

## **La carta della strada napoleonica del Moncenisio: rilevanza storica e potenzialità informative di un eccezionale documento cartografico**

Nicola VASSALLO

CNR Torino IRPI, Strada delle Cacce, 73, 10135 Torino, Italy

tel +39 011 3977203, fax +39 011 343574, e-mail [nicola.vassallo@irpi.cnr.it](mailto:nicola.vassallo@irpi.cnr.it)

### **Riassunto**

Questo articolo illustra la carta storica del Moncenisio disegnata nel 1802 dall'Ingegnere Joseph-Henry Dausse, Ispettore del Corpo francese di Ponts et Chaussées. La carta fu realizzata a seguito di accurati rilievi topografici, in preparazione e come corredo del progetto di strada carrozzabile voluta da Napoleone Bonaparte sul Moncenisio e costruita negli anni immediatamente successivi (1803-1813). La scala insolitamente elevata per l'epoca (1/900 metri), la raffinata tecnica cartografica e la accurata resa dei dettagli e della geomorfologia ne fanno un documento di particolare valore, non soltanto storico documentario. La recente riproduzione digitale con il sistema di visione attiva (SVA) ha infatti evidenziato potenzialità informative utili sotto diversi profili, anche per finalità di pianificazione territoriale nonché di valorizzazione della viabilità storica e degli altri insediamenti (dalle borgate attraversate dalla vecchia strada, ai siti di culto e di ricovero, alle fortificazioni) che contrassegnano l'area del colle del Moncenisio.

### **Abstract**

This article clarifies an historical map of the Moncenisio realised in 1802 by the Engineer Joseph-Henry Dausse, inspector of the French corps of Ponts et Chaussées. The map was created after careful surveys in preparation for the project of a carriageable road on the Moncenisio pass, required by Napoleon and then realised in the subsequent years (1803-1813). The fact that the map is drawn to an unusually high scale for that period (1/900 metres), the refined cartographical art, the accurate output of the details and of the geomorphology, make it a very valuable document, not only in historical sense. The recent digital copy has, in fact, underlined informative potentialities useful in various aspects, for example for the territorial planning and upgrading of the historical road network and other settlements (from the villages crossed by the old road, to places of worship and shelter, and fortifications) which characterise the area of the Moncenisio pass.

La carta topografica di cui si parla in questo contributo fu realizzata circa due secoli fa. Essa fu alla base di una delle più memorabili opere civili realizzate durante l'epoca napoleonica: la costruzione della strada carrozzabile, corrispondente all'attuale Statale 25 che continua tuttora a collegare Francia e Italia attraverso il colle del Moncenisio.

Va detto che la strada voluta da Napoleone non era una realizzazione ex-novo, in quanto sin dall'alto Medioevo il colle del Moncenisio era transitabile a piedi e con bestie da soma, grazie ad una mulattiera (ancora preservata in vari tratti) che collegava la cittadina di Lanslebourg in Maurienne con Susa, passando per Ferrera Moncenisio e per Novalesa.. Questo antico percorso vantava già pertanto alcuni secoli di storia e anche di storia pregnante. Per iniziativa dei fondatori della dinastia franca da cui ebbe i natali Carlo Magno, in quest'area nell'anno 726 fu fondata infatti l'abbazia benedettina della Novalesa le cui vicende rimasero intimamente intrecciate con quelle della strada del Moncenisio: ai monaci era infatti affidata l'ospitalità dei viandanti e la gestione del più importante ricovero sulla piana del colle. Essa divenne l'itinerario preferito dai pellegrini in viaggio per i luoghi santi della Cristianità medievale, ma anche la via più battuta dai mercanti italiani che con la ripresa economica del X secolo presero a frequentare sempre più assiduamente le rinomate fiere della Champagne. Il destino della strada si intrecciò poi con quello dei Savoia, il casato che dagli originari possedimenti savoirdi estese gradualmente il proprio potere sino a

spostare il baricentro del territorio controllato al di qua delle Alpi. I principi sabaudi intuirono le potenzialità di questa via e seppero sfruttarla adeguatamente, migliorandone la percorribilità nei tratti più impervi e mantenendo in efficienza l'antico ospizio che sin dall'anno 825 era stato edificato sulla sommità del colle dall'imperatore Ludovico il Pio allo scopo di prestare ricovero e assistenza ai viandanti in transito per il Moncenisio. D'altra parte il passaggio rappresentava una notevole fonte di entrate per l'erario statale che riscuoteva i pedaggi su entrambe le rotte, avendo istituito posti di dogana sia a Lanslebourg che a Susa, e con vantaggi anche per le popolazioni locali che vivevano sulle attività legate al transito.

Nei secoli dell'alto Medioevo e dell'età moderna il traffico crebbe ulteriormente e nel Settecento era diventato talmente intenso che fu necessario un intervento regolatore delle autorità sabaude che affidarono la sorveglianza sulla strada e sul personale addetto ( i famosi *Marrons*, abili conoscitori del percorso e robusti portatori) ai sindaci di Novalesa e di Lanslebourg. Furono anche apportati miglioramenti alla viabilità, riducendo la ripidità di alcuni tornanti e costruendo una galleria per ovviare a frane e a valanghe che incombevano sui passanti a monte della piana di S. Nicolao (Carandini, 1960, Corino, Dezzani, 1986). Questi interventi non furono tuttavia tali da modificare il tradizionale sistema di attraversamento del colle che ancora alla fine del XVIII secolo avveniva con bestie da soma e in alternativa, durante il periodo invernale, su apposite slitte dette "ramasse" guidate dai suddetti marrons con un' abilità e una disinvoltura che sbalordiva quando non terrorizzava i viaggiatori.

Fu la prima campagna d'Italia di Napoleone Bonaparte, nel 1796, ad aprire prospettive nuove per la viabilità del Moncenisio. Avendo sperimentato le difficoltà e la lunghezza dell'antico percorso, Bonaparte capì quanto fosse strategico un collegamento veloce tra Francia e Italia per questa via e decise la sua trasformazione in una moderna carrozzabile. Dopo avere pertanto annesso il Piemonte alla Francia, una delle prime iniziative del primo console fu l'ordine di progettare senza indugi la realizzazione di questa infrastruttura. L'esecuzione del progetto fu affidata a Joseph-Henry Dausse, uno dei migliori ingegneri del Corpo francese di Ponts et Chaussées, che si era già distinto per analoghi precedenti progetti stradali in ambiente alpino e dava pertanto garanzie di buona riuscita.

Tra le carte del "fondo Dausse" conservate a Grenoble sono rinvenibili tracce della progettazione della nuova strada del Moncenisio che gettano luce su questo memorabile cantiere. Esso richiese un impegno progettuale straordinario e risorse notevoli, sia in termini di manodopera (furono impiegati sino a 3000 uomini nelle fasi di maggiore impegno), sia in termini di spesa che a conclusione dei lavori risultò di oltre 6.400 franchi dell'epoca.



*Particolare della carta Dausse: tracciato vecchio e nuovo della strada tra la piana di S. Nicolao e la Gran Croce*

Iniziata nell'estate del 1803, la strada fu aperta al traffico già nel 1805, sicché Napoleone poté inaugurarla di persona (correndo peraltro seri rischi a causa di un'improvvisa tempesta di neve sul Moncenisio) in occasione del viaggio in Italia del 1805. I tempi di realizzazione furono dunque rapidissimi, se si considera che i lavori erano concentrati in pochi mesi nel periodo estivo, a causa delle proibitive condizioni climatiche invernali.

All'impresa dedicò all'inizio del secolo scorso un ampio saggio Marcel Blanchard, sulla base di una ricca documentazione sparsa tra vari archivi francesi e italiani (Blanchard, 1920). A questa mole di documentazione, soltanto in parte esplorata, si è aggiunta la recente riscoperta della carta disegnata dall'ing. Dausse, il quale subito dopo avere ricevuto l'incarico (agosto 1802) si recò sul posto per effettuare un completo rilevamento del tracciato della strada che poi riportò su una carta di grande formato (la parte disegnata è lunga 489 cm e la scala 1/900 metri)<sup>1</sup>.

A differenza della restante documentazione nota, costituita da una notevole quantità di atti che restituiscono il contesto burocratico e finanziario della vicenda, questa carta, rimasta ignota al maggiore storico dell'impresa, ha il pregio non indifferente di permettere di cogliere anche visivamente una serie di informazioni diversamente non rilevabili dalle altre fonti. Per quanto concerne la strada in progetto i dati più evidenti concernono il tracciato complessivo, i nodi strategici del percorso e le difficoltà da superare, nonché le soluzioni tecniche adottate, come il percorso in galleria per superare l'arduo dislivello tra la piana di S. Nicolao e la Gran Croce (le

<sup>1</sup> Devo alla cortesia dell' Ing. Vincenzo Perra, Direttore del Compartimento ANAS di Torino e al Geom. Francesco Burdert, funzionario dello stesso ente, il permesso di poter studiare e riprodurre questa carta che è conservata negli uffici torinesi dell'ANAS.

cosiddette “Scale”) proteggendo nello stesso tempo i convogli dalle frane del sovrastante massiccio roccioso. La galleria, poi abbandonata per un diverso tracciato a causa di una frana caduta nel 1811, venne successivamente riutilizzata dalla Ferrovia Fell, come dimostrano i resti ancora visibili nel punto di approdo ai piedi della Gran Croce.

I particolari evidenziati dalla carta concernono gli insediamenti che all’epoca insistevano lungo il percorso, che vanno dai centri abitati maggiori (Lanslebourg, Ferrera, Novalesa con annessa Abbazia, Venaus e parte di Giaglione), alle più piccole borgate costituite per lo più da edifici e luoghi di ricovero, alcuni antichissimi come il vecchio ospizio sul colle o le numerose cappelle disseminate lungo il tracciato, tra cui quella risalente al XV secolo che ancora oggi si trova nel centro della piana di S. Nicolao.

D’altra parte le esigenze specifiche dell’opera in progetto richiesero un rilievo accurato dell’intero territorio che la strada attraversava, circostanza che accresce le potenzialità informative della carta in quanto essa abbraccia una fascia territoriale piuttosto ampia, particolarmente per la sezione comprendente la piana del Moncenisio e la valle Cenischia. In questo tratto il tracciato progettato divergeva notevolmente rispetto a quello antico in quanto, abbandonato il bacino del torrente Cenischia, il progetto di Dausse correva a mezza costa sulla destra del torrente, puntando su Giaglione senza più attraversare località toccate dal vecchio tracciato, come Ferrera, Novalesa e Venaus.

Quando la carta fu pronta (inizio 1803), questa risultò l’innovazione più rivoluzionaria, decisa soltanto dopo vari consulti tra le autorità competenti. Questa decisione tormentata, vivacemente osteggiata tra l’altro dalla popolazione locale che aveva sino ad allora beneficiato del passaggio della strada e delle opportunità che ne derivavano, è evidenziato dalla carta stessa che in questo tratto si allarga sino a mostrare i due percorsi alternativi. Ciò rende visivamente percepibili le conseguenze implicite in tale scelta che in ogni caso comportò soluzioni tecniche e progettuali di non poco conto. Il risultato fu che in tal modo si ridussero di parecchio i tempi di percorrenza, realizzando uno degli obiettivi prioritari che Napoleone aveva indicato ai suoi collaboratori e al progettista.



*Particolare della Carta Dausse con pianta dell'Abbazia della Novalesa e il progetto di strada poi abbandonato*

La dettagliatezza della carta si estende all'insieme dell'area rappresentata; ciò costituisce un'ulteriore pregio, in quanto essa evidenzia con molta precisione la complessa geomorfologia del territorio, con un dettaglio che, anche per l'elevato e insolito rapporto di scala adottato (1/900 m), era un'assoluta novità in rapporto alla precedente cartografia.

Tali risultati cartografici sono tanto più sorprendenti se si tiene conto dei limiti obbiettivi della scienza topografica del tempo. I topografi napoleonici non disponevano ancora infatti di "moderne" apparecchiature geodetiche (tipo teodolite); per rilevare e cartografare facevano ancora ricorso alla tradizionale tavoletta pretoriana e alla bussola e altri simili strumenti, anche se una lunga pratica in questo settore aveva affinato molto le tecniche con risultati apprezzabili non soltanto dal punto di vista formale e figurativo, ma verificabili anche sul piano dell'aderenza alla geomorfologia reale, come è stato ampiamente rilevato dalla storiografia di settore.

Proprio queste caratteristiche, particolarmente evidenti nella carta in esame, hanno indotto a verificare su questo eccezionale manufatto cartografico le potenzialità di restituzione derivanti dall'applicazione di un sistema di visione attiva (SVA), già collaudato per opere coeve, di cui si da conto in un altro articolo (Cadoni et alii, 2007).

### **Riferimenti bibliografici**

Blanchard M., *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815). Essai d'étude historique sur un groupe de voies de communication*, Grenoble, 1920

Cadoni M., Chimienti A., Nerino R., Pettiti G., Spertino M., Vassallo N., “Acquisizione e riproduzione fedele della carta napoleonica del Moncenisio mediante il Sistema di Visione Attiva SVA”, *Atti dell'undicesima Conferenza Nazionale ASITA, 2007*

Carandini L., *Il grande valico*, Novara, 1960

Corino P.G. , Dezzani L., *Una strada per il Moncenisio. Da Vittorio Amedeo II di Savoia a Napoleone Bonaparte*, Susa 1986