, con queste nuove possibilità di lavoro salariato per la manodopera femminile, si ebbe un'uscita dal paese e dalle attività consuete delle donne, che pure in quel periodo e a causa della mancanza dei capifamiglia o comunque degli uomini validi, inviati al fronte, si trovavano a portare la responsabilità di mandare avanti le aziende agricole familiari.

Le donne venivano assunte come portatrici, non solo per rifornire dei necessari vettovagliamenti gli accampamenti dei cantieri in quota, ma anche per il trasporto con la gerla di materiale e addirittura di erba e terriccio portato a spalle anche dal fondovalle ed utilizzato per mascherare le opere in cemento armato.

Era richiesto anche personale qualificato nella lavorazione della pietra e risulta per esempio che già nel 1912, quando vennero realizzate le prime opere - in questo caso in funzione antifrancese dato che l'Italia in quel periodo aderiva con Germania e Austria alla Triplice Alleanza - oltre a personale militare vi lavorarono, regolarmente assunti, una trentina di *minatori e scalpellini borghesi* reclutati localmente.

Il pietrame utilizzato per la costruzione di trincee e camminamenti era proveniente da cave in zona - notevole fu infatti l'impulso all'attività estrattiva - con materiale impiegato poi nella realizzazione di opere anche imponenti ma quasi sempre rispettose dell'ambiente, pur trattandosi di lavori fatti con l'urgenza e la limitazione di mezzi del periodo bellico.

Ha scritto in proposito l'arch. Luigi Mario Belloni: *L'insieme di queste opere costituisce un raro esempio di "struttura fortificata" contemporanea, estremamente interessante sia sotto il profilo architettonico che costruttivo. Le opere - cosa importante - avevano rispettato l'ambiente. Questo risultato, ovviamente dettato da ragioni di mimetizzazione militare, è stato possibile grazie alla sensibilità degli ufficiali del Genio, dall'uso di mate-*

*riale lapideo e soprattutto per essere stato eseguito da maestranze militari e civili (militarizzati) reclutati in luogo, profonde conoscitrici della loro terra e abituata da sempre per secolare tradizione all'uso dei materiali locali, specialmente in zone montane.*

Segno forse più evidente che la realizzazione delle opere stesse è stato, in qualche caso, il mutamento della toponomastica locale che ha attribuito denominazioni "militari" - talvolta anche improprie come per la postazione del Bara di Ornavasso definita "forte" - a luoghi prima diversamente chiamati.

L'apertura dei cantieri richiamava lavoratori e lavoratrici pure da paesi e frazioni limitrofi, percorrendo anche un'ora e più di strada per essere quotidianamente sul posto di lavoro.

Non mancava personale di imprese proveniente da fuori zona, come alcuni dipendenti della ditta Roncoroni, provenienti dal varesotto ed operanti nella bassa Ossola, ed ancora, secondo un recente studio dell'ornavassese Paolo Crosa Lenz, di provetti scalpellini reclutati sin dalla Toscana.

Più limitato, durante la guerra, il personale militare del Genio presente, adibito a compiti di supervisione o controllo.

Vanno poi considerati altri aspetti economici indirettamente legati alla realizzazione delle opere, relativi prevalentemente alla viabilità realizzata in quel periodo e rimasta a vantaggio delle popolazioni locali.

A parte alcuni episodi, la Linea "Cadorna" non fu mai utilizzata a fini bellici, almeno quelli per cui era stata realizzata, e mentre le fortificazioni vennero progressivamente dismesse e lasciate sole a combattere la silenziosa battaglia contro la vegetazione il tempo, mulattiere e strade rimasero come utile complemento alla viabilità locale.

Sulla sponda sinistra del Lario, sui monti all'imbocco della Valtellina, rotabili di fondovalle e strade di arroccamento che salgono fino in quota costituiscono ancora ai giorni nostri le arterie di maggior importanza per i collegamenti tra i piccoli centri che si attestano nell'alta Val Varrone alle pendici del monte Legnone. *Il tratto di strada che da Premana si dirige verso Tremenico e Introzzo, e ridiscende poi verso Dervio, sfrutta integralmente il tracciato riportato dalle carte militari redatte durante la grande guerra... A tale tracciato non è stata apportata alcuna modifica se non l'asfaltatura della carreggiata.*

Nel varesotto, già negli Anni Trenta vi furono interventi di sistemazione di alcune strade militari (S. Antonio - Cuvignone Vararo; S. Antonio - S. Michele - Muceno; S. Michele - Brissago) interventi che, scriveva sull' "Eco di Arcumeggia" don Stefano Tunesi, *...costituiranno un inestimabile tesoro turistico per queste regioni, ed anche commerciale per lo sfruttamento dei boschi.*

Analogo utilizzo vi era, ancora a metà degli anni Quaranta, della strada che porta al forte di Bara, se in una cronaca da Ornavasso del 27 febbraio 1946 apparsa su *Risveglio Ossolano* ci si compiaceva per la ricostruzione di un ponte in località Casino, considerata *...ottima iniziativa per il ripristino di una carreggiata importante per il suo rispettabile traffico di legname.*

Nella zona del Verbano una delle strade militari del complesso della Linea "Cadorna" da Intra e Cannero porta fino al Pian Vadàa dominando tutta l'alta Vall'Intrasca, dal fondovalle alla cima dello Zeda.

E' una carrozzabile che collega Premeno con Cannero attraverso Pian di Sole, Manegra, Pian Cavallo, Colle, Passo della Piazza, Trarego.

Da Colle parte un altro ramo della strada, attraver-

sando Pian d'Arla, Pian Puz, Passo Folungo, Pian Vadàa, giungendo a circa 2000 metri di quota e a poche centinaia di metri dalla cima del Monte Zeda (2157 m).

Ricorda Teresio Valsesia che *Un'altra strada è stata tracciata da Barbè inferiore (sulla litoranea tra Cannero e Oggebbio) a Ronno, passando per Donego... Il generale Cadorna aveva comunque progettato la strada di collegamento tra Rovegno e il Monte Zeda passando dal Ponte Casletto, Cicogna e Pogallo. Fu realizzato soltanto il tratto Rovegno-Casletto, completato fino a Cicogna dopo la guerra.*

A Ornavasso, ma anche in alcune zone prossime alla Val Grande, oggi Parco Nazionale ma un tempo frequentata dagli alpigiani con le loro mandrie, la realizzazione o la sistemazione a scopi militari delle mulattiere invece favorì ed estese la rete di viabilità montana.

Montorfano.

Il muro di sostegno della strada camionabile.



**Aspetto di attualità - recupero ed utilizzo come itinerari storico-culturali e con valenza turistico-escursionistica**

L'iniziativa recupero e l'utilizzo di opere fortificate moderne, da destinarsi a musei all'aperto o anche spazi espositivi non è nuovo, specie in altri Paesi.

In Svizzera, ad esempio, l'imponente Forte di Airolo, sulla strada per il San Gottardo, è divenuto dal 1989 museo della fortificazione ed aperto al pubblico con visite guidate da luglio a metà ottobre, mentre ancora in terra elvetica l'opera fortificata di Pré-Giroud nei pressi di Vallorbe, smilitarizzata sul finire degli Anni Ottanta, anche grazie all'attività di una specifica fondazione è oggi un museo dedicato al periodo della mobilitazione svizzera, dal 1939 al 1945.

Nel 1995 sul Bollettino dell'Associazione per l'Inventario delle Vie di Comunicazioni storiche, con sede a Milano, venne riportata la proposta, scaturita in un convegno svoltosi localmente, di recuperare il forte "Lusardi" di Colico - unica opera della Linea "Cadorna" ancora dotata degli originali pezzi d'artiglieria - come museo dei transiti, ovvero della viabilità storica della montagna lombarda.

Da ricordare poi il forte di Bramafam a Bardonecchia, ritenuto una delle costruzioni militari più interessanti dal punto di vista architettonico del XIX e del XX secolo, dove grazie all'Associazione per gli Studi di Storia e Architettura militare di Torino, una volta assicurata la sicurezza delle strutture hanno preso il via visite gui-

date e sono allo studio progetti di realizzazione di aree espositive, salvaguardando l'ambiente naturale e paesaggistico per valorizzare lo splendido punto di osservazione costituito dal forte stesso.

Tutto questo senza contare poi quanto avviene in alcune delle località del Nord Est, dove passava il fronte della Prima Guerra mondiale e dove si combatté duramente dalla primavera del 1915 all'autunno del 1918.

Si possono in proposito citare l'esempio del Comitato "Pro Cengia Martini-Lagazuoi" sorto di recente con l'obiettivo di valorizzare le numerose opere presenti nella zona - che fu teatro della tremenda "guerra di mine" e che segnò persino il paesaggio - attraverso la realizzazione di un museo all'aperto, oppure il ripristino a cura di Alpini dell'A.N.A. e del 4° Corpo d'Armata Alpino di trincee, opere di difesa ai 2500 metri del Rifugio "Bozzi" sull'Adamello, ed ancora lo sviluppo dell'iniziativa, contenuta nel piano regolatore del comune di Asiago, di realizzare anche qui un grande museo storico all'aperto sui luoghi teatro degli scontri della Grande guerra, iniziativa che, come ha scritto Mario Rigoni Stern *Diventerebbe per tutti una grande lezione di storia, un esempio di volontà di pace, una unione che andrebbe oltre ogni nazionalismo: una fraternità concreta sulle testimonianze fisiche della Grande guerra.*

Anche per la Linea "Cadorna", almeno nel tratto che interessa la provincia del Verbano Cusio Ossola, si è dato avvio ad iniziative per un recupero delle linee fortificate e delle sue vie di comunicazione, opere che costituiscono un patrimonio di archeologia militare e di sentieri per l'escursionismo.

I tre aspetti di rilievo individuati sono stati prima di tutto il recupero come viabilità per il turismo escursionistico all'insegna del "camminare sui sentieri della storia", in secondo luogo per la valenza turistica che hanno queste opere, ed infine, ma non meno importante, come occasione di riscoperta e necessaria valorizzazione di un aspetto peculiare del territorio del Verbano Cusio Ossola.

Gli interventi proposti dalla Provincia, coinvolgendo enti locali come Comuni e Comunità Montane ed associazioni di volontariato si sono concretizzati nell'avvio del ripristino e nella segnalazione per l'escursionismo culturale di alcuni tratti delle linee fortificate, con un collegato lavoro di studio storico, come supporto scientifico all'intervento di valorizzazione e di divulgazione di questo patrimonio per agevolarne la fruizione.

L'iniziativa di un recupero, non solo a livello locale, ma come percorso storico interregionale e di studio sul terreno di due conflitti mondiali e dei

connessi rapporti transfrontalieri, consente un riutilizzo pacifico ed una fruizione collettiva di opere nate a fini bellici, che hanno assorbito enormi risorse economiche e umane, ma anche di realizzare per tutte queste opere un auspicato passaggio *dai sentieri di guerra alle strade di pace.*

#### Bibliografia

- BELLONI L.M., *Costruiti ai tempi della "Triplice" divennero scudo anti-tedesco (I forti difensivi del Comasco)*, in "L'Alpino" marzo 1997.
- BIAGINI A. - REICHEL D., *Italia e Svizzera durante la Triplice Alleanza*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, Roma 1991.
- BOBBIO L. - ILLING S. (a cura di), *La Grande guerra sul Piccolo Lagazuoi*, Comitato pro Cengia Martini-Lagazuoi, Cortina d'Ampezzo 1997.
- BORIANI M., *Un Museo dei Transiti (proposta per il recupero del Forte Lusardi di Colico)*, in "Bollettino IVS, Inventario delle Vie di Comunicazione Storiche", numero 2/95.
- BORTOLOSO P. L., *Storia delle dottrine militari*, ed. Rivista Militare, Roma 1991.
- CAMPODONICO E., *Il San Martino e la sua battaglia*, Amm. Provinciale Varese e Comitato Onoranze, Varese 1980.
- CROSA LENZ P., *Andar per sentieri: la strada Cadorna*, in AA.VV. "La montagna dei Twerghi", Gruppo Alpini. Ornavasso 1989.
- E. S., *La frontiera italo-svizzera nel tratto che interessa la Provincia di Novara*, in Bollettino Storico per la Provincia di Novara, n.1 gennaio/giugno 1956.
- FINESTRA A., *Dal fronte jugoslavo alla Val d'Ossola*, Mursia, Milano 1995.
- MASSAROTTI V., *Un'opera fortificata diventa un museo ed un'attrazione turistica: il Forte di Pré-Giroud presso Vallorbe*, in "Rivista Militare della Svizzera Italiana", settembre/ottobre 1995.
- MORTAROTTI R., *L'Ossola nell'età moderna*, Grossi editore, Domodossola 1985.
- RAGOZZA E. - RAGOZZA P. A., *Aria di casa nostra*, seconda edizione, Comune di Premosello Chiovena, Premosello Chiovena 1994.
- RAGOZZA P. A., *La "Maginot" dimenticata*, in "Almanacco Ossolano 1996", Grossi editore. Domodossola 1995.
- RIGONI STERN M., *Asiago, nasce una Pompei sui campi di guerra*, in "La Stampa" 24 gennaio 1995.
- RIMA A., *L'organizzazione difensiva al confine italo svizzero durante la Prima guerra mondiale (Linea Cadorna)*, in "Rivista Militare della Svizzera Italiana", marzo/aprile 1996.
- RIMA A., *Ossola-Ticino Relazioni transfrontaliere* (testo conferenza), Locarno 1993.
- ROVIGHI A., *Un secolo di relazioni militari tra Italia e Svizzera 1861-1961*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, Roma 1987.
- SANGIORGIO C., *Strade carrarecce e mulattiere militari lungo le pendici del monte Legnone*, in "Bollettino IVS - Inventario delle Vie di Comunicazione Storiche", numero 1/95.
- VALSESIA T., *Valgrande ultimo paradiso*, Alberti Libraio Editore, Intra. 1985.

Inoltre sono stati consultati diversi numeri de "L'Ossola", di "Risveglio Ossolano", de "L'Eco di Arcumeggia".