

STORIA DELLA STRADA DEL MONCENISIO

A condurre al **Colle del Moncenisio** è oggi una spettacolare salita che da Susa raggiunge in breve tempo (meno di un'ora d'auto) il confine francese. I numerosi turisti che la percorrono forse però non sanno che quelle montagne hanno costituito nei secoli una delle più **difficili, antiche e frequentate vie di transito attraverso le Alpi**. E che i tornanti attuali sono quelli tracciati dalla strada napoleonica, circa 200 anni fa, per esigenze sia commerciali che militari.

L'itinerario del Moncenisio, conosciuto come **Strada Reale o Via di Francia**, divenne a partire dal basso medioevo l'itinerario prediletto di pellegrini, mercanti, soldati e condottieri che dall'Italia necessitavano di recarsi in Francia. Tra questi anche **il pontefice Pio VI**, ma ancora prima attraversarono il valico Pipino il Breve, Carlo Magno, Enrico IV. A gestire l'ospitalità sulla Strada Reale erano le **comunità locali**, organizzate con un vasto sistema di accoglienza: lungo la Via Maestra di Novalesa e nel piccolo paese di Ferrera (oggi comune di Moncenisio) erano infatti presenti numerosi alberghi e locande, in cui i viandanti potevano ristorarsi e riposarsi prima di proseguire. Dal 1200 è documentata anche l'attività dell'**Ospizio del Moncenisio**, un importante punto tappa. Quello che saliva al Colle era all'epoca un **sentiero non carrozzabile**, scosceso ed accidentato, spesso colpito da bufere di neve e forti venti. Si diffusero così le figure dei **Marrons**, portatori e guide alpine dalla notevole forza fisica che, con un lauto compenso, avevano il compito di guidare i viaggiatori nei tratti più difficili, caricare le loro merci sui muli e battere la pista in caso di neve.



Salita di Papa Pio VI lungo il Colle del Moncenisio

Tra i servizi offerti dai Marrons c'erano anche il trasporto in **cadrega** (su due lunghe pertiche in legno venivano montate delle rudimentali portantine, successivamente caricate sulle spalle) e la discesa fino a Lanslebourg sulle **ramasse** (sedie montate su pattini e condotte dai Marrons). A Novalesa era comunque d'obbligo lo smontaggio delle carrozze: proprio dopo la Cappella di San Sebastiano incominciavano le mulattiere più temute, fatte di rampe e tornanti. In seguito al loro avvento in Piemonte, **i Savoia affermarono il dominio sulla Strada Reale**: ne fecero, oltre che uno strumento di potere per legare a sé i membri dell'aristocrazia, un mezzo per instaurare rapporti con gli enti

religiosi interessati alla strada. Imposero pedaggi e dazi doganali e si occuparono, tramite leggi severissime, della protezione dei viaggiatori dagli attacchi dei briganti. Nel 1751 una **grande alluvione** colpì la Val Cenischia, già in passato soggetta alla continua erosione delle acque. Alla ristrutturazione della Strada Reale pensò l'amministrazione sabauda, che la ricostruì nei territori del versante destro del Cenischia, interessando così anche l'abitato di Venaus. Nella stessa occasione eresse anche un ponte in pietra, detto dell'Esclosa, in sostituzione del precedente in legno.

Durante la **Rivoluzione Francese** il valico del Moncenisio divenne teatro di scontri tra le truppe rivoluzionarie e l'esercito austro-piemontese. **Napoleone**, sulla via di ritorno in Francia, si fece promotore di un grande intervento di ingegneria stradale: la **modernizzazione della mulattiera** della Strada Reale. Con lo scopo di rendere l'accesso al colle più comodo ed agevole, ma soprattutto **carrozzabile**, Napoleone, sotto la direzione degli ingegneri Derrien e Ducasse, fece costruire un tracciato che percorresse a mezza costa la montagna sovrastante **Venaus e Giaglione**. Il generale francese ordinò anche la realizzazione di alcune case cantoniere e di 25 rifugi, e deliberò il pagamento di un pedaggio per finanziare la manutenzione della strada. La neonata **Strada Napoleonica**, ultimata nel 1810, fu così più larga e meno in pendenza, **interamente carrozzabile** ed esente dal pericolo di valanghe. I paesi di Novalesa e Ferrera, esclusi dai traffici, tentarono numerose proteste ed atti di sabotaggio, ma furono costretti ad abbandonare la loro funzione ricettiva.



Armata francese al valico del Moncenisio

Nuovi interventi interessarono negli anni a venire l'attraversamento del Colle del Moncenisio; in attesa della **Galleria del Frejus**, approvata dal Senato piemontese nel 1852, rimase in funzione dal 1868 al 1871 la Ferrovia del Moncenisio, conosciuta come **Ferrovia Fell**, che da Susa portava a Saint Michel de Maurienne in cinque ore e mezza. Dell'Antica Strada Reale che nei secoli aveva visto il passaggio di reali, pellegrini e commercianti e dato origine al mestiere di Marron, **sopravvivono oggi alcune tracce** nei boschi di Novalesa e Ferrera e in alcuni tratti di borgata Cornale a Venaus, dove sono ancora visibili l'acciottolato e i muretti in pietra secca che la delimitavano. **L'attuale strada che da Susa si inerpica fino al Colle del Moncenisio** segue, fatta eccezione per la zona del lago, **il tracciato dell'ottocentesca strada napoleonica**. **Il punto più spettacolare dell'intera** ascesa rimane quello dei tornanti della **Gran Scala**: in un panorama alpino mozzafiato spiccano i guard rail in pietra e legno fedeli a quelli originali del periodo Napoleonico.

(Fonte: sito "laboratorioaltevalli.it")

