



Nouveaux Voyages dans les Alpes:
ATTRAVERSO IL MONCENISIO

Edoardo Schiari

POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale
in Architettura Costruzione e Città

Tesi di Laurea Magistrale

Nouveaux Voyages dans les Alpes:
ATTRAVERSO IL MONCENISIO



Relatore

prof. Antonio De Rossi

Correlatore

prof. Laura Cantarella

firme

Candidato

Edoardo Schiari

firma del candidato

A.A. 2017/2018

INDICE

Introduzione

- 1. La Valle di Susa p. 1
- 2. I Valichi Alpini p. 3
- 3. Scopo della Tesi p. 4

Capitolo I - Indagine Storica

- 1. La storia viaria della Val Cenischia p. 9
 - 1.1. Il tracciato medievale e le sue variazioni p. 9
 - 1.2. La definizione di una nuova strada p. 11
 - 1.3. La Strada Napoleonica p. 15
 - 1.4. Cenno alla Ferrovia Fell p. 17
- 2. Identificazione e mappatura dei tracciati storici p. 20
- 3. L'iconografia storica come strumento conoscitivo p. 24

Capitolo II - Stato di fatto del territorio

- 1. Mappatura dei beni e dei servizi di accoglienza p. 51
- 2. Rilievo dello stato di fatto viario - Gli oggetti Architettonici p. 54
- 3. Rilievo dello stato di fatto viario - Le pavimentazioni p. 58

Capitolo III - Ideazione e valorizzazione di un itinerario

- 1. Preconfigurazione e progetto dell'itinerario p. 65
- 2. Definizione dell'itinerario e inserimento in circuiti preesistenti p. 70
- 3. La fotografia come strumento di valorizzazione p. 75

Capitolo IV - Progetto Architettonico e Infrastrutturale

- 1. Progetto infrastrutturale p. 109
- 2. Progetto di una struttura ricettiva in zona Ferrera p. 117

Conclusioni p. 130

Ringraziamenti p. 132

Fonti bibliografiche e sitografiche p. 134

Allegati

INTRODUZIONE

La storia delle strade costituisce un tema che affascina da sempre chi si interessa alla tematica dei viaggi. Esse sono intrise di storia e racconti, e tanto più sono antiche tanto più diventa interessante studiarle per scoprire chi, come e perché le ha attraversate, anche se molte volte di questi percorsi rimane solo un nome, un racconto o qualche frammento.

Quando si inizia a parlare di strade, particolare attenzione va rivolta alle vie alpine; esse si differenziano dalle altre per alcune caratteristiche peculiari. Da sempre, infatti, le Alpi si pongono come una cinta che offre un numero limitato di porte attraverso le quali è possibile passare; questa caratteristica consente di individuare con facilità l'area in cui questi tracciati attraversassero le montagne. Più difficile invece, risalire con precisione agli antichi percorsi; la grande esposizione agli elementi naturali quali esondazione di torrenti, frane e valanghe, ha portato in molti casi a modificare più volte nel corso del tempo i tragitti di queste vie.

La presente tesi intende indagare la storia di un preciso passaggio nelle Alpi: il valico del Moncenisio, prefigurando e auspicando una rinascita e valorizzazione dell'adiacente Val Cenischia, da sempre percorsa dai viaggiatori che intendono attraversare il Colle.

La Valle di Susa

La Valle di Susa, incastonata tra le Alpi Cozie e le Alpi Graie, si presenta ad oggi come un territorio ricco e interessante sotto diversi aspetti: da quello naturalistico a quello storico, da quello artistico a quello culturale; ed è proprio in questi ambiti che da anni si stanno investendo molte energie per una valorizzazione "*consapevole*". Questa vallata, nonostante pilastri come la Sacra di San Michele o l'Abbazia di Novalesa, che rimangono ben saldi nel corso del tempo, è fortemente mutata nei secoli. Questi cambiamenti sono in gran parte legati alla conformazione geografica della valle, che di per sé si pone come un asse di attraversamento delle Alpi e come tale è stata sfruttata per tutta la sua storia fino ai giorni nostri. Sono proprio le infrastrutture legate al passaggio, le strade, le autostrade e le ferrovie, che nel corso della storia hanno portato cambiamenti nella valle, consolidando l'unica tematica veramente unitaria; l'attraversamento.

Non solo le modifiche infrastrutturali viarie hanno contribuito a rendere la Valle ciò che è oggi; in particolare nel corso del secolo scorso radicali cambiamenti urbanistici, politici ed economici hanno aumentato le differenze tra la Bassa e l'Alta Valle di Susa. La nascita delle industrie nella bassa valle legate, in buona parte alle produzioni della FIAT, hanno dato inizio, già agli albori del Novecento, alla "colonizzazione" di questa porzione del territorio da parte dell'area Metropolitana di Torino e ad oggi la città si insinua nella Valle trasformandola sempre più nella sua periferia.

Un effetto che risulta molto più evidente e rilevabile ai giorni nostri, ma che si presentava già in tempi passati, ponendo la città di Susa come un confine, un filtro tra il paesaggio della Bassa valle legato più a Torino e quello dell'Alta valle più legato alla montagna.

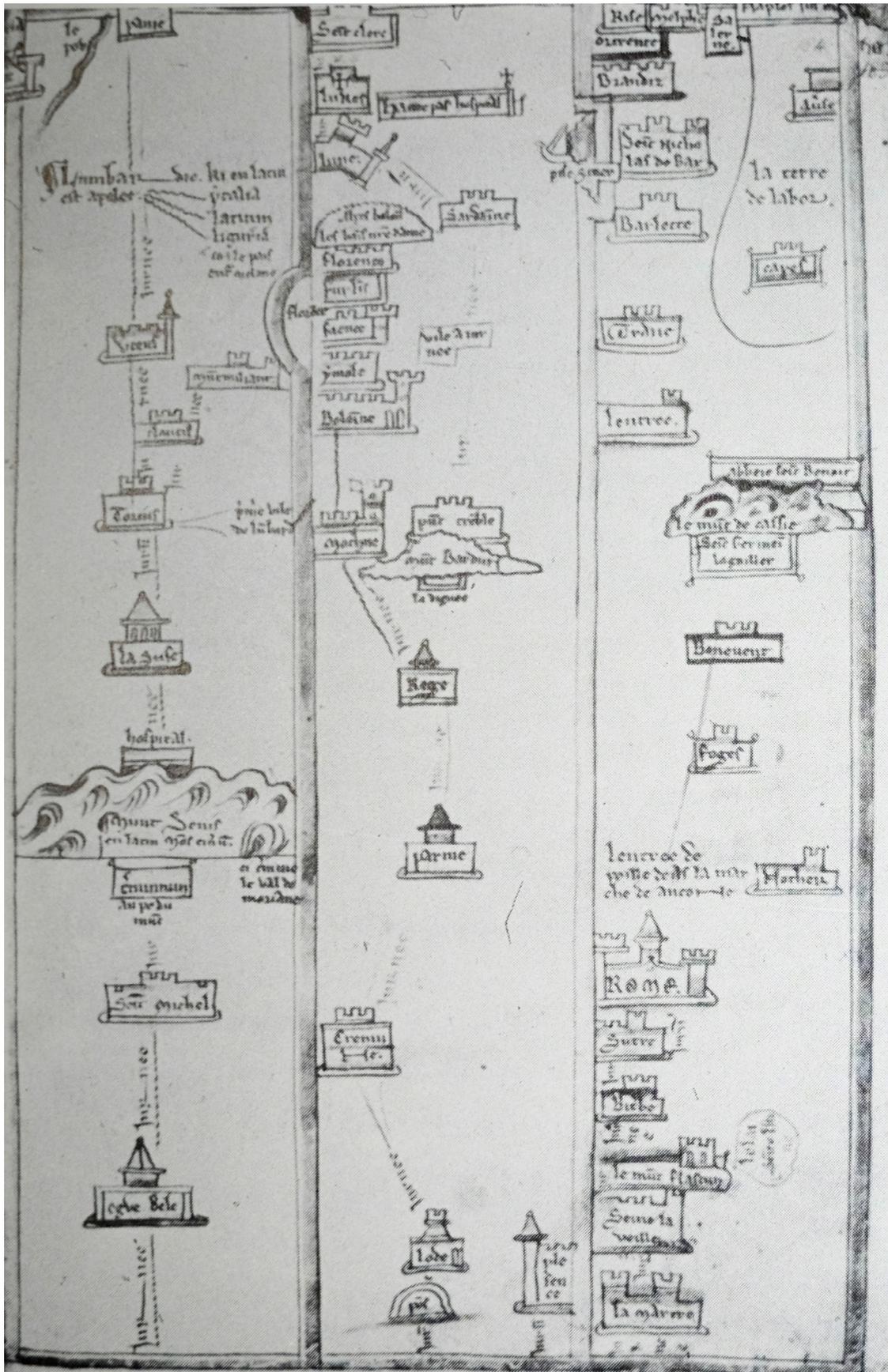


fig. 1 - Itinerario del pellegrinaggio verso Roma e Gerusalemme nonché una delle primissime rappresentazioni cartografiche del Valico del Moncenisio, qui definito "Munt Senis" - Matthaeus Parisiensis, "Itinerarium ad Terram Sanctam", British Museum, Londra, 1253

Ad enfatizzare le differenze all'interno della Valle di Susa, l'avvento degli sport invernali e del turismo di massa nell'Alta Valle ha reso quest'area un ambiente a sé, completamente slegato dalle dinamiche industriali del resto del territorio e sempre più una località di villeggiatura.

La riflessione sopra esposta descrive sinteticamente il territorio, tralasciandone però una porzione importante e con un destino ulteriormente diverso: la Val Cenischia, tema centrale di questa tesi.

Questa porzione della Valle di Susa, rispetto alla macro area valliva, possiede un passato altrettanto ricco di storia, che si articola principalmente nel suo sistema viario legato ai flussi di attraversamento del Moncenisio. La presenza di questo passo montano ha dato per secoli importanza e rilevanza non solo al valico, ma a tutta la Val Cenischia e la Bassa Val di Susa, le quali hanno beneficiato, anche in termini di ricchezza economica, della presenza di questa porta nelle Alpi.

Verso la fine del sec. XIX questo ruolo è venuto meno. Grazie ad opere come la galleria del Frejus, il flusso di merci, persone, eserciti e ricchezze è andato via via decrescendo, preferendo sempre più "rotte" di attraversamento che penetrassero la montagna piuttosto che valicarla, abbandonando alla sua sorte un territorio che per secoli è cresciuto, si è sviluppato e ha fatto la sua fortuna attorno l'attraversamento del Moncenisio.

La Val di Susa si presenta ad oggi come un territorio in conflitto, senza unità e senza continuità, una valle frastagliata e priva di una visione unitaria, che tuttavia permette di sviluppare interessanti riflessioni progettuali a vari livelli ed a diverse scale per un nuovo e rinnovato sviluppo.

I valichi alpini

È dato certo che per muoversi attraverso le Alpi, l'uomo non abbia atteso la costruzione di strade e tunnel, ma abbia da sempre sfruttato la conformazione particolarmente permissiva di alcune zone dell'arco alpino come passaggio.

Tra i passi più importanti è possibile citare il Grande e il Piccolo San Bernardo, il Gottardo, il Sempione, il Monginevro e ovviamente il Moncenisio.

Fattore comune a questi valichi, è di essere baricentrici rispetto agli itinerari che li attraversano, diventando dei passaggi obbligati accomunati dalle stesse opportunità e difficoltà, come rischi di piene dei torrenti, frane, valanghe ecc.

La scelta di un passo piuttosto che di un'altro è sempre stata dettata dalle stesse regole, come la facilità del percorso e la possibilità o meno di essere attraversato anche durante l'inverno.

A causa della loro conformazione orografica e di conseguenza peculiarità climatica alcuni di questi passi erano completamente inagibili e particolarmente pericolosi durante l'inverno, portando i viaggiatori a scegliere altre vie. La presenza degli ospizi inoltre, influenzavano particolarmente la scelta dell'itinerario di viaggio, infatti permettevano di trovare ricovero durante la traversata rendendola notevolmente più sicura. I primi passi ad essere dotati di ospizio furono il Moncenisio, il Piccolo e il Gran San Bernardo, il Sempione e più tardivamente il San Gottardo.

La costruzione delle moderne strade di montagna, hanno costituito una rivoluzione nella scelta degli itinerari di attraversamento delle Alpi.

Le pionieristiche strade napoleoniche del Moncenisio e del Sempione di inizio Ottocento ad esempio, vengono a porsi come vie principali del tempo, diventando tra i passi alpini più importanti. Dotate di moderne strade a pendenza costante attraversabili in carrozza tutto l'anno e provviste di piccoli ricoveri lungo il percorso, hanno reso possibile viaggiare più velocemente e con maggior sicurezza. L'evoluzione dei sistemi di trasporto e delle infrastrutture viarie quindi, hanno consentito ad ogni passo alpino di avere il proprio "*momento*" nel corso della storia, ottenendo ruolo preponderante rispetto agli altri.

Questo continuo miglioramento infrastrutturale, terminerà infine con la costruzione dei primi tunnel ferroviari come quello del Frejus, i quali per sicurezza e rapidità, diventeranno fino ai giorni nostri le nuove porte nelle Alpi, lasciando a semplici vie secondarie i secolari valichi alpini.

Scopo della tesi

Il Moncenisio e la Val Cenischia, dopo aver visto scomparire la loro rilevanza strategica ed economica, necessitano di interventi progettuali mirati che permettano di dare unità e continuità al territorio, incontrando la volontà collettiva dimostrata da Enti Pubblici e privati di dare una nuova immagine al paesaggio vallivo, volendone prefigurare un nuovo futuro a partire dalla loro millenaria storia.

Con questa tesi si intende proporre un progetto di valorizzazione a partire da un'analisi narrativa del territorio stesso: un racconto che fa dell'iconografia storica il materiale di studio e della fotografia il suo mezzo interpretativo, per giungere infine ad un "*progetto infrastrutturale*" escursionistico, turistico e architettonico per una completa valorizzazione del territorio.

Il "*fil-rouge*" scelto riguarda nello specifico lo studio dei tracciati storici che attraversano la Val Cenischia. Le strade, come già detto, sono uno dei migliori strumenti di analisi a disposizione: permettono di trovare legami storici, geografici e progettuali all'interno di un territorio così articolato e complesso.

A partire dalle strade si intendono proporre nuovi itinerari escursionistici che consentano una più efficace valorizzazione del territorio e dei suoi beni, attuando il recupero dei tracciati storici e ponendosi come innesco per la creazione di nuove strutture ricettive.

Il turismo contemporaneo favorisce e promuove sempre più il movimento alla sosta, attraverso la proposta di itinerari e vie ciclabili ed escursionistiche. Numerosi sono inoltre, i progetti di valorizzazione in atto, come il piano Europeo "*Cammini d'Europa*" che intende individuare e valorizzare gli itinerari storici, artistici, culturali, religiosi...

Vi sono poi i temi della mobilità dolce, del turismo sostenibile e della ricettività diffusa; contemporanei slogan a cui si vuole dare seguito concreto e reale, proponendo e ipotizzando un progetto di itinerario su scala territoriale facilmente inseribile in piani di valorizzazione più ampi, come la via Francigena o il Piano di Valorizzazione "*Valle di Susa Tesori di Arte e Cultura Alpina*".



fig.2 - Rappresentazione medievale dell'attraversamento del Valico del Moncenisio da parte dell'Imperatore Enrico VII di Lussemburgo nell'ottobre del 1310 - "Itinéraire d'Henri VII À Rome", Archivio di Stato di Coblenza, 1350

INDAGINE STORICA

La storia viaria della Val Cenischia

Il valico del Moncenisio è stato per secoli, la via più rapida di passaggio tra la Francia e l'Italia, posto al confine tra la Val di Susa e la Maurienne Francese è da sempre luogo strategico e di rilevante importanza.

Baricentro del Regno dei Savoia, a metà tra Torino e Chambéry e più diretta porta interna del Regno, la presenza del Moncenisio ha portato crescenti migliorie infrastrutturali, arricchendo economicamente l'intero territorio.

Ripercorrendo studi precedentemente condotti (in particolare l'articolato lavoro sulla strada Reale del Moncenisio di Corino e Dezzani), analizzando le carte e le immagini storiche è stato possibile ripercorrere la storia viaria della Val Cenischia, identificandone i suoi tracciati. Studiando le variazioni di percorso e gli interventi messi in atto è stato possibile ricomporre i percorsi originali riassumendoli in tre periodi storici: la "*strada medievale*" che comprende l'intrecciata rete di sentieri di cui si ha conoscenza fino alla metà del Settecento, la "*strada Reale*" che considera il percorso viario andatosi a costituire a metà del Settecento, ed infine la "*strada napoleonica*" costruita ad inizio Ottocento e utilizzata fino ai giorni nostri attraverso alcune sue modifiche nel corso del tempo.

Il tracciato medievale e le sue variazioni

Fino agli inizi del Settecento la strada che permetteva da Susa di raggiungere il Moncenisio, per poi scendere a Lanslebourg e viceversa, non era molto più che una rete di sentieri che si inerpicavano sulla montagna, sfruttandone la morfologia per affrontarla il più facilmente possibile.

Pochi sono i documenti che permettono di individuare precisamente i tracciati originari della strada medievale; quest'ultima era spesso soggetta a variazioni che ne cambiavano il percorso. Esondazioni del Cenischia, frane e slavine erano i principali motivi per i quali veniva variato il percorso, ma non era raro, che successivamente a questi eventi, il tracciato abbandonato venisse successivamente ripercorso, andando di fatto a creare una serie di percorsi spesso coesistenti.

Gli elementi certi che permettono di individuare la strada medievale o almeno intuirne il percorso prima degli interventi di metà Settecento, sono pochi e in parte legati alle descrizioni dei viaggiatori o alle immagini e le carte prodotte in quel periodo.

La carta rappresentata in *fig.3* ad esempio, permette di capire con buona probabilità quali vie si percorressero tra Susa e Novalesa fino al 1722. Come è possibile notare non vi era la presenza di una via principale, ma una rete di sentieri che coesistevano; non mancavano inoltre delle scorciatoie improvvisate dai viaggiatori, dalle quali spesso nascevano controversie coi proprietari terrieri, di cui è possibile leggere in alcuni documenti del tempo.

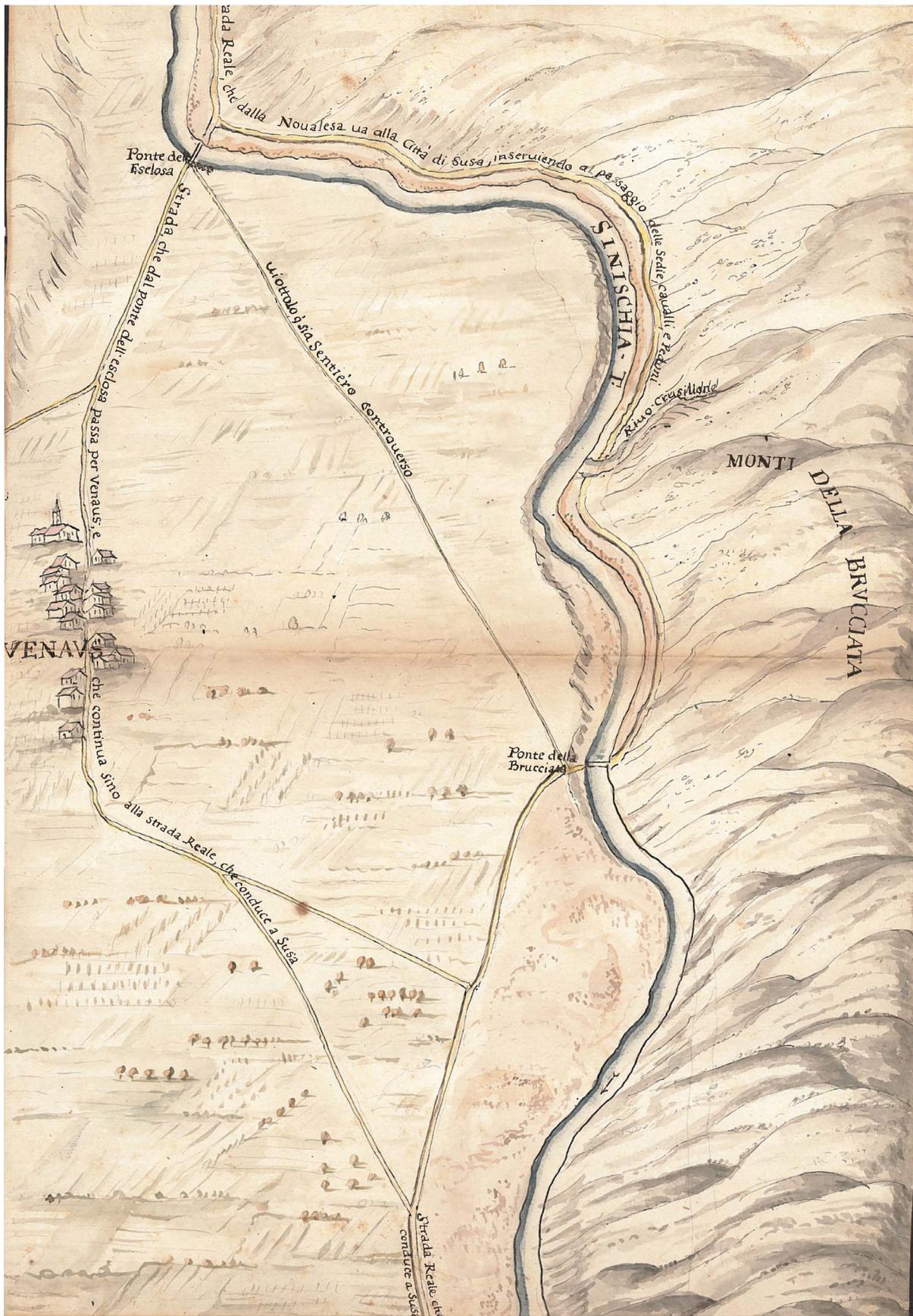


fig.3 - Carta Particolareggiata della piana di Venaus con indicazione dei percorsi sfruttati in quell'area fino a quel momento - G. Bertola, A.S.T., Sez. Riunite, Ufficio Generale delle finanze, Prima Archiviazione, Ponti e Strade, m. 1 n. 9, 1722

Un'ulteriore documento attraverso il quale è possibile dedurre l'esatto percorso che ha preceduto la costruzione della strada Reale, è legato ad un tratto di strada e ad una galleria scavata nella pietra e voluta da Vittorio Amedeo di Savoia nella zona sopra la Piana di San Nicolao, realizzata per proteggere i viaggiatori da frane e valanghe lungo il loro cammino.

Tale tragitto è descritto da Diane de Polignac nel 1789 in un racconto del suo viaggio, in cui specifica e conferma la storia di questo tratto di strada, da lei non attraversato, ma osservato in lontananza perchè in disuso.

Per concludere, risulta inoltre noto che spesso se non sempre, il tragitto preferito non fosse quello che dal Moncenisio scendeva a Lanslebourg, bensì quello che passando per il Piccolo Moncenisio affrontava la discesa su Bramans. Non è certo in quale momento storico si sia iniziato a preferire la discesa su Lanslebourg, o se per un certo periodo siano coesistiti come percorsi principali; l'unica certezza è che con l'avvento della strada Reale nel 1752 la discesa su Lanslebourg fu scelta come via principale a scapito del passaggio sul Piccolo Moncenisio.

La definizione di una nuova strada

Intorno al 1749 qualcosa inizia a cambiare nell'infrastruttura viaria della Val Cenischia.

I primi interventi documentati riportano le richieste dell'intendente Bongino ai cittadini delle comunità di Venaus e Noalesa, ad attivarsi nella manutenzione e costruzione di piccole opere murarie atte a migliorare il percorso viario che nel frattempo era già leggermente variato.

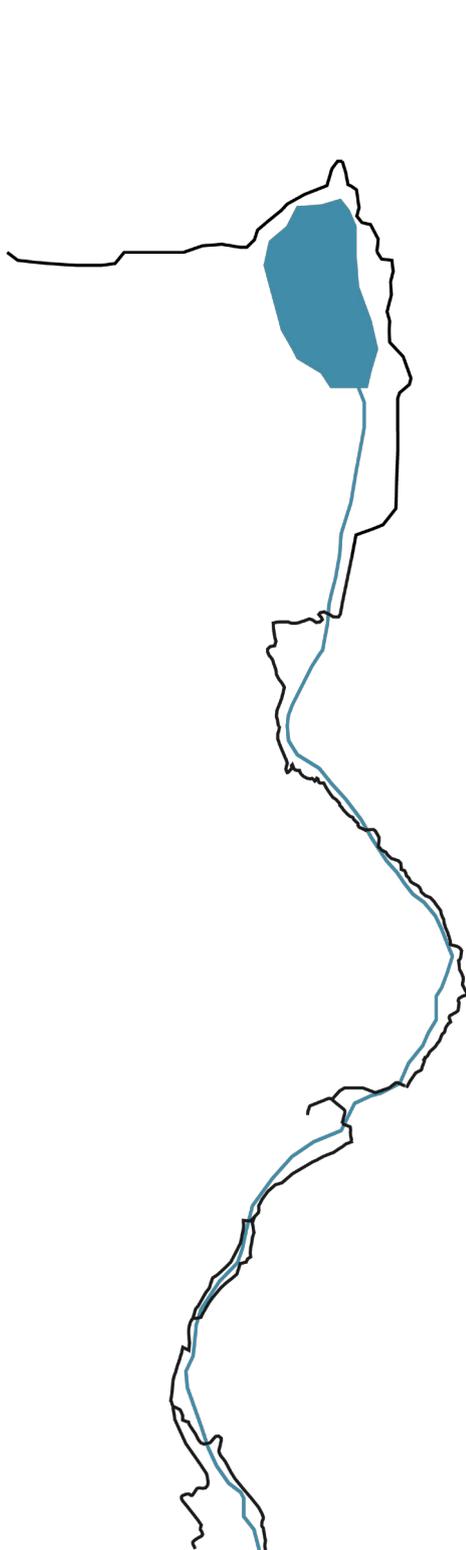
È però nel 1752 che il tema viario viene affrontato radicalmente con una rinnovata visione. Il nuovo intendente della provincia, Antonio Bongino assieme al misuratore Pietro Antonio Benedetto mettono in atto in questi anni un nuovo progetto viario che definirà finalmente un percorso principale e porterà alla costruzione di opere di miglioria stradale nel territorio.

L'occasione per la definizione di un nuovo tracciato avvenne in concomitanza con una grossa alluvione nell'autunno del 1751 che distrusse numerosi ponti lungo il percorso e grandi porzioni del tracciato medievale. In questa prima fase l'idea fu la semplice ricostruzione dei ponti distrutti e il consolidamento del tracciato precedente.

Le spese insostenibili per i paesi interessati e alcune successive calamità naturali come una frana della zona di Venaus, portarono però alla decisione definitiva di creare un nuovo tracciato più riparato da alluvioni, frane e valanghe.

Le prime modifiche radicali che vennero attuate furono la scelta di far passare la nuova strada all'interno di Venaus; non più un percorso alternativo, ma una scelta obbligata per giungere da Susa a Noalesa e la ricostruzione dei ponti tra Noalesa e Venaus.

Modifiche che già inizialmente portarono ad alcune proteste da parte degli abitanti di Noalesa, i quali temevano che gli abitanti di Venaus avrebbero potuto "rubargli" i viaggiatori che necessitavano di marrons per attraversare il colle.



Situazione Viaria fino all'inizio del Settecento -
Coesistenza di diversi sentieri non definiti da un
progetto viario.



1752 - Definizione del tracciato della nuova Strada
Reale e progressivo abbandono di alcune parti del
percorso precedente

Successivamente l'attenzione si sposterà sulla porzione di strada tra Novalesa e il Moncenisio. In particolare in questo tratto la strada viene fatta cambiare di sponda; mentre la via medievale risaliva la montagna sulla sponda sinistra del Cenischia, ora viene deciso di far passare la nuova strada sulla sponda destra. Arrivando in prossimità della Piana di San Nicolao, dove il percorso affrontava con dolcezza la montagna sul suo lato, per la prima volta viene proposta la costruzione delle "Scale", un nuovo percorso che avrebbe permesso di salire sulla piana del Moncenisio con maggior rapidità e al sicuro da frane e valanghe, frequenti sulla precedente strada.

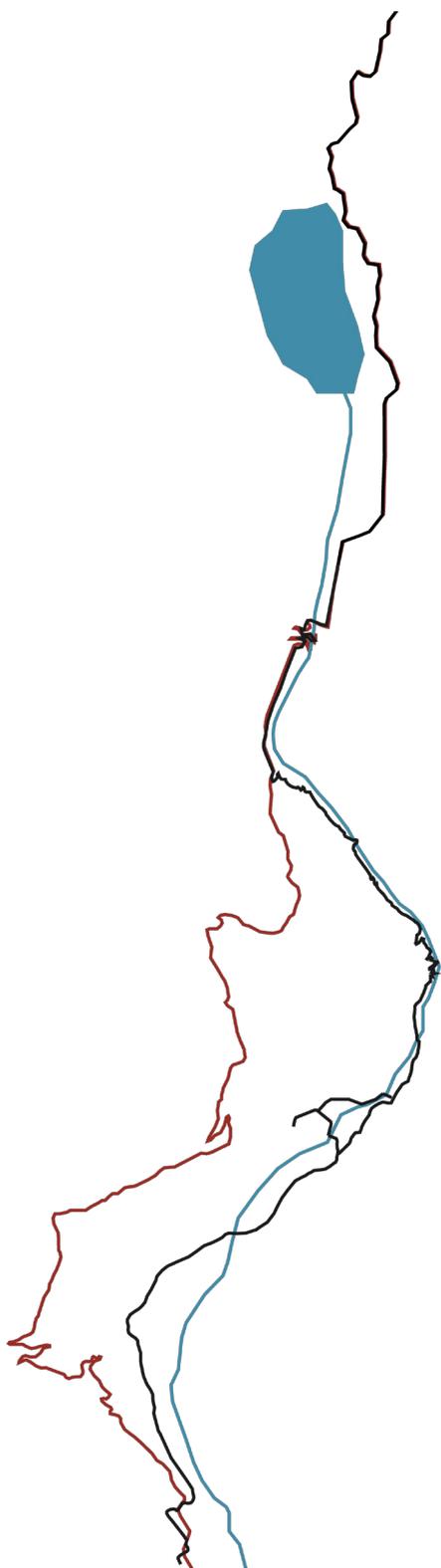
La zona delle Scale era un tratto impervio, che precedentemente veniva forse già affrontato da qualche viaggiatore non curante del pericolo, ma che ufficialmente non faceva parte della strada principale.

Dopo diversi progetti e considerazioni, il nuovo tracciato prende forma, e verso la fine del 1752 i lavori di costruzione della nuova strada Reale si concludevano con una lettera dell'Intendente Bongino al Ministro in cui si informava della chiusura e del termine dei lavori.

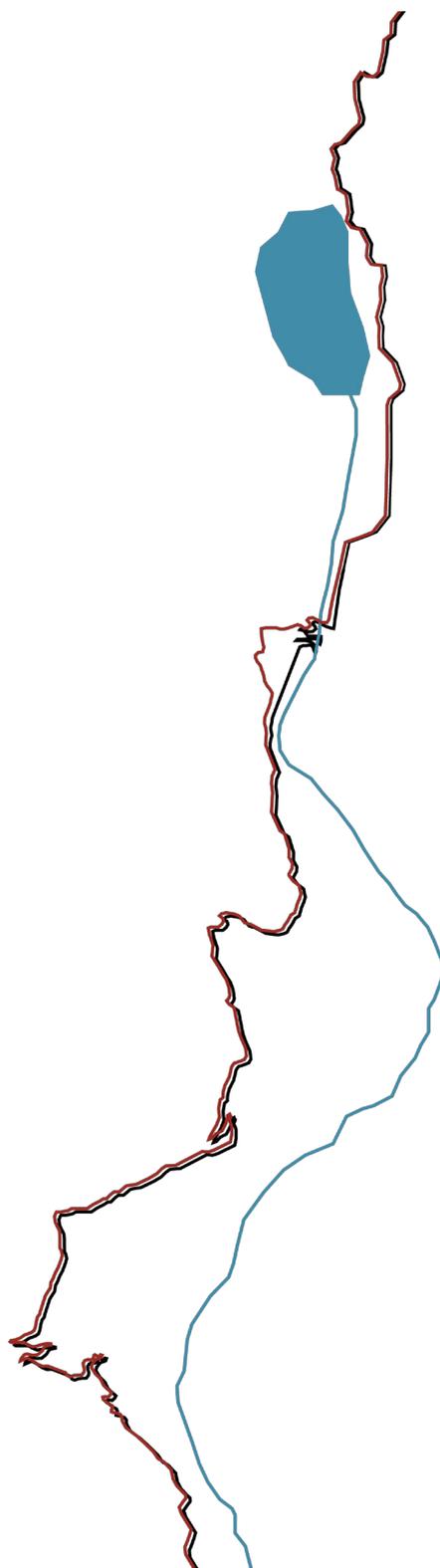
Da questo momento fino all'avvento dell'Ottocento con la strada napoleonica la nuova strada Reale sarebbe divenuta il tracciato principale, nonchè l'unica via di attraversamento del Moncenisio.



fig.4 - Carta che mostra dettagliatamente il percorso della Strada Reale nella zona della Piana di San Nicolao - Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-16154, 1795



Tra il 1803 e il 1808 si compie la costruzione della nuova strada Napoleonica.



1868 - Inserimento del tracciato della ferrovia Fell poi rimosso solo 3 anni dopo

La Strada Napoleonica

A partire dall'inizio dell'Ottocento Napoleone mette in atto numerosi progetti di miglioria stradale, in particolare sulle strade che attraversavano le Alpi; è il caso del Sempione e del Moncenisio.

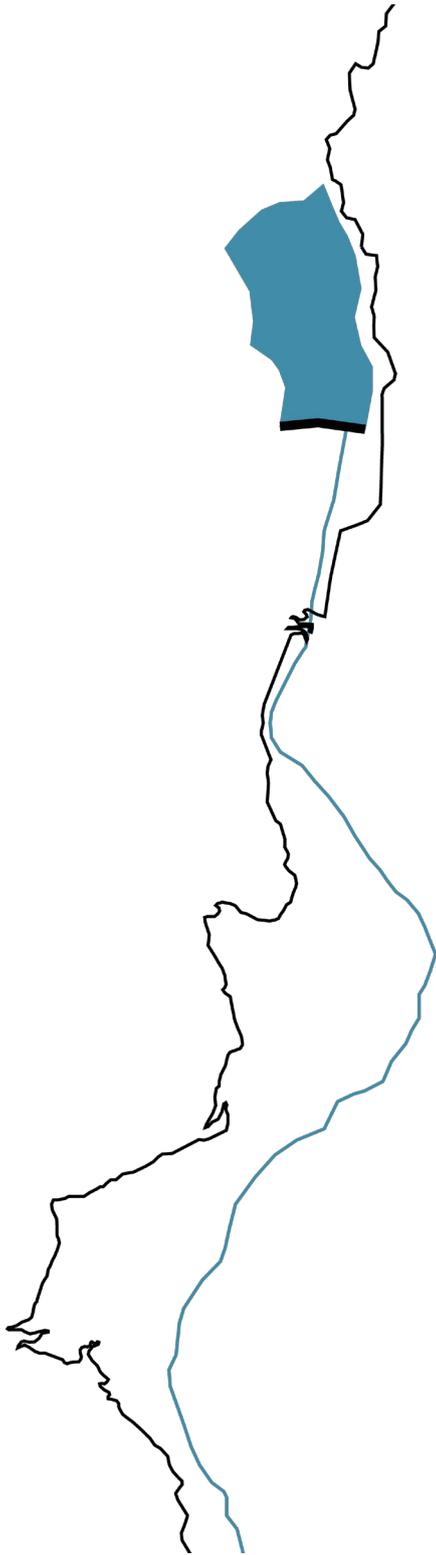
Il progetto per una nuova strada che colleghi Susa a Lanslebourg viene affidato all'ingegnere des Ponts et Chaussées Joseph Henry Dausse nel 1802, specificando che la nuova strada dovrà esser facilmente praticabile da tutti i tipi di vetture, dovrà avere una buona larghezza e una pendenza moderata.

A differenza dei precedenti percorsi, la documentazione e i disegni di progetto della strada sono in numero considerevole, permettendo di avere una visione più chiara della composizione della strada. In secondo luogo è interessante notare che la progettazione della stessa si occupa e tiene conto di temi molto diversi dai precedenti tracciati.

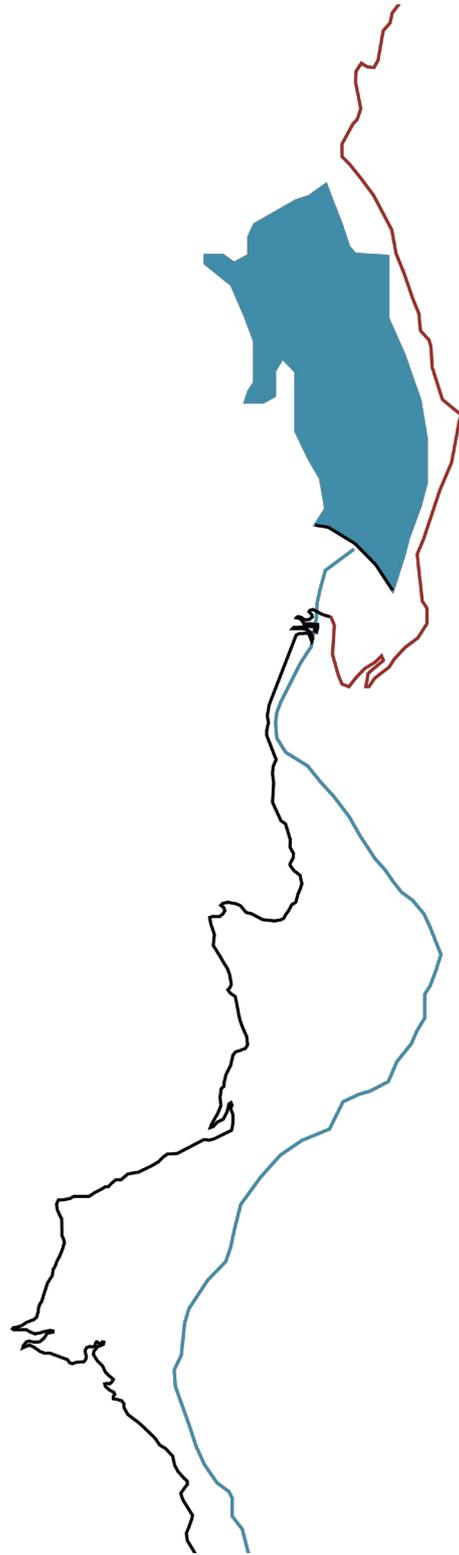
Mentre le vecchie strade percorrevano il fondovalle inanellandone i suoi paesi, la costruzione della strada napoleonica affronta la montagna sul suo fianco, evitando pendenze eccessive e improvvise lungo il suo percorso.



fig.5 - Carta in cui è possibile osservare l'inserimento della nuova strada Napoleonica nella Piana di San Nicolao - Riproduzione da collezione privata, 1829



Costruzione di una prima diga sul Moncenisio nel 1921



Costruzione dell'attuale diga del Moncenisio nel 1968 e variazione del tracciato originale

Lungo la nuova strada, le curve sono sempre molto dolci e lungo il percorso vengono costruite numerose gallerie e 25 ricoveri.

La strada napoleonica diventa ben presto l'unico percorso intrapreso dai viaggiatori, più sicura, più comoda e soprattutto percorribile in carrozza per tutto l'anno. Fino a quel momento le carrozze giungevano a Novalesa, per poi essere smontate e rimontate solo a Lanslebourg e viceversa. Ad occuparsi del trasporto delle persone al di qua e al di là del colle erano i "marrons", abitanti di Novalesa e Lanslebourg che a pagamento accompagnavano in qualunque stagione i viaggiatori. Un altro grosso cambiamento che portò la strada napoleonica, fu di tipo economico; il territorio di Novalesa in particolare, che per secoli aveva incentrato la sua economia sui viaggiatori di passaggio, si ritrovò improvvisamente tagliata fuori dalla rotta principale, andando col tempo a perdere quell'importanza economica che aveva acquisito nei secoli.

Nel corso degli anni il tracciato napoleonico subì leggere variazioni, e col tempo abbandonò i passaggi in galleria. L'area di tracciato è rimasta la stessa e quella che oggi si presenta come SS25 del Moncenisio può considerarsi a tutti gli effetti il tragitto originario della vecchia napoleonica.

In epoca moderna le ultime modifiche effettuate sulla viabilità sono da imputare esclusivamente alla costruzione della diga ancor oggi presente sul colle. Nel 1921 vi fu la costruzione di un primo vaso artificiale, il quale non intaccò né la viabilità né l'Ospizio del Moncenisio; fu invece la costruzione dell'vaso odierno nel 1968 a cambiare per sempre la conformazione della piana. I luoghi in cui passavano i tracciati storici furono abbandonati e sommersi insieme all'Ospizio, e ad oggi poche tracce sono ancora visibili nei periodi in cui il lago viene svuotato.

Cenno alla Ferrovia Fell

È il 1868 quando la ferrovia Fell viene inaugurata. In quegli anni, era in costruzione il traforo del Frejus, un'opera colossale, che secondo le stime del tempo avrebbe necessitato di altri 30 anni di lavori, senza la certezza di una vera conclusione dell'opera. Il flusso di merci e persone in quel periodo era in crescita sul Moncenisio e in molti attendevano l'apertura del Frejus. A fornire un'alternativa fu una compagnia inglese, la quale affiancando la strada napoleonica e sfruttandone molte delle gallerie abbandonate costruì il tracciato ferroviario che da Susa arrivava a Lanslebourg.

L'accordo tra la compagnia inglese e il Regno di Sardegna però, stabilì che all'apertura del Frejus la concessione per la ferrovia sarebbe stata revocata. A dispetto delle stime, alla fine del 1870 le due gallerie di avanzamento del Frejus erano pronte a collegarsi, e per la fine del 1871 il primo treno attraversava il traforo.

Conclusasi in un disastro economico per la compagnia, ma primato mondiale in fatto di altezza raggiunta (2080m), ad inizio del 1872 la ferrovia Fell veniva completamente smantellata, lasciando di sé solo alcuni segni.



fig.6 - Foto di fine Ottocento che mostra le gallerie della Fell a fianco della Strada Napoleonica sulle "Scale" - Riproduzione da collezione privata

Identificazione e mappatura dei tracciati storici

Dopo aver affrontato lo studio storico e aver delineato il presunto percorso delle tre strade, grazie anche alle carte, alle immagini e ad un rilievo sul campo, diventa essenziale riportare i percorsi su una mappa che permetta di individuarli sul territorio.

Nella carta a lato, visibile anche in TAV.1 sono stati riportati i tre diversi tragitti, identificati da 3 linee di colore diverso, evidenziando con una linea tratteggiata una porzione di percorso non più percorribile ad oggi.

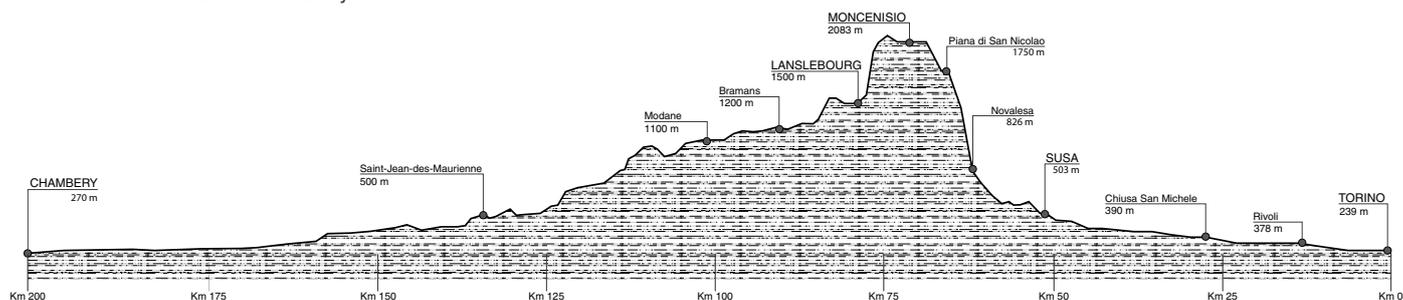
Questa prima carta si pone come base per la creazione di un itinerario escursionistico basato sui tracciati storici.

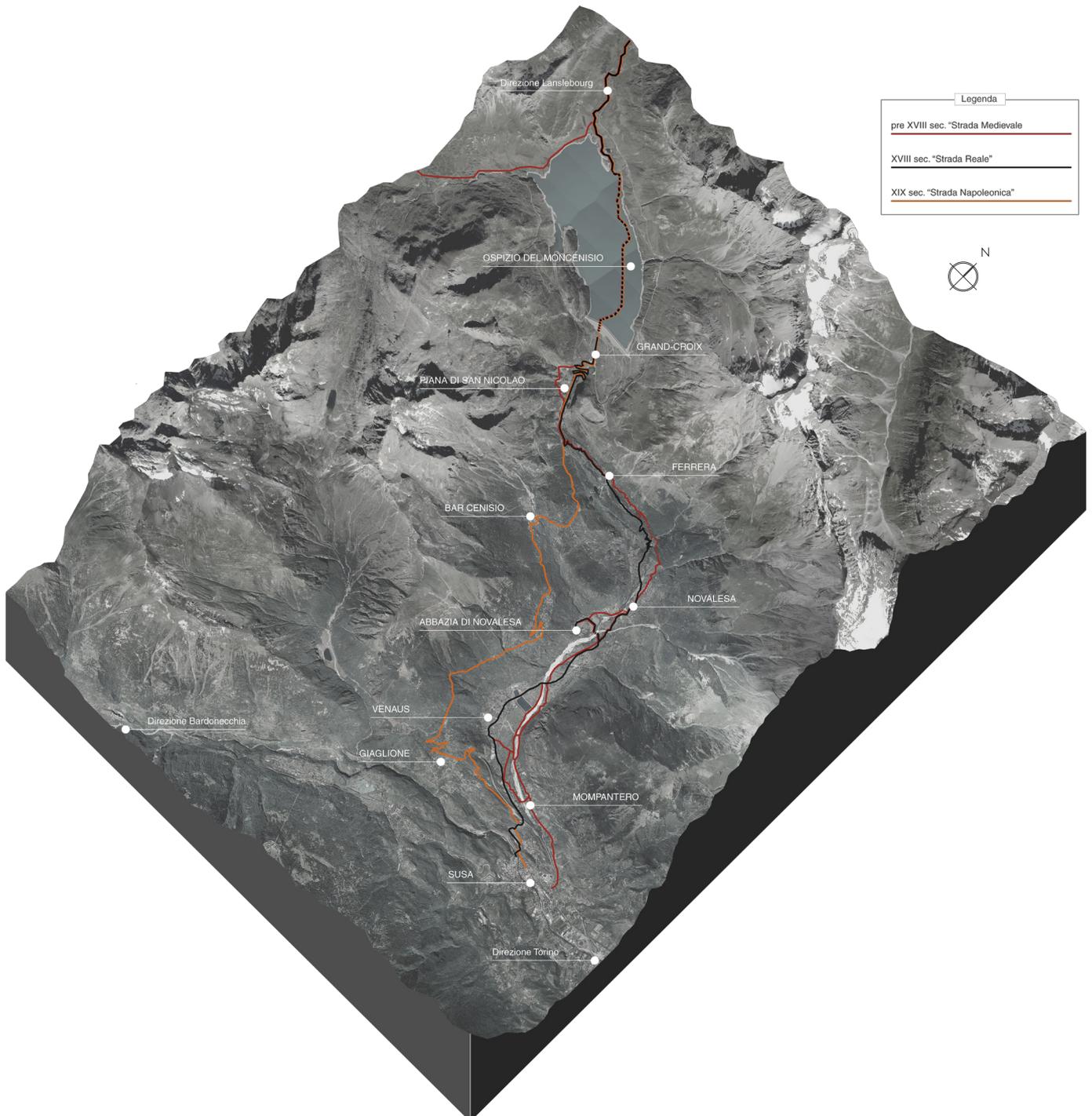
Ad oggi, nonostante sia decaduto il rilevante ruolo di *“porta nelle Alpi”*, il Moncenisio continua ad essere il baricentro di numerosissimi itinerari, come la via Francigena e il Cammino di Santiago, che in questi ultimi anni stanno suscitando l’interesse delle Istituzioni e dei molti escursionisti che ogni anno percorrono questi sentieri; è necessario quindi valorizzare il territorio anche attraverso questi itinerari già esistenti.

Il lavoro di identificazione dei tracciati inizia a Susa e termina sulla piana del Moncenisio per alcuni motivi ben precisi. Innanzitutto la costruzione della diga del 1968 ha creato una vera e propria frattura lungo la strada storica, andandosi a porre come sbarramento e sommergendo completamente una porzione molto ampia dei percorsi originali, non permettendo quindi un rilievo ed uno studio diretto delle strade in questa zona. Inoltre, volendo preconfigurare l’inserimento di un nuovo itinerario all’interno di progetti come la Via Francigena, si ritiene sia opportuno prendere in considerazione un tragitto il più vicino possibile a quello proposto da questi itinerari.

Per approfondire il rapporto tra le strade e i paesi vallivi, è stato inoltre condotta una piccola analisi urbana, che mette in evidenza nei tre paesi principali, ovvero Venaus, Novalesa e Ferrera il rapporto tra i percorsi e gli insediamenti abitativi.

Sezione altimetrica del percorso tra Torino e Chambéry

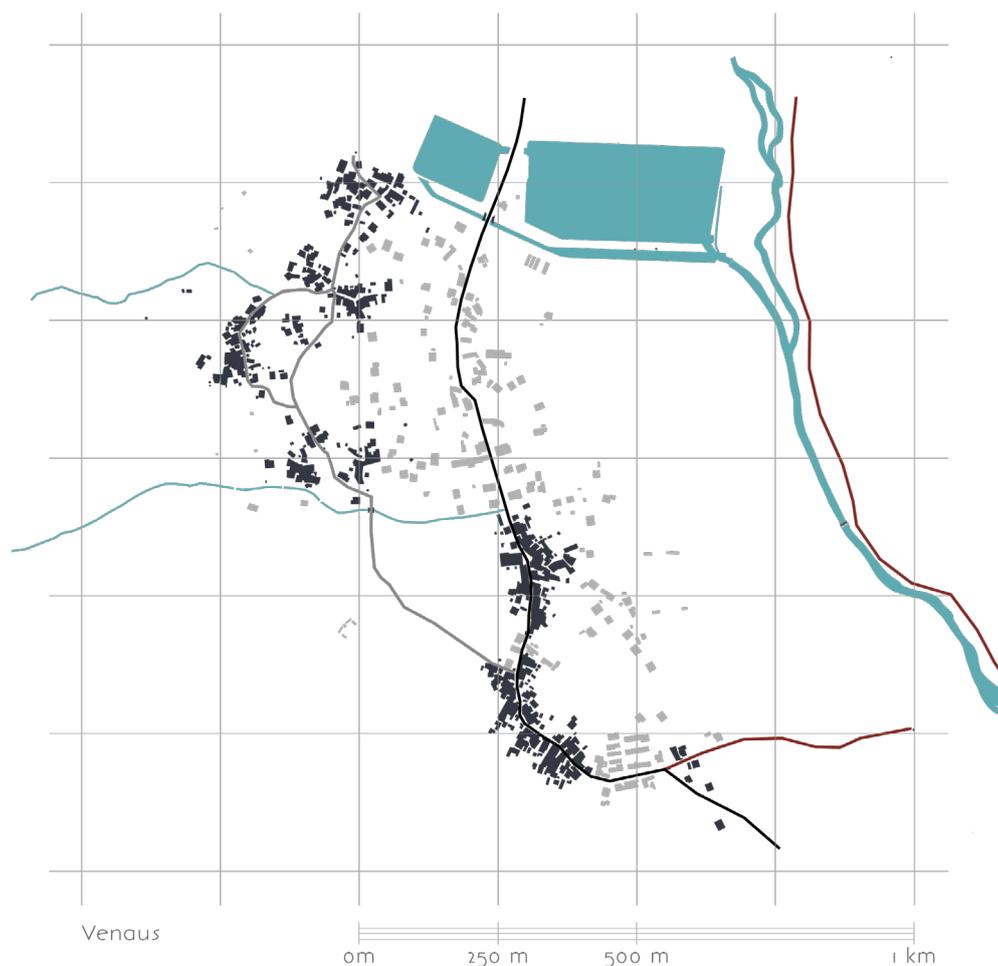




Venaus nasce inizialmente con un sistema policentrico di piccole borgate collegate da strade secondarie. Prima dell'avvento della strada Reale, il tracciato medievale evitava il paese passando in prossimità del torrente Cenischia, slegando totalmente lo sviluppo urbano dal sistema stradale, favorendo invece lo sviluppo policentrico.

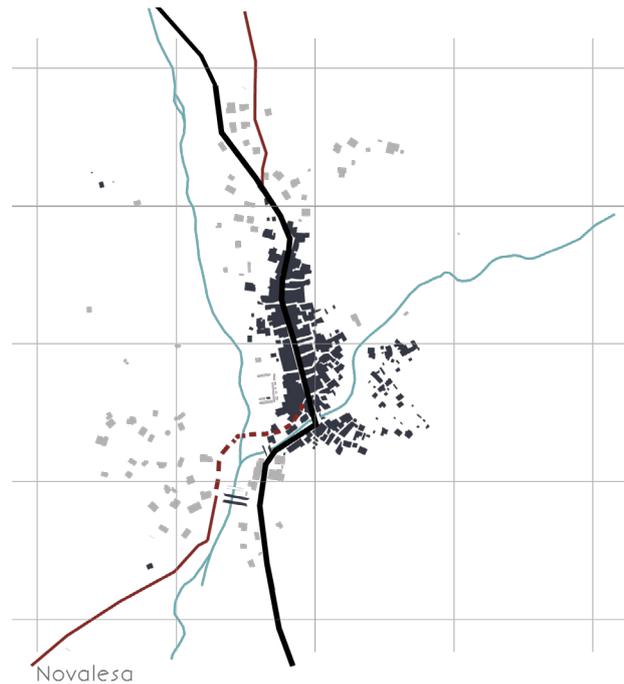
La situazione muta nel 1752, con la strutturazione e definizione della strada Reale, la quale si innestò all'interno dell'abitato più in pianura, escludendo le piccole borgate poco più a monte.

In questo modo la strada Reale si impose come nuovo asse generatore per le abitazioni successive, le quali si attestarono sempre più sul fronte della nuova strada, disfacendo in parte il sistema di piccole borgate.



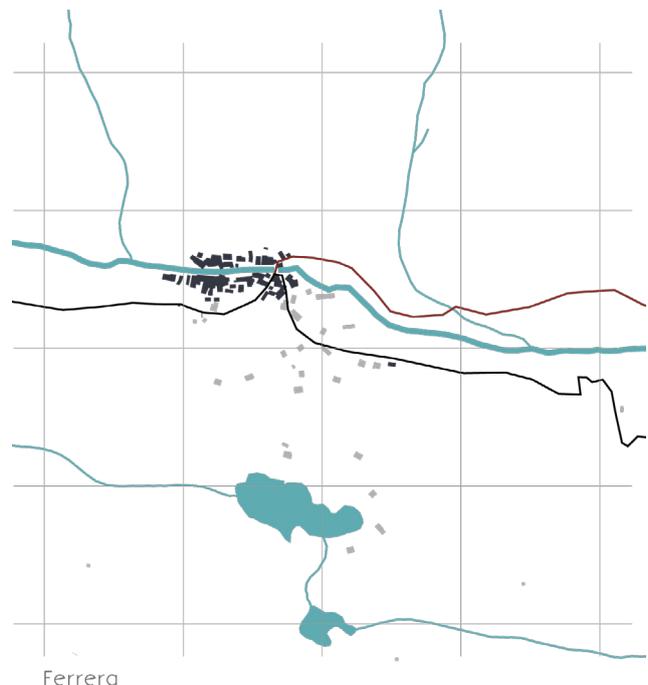
Novalesa, principale tappa lungo il percorso per il Moncenisio, si sviluppò fin dall'inizio intorno alla strada principale.

Inizialmente la strada medievale che giungeva dall'abbazia, si innestava nel paese attraversando il Cenischia in un punto in cui oggi non è più possibile attraversare; successivamente l'asse viario medievale è stato mantenuto dalla strada Reale, consolidandone l'impianto urbano.



Il paese di **Ferrera-Moncenisio**, molto più piccolo rispetto ai paesi del fondo valle, nasce inizialmente con una struttura diffusa lungo la strada medievale, componendosi di tante piccole borgate, di cui oggi poco rimane.

Nonostante fosse già presente un nucleo maggiormente consolidato che risulta essere quello odierno, inizierà ad assumere l'aspetto attuale solo verso la fine del Settecento andando col tempo a compattare il suo centro abitato intorno al fiume Cenischia.



L'iconografia storica come strumento conoscitivo

La conoscenza delle Alpi fino al Settecento era limitata, si conoscevano le strade che le attraversavano, i passi alpini e pochi luoghi specifici; un territorio inesplorato e conosciuto quel tanto che bastava per permettere gli spostamenti tra l'Italia e il resto dell'Europa. Verso la fine del Settecento inizia un'opera di investigazione del territorio alpino, che sfocerà nella realizzazione di innumerevoli opere scientifiche e non solo, legate alla "*misurazione*" delle Alpi, alla loro rappresentazione, al loro studio...

A questi lavori, nati da un rinnovato interesse scientifico che proprio a fine Settecento andava affermandosi, si affianca un crescente interesse culturale e artistico per il paesaggio. La montagna non viene più vista come orribile e temibile, ma diventa interessante e affascinante.

Questo nuovo sguardo alla montagna, sfocia in un tema ben preciso, quello della rappresentazione. La fotografia non è ancora nata e il mezzo principale per la documentazione e la rappresentazione dei paesaggi alpini è ovviamente il disegno. Il disegno viene utilizzato per mostrare questi nuovi paesaggi, per documentare le "*dimensioni*" delle montagne, per approfondire le ricerche scientifiche, per mostrare al mondo questo paesaggio con uno sguardo completamente nuovo. A seguito di questa prima fase fiorirà un periodo di enorme produzione artistica legata ai viaggi del "*pittoresco*", atti a mostrare al mondo la bellezza dei paesaggi alpini.

Questi viaggi e non solo, hanno portato alla realizzazione di innumerevoli immagini e serie iconografiche che raccontano la montagna con occhi nuovi.

Con un'attenta operazione di ricerca è stato possibile ripercorrere la storia della Val Cenischia attraverso le sue rappresentazioni. Le immagini raccolte sono state prodotte dalla fine del Settecento fino alla fine dell'Ottocento e consentono di osservare attraverso specifici elementi i cambiamenti del territorio.

Attraverso questo studio non si è ottenuta una semplice conoscenza legata ai testi storici, ma una diversa visione della storia della Valle e dei suoi cambiamenti nel corso del tempo.



Numero di immagini prodotte tra la fine del Settecento e la fine dell'Ottocento rappresentanti i differenti luoghi

Percorso della strada Reale nel Settecento



L'analisi condotta sull'iconografia storica ha portato in evidenza nelle immagini tre principali tematiche:

- **“Gli elementi naturali”**: le condizioni climatiche, l'acqua e le montagne sono elementi di stupore, ma ancora più spesso di terrore. Il cittadino che mai ha avuto la possibilità di ammirare questi paesaggi alpini rimane affascinato da queste immagini. Molto spesso per enfatizzare queste emozioni chi rappresentava questi luoghi tendeva ad esagerare le forme della natura e in particolar modo delle montagne per generare maggior stupore.

- **“Gli elementi antropici”**: la strada, le case di ricovero e successivamente la ferrovia Fell sono soggetti sempre presenti nelle iconografie, permettevano all'osservatore di capire come fosse possibile attraversare queste montagne e spesso, quasi come una propaganda, enfatizzavano il prevalere dell'opera dell'uomo sulla natura.

- **“Gli elementi dimensionali conoscitivi”**: la figura umana e i mezzi di trasporto sono l'elemento onnipresente in queste raffigurazioni; permettevano di capire con quali mezzi fosse possibile percorrere la strada, dando inoltre una proporzione a queste prospettive. L'osservatore poco abituato a paesaggi naturali di questo tipo, poteva facilmente rendersi conto della vastità e delle dimensioni delle montagne e dei laghi attraverso questi soggetti di cui aveva molto chiare le dimensioni.

I diversi temi individuati, sono infine stati riportati su ogni immagine attraverso 3 colori differenti, che individuano il tema nella rappresentazione.

Tale lavoro di individuazione è visibile in: TAV.2-3-4. Di seguito vengono riportate in originale le immagini.

E' inoltre rilevante notare attraverso la mappatura, visibile anche in TAV.2, che la rappresentazione iconografica tende a concentrarsi nel corso degli anni sempre negli stessi luoghi; non dei luoghi casuali, ma significativi e simbolici per il loro tempo. Inquadrando soggetti naturali e infrastrutturali, era possibile trasmettere a chi osservava le immagini: stupore, timore, curiosità...

-  Gli elementi naturali
-  Gli elementi antropici
-  Gli elementi dimensionali conoscitivi
-  Punto di vista da > verso



Italia > Francia

Tavola a Colori - Veduta prospettica del lago del Moncenisio e dell'Ospizio, in primo piano la tipica portantina guidata dai "marronniers": Jean-François Albanis-Beaumont; "Voyages dans les Alpes Grecques et Cottiennes", Genève, Bardin 1787



Italia > Francia

Tavola a Colori - Veduta prospettica delle cascatelle del Genesichia e delle "Scale" che portano alla Grand Croix: Jean-François Albanis-Beaumont; "Voyages dans les Alpes Grecques et Cottiennes", Genève, Bardin 1787



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica del lago del Moncenisio e dell'Ospizio: James Pattison Cockburn; "Views Illustrating the Route of the Mont Cenis", London, Rodwell 1822



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica della strada Napoleonica che dal Moncenisio scende a Susa: James Pattison Cockburn; "Views Illustrating the Route of the Mont Cenis", London, Rodwell 1822



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica di Novalesa dalla nuova strada Napoleonica: James Pattison Cockburn; "Views Illustrating the Route of the Mont Cenis", London, Rodwell 1822



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica di Susa dalla nuova strada Napoleonica: James Pattison Cockburn; "Views Illustrating the Route of the Mont Cenis", London, Rodwell 1822



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica dell'ingresso a Susa dal ponte di San Rocco: James Pattison Cockburn; "Views Illustrating the Route of the Mont Cenis", London, Rodwell 1822



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica del Lago del Moncenisio dopo gli interventi Napoleonici; "Ansichten von der Strasse uber den Mont Cenis", Langlumé 1825



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica del dell'Ospizio del Moncenisio dopo gli interventi Napoleonici; "Ansichten von der Strasse uber den Mont Cenis", Langlumé 1825 su disegno di Lukas Weber



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica della piana di San Nicolao e della strada pre-Napoleonica; "Ansichten von der Strasse uber den Mont Cenis", Langlumé 1825 su disegno di Renaud



Italia > Francia

Litografia - Veduta prospettica della piana di San Nicolao e delle Scale, sulla sinistra i resti della strada pre-Napoleonica; "Ansichten von der Strasse uber den Mont Cenis", Langlumé 1825 su disegno di Lukas Weber



Italia > Francia

Litografia - Veduta prospettica delle cascatelle del Cenischia al fondo della piana di San Nicolao, in alto visibile la Regia Casa di Ricovero n°6; "Ansichten von der Strasse uber den Mont Cenis", Langlumé 1825



Francia > Italia

Incisione - Veduta prospettica del Lago del Moncenisio e dell'Ospizio; "Illustrations of the Passes of the Alps", Brockedon 1828
 incisione di Edwards Finden (veduta ispirata al precedente disegno del 1822 di Cockburn)



Italia > Francia

Incisione - Veduta prospettica della piana di San Nicolao e delle "Scale"; "Illustrations of the Passes of the Alps", Brockedon 1828
 incisione di James Redaway



Dipinto a colori - Veduta della nuova strada Napoleonica e dell'Ospizio; GAM, Torino, 1830, firmata L.B. Reviglio.



Dipinto a colori - Veduta della nuova strada Napoleonica e dell'Ospizio; GAM, Torino, 1830, firmata L.B. Reviglio.



Francia>Italia

Litografia - Veduta dell'Ospizio del Moncenisio; Litografia Anonima su disegno di Jean DuBois, 1830



Francia>Italia

Incisione - Veduta del lago del Moncenisio; Incisione in rame Anonima, 1830



Italia >Francia

Incisione - Veduta del colle del Moncenisio con l'Ospizio; "L'Italie Pittoresque", Paris, 1834 Georges Sauvage su disegno di Ferdinando Storelli



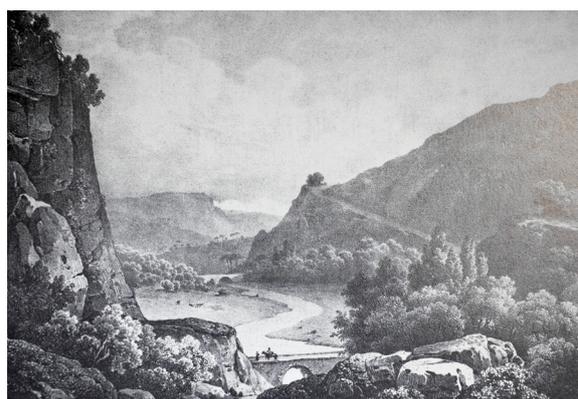
Italia >Francia

Litografia - Veduta delle cascate che il Cenischia forma nella zona della Gran Croce; "Album de la Route du Mont-Cenis", Paris, 1835 Henry van der Burch litografia di Langlumé



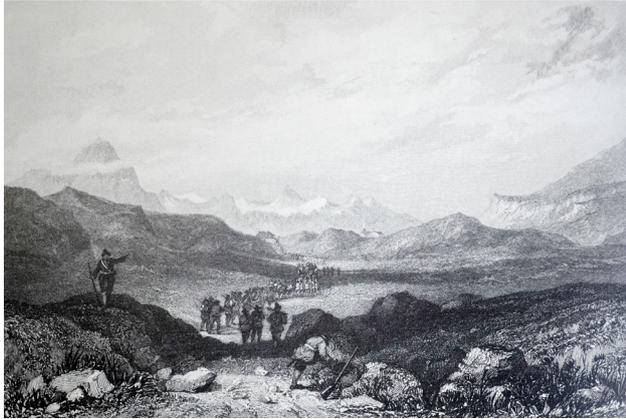
Italia >Francia

Litografia - Veduta delle cascate che il Cenischia forma al fondo della piana di San Nicolao; "Album de la Route du Mont-Cenis", Paris, 1835 Henry van der Burch litografia di L. de Bernard



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica della Val Cenischia tra Venaus e il Ponte di Pietra Stretta; "Album de la Route du Mont-Cenis", Paris, 1835 Henry van der Burch litografia di Langlumé



Francia > Italia

Incisione - Veduta prospettica del colle del Piccolo Moncenisio; in William Beattie "The Waldenses or Protestants Valleys of Piedmont, Dauphiny and the Ban de la Roche", London, 1838, Disegno di Brockedon e incisione di Brandard



Italia > Francia

Litografia - Veduta prospettica del Lago del Moncenisio preso dall'albergo del Cervo; in "Album Piemontese dedicato a S.M. la Regina", Torino 1834, Disegno di Enrico Gonin e incisione di Demetrio Festa



Italia > Francia

Litografia - Veduta della Cascata del Cenischia all'inizio della Piana di San Nicolao; in "Album Piemontese dedicato a S.M. la Regina", Torino 1837, Disegno di Enrico Gonin e incisione di Demetrio Festa



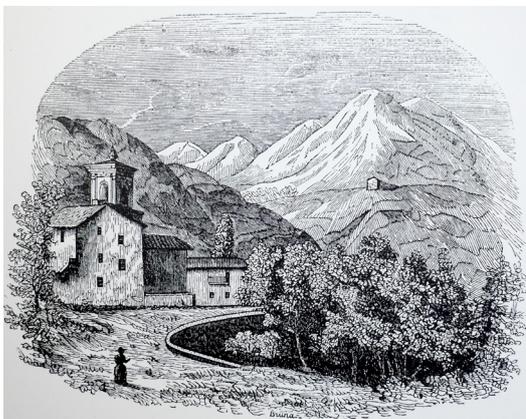
Francia > Italia

Litografia - Veduta di Susa; in "Album Piemontese dedicato a S.M. la Regina", Torino 1836, firmata Enrico Gonin



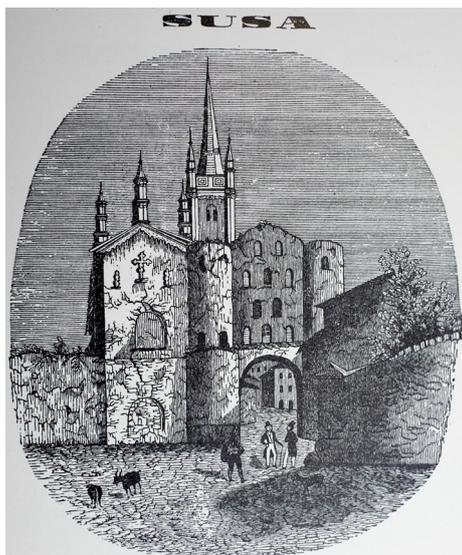
Incisione - Veduta di Susa; in William Beattie "The Waldenses or Protestants Valleys of Piedmont, Dauphiny and the Ban de la Roche", London, 1838, Disegno di Bartlett e incisione di Richardson

1843-45



Italia > Francia

Incisione in legno - Veduta dell'Abbazia di Novalesa dall'antica strada; in "Museo Scientifico, Letterario ed artistico", Torino, 1843, firmata "di Bruna".



Incisione in legno - Veduta di Porta Savoia e San Giusto a Susa; in "Museo Scientifico, Letterario ed artistico", Torino, 1843, anonima.

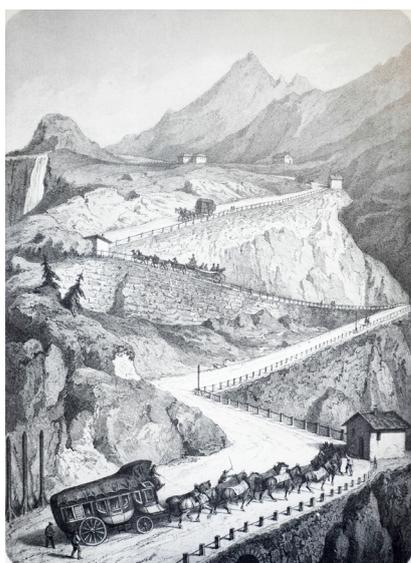


Litografia - Veduta di Susa, sulla destra i resti del Forte Santa Maria; in "L'Italie monumentale et pittoresque, lithographiée d'après les dessins de Chapuy", Parigi, 1845, firmata Jean-Louis Tirpenne e Adolphe Bayot su disegno di Nicolas-Marie Chapuy.



Italia > Francia

Litografia - Veduta dell'Ospizio del Moncenisio; in "Route du Mont Cenis", Ginevra, 1850, firmata Muller su disegni di Nicolas-Marie-Joseph Chapuy e Auguste Deroy.



Italia > Francia

Litografia - Veduta delle Scale del Moncenisio con diligenze e Case di Ricovero; Litografia anonima del 1850



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica dell'ingresso a Bar Cenisio; in "Route du Mont Cenis", Ginevra, 1850, firmata Muller su disegno di Auguste Deroy.



Italia > Francia

Litografia - Veduta delle scale dalla vecchia strada abbandonata nel 1811; in "Route du Mont Cenis", Ginevra, 1850, firmata Muller su disegno di Auguste Deroy.



Francia > Italia

Litografia - Veduta della strada del Moncenisio; in "Route du Mont Cenis", Ginevra, 1850, firmata Muller su disegno di Auguste Deroy.



Francia > Italia

Litografia - Veduta della Val Cenischia presa da Giaglione; in "Route du Mont Cenis", Ginevra, 1850, firmata Muller su disegno di Auguste Deroy.



Francia > Italia

Litografia - Veduta prospettica di Susa; in "Route du Mont Cenis", Ginevra, 1850, firmata Muller su disegno di Auguste Deroy.

1853-54



Litografia - Panorama del colle del Moncenisio visto dalle Tavernette; in Carlo Bossoli, Torino, 1853, firmata V.Garnier-Valletti.

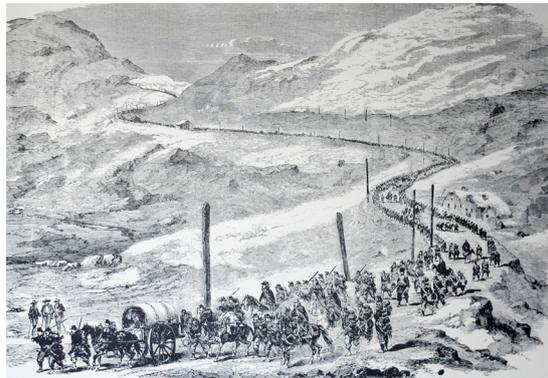


Litografia - Veduta del lago del Moncenisio; in H.P. Dessaix "La Savoie historique et pittoresque", Paris, Lemercier, 1854, firmata di Jean-Louis Tirpenne su disegno di Gabriel Loppé



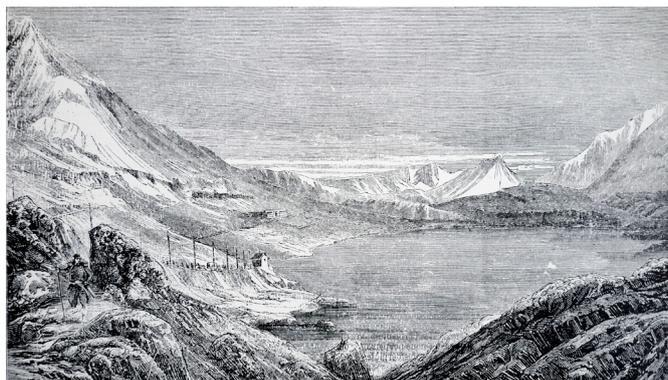
Francia > Italia

Litografia a colori - Veduta del valico il 19 aprile 1859 della divisione Francese del generale Bonat; in Carlo Bossoli "The War in Italy", London, Day, 1859, firmata R.M. Bryson.



Italia > Francia

Incisione in legno - Veduta della discesa dal Moncenisio delle truppe dell'Imperatore Napoleone III nella seconda guerra d'Indipendenza; in "The Illustrated London News", London, 1859



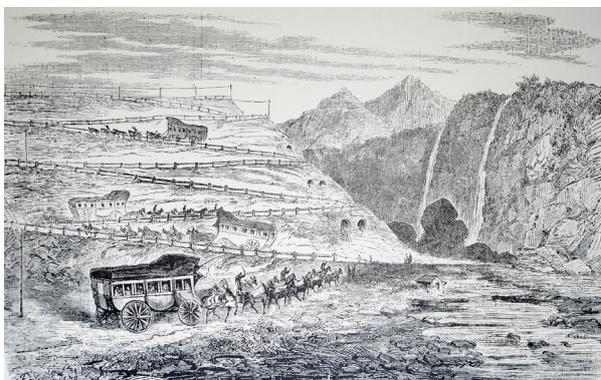
Francia > Italia

Incisione in legno - Veduta del lago e dell'Ospizio; in "L'illustration. Journal Universel", Parigi, 1859, anonima su disegno di Joseph-Gustave Peyronnet.



Italia > Francia

Incisione in legno - Il generale Joseph Vinoy scende le Scale il 5 maggio 1859; in "L'illustration. Journal Universel", Parigi, 1859, firmata Ange-Louis Janet su disegno di Jean Adolphe Beaucé.



Italia > Francia

Incisione in legno - Veduta generale delle Scale; in "L'illustration. Journal Universel", Parigi, 1859, firmata Edmond Riou su disegno di Ludovic Moulin.



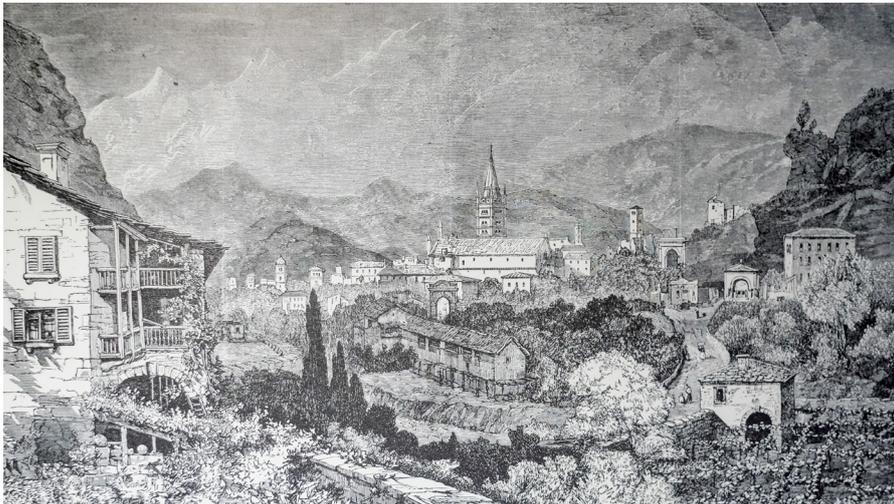
Italia > Francia

Incisione in legno - Veduta delle Scale all'arrivo sulla Piana di San Nicolao; in "L'illustration. Journal Universel", Parigi, 1859, firmata Edmond Riou su disegno di Joseph-Gustave Peyronnet.



Italia > Francia

Incisione in legno - Discesa dell'Imperatore Napoleone III dal Moncenisio; in "L'illustration. Journal Universel", Parigi, 1859, firmata Henry Duff su disegno di Edmond Morin.



Francia > Italia

Incisione in legno - Vista di Susa; in "L'illustration. Journal Universel", Parigi, 1859, firmata Mason Jackson.



Litografia a colori - Veduta di Susa, a destra i resti della fortezza della Brunetta distrutta nel 1796; in Carlo Bossoli "The War in Italy", London, Day, 1859, firmata E. Walker.



Francia > Italia

Incisione in Legno - Sgombero della strada nei pressi della Ramasse; in "L'Univers Illustré", Paris, 1866, Anonima su disegno di A. d'Aujourd'hui.



Francia > Italia

Dipinto a colori - Tormenta nella notte del 22 Gennaio 1829; in "The Illustrated London News", London, 1865, incisione su dipinto di William Turner.



Italia > Francia

Incisione in Legno - Veduta dell'Attraversamento delle Scale; in "L'illustration. Journal Universel", Paris, 1865, Anonima su disegno di Philippe Blanchard.



Italia > Francia

Incisione in Legno - Discesa dal Moncenisio; in "L'Emporio Pittorresco, Giornale Settimanale", Milano, 1865, Anonima.



Francia > Italia

Incisione in Legno - Veduta prospettica della parrocchiale di Giaglione dalla Strada Napoleonica; in "L'illustration. Journal Universel", Paris, 1865, firmata Cosson Smeeton su disegno di Philippe Blanchard.



Francia > Italia

Incisione in Legno - Veduta prospettica del lago e dell'Ospizio del Moncenisio; in "The Illustrated London News", London, 1869, anonima.



Italia > Francia

Incisione in Legno - La Salita al Moncenisio durante il periodo invernale con la diligenza-slitta, in secondo piano la Fell; in "The Illustrated London News", London, 1869, anonima.



Francia > Italia

Incisione - Veduta prospettica di Susa con la Stazione della Fell; in raccolta non identificata, 1870, anonima.



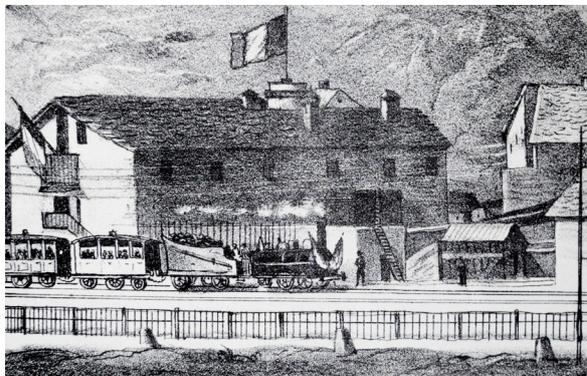
Francia > Italia

Incisione in Legno - Veduta prospettica di Susa con la Stazione della Fell; in raccolta non identificata, 1870, anonima.

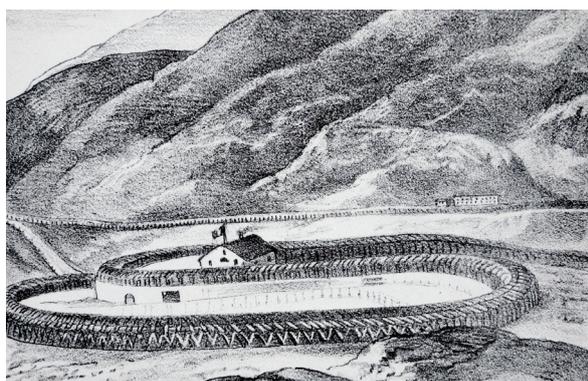


Italia > Francia

Litografia - Veduta del Moncenisio e della Fell; in Beniamino Besso "Album del Traforo del Cenisio", Torino, 1871.

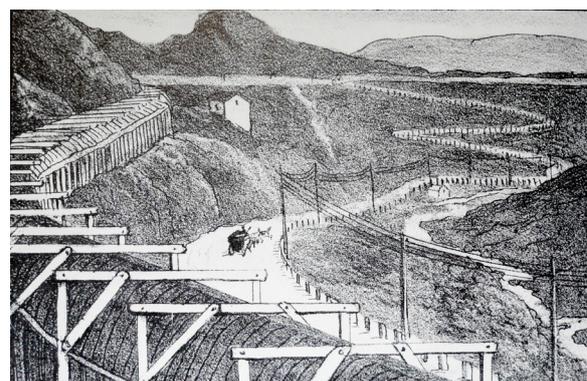


Litografia - Veduta della Fell alla stazione della Gran Croce; in Beniamino Besso "Album del Traforo del Cenisio", Torino, 1871.



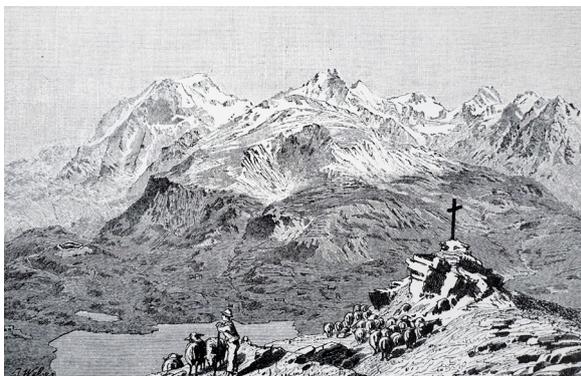
Francia > Italia

Litografia - Tratto coperto della Fell che sale al Moncenisio; in Beniamino Besso "Album del Traforo del Cenisio", Torino, 1871.



Italia > Francia

Litografia - Tratto coperto della Fell che sale al Moncenisio; in Beniamino Besso "Album del Traforo del Cenisio", Torino, 1871.

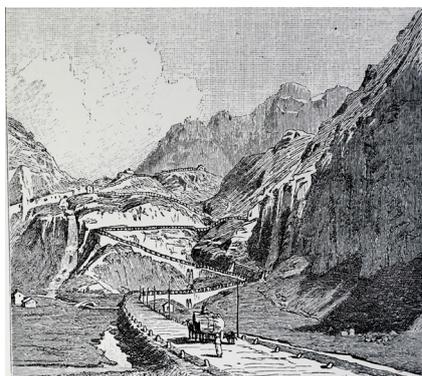


Incisione in Legno - Veduta del Lago del Moncenisio; in V. Barbier "Le Mont Cenis", Zurigo, Orell Fussli, 1885, anonima su disegni di Johannes Weber



Italia > Francia

Incisione in Legno - Veduta del colle del Moncenisio; in V. Barbier "Le Mont Cenis", Zurigo, Orell Fussli, 1885, anonima su disegni di Johannes Weber



Italia > Francia

Incisione in Legno - Veduta prospettica delle Scale; in V. Barbier "Le Mont Cenis", Zurigo, Orell Fussli, 1885, anonima su disegni di Johannes Weber



Francia > Italia

Incisione in Legno - Veduta del Lago di Ferrera; in V. Barbier "Le Mont Cenis", Zurigo, Orell Fussli, 1885, anonima su disegni di Johannes Weber



Incisione in Legno - Veduta di Susa; in V. Barbier "Le Mont Cenis", Zurigo, Orell Fussli, 1885, anonima su disegni di Johannes Weber

1890-95

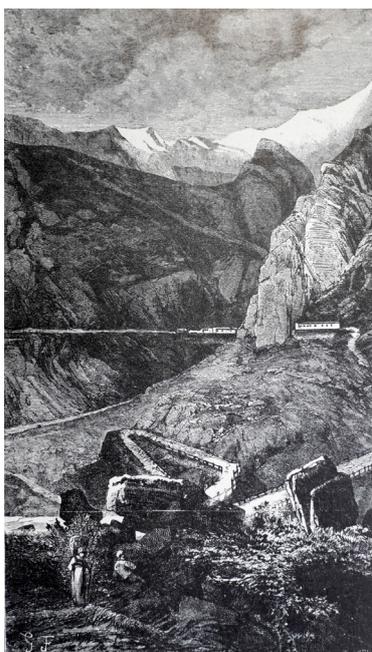


Italia > Francia

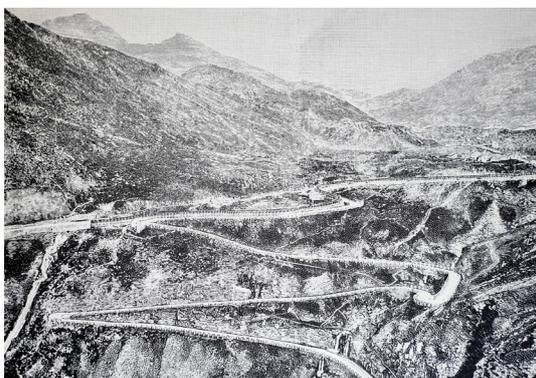
Litografia - Veduta del Lago del Moncenisio; anonimo, 1895



Incisione in Legno - Veduta del Lago del Moncenisio; in
"Natura e Arte", Milano, 1893, anonima



Incisione in Legno - Veduta prospettica
delle Scalette; in Gustavo Strafforello
"La Patria. Geografia dell'Italia, I.
Introduzione generale e II. Provincia di
Torino", Torino, 1890, firmata Canedi
su disegno di G.F.



Italia > Francia

Litografia - Veduta delle Scalette; in
"Natura e Arte", Milano, 1893, anonima

Il lavoro di ricerca sull'iconografia, ha portato alla luce un numero considerevole di immagini, le quali sono state divise per soggetto rappresentato.

In particolare, sono state prese in considerazione le immagini legate al paesaggio e documentative rispetto alle trasformazioni del territorio, non includendo le raccolte legate alla cartografia, ai soggetti umani e ad alcuni monumenti specifici come l'Arco d'Augusto a Susa.

Al fine di rendere il più completo possibile questo lavoro di ricerca storica condotto sulle immagini, è doveroso inserire nella documentazione una serie di immagini "simbolo" dei viaggi attraverso il Moncenisio, una serie che permette di approfondire i modi con i quali la traversata veniva compiuta. Dalle portantine alle carrozze, dalla "ramasse" fino alla Fell, una piccola serie di immagini che si concentra su un singolo soggetto; il mezzo di trasporto utilizzato.



Incisione in Rame - Passaggio del Pontefice Pio VI sul Moncenisio il 30 aprile 1799; firmata Pietro Bonato su disegno di G.Beys, 1804



Incisione in Legno - Diligenza con la quale si transitava sulla strada Napoleonica; in Édouard Whymper "Escalades dans les Alpes de 1860 à 1869. Ouvrage traduit de l'anglais avec l'autorisation de l'auteur par Adolphe Joanne", Parigi, 1875



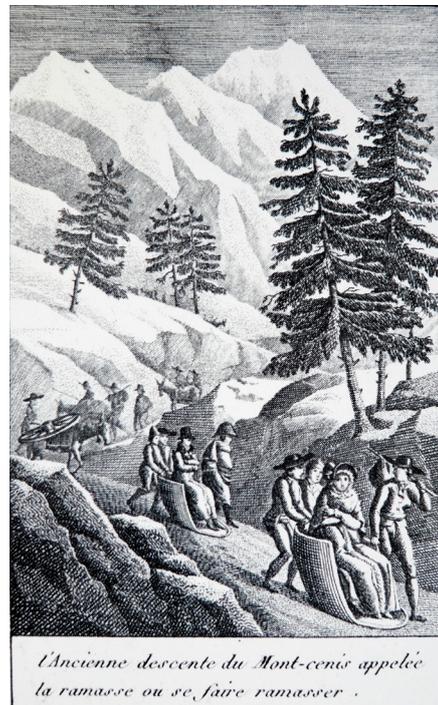
Incisione in Rame - Passaggio in "sedia" sul Moncenisio; in Thomas Coryate, "Coryate's crudities hastily gobbled up in Five Months Travels in France, Italy ecc.", Londra, 1611



Litografia - Una guida (o marron) del Moncenisio in abito tipico; firmata Chabert su disegno di Charles Lemercier, 1830 circa

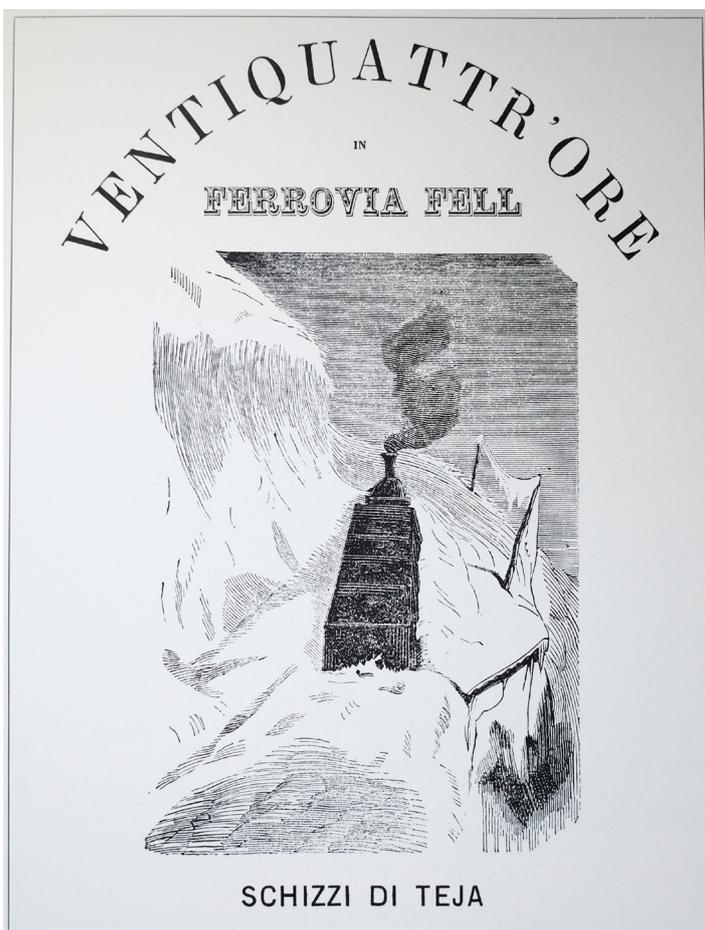


Incisione in Rame - Discesa da Moncenisio in ramasse; in Alfred Driou, "Un mois à Turin ou le Piémont à vol d'oiseau. Traversée des Alpes, aspect du Mont Rose; descente en Italie par le Mont Cenis, pas de Suse et Mont Genève", Limoges, 1858



L'Ancienne descente du Mont-cenis appelée la ramasse ou se faire ramasser.

Incisione in Rame - La discesa su Lanslebourg in ramasse; in P.J.B. Nougaret, "Beutés de l'histoire de la Savoie et de Genève, du Piémont, de la Sardaigne, et de Gènes", Parigi, 1818



Rappresentazione della Fell
sul Moncenisio; in "Strenna del
Pasquino", Torino, 1869, schizzi di
Casimiro Teja

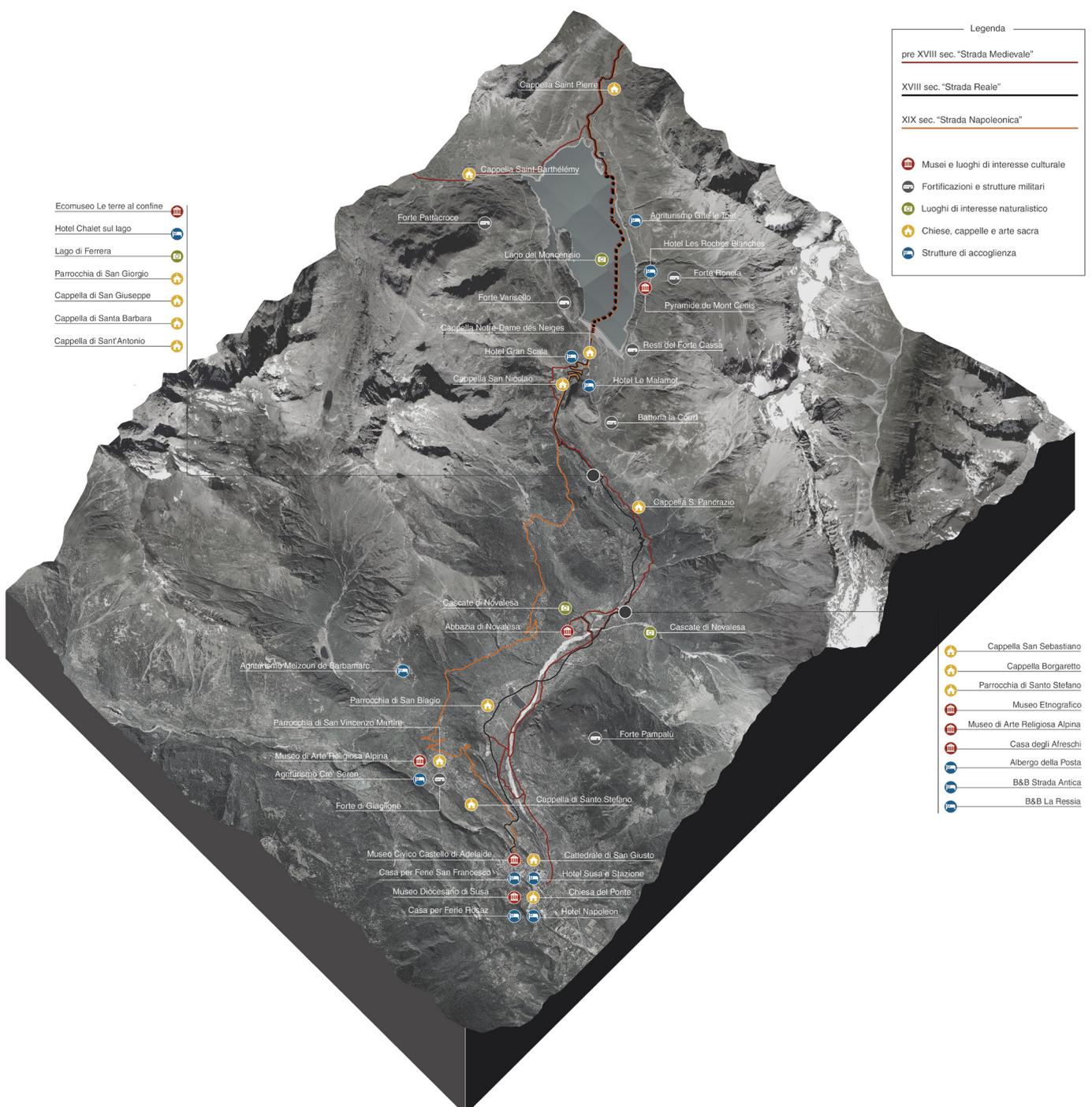
STATO DI FATTO DEL TERRITORIO



Mappatura dei Beni e dei servizi di accoglienza

Per poter procedere alla fase di progettazione di un itinerario, è di fondamentale importanza avere una chiara idea del patrimonio culturale presente sul territorio, per poter così procedere ad una sua integrazione nella preconfigurazione dell'itinerario stesso.

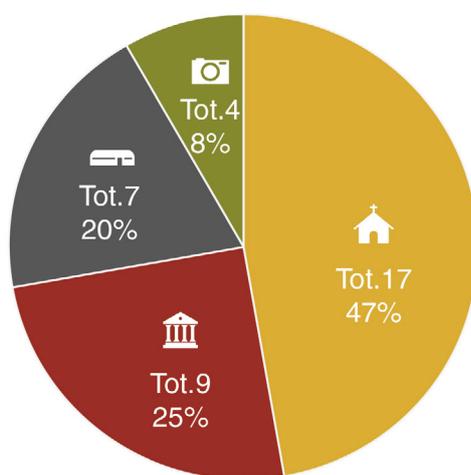
Oltre al lavoro di mappatura di questi beni si è reso necessario valutare la capacità ricettiva del territorio, andando ad individuare la disponibilità di posti letto, per poi procedere ad un eventuale integrazione di questi ultimi con il progetto di una nuova struttura di accoglienza.



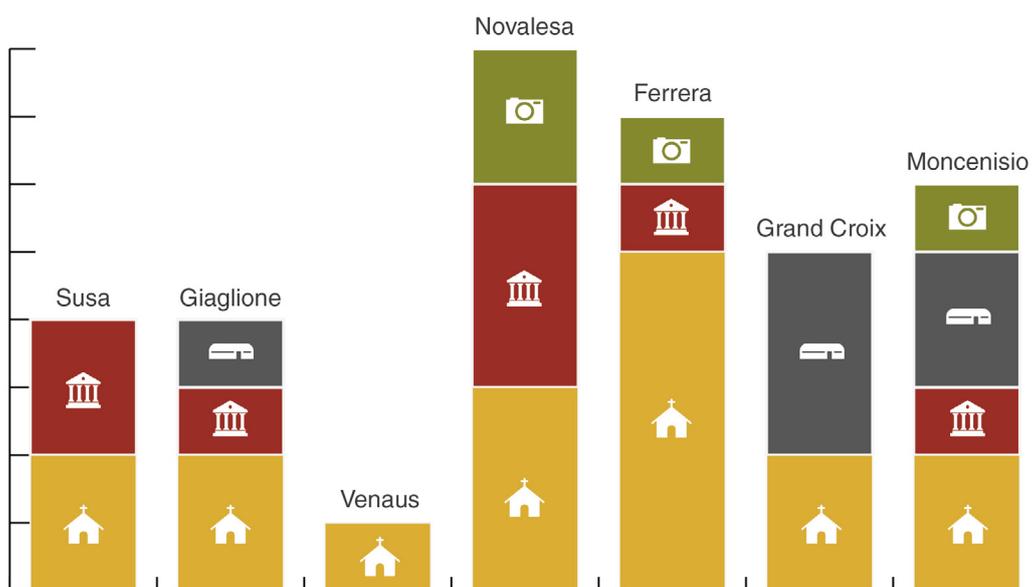
Il lavoro di ricerca e individuazione mostrato in mappa e nella TAV.5 in allegato ha evidenziato quattro principali categorie di beni: i musei e i luoghi di interesse culturale, i luoghi di interesse naturalistico, chiese cappelle e arte sacra, fortificazioni e strutture militari.

Questo patrimonio artistico, naturalistico e storico infine è stato raggruppato per categorie, per avere una visione più ampia e completa dello stato di fatto della valle.

Percentuale di beni per tipologia sull'intera Val Cenischia

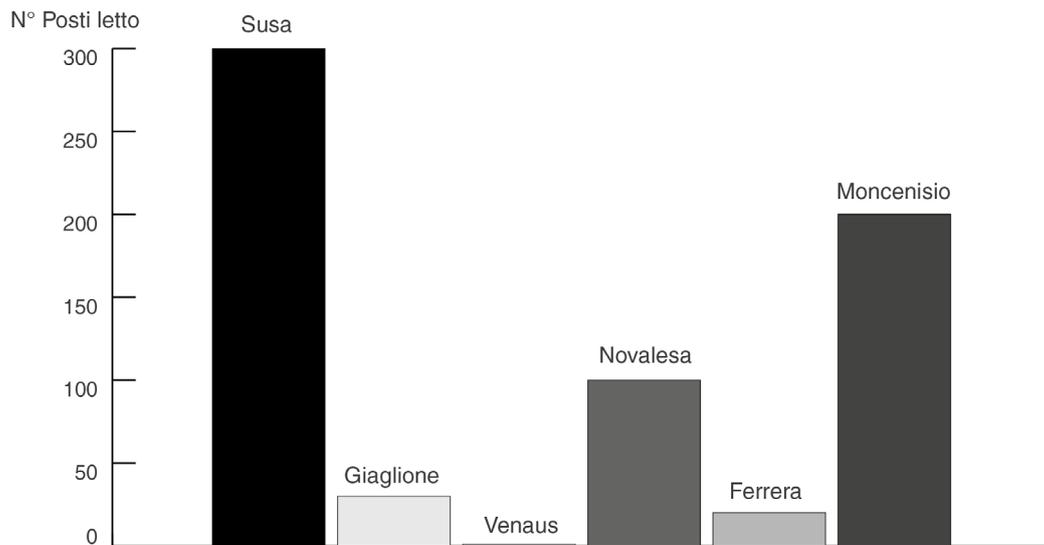
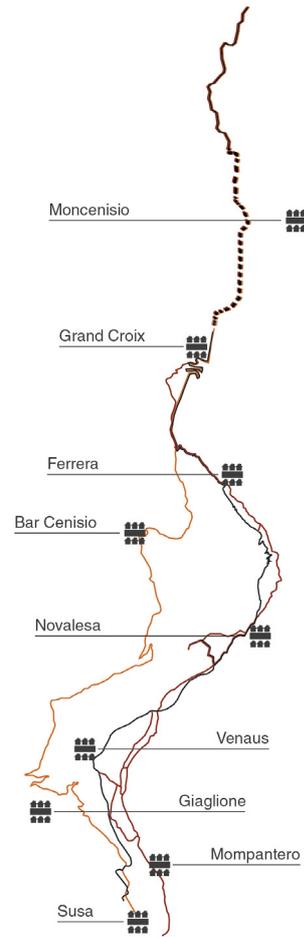


Tipologie di beni presenti per paese



 Strutture di accoglienza

Giaglione	- Agriturismo Cre' Seren	Posti Letto: 30 circa
	- Casa per Ferie Rosaz	Posti Letto: 60 circa
	- Casa per Ferie San Francesco	Posti Letto: 75 circa
	- Hotel Napoleon	Posti Letto: 124 circa
Susa	- Hotel Susa e Stazione	Posti Letto: 25 circa
	- B&B Strada Antica	Posti Letto: 4 circa
Novalesa	- B&B La Ressia	Posti Letto: 3 circa
	- Albergo della Posta	Posti Letto: 60 circa
Ferrera	- Hotel Chalet sul Lago	Posti Letto: 10 circa
	- Hotel Le Malamot	Posti Letto: 50 circa
	- Hotel Gran Scala	Posti Letto: 40 circa
	- Hotel Les Roches Blanches	Posti Letto: 15 circa
Moncenisio	- Agriturismo Gîte le Toët	Posti Letto: 18 circa



Rilievo dello stato di fatto viario - Gli oggetti architettonici

Prima della definizione di un nuovo itinerario escursionistico nella vallata, è stato eseguito un rilievo dello stato di fatto delle strade precedentemente individuate.

La prima parte di tale lavoro di rilievo ha voluto portare all'attenzione la presenza di differenti oggetti architettonici legati alle strade stesse. Tali oggetti in un'ottica di recupero e di progetto diventano interessanti, permettendo di attuare delle riflessioni legate alla valorizzazione di tali strutture integrandole nel nuovo percorso.

Gli oggetti rilevati sono stati divisi in tre categorie principali: i ponti e gli attraversamenti, i ricoveri e le case cantoniere, le gallerie e i passaggi nella roccia.

È possibile notare attraverso la mappa a lato, presente anche in TAV.6, che vi è una maggior presenza di questi oggetti lungo la strada napoleonica.

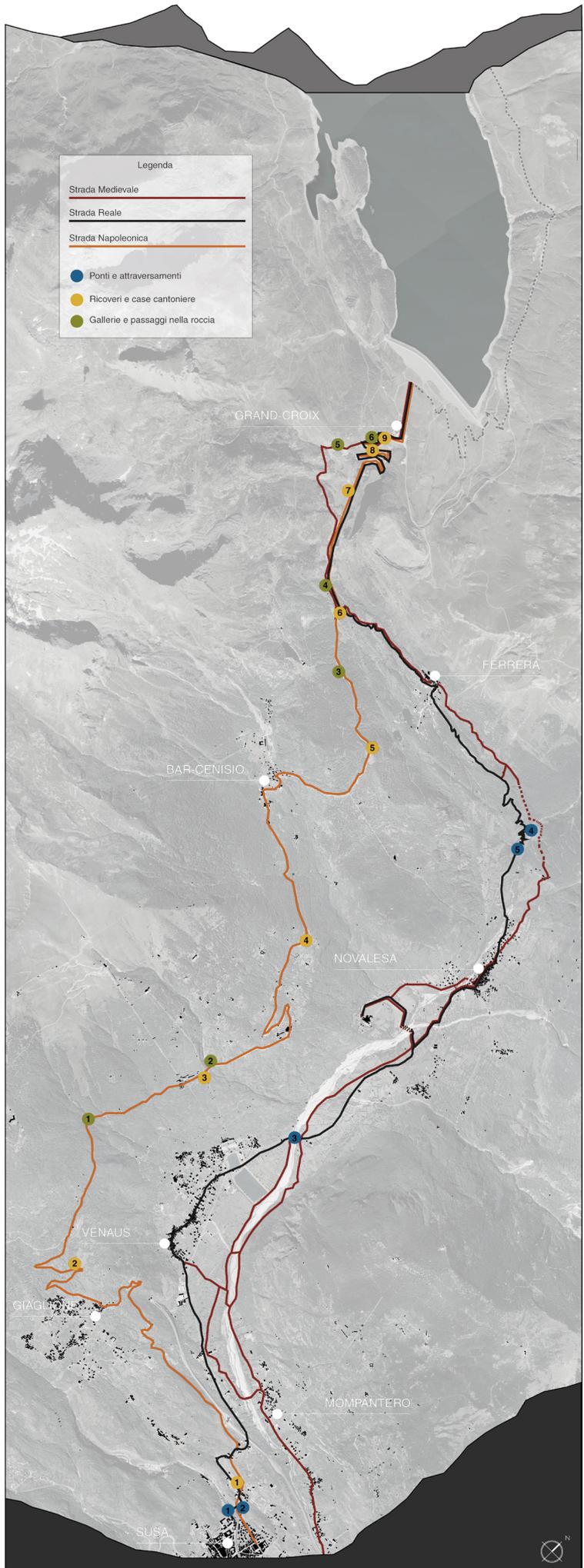
Come già affermato precedentemente, le migliorie stradali, in particolare quelle apportate da inizio Ottocento in poi, erano uno dei fattori che permettevano ad un valico di essere preferito rispetto ad altri. In quest'ottica, essendo stato scelto il Moncenisio da Napoleone come una delle principali porte per l'Italia, non potevano mancare ricoveri e gallerie che rendessero l'attraversamento del Moncenisio il più rapido e sicuro possibile.

Dopo la sua costruzione il tracciato napoleonico non è più stato abbandonato, portando continue migliorie al percorso stradale, ne è testimonianza la costruzione delle più recenti case cantoniere, le quali permettevano di avere una strada sempre in buono stato, facilitando la percorrenza.

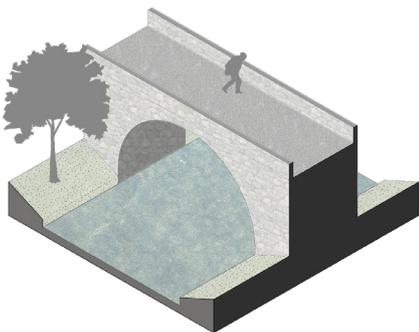
Ad oggi, nonostante il tracciato napoleonico sia consolidato dalla SS25 del Moncenisio, questi oggetti architettonici, simbolo di avanguardia nel passato sono in stato di abbandono e fortemente degradati. Solo in territorio francese alcuni ricoveri Ottocenteschi sono stati recuperati e utilizzati come piccole baite per le vacanze.

A dispetto di questa situazione di degrado, i ponti, maggiormente presenti sul fondo valle si presentano in ottimo stato e sono ancor oggi sfruttati, presentandosi in ottimo stato conservativo.

A partire da questa analisi si intende proporre successivamente il recupero di alcune di queste strutture, non ad esclusivo scopo di musealizzazione, ma attuando una vera e propria reintegrazione di queste strutture in funzione del nuovo progetto viario.



Ponti e attraversamenti



1762 - Ponte all'ingresso di Susa



XIX sec. - La strada Napoleonica sovrappassa il vecchio tracciato della Reale



XVIII sec. - Ponte che attraversa il Cenischia tra Venas e Novalesa

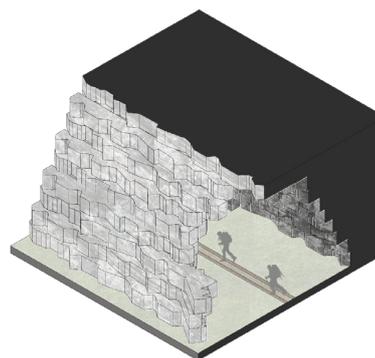
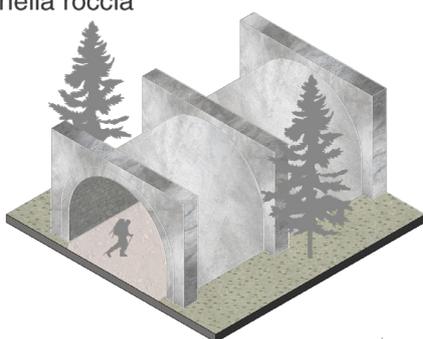


1762 - Ponte all'ingresso di Susa



XVIII sec. - ponticello in pietra posto lungo il tratto ancora riconoscibile della Strada Reale

Gallerie e passaggi nella roccia



XIX sec. - Galleria Napoleonica poi Fell



XIX sec. - Galleria Napoleonica poi Fell



XIX sec. - Galleria Napoleonica poi Fell



XIX sec. - Galleria Napoleonica poi Fell

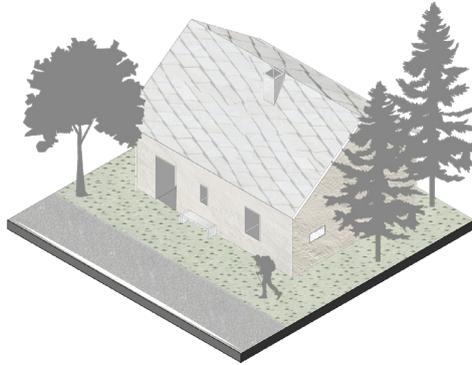


XVII sec. - Tunnel nella roccia del tracciato medievale voluto da Vittorio Amedeo



XIX sec. - Galleria Napoleonica poi Fell

● Ricoveri e case cantoniere



XX sec. - Casa cantoniera della SS25 del Moncenisio



XX sec. - Casa cantoniera della SS25 del Moncenisio



XX sec. - Casa cantoniera della SS25 del Moncenisio



XX sec. - Casa cantoniera della SS25 del Moncenisio



XX sec. - Casa cantoniera della SS25 del Moncenisio



XIXsec. - Regia casa di ricovero n°4



XIX sec. - Regia casa di ricovero n°6



XIX sec. - Regia casa di ricovero n°7



XIX sec. - Regia casa di ricovero n°8

Rilievo dello stato di fatto viario - Le pavimentazioni

A seguito del rilievo degli oggetti architettonici legati all'infrastruttura viaria, è stato eseguito un rilievo delle pavimentazioni e delle condizioni dei tracciati già identificati.

Le condizioni delle strade variano molto tra Susa e il Moncenisio, di alcune porzioni si è persa ogni traccia, altri tratti come per la Reale si sono conservati molto bene. Come visibile nella carta a lato e in TAV.7, molte parti dei tracciati storici sono state completamente asfaltate perchè utilizzate dai moderni tracciati; è il caso della strada Napoleonica, e di alcune porzioni della strada Reale.

Le diverse tipologie di pavimentazione sono state accorpate in 5 categorie:

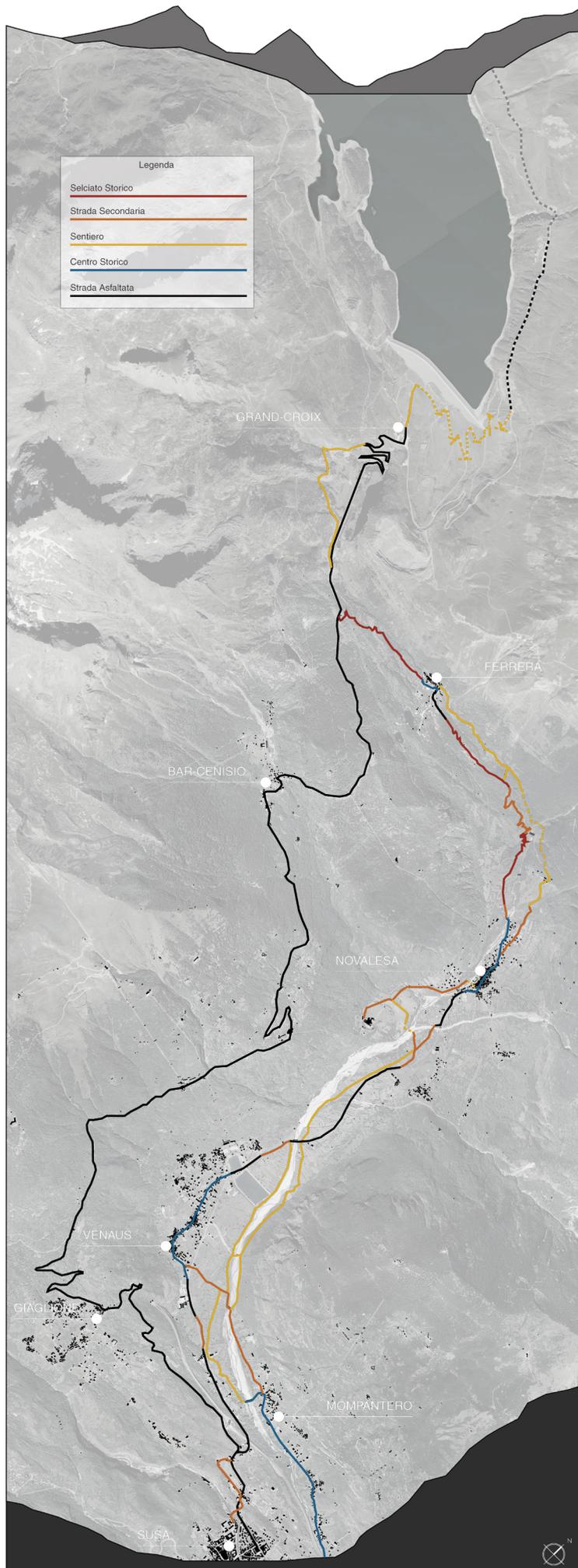
- **Il selciato storico:** è una tipologia caratterizzante la strada Reale, riconoscibile per la presenza di muretti a secco ai lati della strada, un selciato con pietre disposte perpendicolarmente alla via e saltuarie opere in pietra come piccoli ponti o muri di controterra. Questa tipologia di pavimentazione è quella che nel corso dei secoli si è preservata maggiormente, andando di fatto a confermare il tragitto originale della strada Reale nei punti in cui è presente.

- **Le strade secondarie:** in questa tipologia si sono identificate tutte le porzioni di vie che presentano una pavimentazione incerta e irregolare, a volte asfaltata, a volte in terra battuta e che presenta talvolta elementi del percorso originale, come porzioni di murature a secco, rendendo quindi la riconoscibilità del percorso parziale.

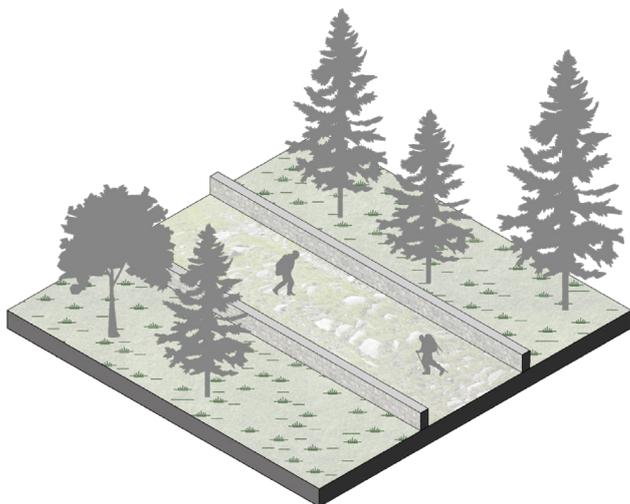
- **I sentieri:** con questa tipologia si sono volute identificare tutte quelle parti di tracciato senza pavimentazione, ma percorribili per la presenza di indicazioni o segni di passaggio sul terreno. Allo stato attuale sono collocabili in questa categoria tutti i sentieri escursionistici e non presenti nella vallata.

- **Centro abitato:** in questa categoria sono presenti i percorsi che entrano in un centro abitato; questa tipologia si caratterizza non tanto per la presenza di un selciato con san piatrini piuttosto che dell'asfalto, quanto più per la presenza di abitazioni ai lati, una caratteristica molto importante di cui tener conto per la successiva fase di progettazione. In questo caso la riconoscibilità del percorso è esclusivamente da ricondursi alla presenza delle abitazioni, le quali hanno per ovvi motivi impedito di apportare delle modifiche al percorso dei tracciati storici.

- **Strada asfaltata:** in quest'ultima tipologia di pavimentazione si identificano le porzioni di strada ovviamente caratterizzate da una pavimentazione in asfalto, ma ancor più precisamente i tratti consolidati come strade principali e ad esclusivo uso delle auto. La strada asfaltata elimina completamente la possibilità di riconoscerne il tracciato originale, fatto salvo per la strada napoleonica, completamente asfaltata, ma il cui percorso è lo stesso Ottocentesco.

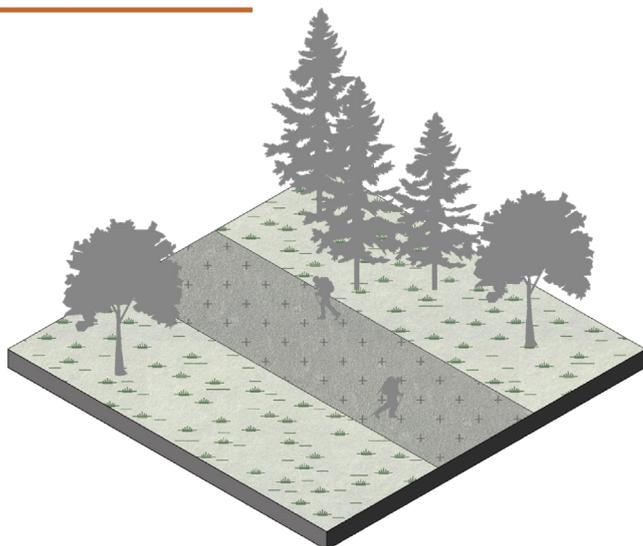


Selciato storico



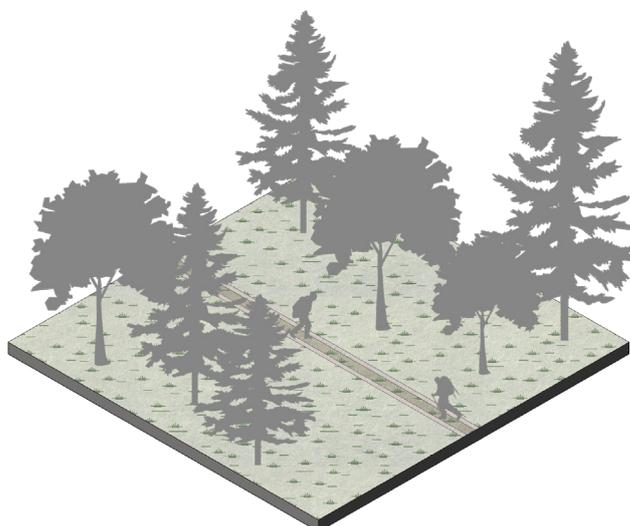
Riconoscibilità tracciato storico: si

Strada secondaria



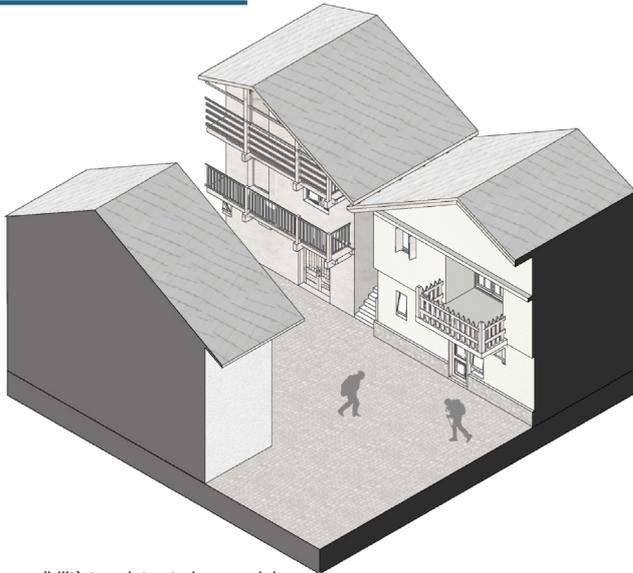
Riconoscibilità tracciato storico: no/parziale

Sentiero



Riconoscibilità tracciato storico: no/parziale

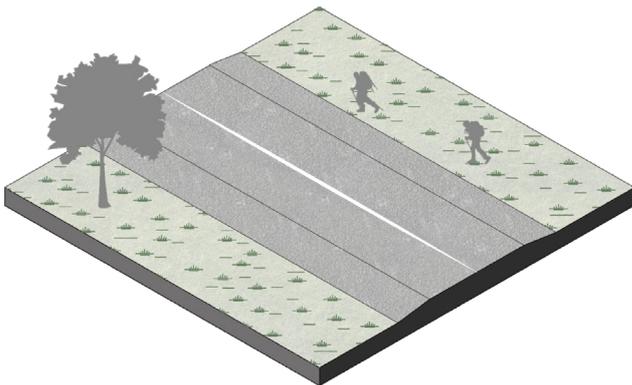
Centro Abitato



Riconoscibilità tracciato storico: parziale



Strada Asfaltata



Riconoscibilità tracciato storico: no/parziale



IDEAZIONE E VALORIZZAZIONE
DI UN ITINERARIO

Preconfigurazione di un itinerario

A partire dal rilievo eseguito sugli interi tracciati storici, si preconfigura in questa prima fase un progetto di recupero dei percorsi in base alla loro tipologia, ipotizzando e andando a scegliere, anche in base alla loro rilevanza e percorribilità, le porzioni di strada da utilizzare nella progettazione dell'itinerario.

Optando per la creazione di un itinerario escursionistico-ciclabile, nella scelta dei percorsi si è evitato il più possibile le porzioni di strada asfaltata e ad esclusiva percorrenza dei mezzi motorizzati, preferendo invece per quanto possibile, sentieri e strade secondarie. A questo pro la strada napoleonica, ormai a tutti gli effetti una strada statale caratterizzata da un notevole traffico, è stata esclusa quasi totalmente dalle scelte di percorso.

La mappa nella pagina seguente e presente in TAV.8 identifica il percorso designato per l'itinerario, andando nuovamente a identificare la tipologia di strada, e ipotizzando gli interventi da eseguirsi lungo il suo percorso.

In base alle tipologie stradali sono stati considerati diversi interventi di recupero, da quello più conservativo a quello più invasivo.

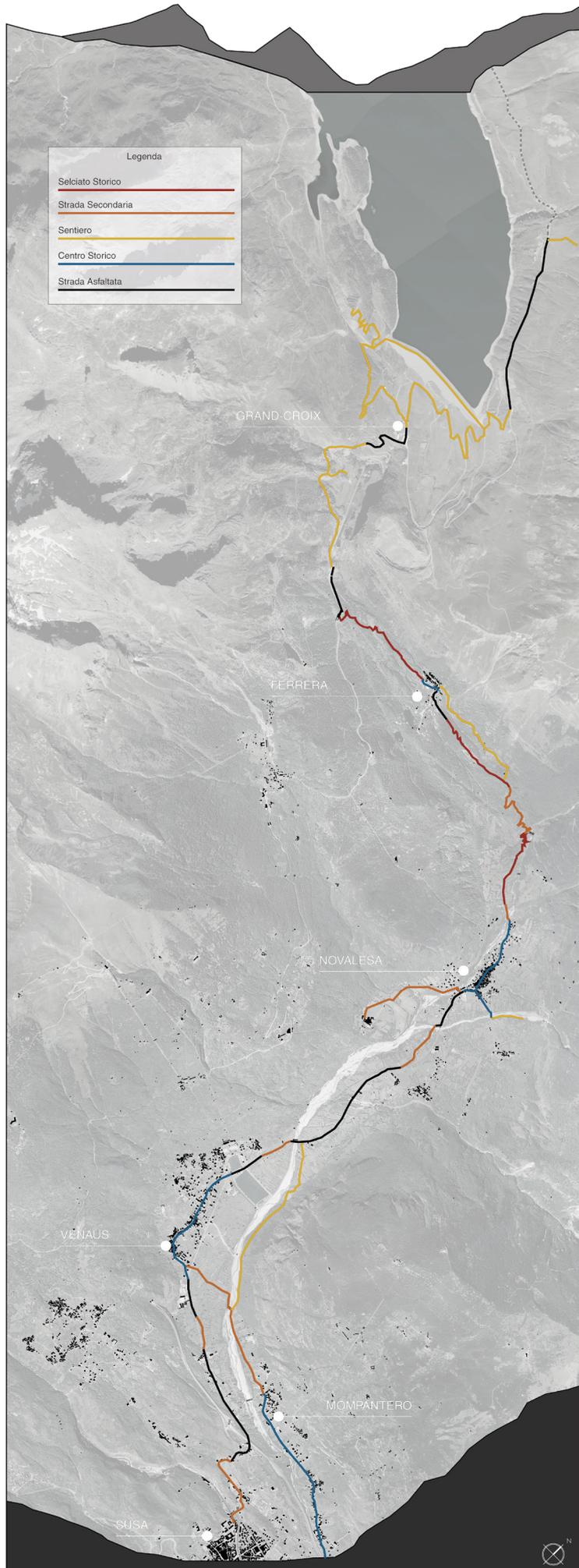
Per quanto riguarda il selciato storico, la proposta è interamente di tipo conservativo, proponendone un recupero delle opere murarie e attuando una semplice manutenzione di percorso, inserendo inoltre delle indicazioni di queste porzioni di strada più antiche, all'inizio ed alla fine.

Nei tratti di pavimentazione incerta o priva di manutenzione e nei tratti di strada asfaltata si propone l'inserimento di una nuova pavimentazione e un recupero di eventuali opere murarie inerenti la strada per permetterne una più facile fruizione; in particolare per quel che riguarda i tratti di strada asfaltata, l'inserimento della nuova pavimentazione si pone a bordo strada protetto da guardrail, o altro tipo di protezioni per garantire la fruizione del percorso in sicurezza.

Nei percorsi sentieristici e all'interno dei centri abitati infine, si propone l'inserimento di indicazioni attraverso dei cartelli, i quali nel modo meno invasivo possibile, permettano la riconoscibilità del percorso, valorizzandolo, ma senza apportare modifiche alla pavimentazione.

Per quando riguarda la progettazione della cartellonistica, si ipotizzano dei pannelli in acciaio corten riportanti uno spazio indicante la strada (se medievale, Reale o napoleonica), la distanza in km dal colle del Moncenisio e da Susa, ed uno spazio dedicato a notizie e immagini storiche.

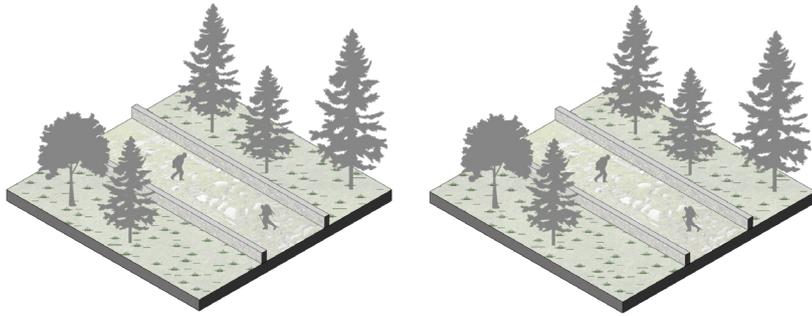
La pavimentazione invece prevede l'utilizzo di barre prefabbricate in calcestruzzo a basso contenuto cementizio con l'inserimento di inerti di riciclo, le quali di diverse dimensioni e a distanze sfalsate permettano alla vegetazione di crescere anche sul percorso qualora non venga utilizzato, permettendo inoltre una facile manutenzione.



Selciato storico

Interventi proposti:

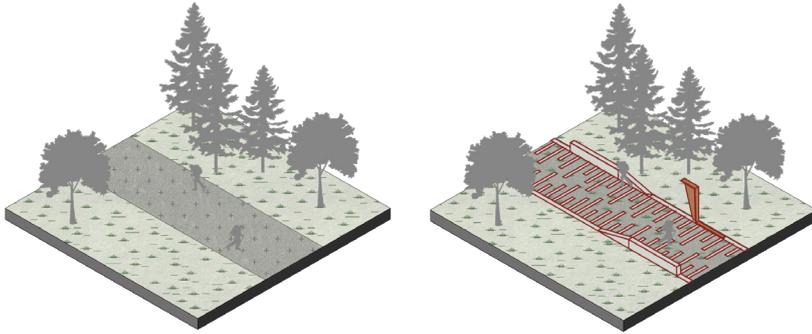
- Taglio e decespugliamento della vegetazione che invade il tracciato
- Valorizzazione del percorso attraverso il recupero del selciato originale e delle opere murarie a secco in stato di degrado
- Inserimento di indicazioni ad inizio e fine del percorso.



Strada secondaria

Interventi proposti:

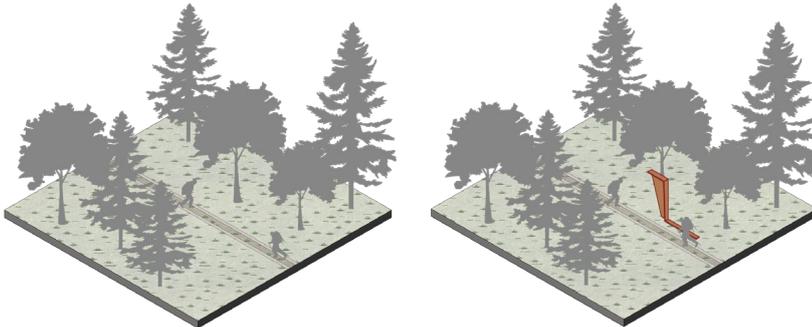
- Taglio e decespugliamento della vegetazione che invade il tracciato
- Valorizzazione del percorso attraverso l'utilizzo di una nuova pavimentazione
- Recupero delle saltuarie opere murarie a secco e inserimento di sedute, indicazioni di percorso e/o pannelli illustrativi



Sentiero

Interventi proposti:

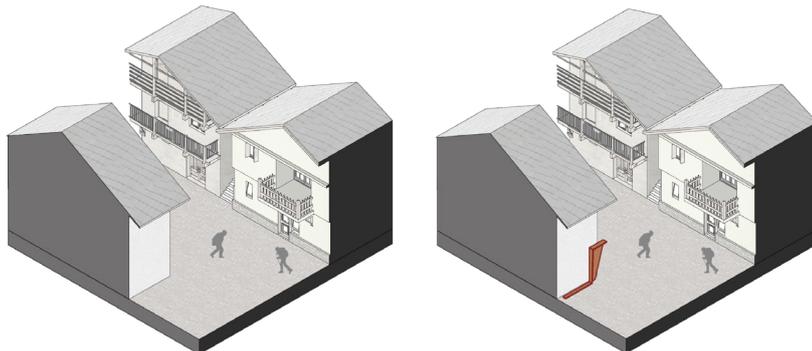
- Taglio e decespugliamento della vegetazione che invade il tracciato
- Valorizzazione del tracciato attraverso l'inserimento di indicazioni e pannelli illustrativi



Centro Abitato

Interventi proposti:

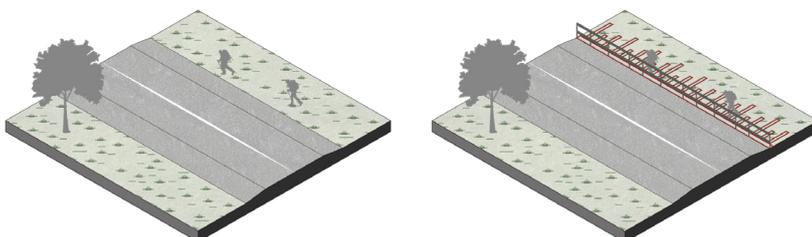
- Valorizzazione del tracciato attraverso l'inserimento di indicazioni e pannelli illustrativi



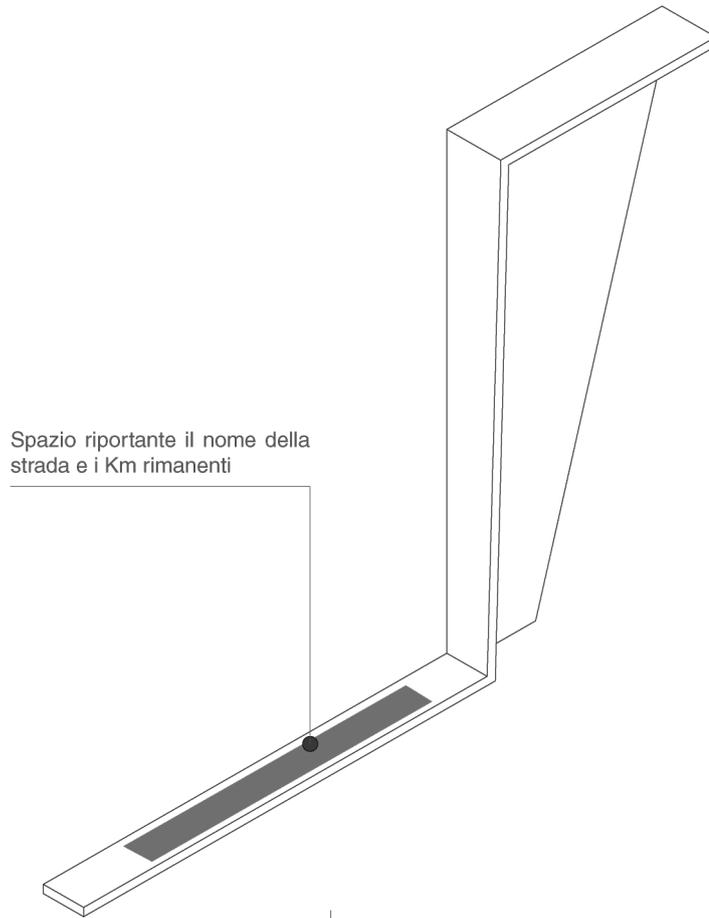
Strada Asfaltata

Interventi proposti:

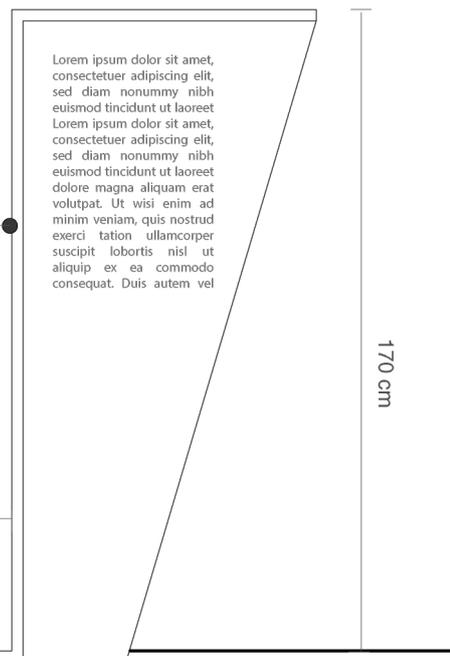
- Inserimento di una corsia ciclo-pedonale a lato della strada per consentire la fruizione del tracciato in sicurezza.



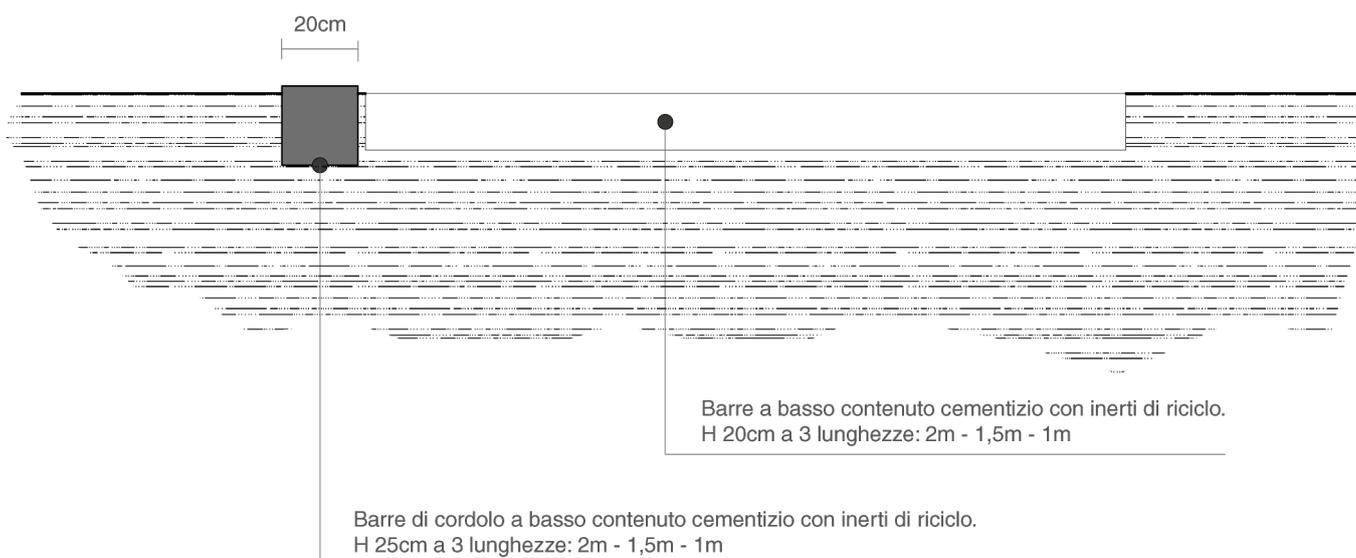
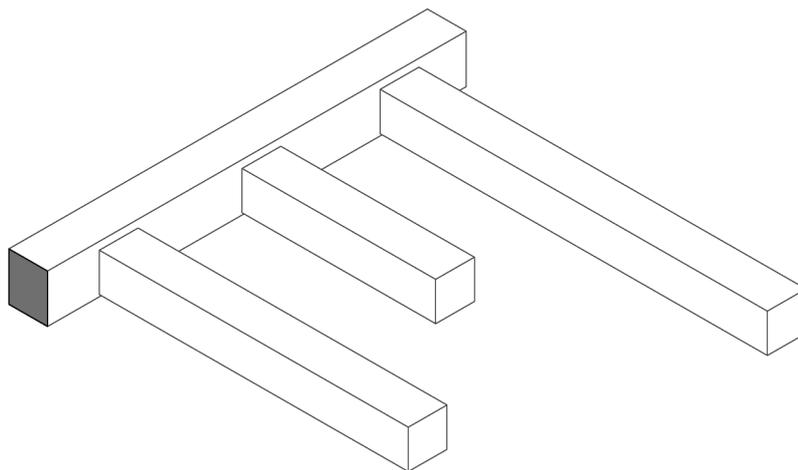
Cartellonistica - Ipotesi costruttiva 1:20



Pannello in corten con nome della strada, i Km mancanti verso Susa e verso il Moncenisio e notizie di tipo storico



Pavimentazione - Ipotesi costruttiva 1:20



Definizione dell'itinerario e inserimento in circuiti preesistenti

La fase finale nella definizione di un itinerario, prevede la verifica e l'inserimento dello stesso in circuiti escursionistici preesistenti. A questo pro, è stata valutata l'idea di un inserimento del percorso all'interno della via Francigena. La stessa infatti, prevede una tappa chiamata VA01-Variante dal Moncenisio a Susa, la quale considera lo stesso tragitto fin'ora analizzato, proponendo però una percorrenza lungo la strada statale per buona parte del percorso.

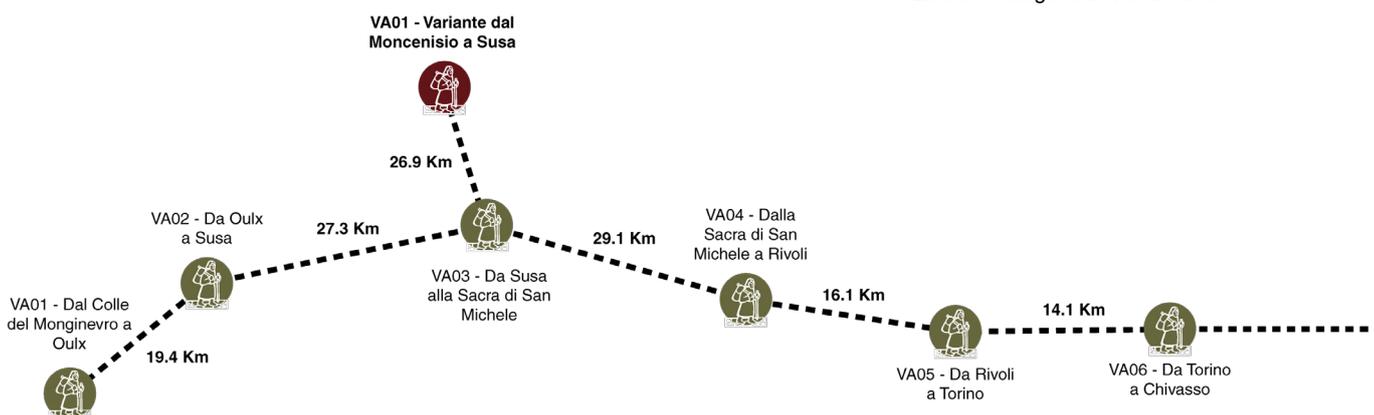
Si intende quindi, inserire nel circuito della via Francigena l'itinerario ideato, proponendo un viaggio su due giorni che dal Moncenisio conduce a Susa e viceversa. Unendo tra loro la preconfigurazione di questo itinerario con la mappatura dei beni, si è giunti alla definizione di un percorso che integri il patrimonio artistico, naturalistico e culturale.

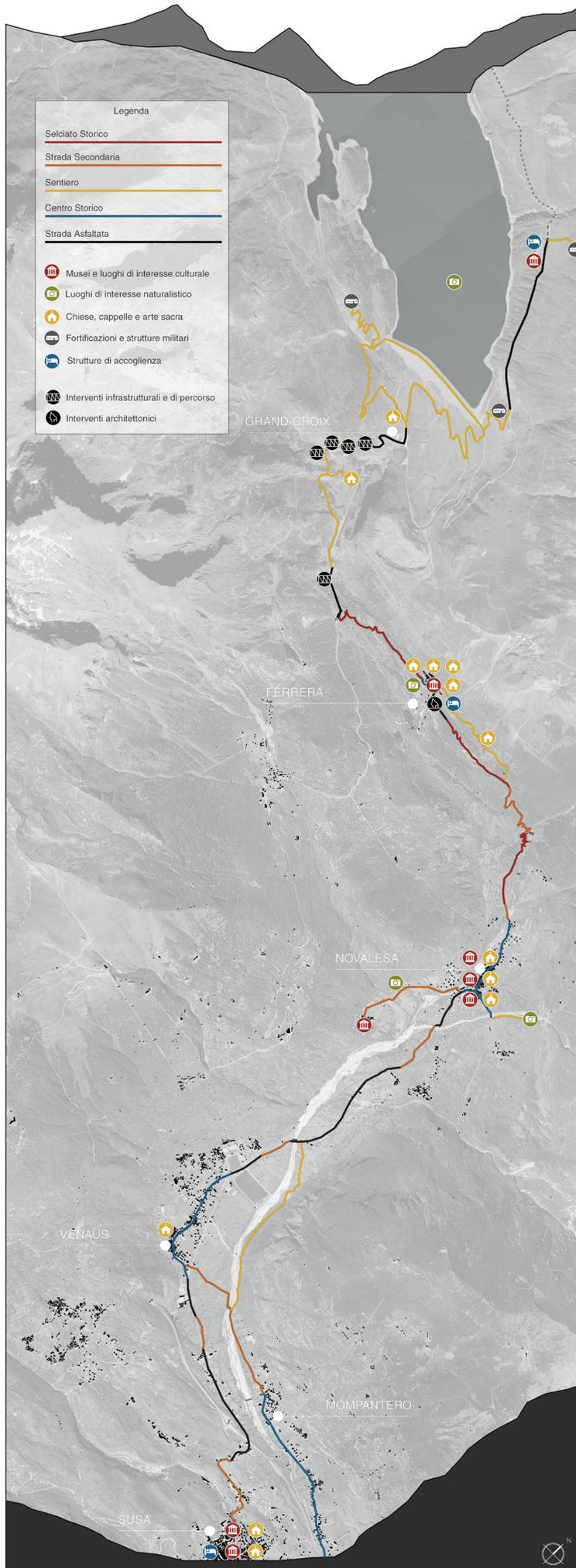
Lungo l'itinerario, oltre agli interventi di percorso legati alle pavimentazioni, si inseriscono un totale di cinque interventi di tipo infrastrutturale nella zona della piana di San Nicolao e uno di tipo architettonico a Ferrera-Moncenisio.

Nella piana di san Nicolao sono stati previsti tre interventi di recupero degli oggetti architettonici precedentemente individuati, tra cui due gallerie napoleoniche e un più antico passaggio nella roccia risalente alla fine del Seicento, l'inserimento di una passerella ciclo-pedonale in una posizione in cui già precedentemente esisteva un ponte, e il progetto di una galleria di sicurezza, per il passaggio sotto la montagna, il cui concept prende spunto dalla struttura delle gallerie ormai non più esistenti della ferrovia Fell.

Per quanto riguarda il progetto architettonico è stato previsto il progetto di un albergo diffuso a Ferrera, attraverso il recupero di tre casermette militari abbandonate. La scelta di un albergo in questo paese non è solo confermata dallo studio dei posti letto precedentemente condotto, ma è sostenuto dalla volontà del Comune di Ferrera-Moncenisio per il recupero e l'utilizzo di queste strutture in tal senso, al fine di soddisfare la richiesta di posti letto in forte crescita negli ultimi anni.

La via Francigena in Val di Susa



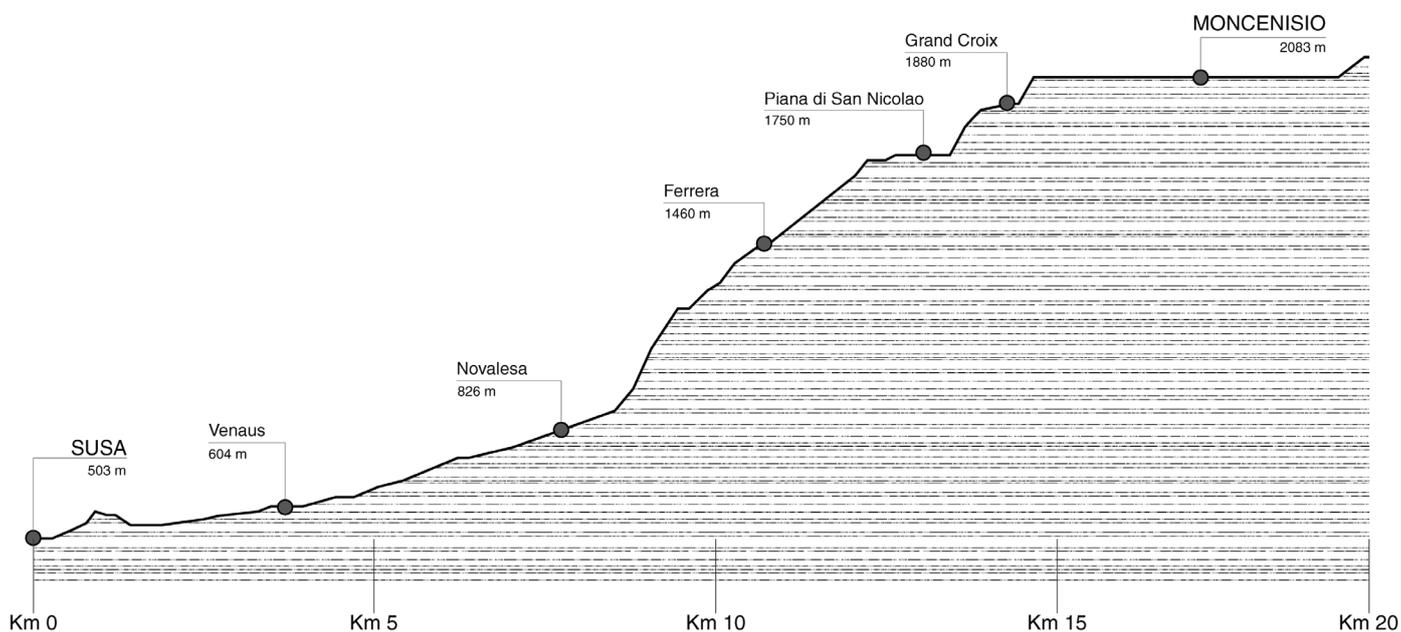


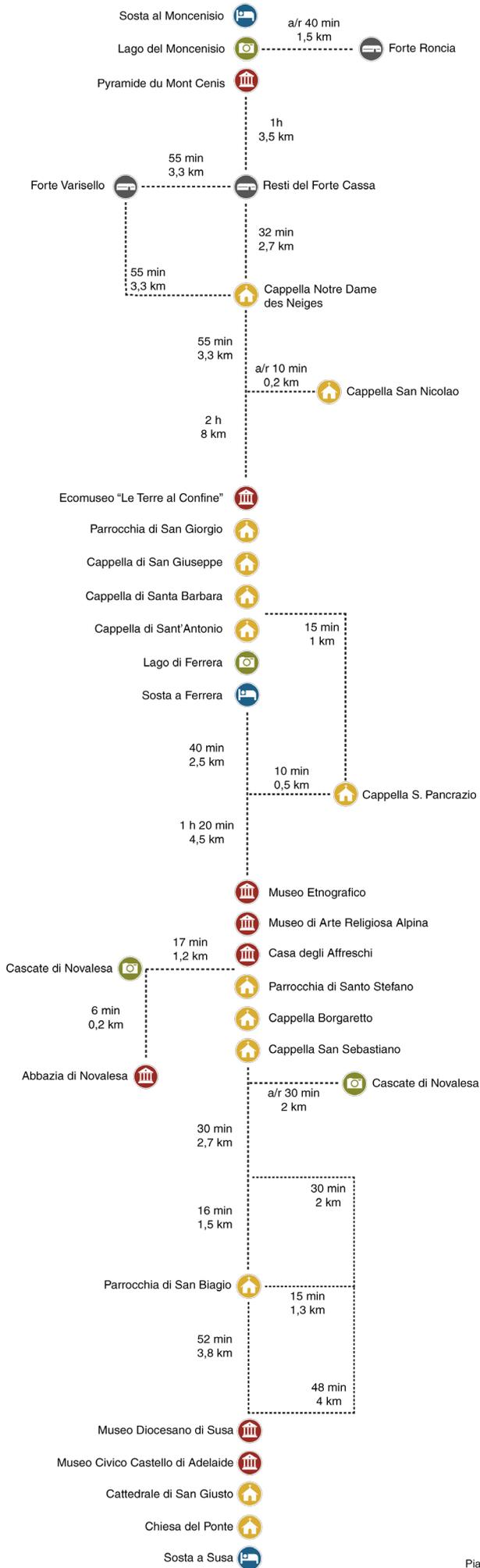
L'itinerario ideato prevede la visita di diversi beni posti lungo il suo percorso, articolandosi su due giornate e proponendo alcune varianti e deviazioni di percorso.

Negli schemi visibili a lato e in TAV.9, è stato riassunto e schematizzato il tragitto proposto, i km di percorrenza, le tempistiche e le proposte di soggiorno. In un secondo schema, sono invece stati riassunti gli interventi architettonici ed infrastrutturali necessari alla realizzazione dell'itinerario ed alla sua valorizzazione.

Con i diversi colori sono stati nuovamente indicati gli interventi di percorso sulle pavimentazioni, mentre la simbologia riconduce agli interventi più importanti, tra cui la proposta di inserimento di una nuova struttura ricettiva in zona Ferrera, e il recupero del percorso medievale sopra la piana di San Nicolao, attraverso interventi di miglioria viaria e di messa in sicurezza del percorso.

L'altimetria dell'itinerario





La fotografia come strumento di valorizzazione

Definito il progetto dell'itinerario, si è reso necessaria l'ideazione di un progetto di valorizzazione dello stesso. A questo proposito è stato utilizzato lo strumento fotografico per la creazione di un libretto di viaggio.

Unendo il lavoro di studio iconografico a quello di progettazione del percorso, è stato condotto un lavoro di ricerca fotografica atto a valorizzare la storia del territorio e dei suoi cambiamenti.

Sfruttando come base il nuovo itinerario, è stata raccolta l'iconografia prodotta lungo questo percorso per poi reinterpretarla fotograficamente e permettere un confronto tra il presente e il passato.

Grazie a delle coordinate GPS, il viaggiatore idealmente ripercorre il percorso precedentemente progettato, per poi reinterpretare il luogo in cui si trova, confrontando il suo sguardo con quello delle immagini presenti.

Il taccuino è stato scomposto qui di seguito per mostrare il lavoro svolto, le immagini e i testi in cui si articola.



Introduzione

Come tutta la Val di Susa, anche la Val Cenischia ha visto mutare il suo territorio nel corso del tempo.

I cambiamenti possono essere attribuiti a diversi fattori e in gran parte sono legati alle strade e alle strutture dei sistemi idroelettrici.

Lo scopo di questo taccuino fotografico è di invitare il viaggiatore ad addentrarsi nel territorio per scoprire e osservare in prima persona questi cambiamenti.

Grazie ad un itinerario fatto di coordinate GPS, sarà possibile ripercorrere le strade storiche e vivere direttamente il proprio viaggio attraverso il Moncenisio.

Questo itinerario, strettamente legato alle immagini contenute nel taccuino, permette di acquisire una visione che si sposta nel tempo oltre che nello spazio.

Grazie all'iconografia storica e ai racconti dei viandanti che nei secoli scorsi hanno affrontato questo percorso, il viaggiatore potrà farsi un'idea di cosa volesse dire attraversare il Moncenisio e di come questo territorio si presentasse nel passato.

Gli scatti fotografici invece, sono la mia personale interpretazione del territorio, un racconto che immortala il mio presente, uno stato di fatto delle cose pronto a diventare un passato da reinterpretare.

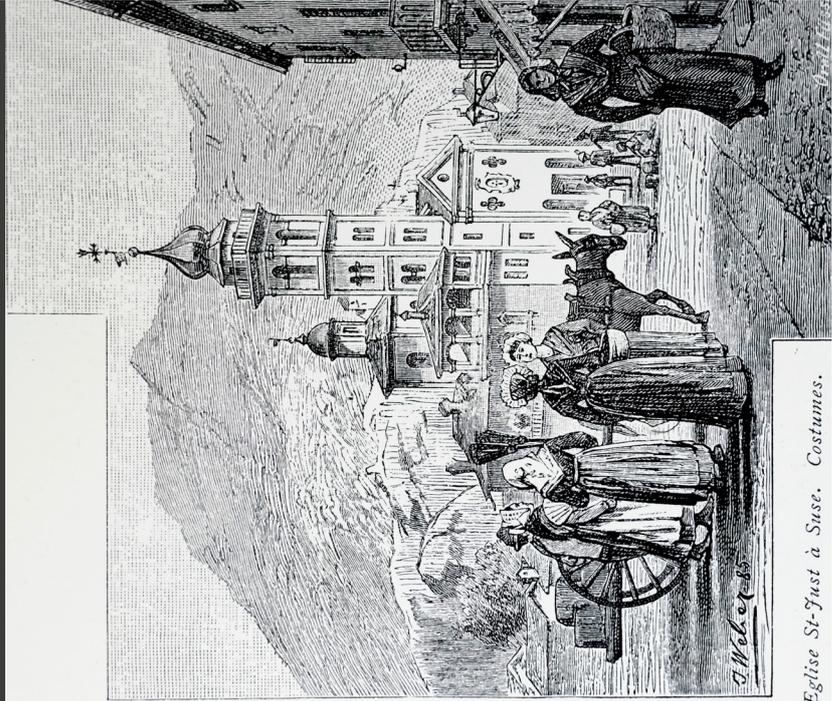
La parte più importante e interessante di questo lavoro, è però lo sguardo del viaggiatore; una visione nel futuro rispetto alle immagini qui presenti. Sta all'osservatore sfruttare questo strumento per cogliere al meglio le trasformazioni che sono avvenute e che avverranno.

Al fine di creare una vera e propria timeline, questo taccuino invita a scattare una fotografia in ogni punto raggiunto, per poi condividerla.

Utilizzando l'hashtag *#attraversoilmoncenisio* questo progetto fotografico potrà espandersi virtualmente arricchendosi di nuove immagini e nuove storie di viaggio, che daranno inoltre la possibilità, ai futuri scopritori di questi luoghi, di confrontarsi con il punto di vista dei viaggiatori che li hanno preceduti, continuando ad aggiornare e documentare le trasformazioni di questa meravigliosa vallata alpina.

Buon Viaggio!

1885

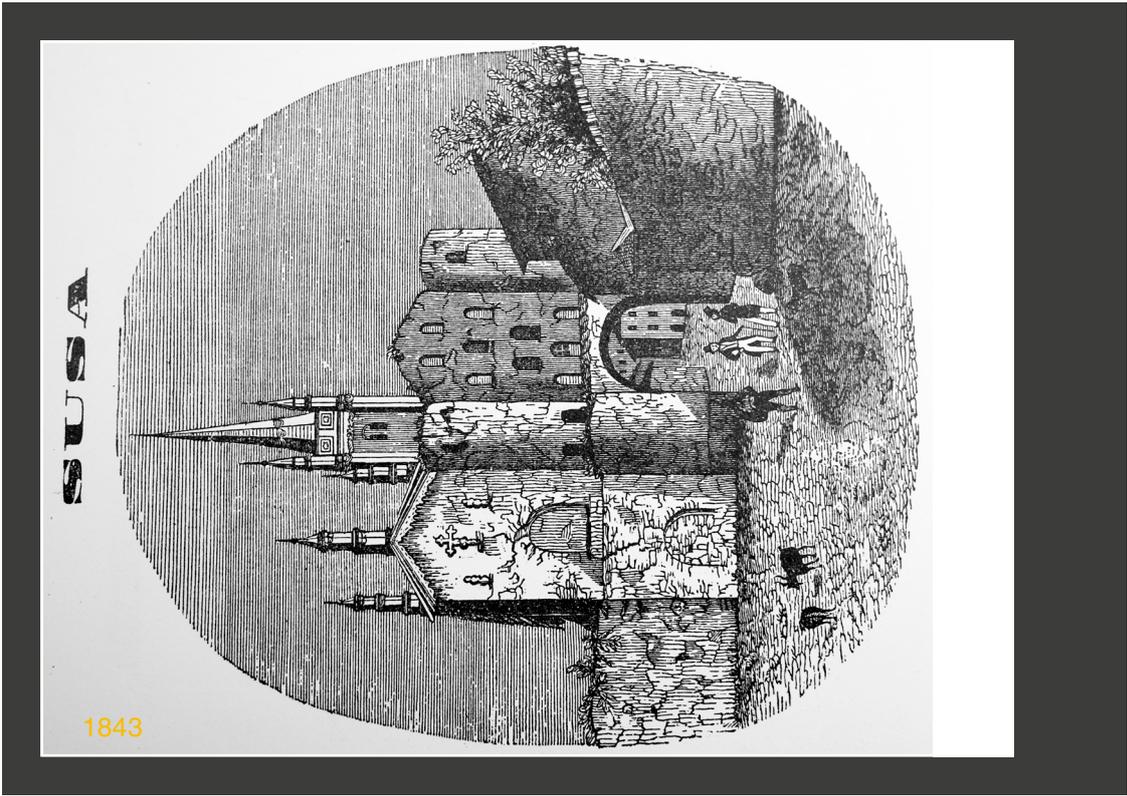


Eglise St-Just à Suse. Costumes.

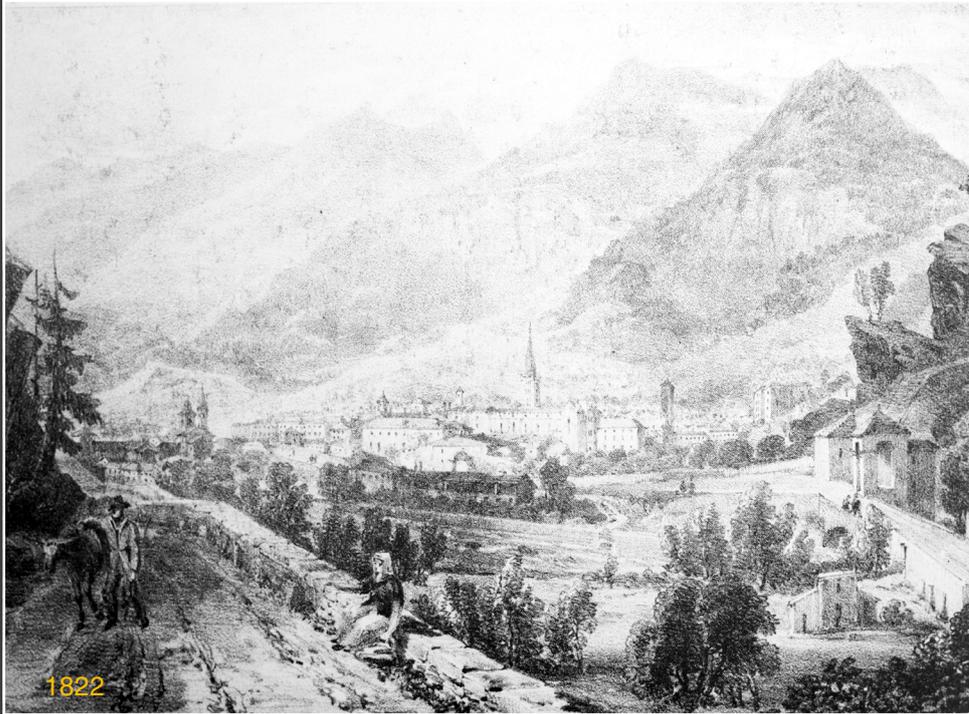


45.136390, 7.047810









Giovanbattista Marino, nel 1615 racconta per lettera all'amico Arrigo Falconio del suo viaggio dall'Italia alla Francia, attraverso lunghe e divertenti descrizioni:

"(...) La sera giunsi alla Novalesa molto stracco, perché quelle poche miglia che vi si fanno da Susa, son parenti di quelle che son da Marino à Roma, et da Pianoro à Bologna, le quali non finiscono mai. Il giorno seguente havendo à passare il Monsanese, mi parve bene di barattar cavallo, ma cascai dalla padella nelle bragie, et saltai meno in camicia che in giubbone. Rassetati gli arnesi, et giunta l'ora del partire, il Vetturino trufarello mi tenne a bada infino a mezo dì. (...)

(...)Pervenni alle radici della montagna, la dove il freddo si venne tuttavia avanzando; e mi sentiva scorrere un ghiaccio per le venne, che n'incaco a quello della gelosia; onde non haveva altro refugio, che ficcarmi di quando in quando le mani rattappate sotto i garofani per riscaldarle.

Le balze del monte erano sì canute che parevano cariche di latte rappreso, e il verno divenuto anch'egli Academico imbiancatore le haveva tutte quante ingessate, e sparte di biacca. Que' pochi alberi, che non erano del tutto sepolti sotto la neve, si vedevano pur sì bianchi, che ciascuno havrebbe detto essersi dispogliati in camicia, e che perciò tremassero più del freddo, che del vento. Il sole se ne stava appiattato dentro il suo palazzo, e non ardiva, non dico di sbucar fuori, ma nè anche di farsi al balcone, e se pur talhora cavava un popoco il mustaccio all'aperto, si poneva intorno al naso un papafico di nuvoli per paura di non agghiacciare. (...)"



Nel 1718 con una lettera, Mary Wortley Montagu, racconta il faticoso viaggio da Torino a Novalesa, per poi descrivere il passaggio del Moncenisio:

"(...) The first day's journey from Turin to Novalesse, is through a very fine country, beautifully planted, and enriched by art and nature. The next day we began to ascend mount Cenis, being carried in little seats of twisted osiers, fixed upon poles, upon mens shoulders; our chaises taken to pieces, and laid upon mules.

The prodigious prospect of mountains covered with eternal snow, of clouds anging far below our feet, and of vast cascades tumbling down the rocks with a confused roaring, would have been entertaining to me, if I had suffered less from the extreme cold that reigns here.

But the misty rains which fall perpetually, penetrated even the thick fur I was wrapped in; and I was half dead with cold, before we got to the foot of the mountain, which was not till two hours after dark.

This hill has a spacious plain on the top of it, and a fine lake there; but the descent is so steep and slippery, 'tis surprising to see these chairmen go so steadily as they do. Yet I was not half so much afraid of breaking my neck, as I was of falling sick; and the event has shewed, that I placed my fears right. (...)"



45.18045, 7.00753



Nel 1764, attraverso un interessantissimo racconto ricco di dettagli, Edward Gibbon racconta del suo viaggio per l'Italia attraverso il Moncenisio:

"(...) As for me I made the whole journey in a chair from Lannebourg to Novalise. These chairs made of rush and cords have a very low little back and a board on which to rest the feet. Underneath it is entirely flat so that nothing under it can stop it. I had four porters who took it in turns and who made the five leagues across the mountain without stopping at aU. The ascent is slow and painful but on the level and coming down they ran rather than walked.

Their quick short little steps are superior in these places to that of a mule and are very like the double of our soldiers. The king taxes them at fifty sous a porter. It is however the favourite occupation of the peasants. They reckon there are a hundred and twenty porters at Lannebourg, and a hundred and fifty at Novalise, In any case it is the only work they can do in the mountains during seven months of the year. My humane feelings caused me some repugnance to being carried over a fearful mountain by my fellows but this repugnance yielded to necessity; and that all the more easily that I flatter myself that their trade is not harmful though it may be irksome. They certainly told me themselves that it shortened their days. (...)

The plain at the summit of the Mont Cenis is only a pretty narrow valley which may be two leagues wide from the Maison de la Ramasse to the Grande Croix.

CONTINUA...



It is bordered by mountains on both sides of still greater height, among which one can make out the little Mont Cenis on the right. This pass is shorter, but as it is very dangerous it is little frequented. This plain is covered with snow to a depth of twenty to thirty feet; but they assured us that for some months of the summer it is a charming place covered with grass and flowers, which furnish excellent pasture to a number of herds from which the owner derives a considerable revenue. There is a small lake there too. When it is thawed it provides small but good trout. (...)

The descent on the Piedmontese side is two leagues from the Grande Croix to Novalise. It is very difficult and bordered with very deep precipices; but to diminish the steepness a zigzag road has been made known as the Chemin de PEchelle. I counted about thirty turns myself and think there must be more than fifty. One sees already that it is Italy. For while the other side of the mountain is covered with snow, there is almost none on this side.

The great and almost only danger of the mountain is the avalanche; masses of snow which break loose from the summit and fall into the plain with the noise of thunder. Men, houses and even whole villages are often buried in them. We saw the remains of an avalanche which had fallen on the plateau from the Mont Cenis. It had choked the valley and mounted high enough up the opposite side to block the path. As it is not unknown for men to live a considerable rime buried in the snow, the porters take care to provide themselves with bread so as not to die of hunger before they can be got out. Such is the force of education and of familiarity to inure man and to make him prepare coolly for the most frightful dangers. (...)"



Samuel Sharp racconta la sua esperienza di viaggio attraverso il Moncenisio compiuta presumibilmente intorno al 1766:

"(...) Mount Cenis was in the worst state it ever can be; for we travelled over it not only in the worst season of the year, but also after as severe a winter as can be recollected in the memory of man ; so that it was loaded with much greater quantities of snow than is usual.

The passage into Italy is composed of a very steep ascent, almost three miles high ; then of a plain, nearly flat, about five or six miles long and, lastly, of a descent, about six miles in length ; so that you will conclude, the descent on the Italian side is not so steep as that on the side of Savoy.

Both the hills are covered with large stones, some fixed in the ground, the others loose : the plain is smooth, and full of good grass. Both going and returning, when you arrive at the foot of the mountain, your coach, or chaise, is taken to pieces, and carried upon mules to the other side, and you yourself are transported by two men, on a common straw elbow chair, without any feet to it, fixed upon two poles, like a sedan-chair, with, however, a swinging foot-board to prop up your feet ; but, though it be the work of two men only to carry you, six, and sometimes eight, attend, in order to relieve one another. The whole way that you ride in this manner being fourteen of sixteen miles, when the person carried is corpulent, it is necessary to employ ten porters.

CONTINUA...



45.19601, 7.00958





*Le Lac de la Ferrière
avec la Roche-Melon.*

1385



45.202, 6.98265



Though I have described the rise of both the hills to be extremely craggy, yet the chairmen, from long use, become so habituated to the footing, that, like goats, they seldom make a false step, and you hardly advance fifty yards, before you are persuaded, that there is very little danger in this method of transporting you.

The plain upon the summit is almost even, so that, upon the whole, it is rather an amusing, than a frightful passage in the summer. In the winter, excepting the cold, (which it is easy to provide against) the passage is still more pleasant ; for the whole surface of the ground being covered with snow, to a considerable depth, the paths are hard and smooth, so that gentlemen, for the most part, descend the steep hill in sledges, which is said to be an agreeable and safe kind of passage. (...)"



Attraverso un racconto romanzato che ricalca la vera esperienza vissuta a fine '700, Madame de Stael describe l'arrivo in Italia attraverso il Moncenisio con un testo coinvolgente incentrato sul paesaggio e il relativo stato d'animo:

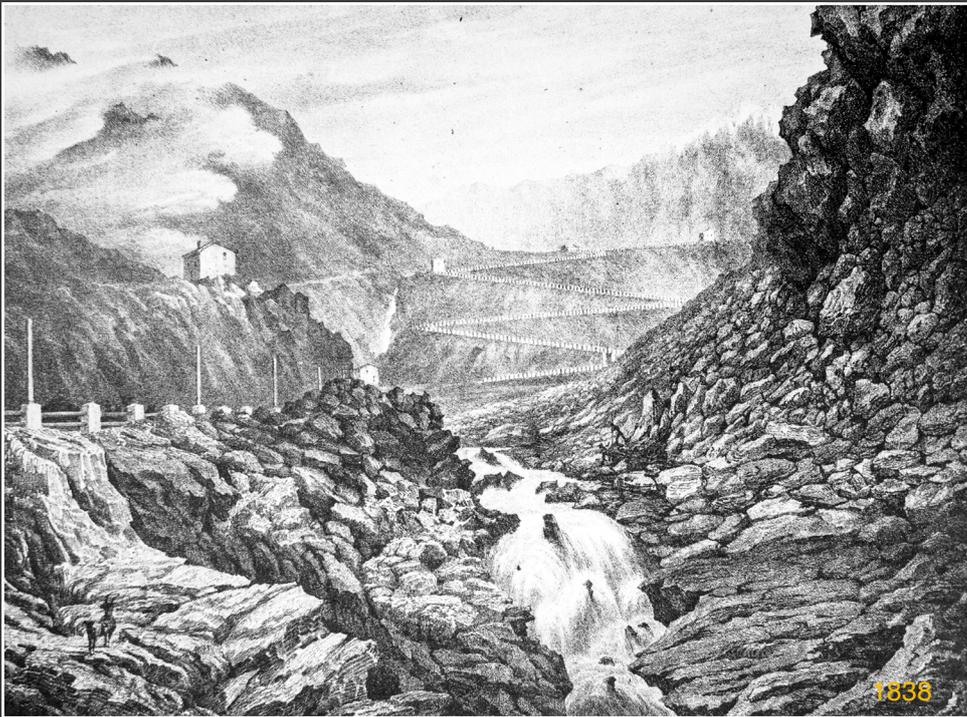
"(...) Comme ils avançaient vers le Mont-Cenis, toute la nature semblait prendre un caractère plus terrible ; la neige tombait en abondance sur la terre déjà couverte de neige : on eût dit qu'on entraît dans l'enfer de glace si bien décrit par le Dante. Toutes les productions de la terre n'offraient plus qu'un aspect monotone, depuis le fond des précipices jusqu'au sommet des montagnes ; une même couleur faisait disparaître toutes les variétés de la végétation ; les rivières coulaient encore au pied des monts, mais les sapins, devenus tout blancs, se répétaient dans les eaux comme des spectres d'arbres. (...)

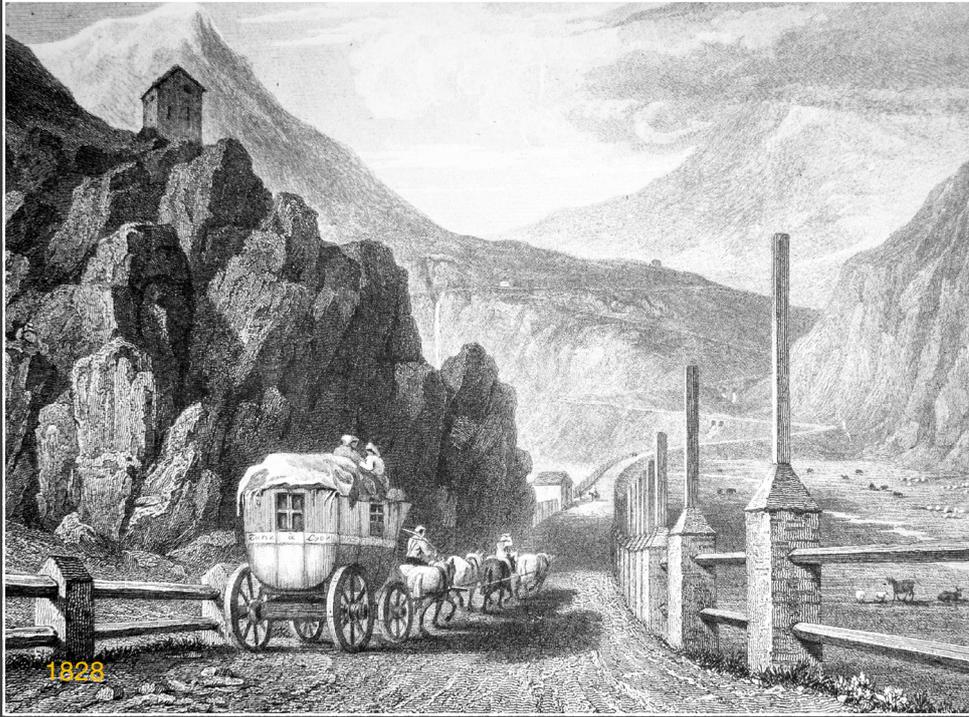
Lorsqu'on veut traverser le Mont-Cenis pendant l'hiver, les voyageurs, les aubergistes vous donnent à chaque instant des nouvelles du passage du mont, c'est ainsi qu'on l'appelle ; et l'on dirait qu'on parle d'un monstre immobile, gardien des vallées qui conduisent à la terre promise. On observe le temps pour savoir s'il n'y a rien à redouter, et lorsqu'on peut craindre le vent nommé la tourmente, on conseille fortement aux étrangers de ne pas se risquer sur la montagne. Ce vent s'annonce dans le ciel par un nuage blanc qui s'étend comme un linceul dans les airs, et peu d'heures après tout l'horizon en est obscurci. (...)"

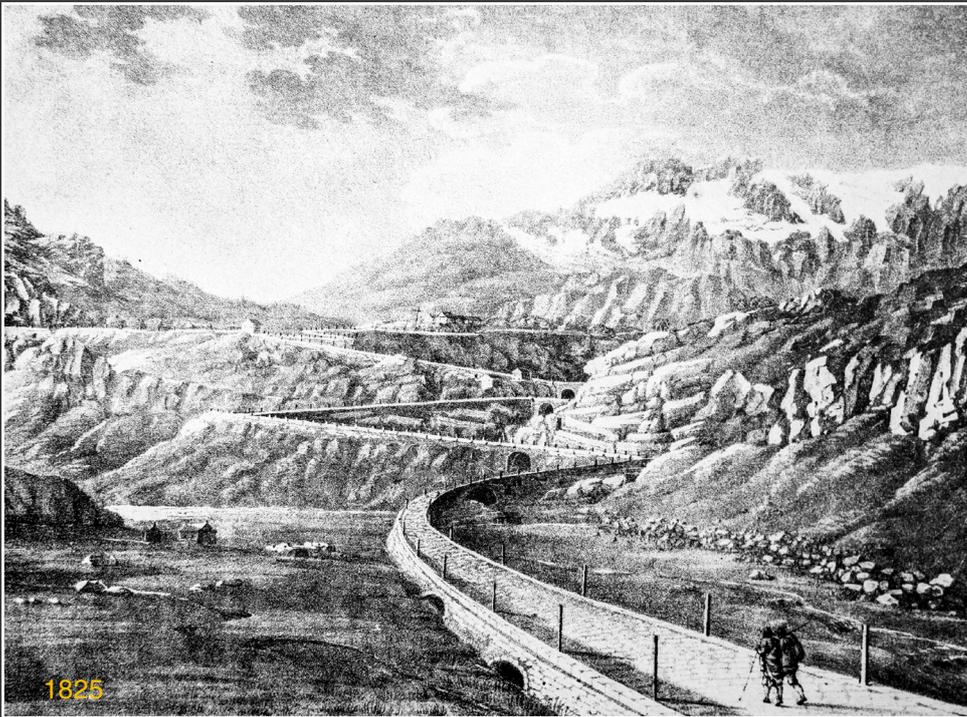


45.20563, 6.96276









Nel 1789 anno della Rivoluzione Francese è Diane de Polignac, dama di Maria Antonietta, ad attraversare il Moncenisio verso l'Italia. La sua è una descrizione accurata e meravigliata del paesaggio circostante:

"(...) Je n'ai rien vu de plus imposant que cette route qui traverse des montagnes dont la cime est presque inaccessible à la vue. Les unes sont garnies de sapins à feuilles d'un vert sombre, les autres paraissent des rochers amoncelés, si détachés des uns des autres que le voyageur ne peut se défendre d'un moment de crainte en passant sous les énormes roches qui semblent menacer d'une chute prochaine. On entend le bruit des torrents qui roulent avec fracas leurs eaux écumantes au pied de ces hautes montagnes. A chaque pas on rencontre des précipices dont l'oeil ne peut mesurer la profondeur. Enfin, tout ce pays ne présente que des aspects imposants.

Ce n'est plus cette belle nature, ces vallées riantes de la Suisse qui portent l'âme à des pensées douces et calmes. Ici tout fait admirer la grandeur et la majesté du Créateur de l'univers. La Suisse est le pays de l'amant, du poète et du peintre, les Alpes c'est celui du philosophe et du sage. Tout porte à la méditation, aux réflexions profondes. On admire cette variété immense des ouvrages de la nature.

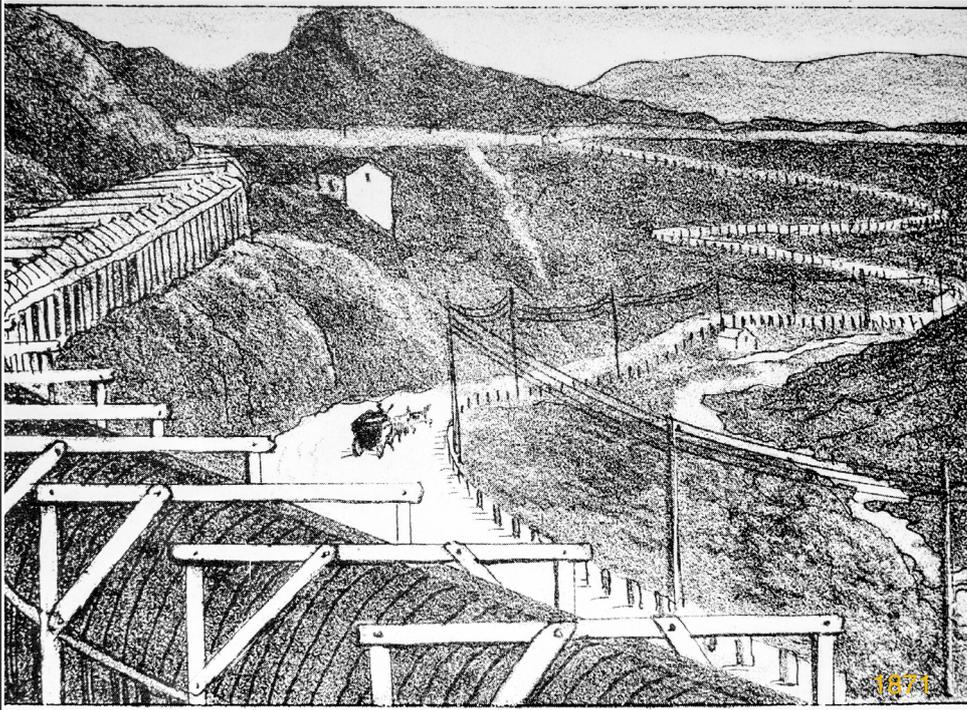
Les habitants de ces montagnes m'ont paru doux, mais pauvres et malpropres. Deux villages seulement doivent être assez riches. Ce sont ceux dont les habitants font traverser le mont Cenis aux voyageurs. Il en coûte assez cher pour ce passage. Il faut démonter la voiture. On la pose sur des brancards qui sont portés par des mulets et soi l'on est porté dans des fauteuils par des hommes. Le jour que je l'ai traversé il faisait un temps superbe. Je n'ai pas eu un moment d'inquiétude.

CONTINUA...



45.20864, 6.95878





Il arrive cependant quelquefois des accidents, mais ils sont bien rares. Arrivé sur le haut du mont vous trouvez un grand lac qui fournit les meilleures truites que j'aie jamais mangées. J'avais présumé que je trouverais une vue superbe, que je découvrirais presque toute l'Italie; mon espérance a été bien trompée e me suis trouvée entourée de montagnes beaucoup plus hautes que celle que je venais de franchir. Elles étaient couvertes de neige. On dit que dans l'été elles le sont de fleurs et de troupeaux.

Après avoir fait un très bon repas, avoir causé avec ces bonnes gens qui demeurent sur la montagne et qui ne s'occupent que d'être utiles aux voyageurs, les sauvant quelquefois aux dépens de leurs jours, après avoir comparé leur bonhomie à la barbarie de ceux qui m'obligent à fuir ma patrie, je remontai dans mon fauteuil pour continuer ma foute. En descendant du côté du Piémont on trouve une cascade qui mérite l'attention de tous les voyageurs.

Je me suis fait poser au milieu de la neige pour l'admirer. On la croirait embellie par l'art; les rochers sont placés avec goût, l'eau tombe avec force, jaillit, écume, retombe de roche en roche et, lorsqu'elle est éclairée par le soleil, il semble voir tomber une pluie de diamants. A peu de distance de cette cascade on trouve une route assez longue que Victor-Amédée a fait percer dans un rocher afin d'éviter aux voyageurs le passage d'un chemin, quelquefois dangereux dans l'hiver par le débordement de la rivière de Genise qui, après avoir formé cette belle cascade, devient torrent. (...)

Au pied du mont se trouve un village ou bourg, nommé la Novalaise. C'est l'entrée du Piémont, il faut s'arrêter en ce lieu, pour faire remonter les voitures. Les auberges y sont très médiocres. Le chemin jusqu'à Turin m'a paru peu intéressant. (...)"



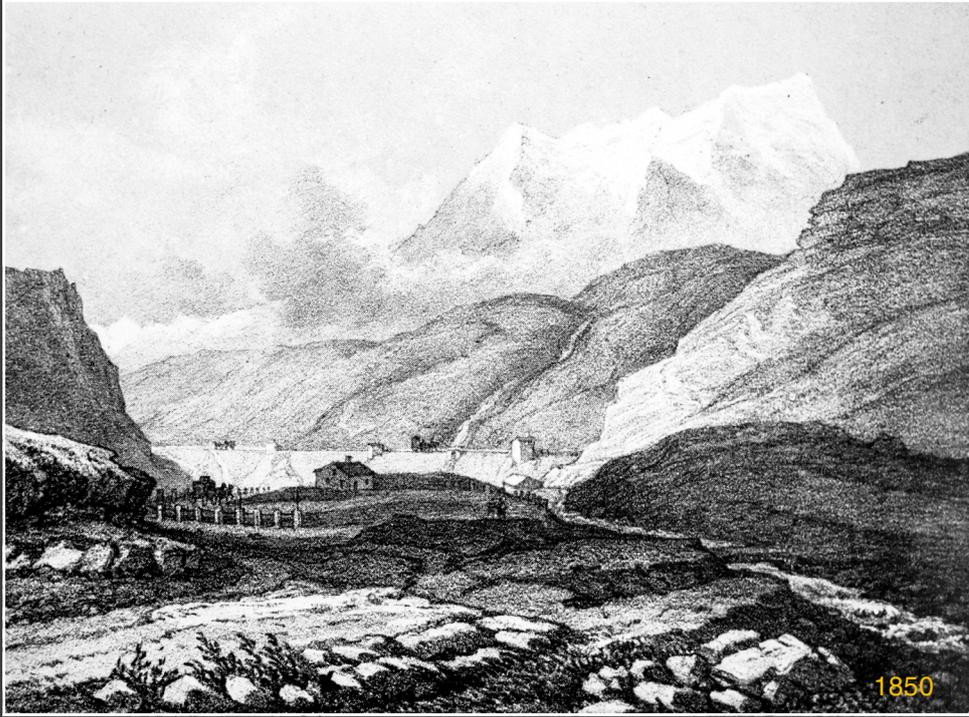
Davide Bertolotti giunge in Italia attraverso il Moncenisio ad inizio Ottocento raccontando il viaggio in una lettera:

"(...) Io rimasi in Lansleborgo due giorni rannicchiato accanto al focolare , ove crepitavano i rami del pino silvestre, e mi ritenea la speranza che si placasse il furiosissimo vento che muggiva e ruggiva per le Alpi , menando rovina e tempesta. Io volea valicare il Moncenisio a piedi per fermarmi tratto tratto ad esaminare le naturali particolarità, ed i grandi lavori dell'arte che ha condotto per questi gioghi la famosissima strada. Stanco dell'increscevol soggiorno, ne partii finalmente questa mattina in un carro, procacciandomi a stento e largamente pagato.

Il tempo era piovoso, ma pareva che Eolo avesse chiuso nella spelonca il fiero scilocco, che traeva sì disfrenato poche ore prima. Ma non sì tosto ebbi acquistato alquanto dell'erta, cominciò ad imperversar la bufera. Le nubi, vicine a terra, velavano la luce del giorno; la pioggia , la neve , la grandine , o un misto di tutte insieme flagellava la terra. Ed io non discerneva della strada se non quel tanto che bastava a farmi desiderare che fosse munita di parapetti continuamente verso la Valle, per timore che l'orribil turbine non travolgesse nell'abisso e il vetturale e il mulo e il piccol carro e me che, accovacciato dentro il carro, stupido rimirava l'ineffabile battaglia degli elementi. Laonde non mi biasimate se appena io tocco i sommi capi di una descrizione che divisava farvi fiorita ed intera. (...)

CONTINUA...





Giuseppe Regaldi celebra la sua salita al Moncenisio accompagnato da Norberto Rosa nel 1854, con descrizioni attente e particolareggiate in questo racconto:

"(...) Giorno per me gratissimo fu pur quello in cui salii la prima volta il Moncenisio. Norberto Rosa (14 agosto 1854) in una carrozzetta a tre cavalli cortesemente mi accompagnò alle vette dell'ardua montagna, mentre i primi albori indoravano le rovine della Brunetta e scintillavano nelle acque del torrente Cenisia, che a destra romoreggiava per le valli di Venaus e della Novalesa.

Quanto più guadagnavamo della salita, più vivamente ci percolava l'aria delle Alpi, e un vento del nord fischando fra le selve dei castagni e dei pini, e sollevando la polvere, scemava la dolcezza che si suole provare nel salire gli alti monti nella stagione estiva. Fra i buffi del vento toccammo diversi villaggi; Giaglione che ricorda scene di fattucchiere, Molaretto che ha ne' suoi macigni una galleria per ricoverare il viaggiatore nelle traversie del verno, e quello di Bar attergato ad una balza folta di pini silvestri e lieta di due pittoresche cascate di acque.

Lungo la via e su per le rupi si vedono in gran numero pilastri di legno e di pietra posti lì ad impedire disastri; e casette di ricovero distinte da numeri, date gratuitamente dal Governo ai cantonieri, con obbligo di dimorarvi con provvigioni, e vegliare alla sicurezza del cammino.

XI. Noi sostammo presso quella del n° 6 a contemplare il piano di S. Niccolò, in fondo al quale si scernevano gli spaziosi andirivieni del passo detto la Scala, che fra le rocce solcate dal lavoro delle mine mette alla sommità del monte; inoltre sei ordini di allineati pilastri, uno a cavaliere dell'altro per assicurare la via alle carrozze; ed abbondanti acque, che spumeggiando in allegre cascate, per acconce petrose docce giù scendono, imprimendo nell'aria una dolce festività.

CONTINUA...



45.22361, 6.94236





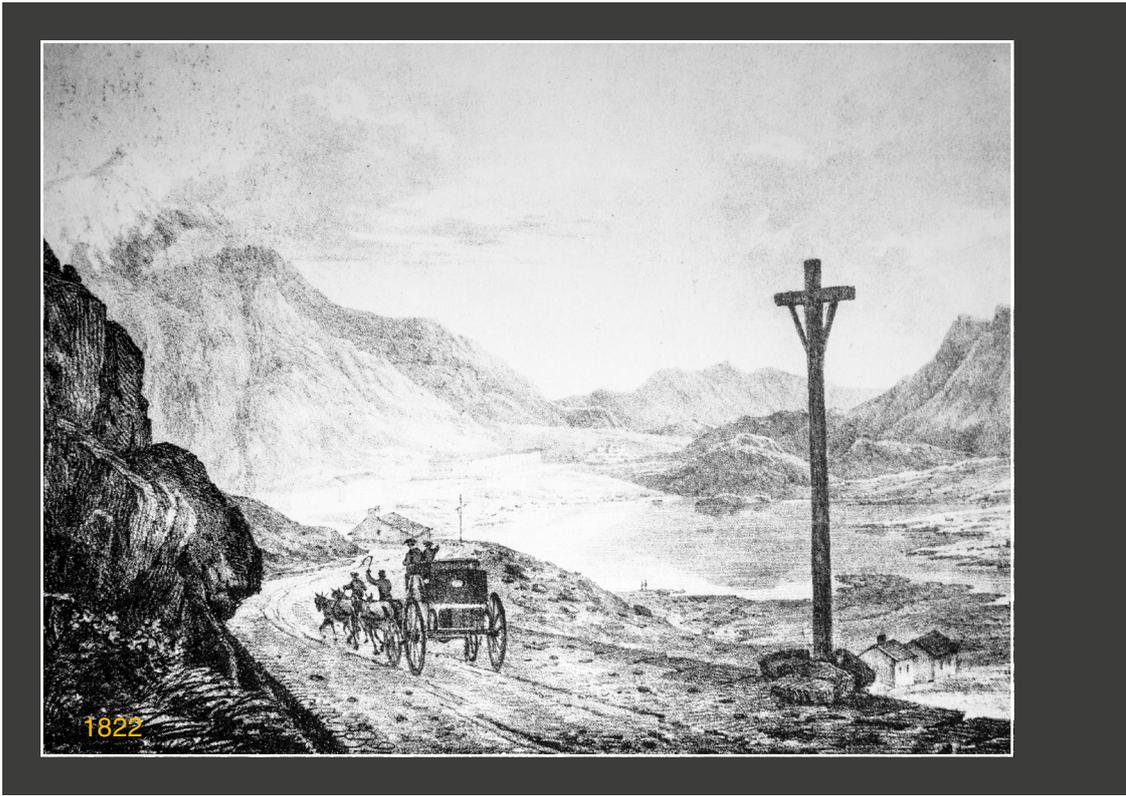


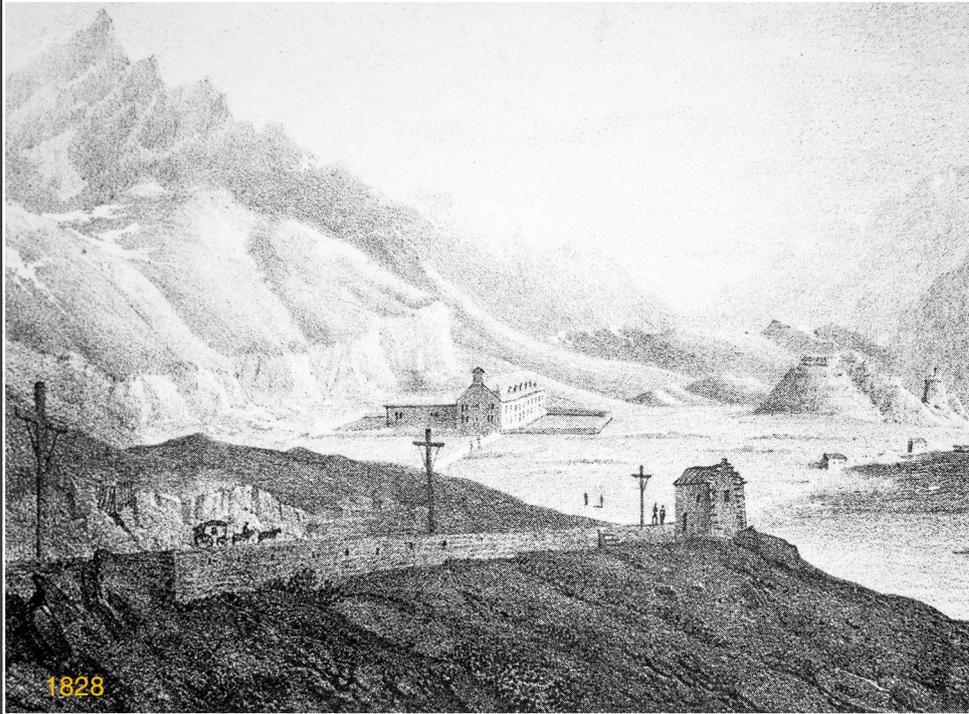
1838



45.25008, 6.92457







Quelle acque con dolce mormorio qua e là si perdevano entro bacini di grotticelle, e, dove altri meno immaginava, con vividi getti riuscivano luccicanti fra 'l musco e le piante, quasi lavorii di argento in filigrana fra lo splendore degli smeraldi; ed accolte insieme andavano ad ingrossare la Cenisia, che, precipitando anch'essa in sonante cascata a sinistra della Scala, scorre alle falde dell'orrida montagna detta il Palazzo Madama, e varcato il piano di S. Niccolò, abbandona la nostra via per nascondersi nella valle della Ferriera, e alfine irrigati i campi della Novalesa, di sotto alla Brunetta, lasciato il proprio nome, va a mescolarsi nelle acque della Dora. (...)

Salimmo la Scala, e, dopo quattro ore di cammino da Susa, ci trovammo sull'altipiano del Cenisio, che nell'ingresso ha, quasi due sentinelle, i picchi di Michele e di Bart, ed è campo di riposo al pellegrino, che viene ivi benignamente accolto nell'ospizio eretto da Napoleone I, in riva d'un laghetto, che ad occidente ha un giro di due miglia, placido per solito, agitato e spumeggiante il dì ch'io lo vidi. Visitammo l'ampio ospizio, dove ci vennero mostrate le stanze che per tre giorni abitò prigioniero il papa Pio VII, e che ricordano eziandio il soggiorno dell'imperatore Bonaparte.

Gli alpigiani furono consolati di quell'ospizio, e maravigliarono dell'amplissima via che ai cenni di Bonaparte videro aperta sui loro gioghi; e siccome da prima la credevano impresa non che ardua, impossibile, solevano poscia esclamare con iperboli proprie alla loro indole, che il grand'uomo, il quale avea saputo domare le Alpi, avrebbe un dì cacciato via anche il verno! (...)"





Fotografie di: *Edoardo Schiari*

Iconografia Storica tratta da:

Peyrot A., *Il Piemonte nei Secoli, Le Valli di Susa e del Sangone*, Torino, 1986

Testi tratti da: *Malengo L., Il Moncenisio in alcune Narrazioni Significative*, Susa, 2017

Politecnico di Torino

Tesi di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città - 2017 / 2018

Candidato: *Edoardo Schiari*

Relatore: *Antonio De Rossi*

Correlatore: *Laura Cantarella*

Si ringraziano: *Fondazione Caligara - G. Popolla - A. D. Bar - A. Fornier*

PROGETTO ARCHITETTONICO E
INFRASTRUTTURALE

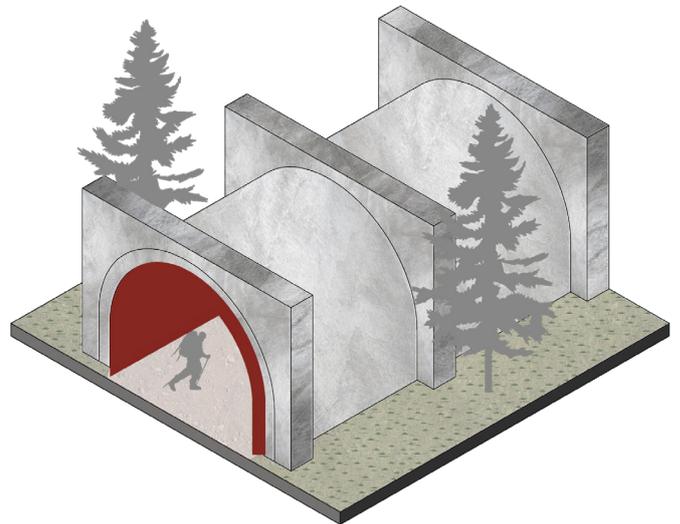
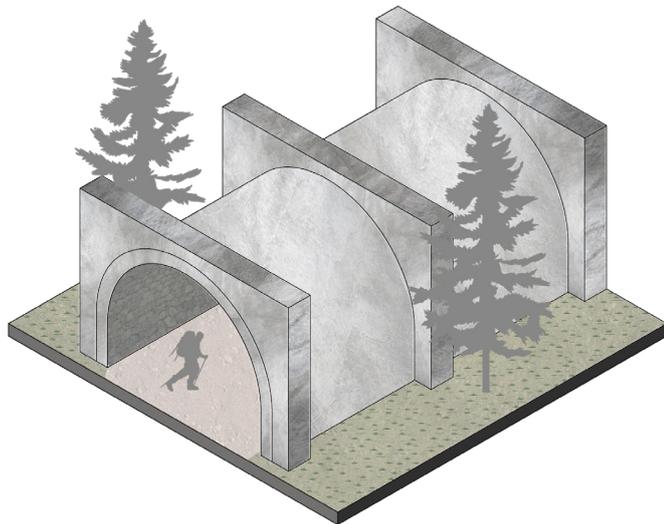
Progetto infrastrutturale

Considerando le scelte di percorso fatte in fase di progettazione, si è reso necessario un intervento più importante per quel che riguarda la zona della piana di San Nicolao. In quest'area il percorso scelto affronta il tracciato medievale in seguito utilizzato dalla Fell, passando sotto la montagna e dentro alcune gallerie.

Il progetto qui di seguito esposto ha portato alla realizzazione di una passerella ciclo-pedonale, che per posizione riprende un ponte esistito in quel punto fino al secolo scorso; una serie di portali che concettualmente ricordano le strutture delle gallerie Fell, andando a costituire una galleria di sicurezza per gli escursionisti e il recupero e la messa in sicurezza di due gallerie napoleoniche e una galleria Seicentesca.

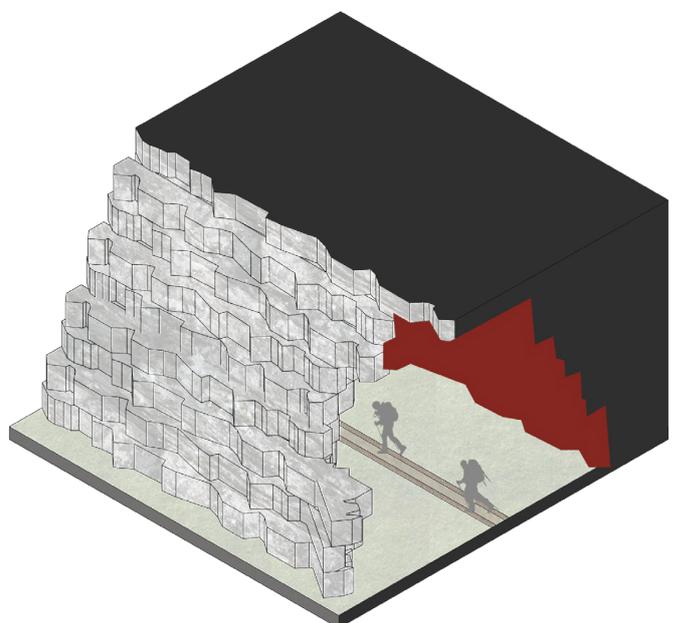
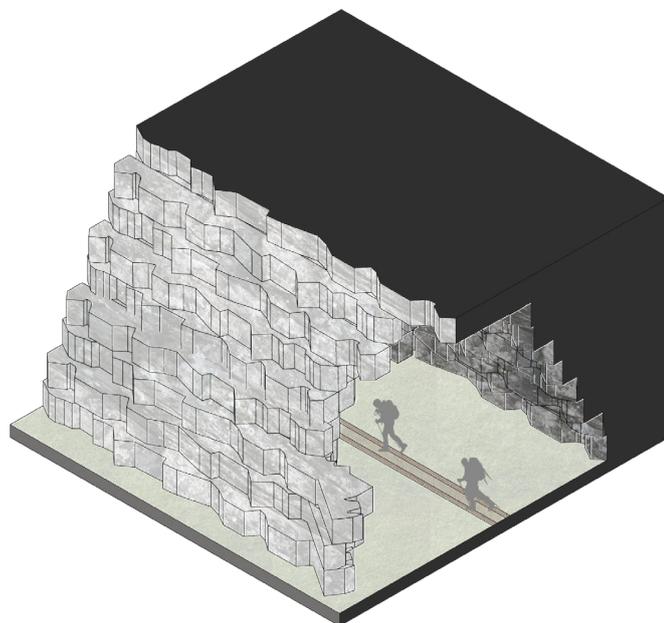


Interventi sulle Gallerie

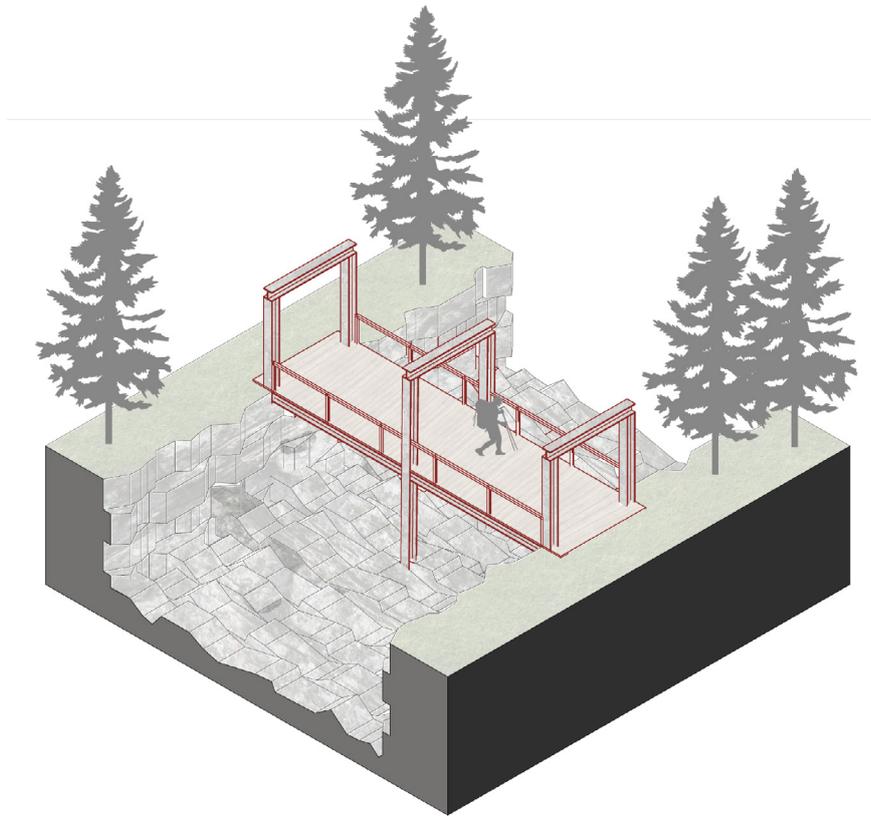


Interventi proposti:

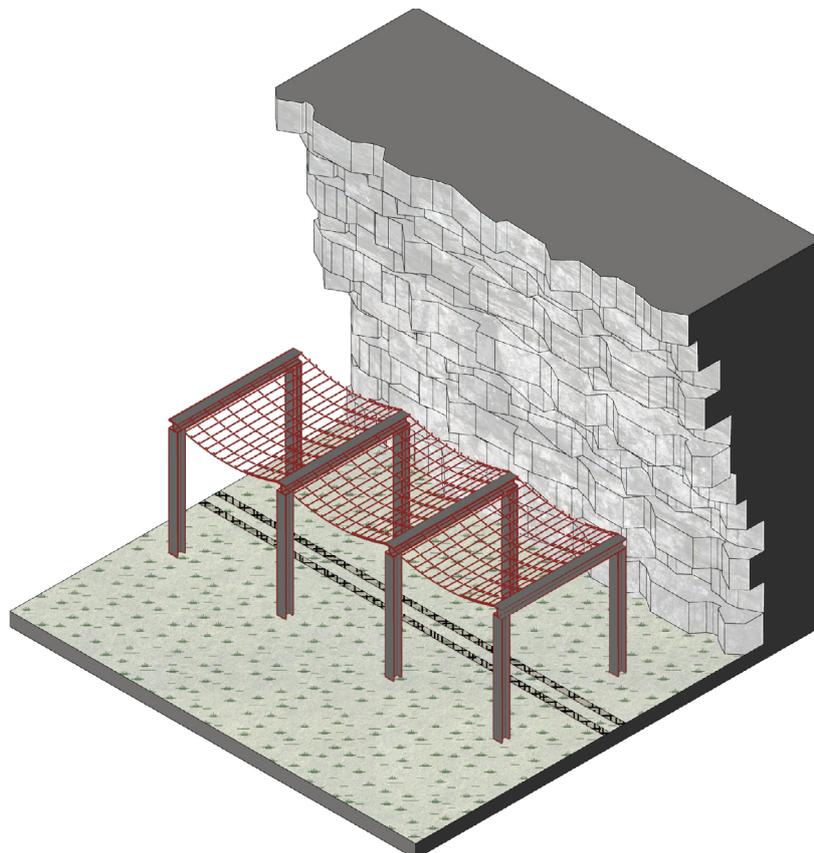
- Recupero e messa in sicurezza delle gallerie attraverso interventi di consolidamento e protezione da eventuali crolli.



Passerella Ciclo-pedonale

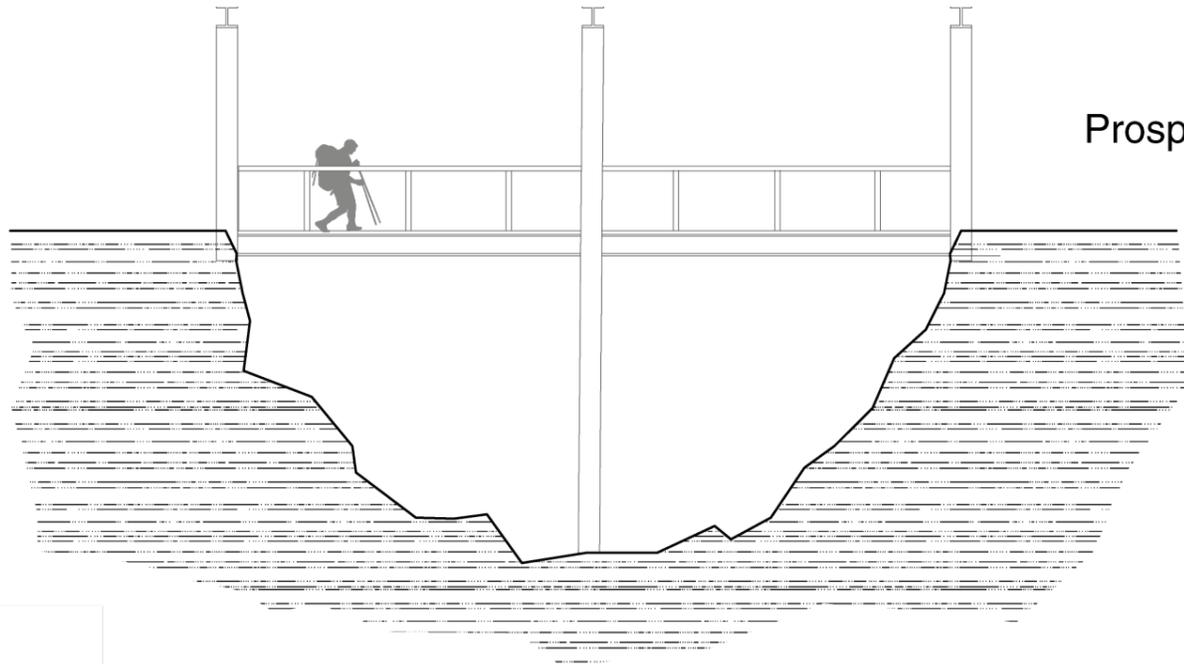


Portali

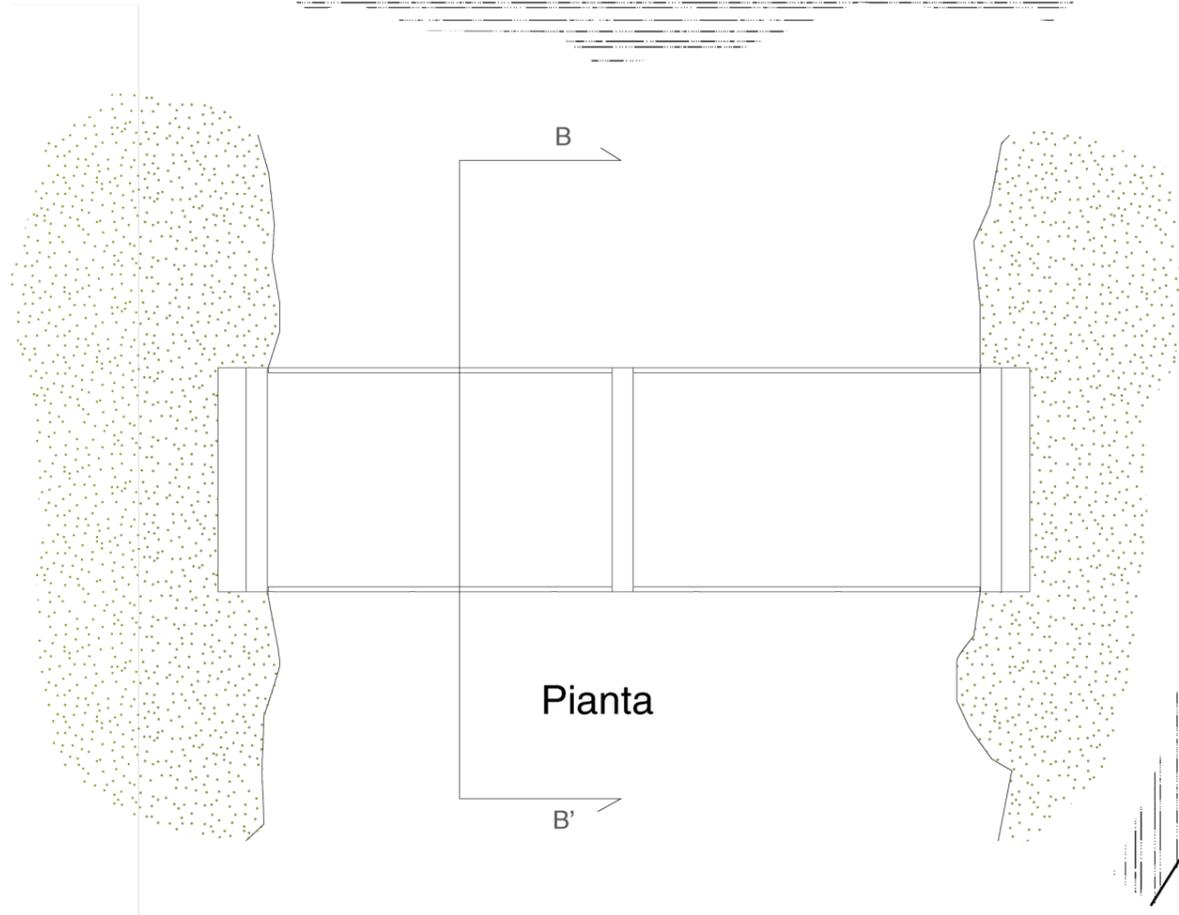


Progetto per la passerella

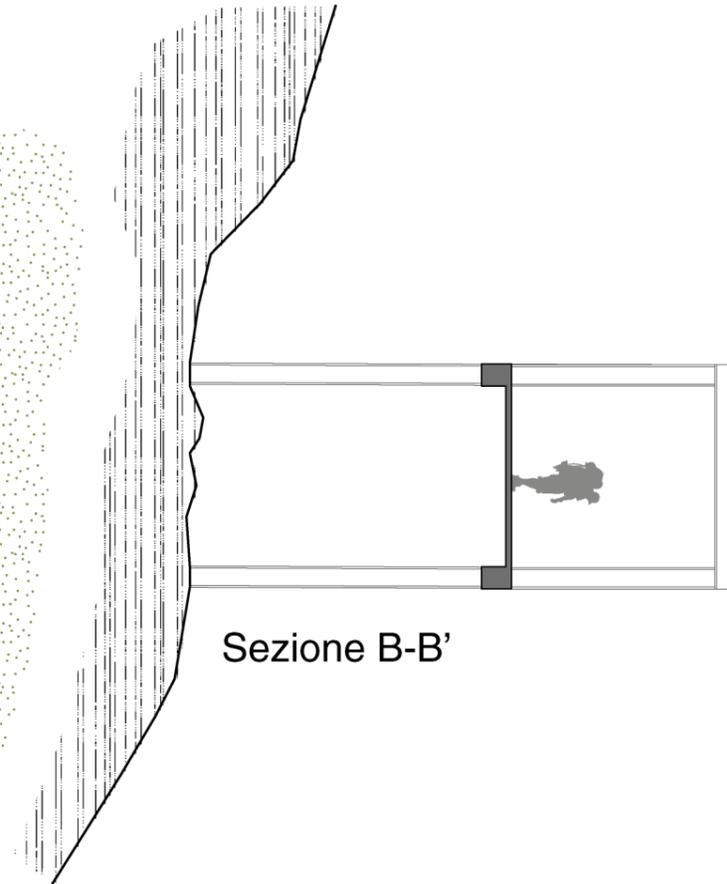
Prospetto



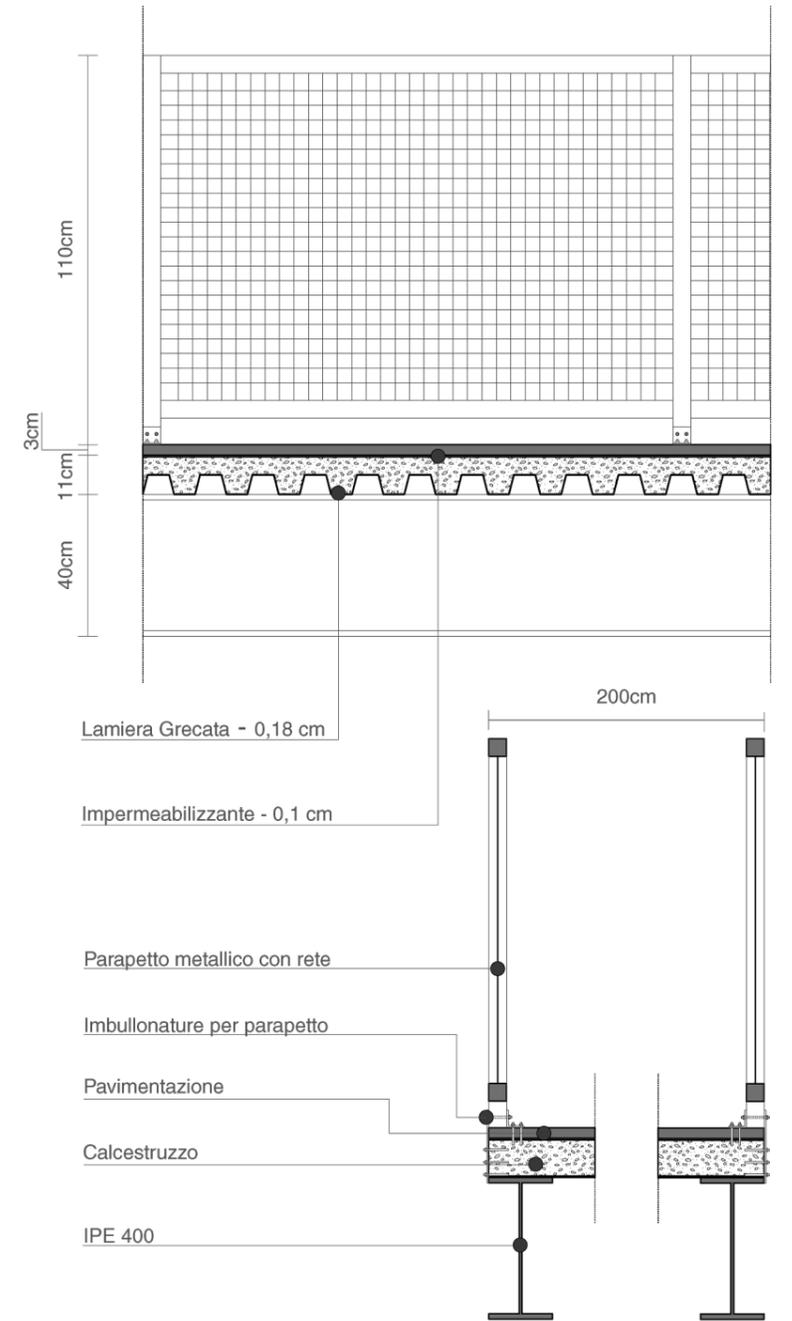
Pianta



Sezione B-B'



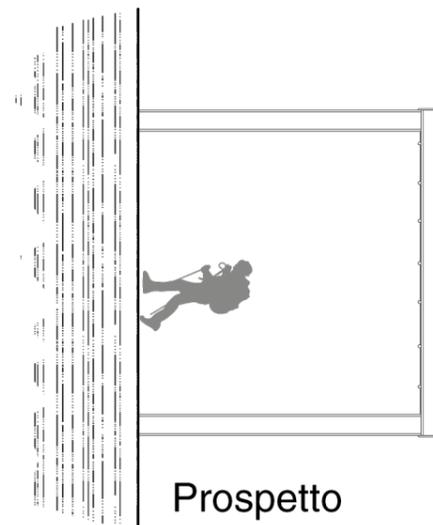
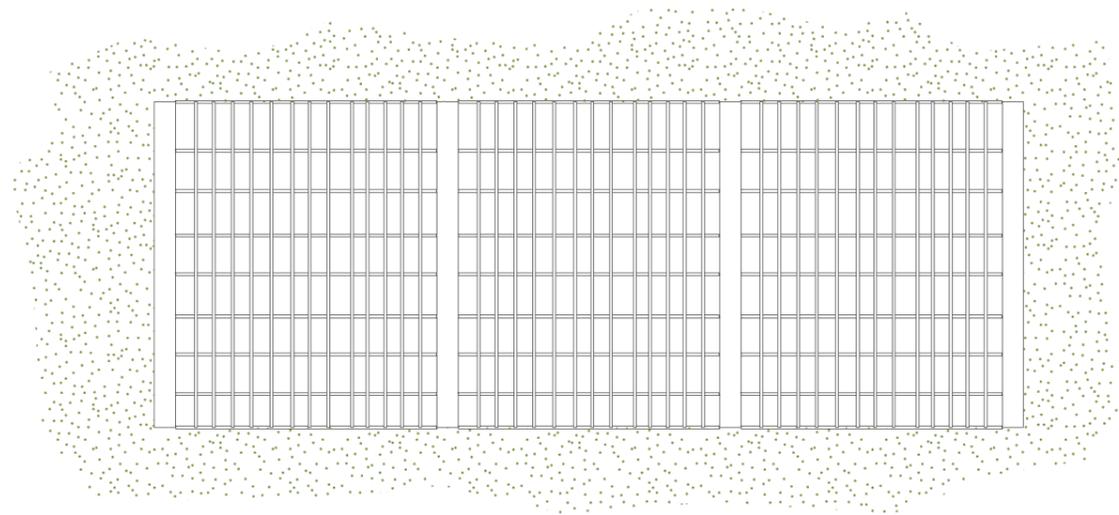
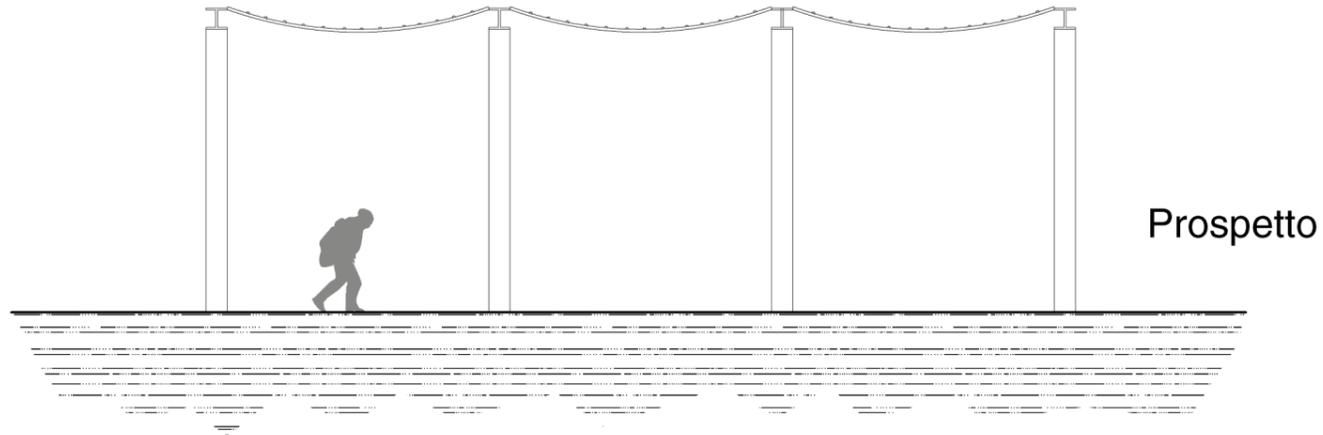
Dettagli costruttivi - 1:20



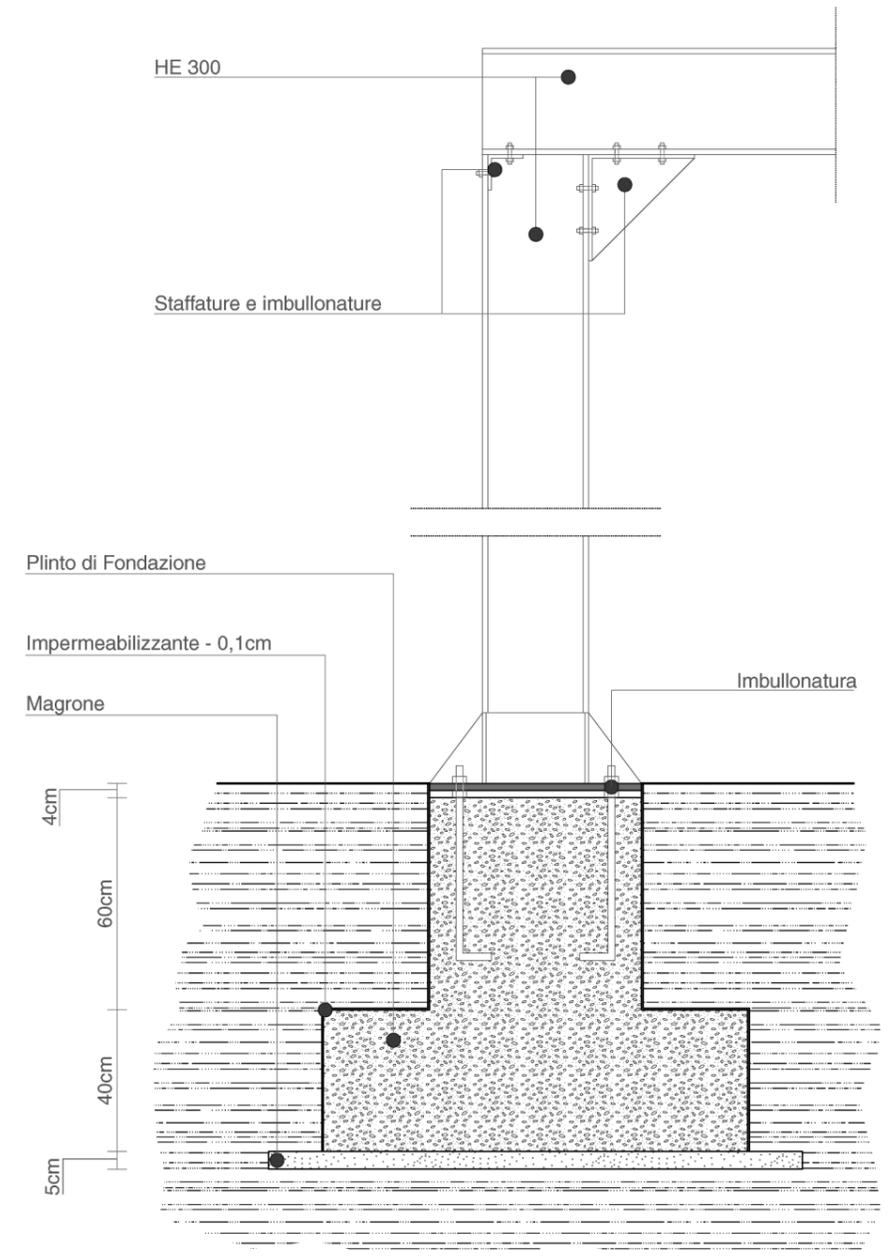
Scala 1:100



Progetto per i portali



Dettagli costruttivi - 1:20



Scala 1:100



Progetto di una struttura ricettiva in zona Ferrera-Moncenisio

Dopo aver affrontato l'analisi dei posti letto disponibili lungo l'itinerario, è stata riscontrata una forte carenza nella zona di Ferrera, confermata dalla necessità del Comune stesso di ricercare nuove soluzioni per aumentare la ricettività del suo territorio.

L'idea di un albergo diffuso, nasce da una richiesta stessa del Comune di Ferrera-Moncenisio, il quale già da diversi anni ha portato a termine l'acquisto di tre casermette sul suo territorio finanziando alcuni studi di fattibilità per la realizzazione di una struttura ricettiva in quest'area.

Il progetto di seguito proposto, intende operare un recupero di queste strutture per la realizzazione di un albergo diffuso. Invece di creare nuovi servizi già presenti in un comune così piccolo, l'idea è quella di riservare alla sola funzione di accoglienza le strutture delle casermette, sfruttando per esempio i servizi di ristorazione già presenti sul territorio.

Il progetto prevede il recupero attraverso due modalità. L'edificio più grande il cui interno verrà smantellato, verrà innalzato di un piano, dando la possibilità di aumentare i posti letto permettendo inoltre la creazione di uno vasto spazio comune.

L'intera struttura sarà in legno XLAM con un rivestimento esterno in pannelli in zinco ad aggraffatura angolare.

Al piano terra la vecchia muratura sarà a vista, inserendo l'isolamento all'interno.

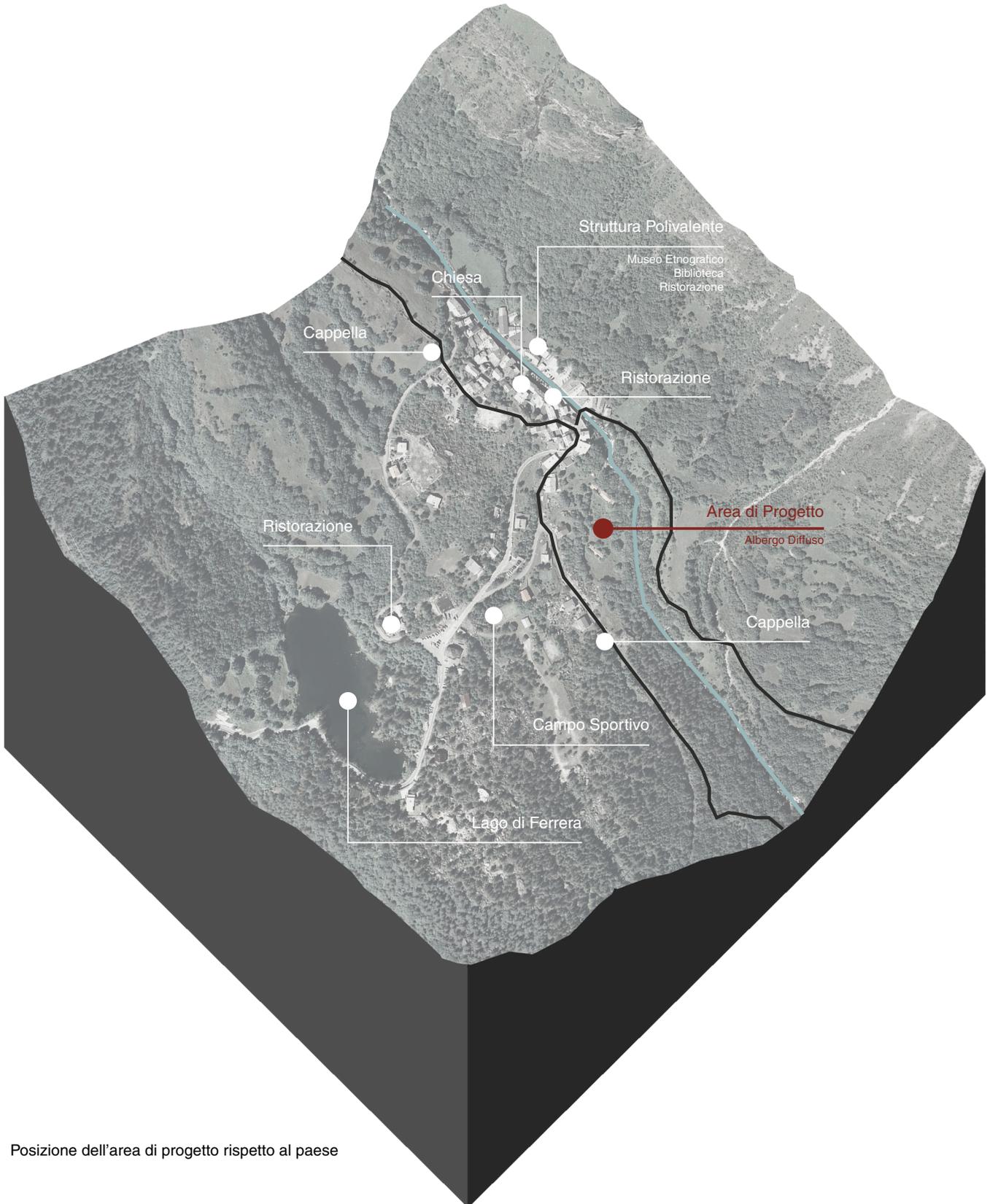
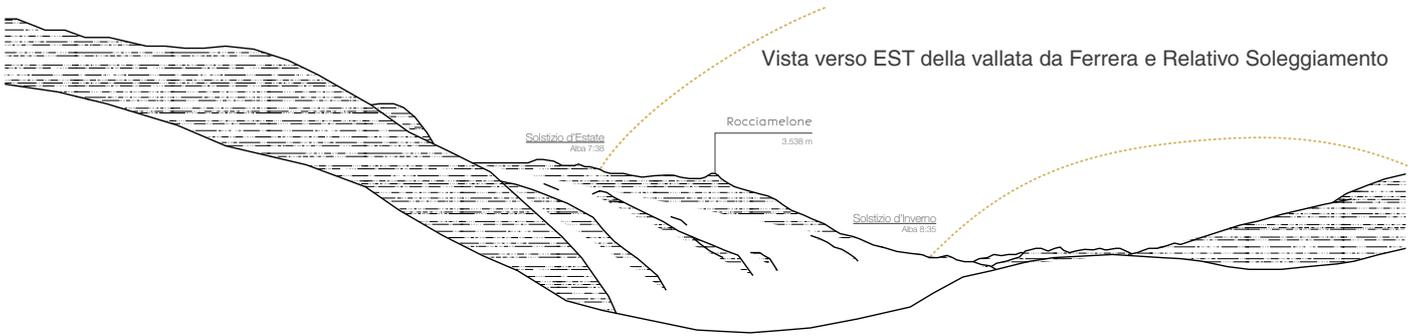
Gli edifici secondari invece verranno rivestiti dallo stesso sistema a cappotto con pannelli in zinco; subiranno la smantellazione dei tetti, e all'interno rimarrà visibile la muratura in pietra originale.

Anche in questo caso pareti secondarie e sopralchi saranno in XLAM.

La scelta di progetto è stata quella di modificare il minimo possibile gli edifici secondari per spazi e per forma, attuando un intervento più massiccio e interessante nella struttura principale, la quale verrà anche per questo aspetto riconosciuta come tale.

Come un "cannocchiale" sulla vallata, nella sala comune si apre una enorme vetrata che permette di avere un'ottima vista sul paesaggio esterno. L'edificio si piega e si deforma inseguendo il paesaggio e la vista sulla montagna più alta, il Rocciamelone.

Vista verso EST della vallata da Ferrera e Relativo Soleggiamento



Posizione dell'area di progetto rispetto al paese

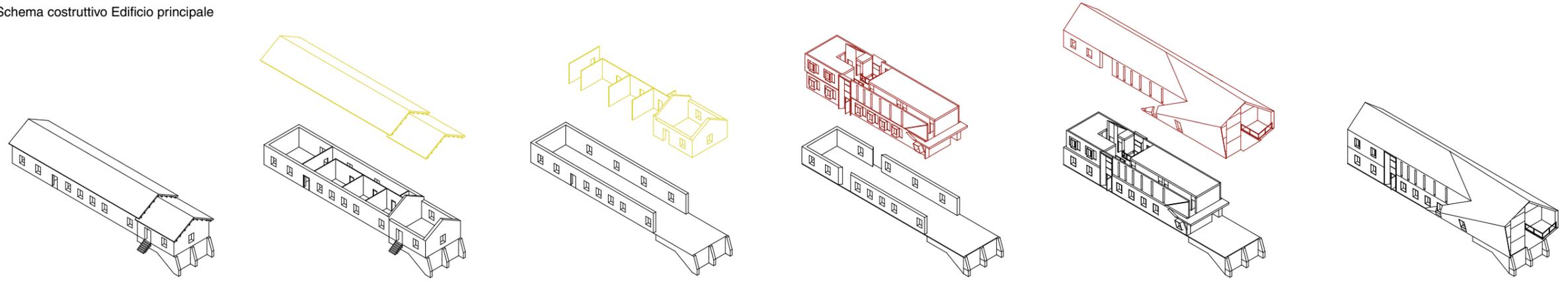


Vista 1

Planimetria scala 1:500



Schema costruttivo Edificio principale



Pianta Piano Terra



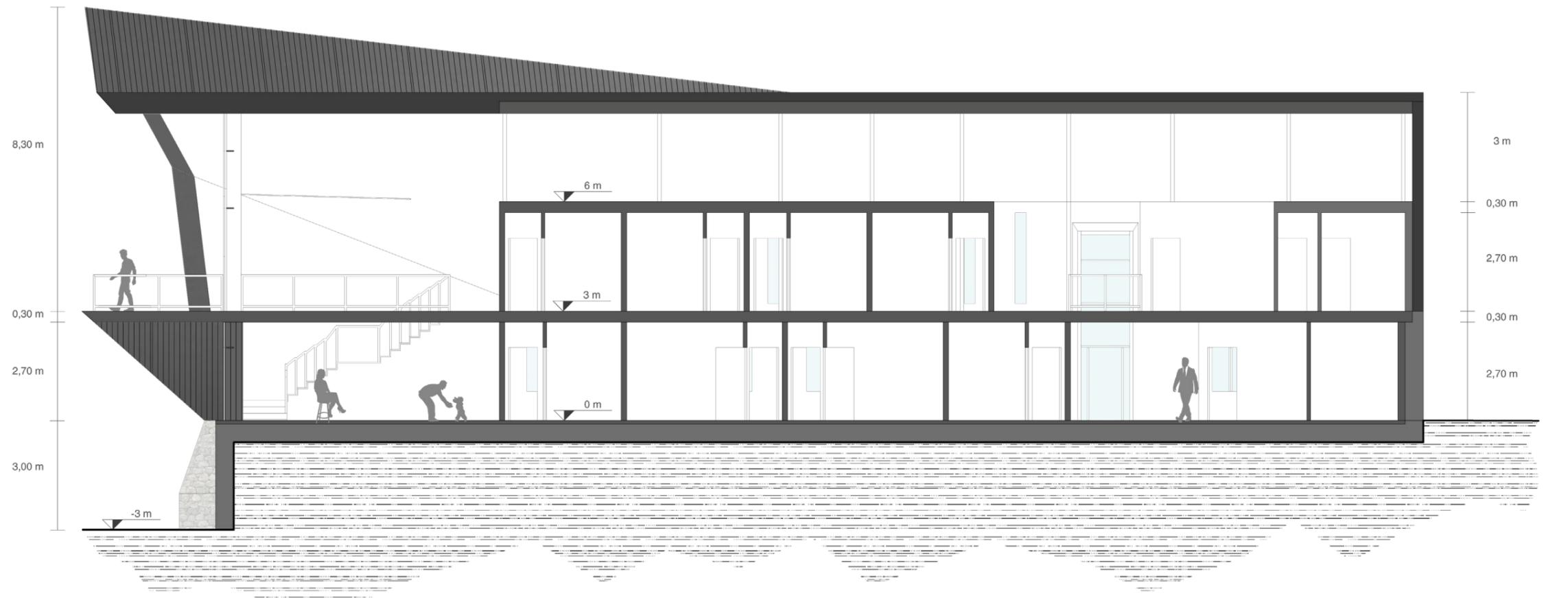
Pianta Secondo piano

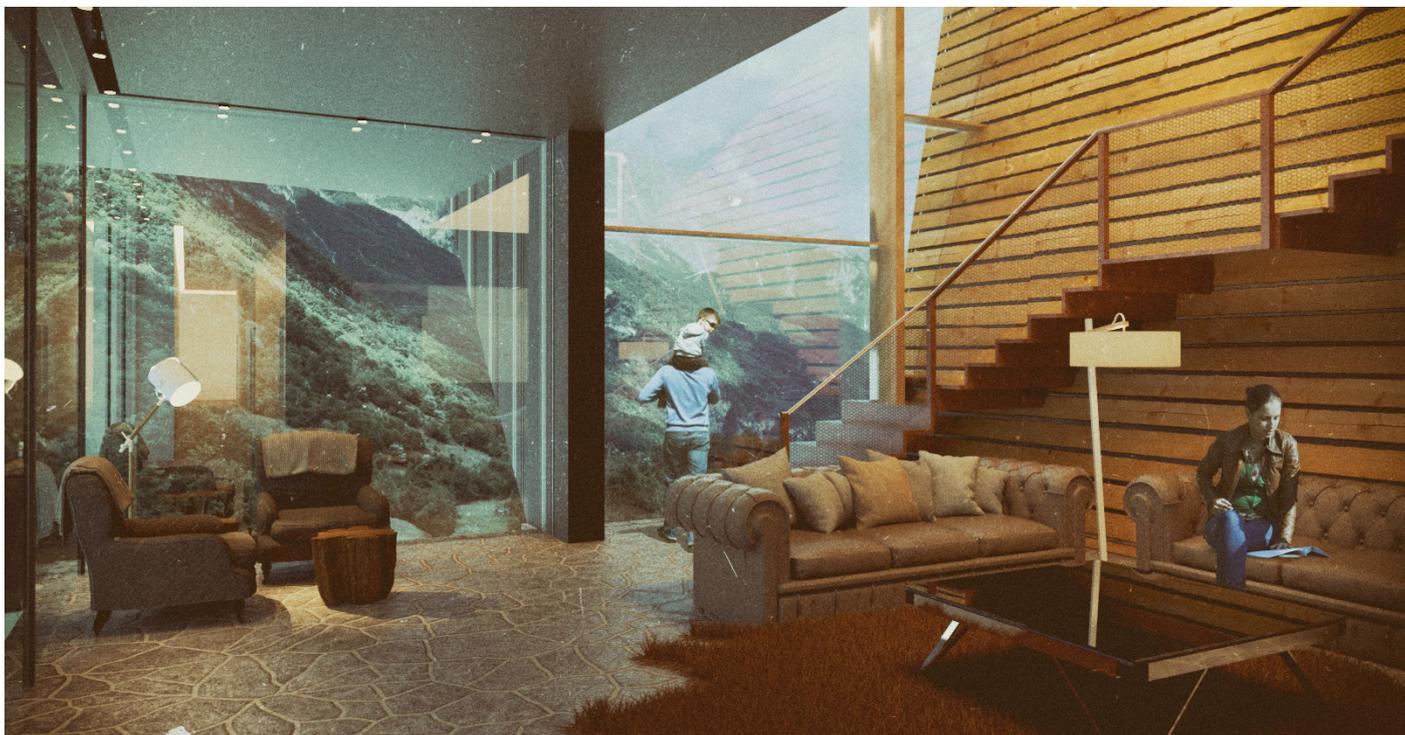


0 m 1 m 5 m 10 m

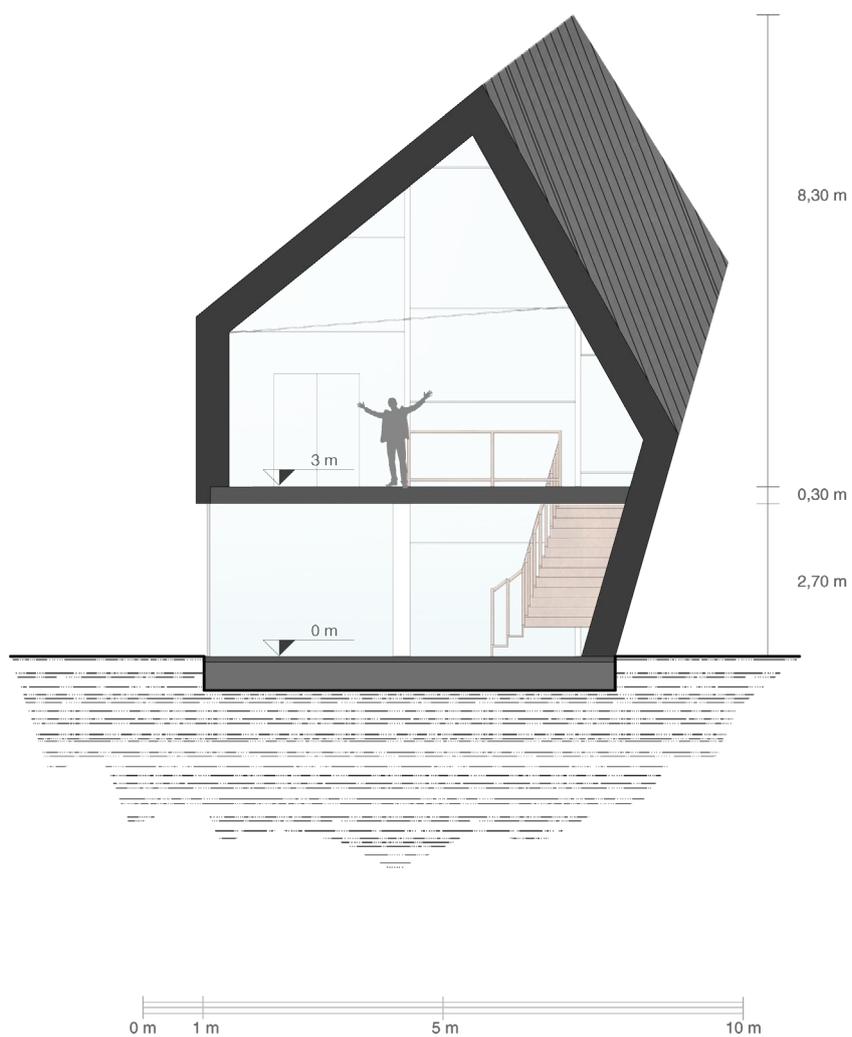


Sezione A-A'

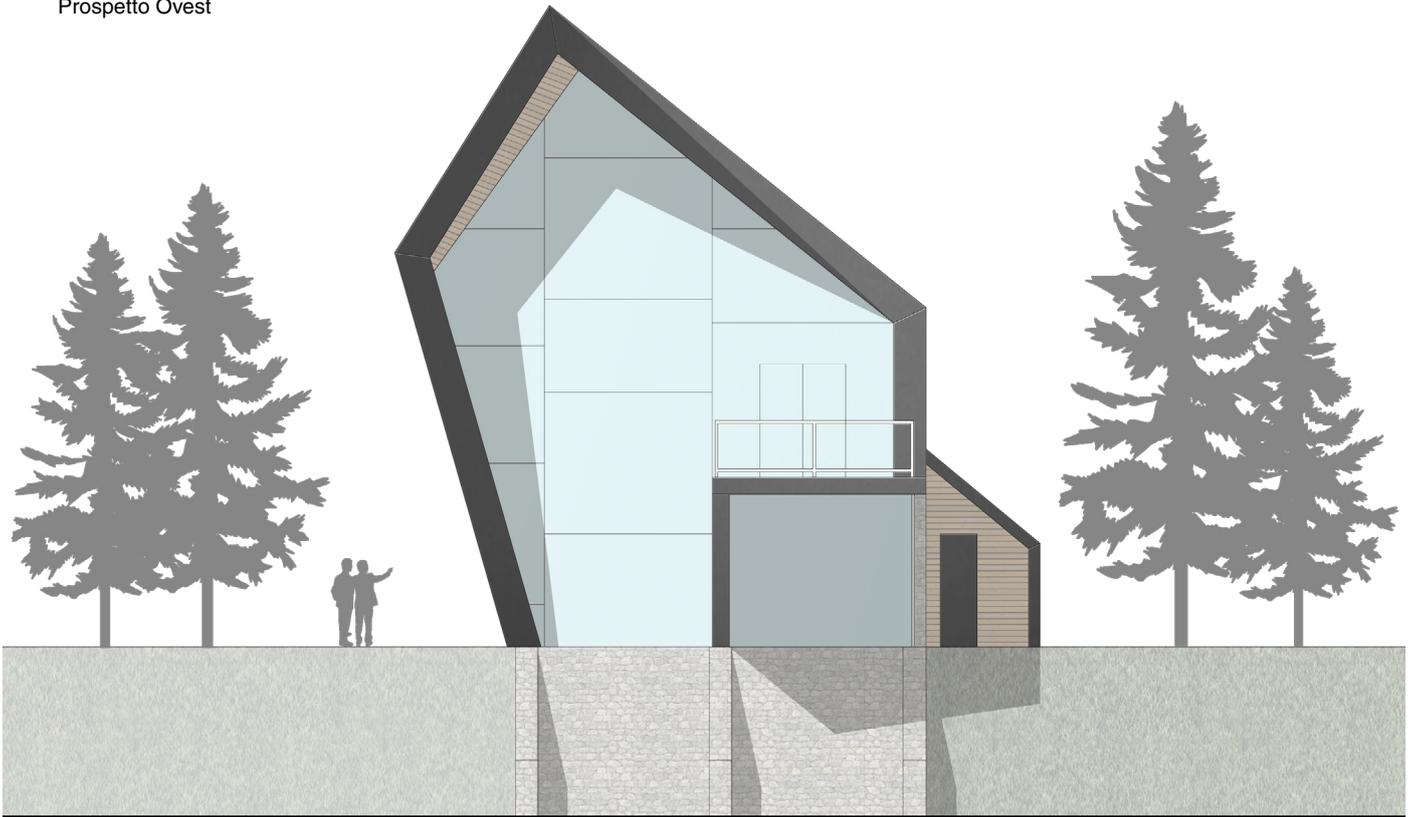




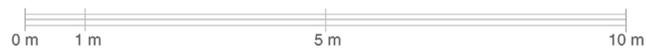
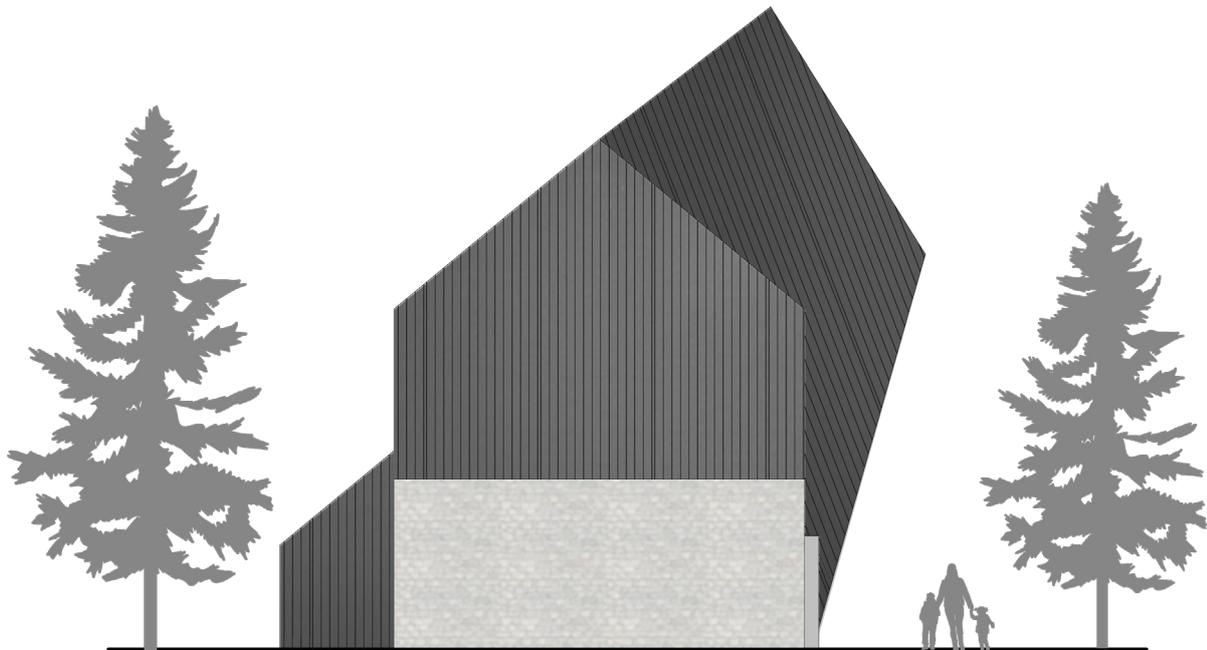
Sezione B-B'



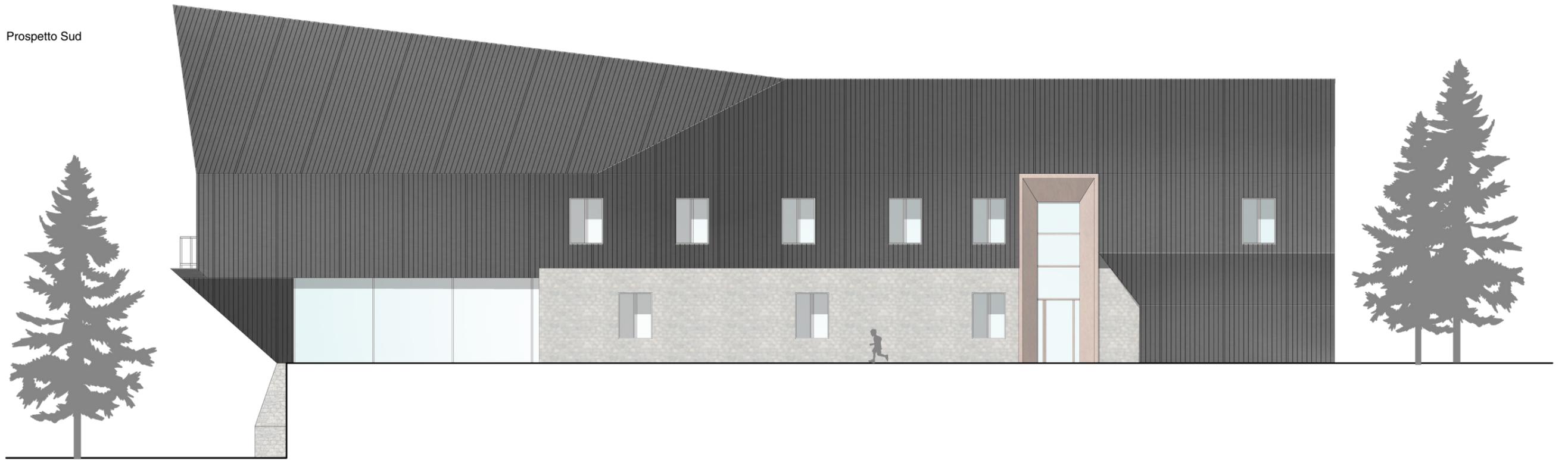
Prospetto Ovest



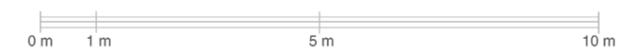
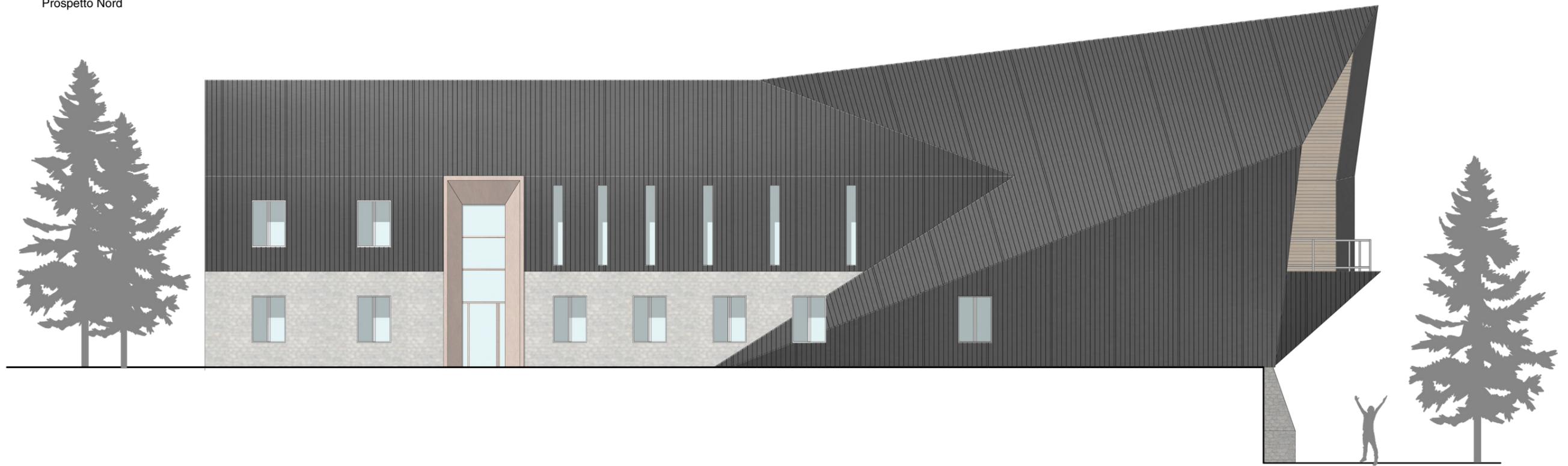
Prospetto Est



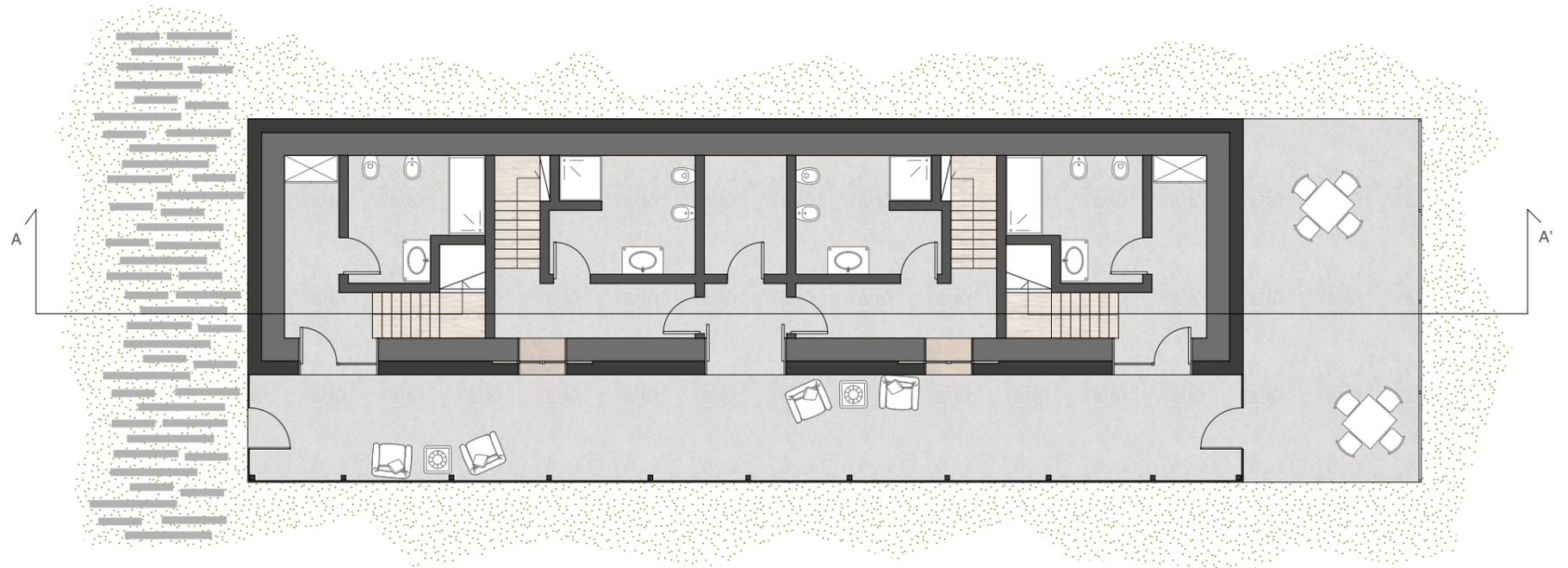
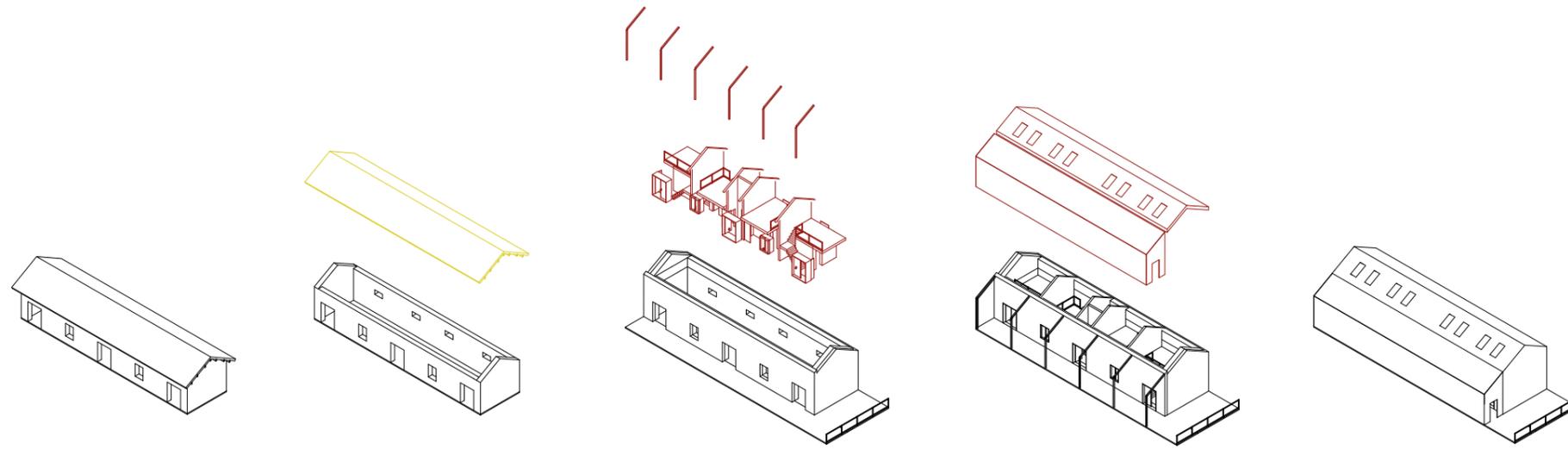
Prospetto Sud



Prospetto Nord

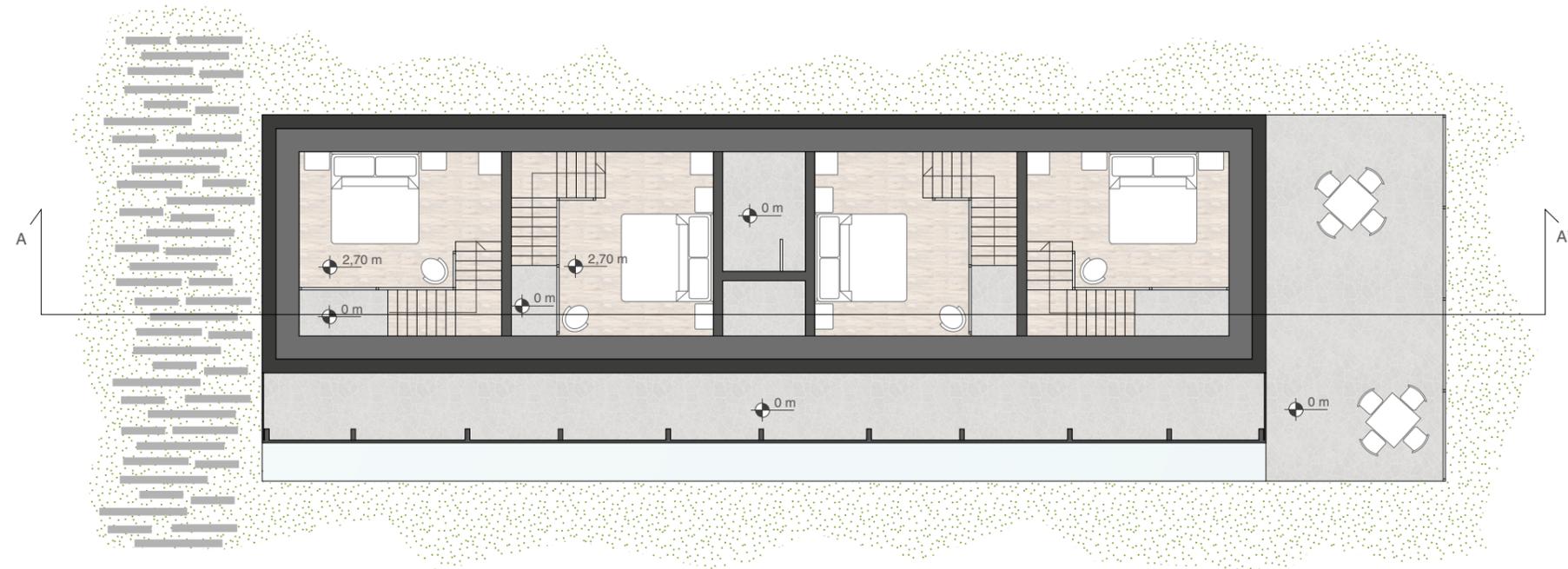


Schema costruttivo - Secondo Edificio

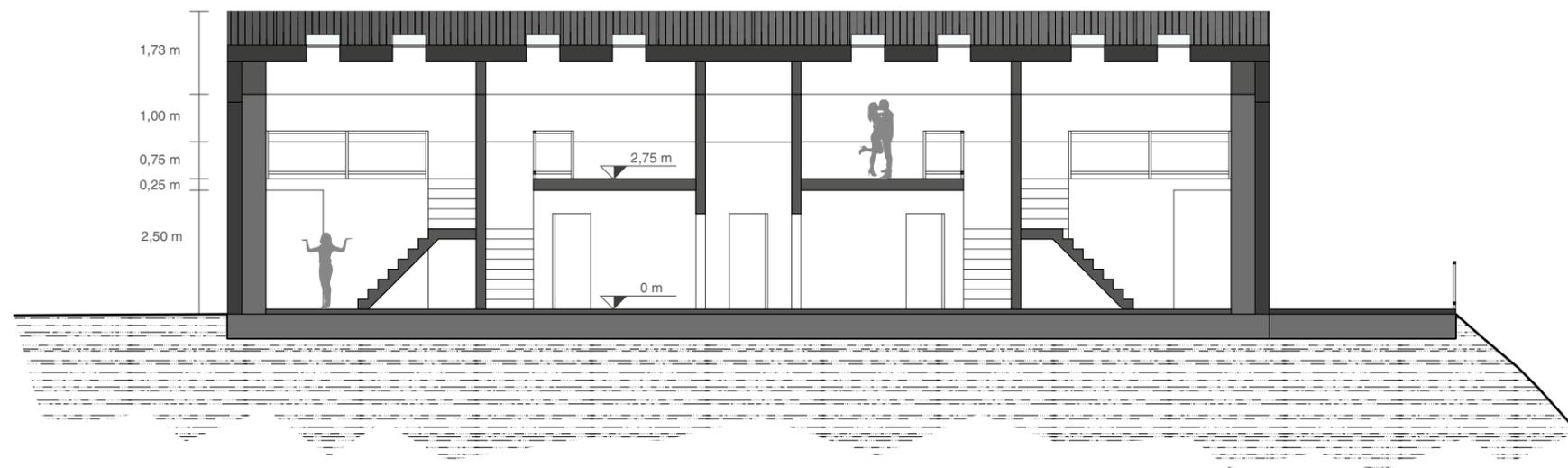


Pianta Piano Terra



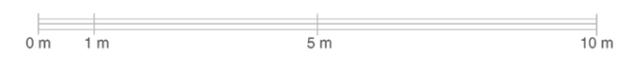
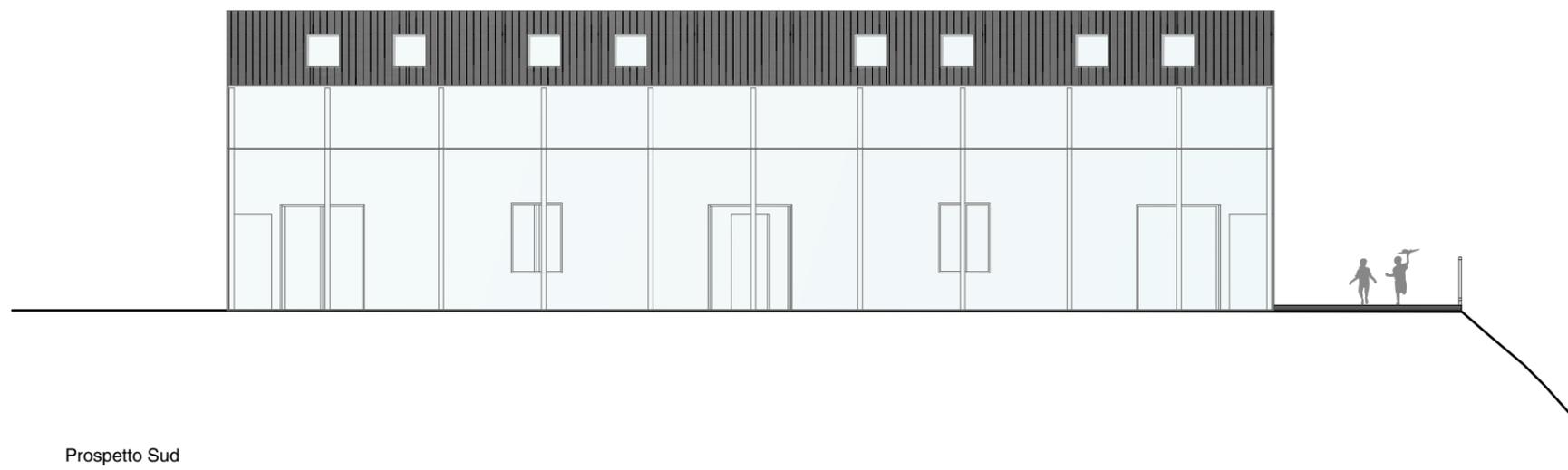
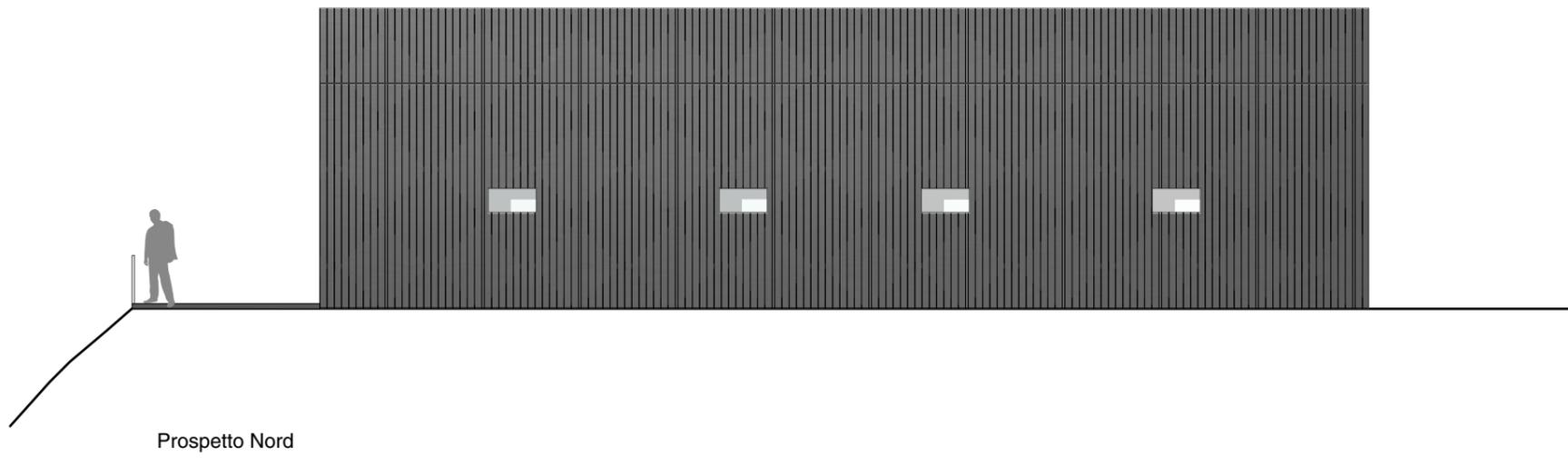


Pianta Piano soppalcato

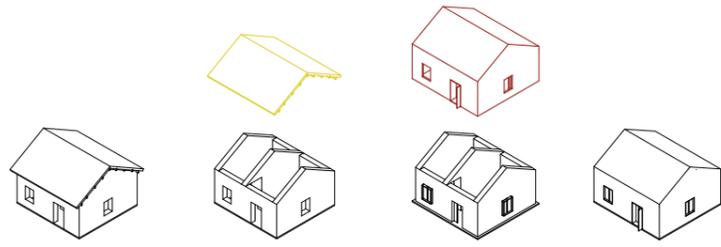


Sezione A-A'





Schema costruttivo - Terzo Edificio



Pianta Piano Terra



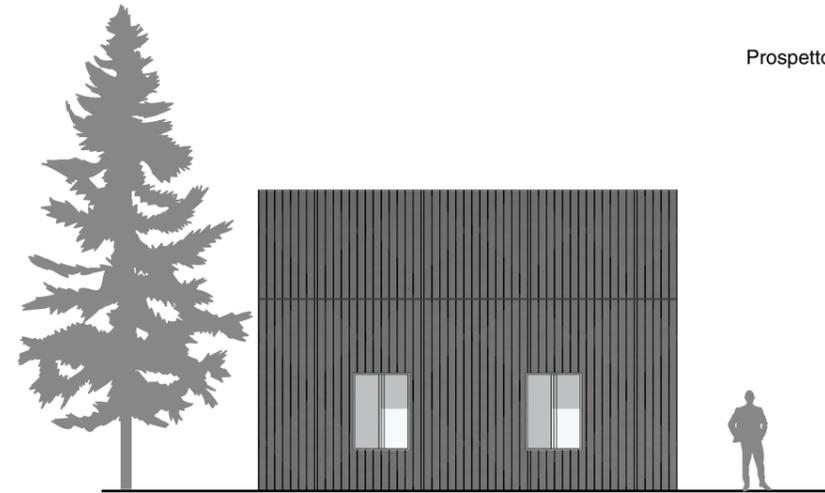
Sezione A-A'



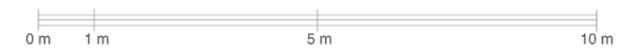
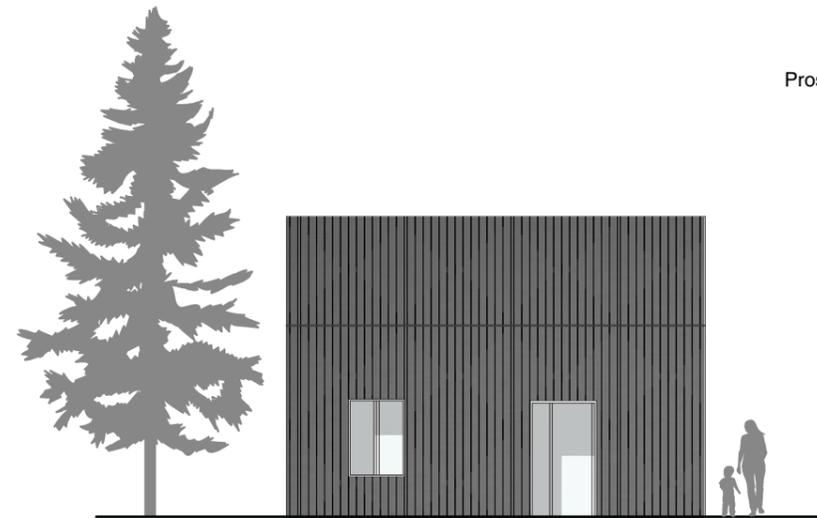
Prospetto Est



Prospetto Nord



Prospetto Sud



CONCLUSIONI

Conclusioni

La progettazione in territorio alpino, intesa come progettazione architettonica e dello sviluppo territoriale stesso, non può prescindere dalla sua storia.

Agli inizi del Novecento in particolare, col nascere e lo svilupparsi degli sport invernali, affiancati dai nuovi ideali modernisti in campo urbanistico e architettonico, la montagna è stata spesso teatro di sperimentazioni architettoniche e di nuovi sviluppi, completamente slegati dalle precedenti esperienze di economia rurale, legate a fonti di sostentamento autoctone. È in questo periodo che si *“reinventa la montagna”*, avviando un processo di trasformazione dei luoghi, sempre più proiettati su un’idea della montagna quale luogo del loisir, un *“giardino della città”*, ideale per le vacanze e lo svago.

Questo modello di sviluppo, dalla forte connotazione turistica e consumistica, ad oggi non può più esser preso ad esempio per il rinnovamento e il recupero delle aree alpine.

La visione e lo sguardo sul territorio alpino sta mutando ed in questo senso credo, anche in virtù del nostro periodo storico, che sia necessario più che mai, innovare e creare nuovi modelli di sviluppo, capaci di reinterpretare il passato, per guadagnare un nuovo sguardo sul futuro.

Troppo spesso purtroppo, non ci si accorge che ciò che si cerca di inseguire, sono degli ideali, delle visioni e delle progettualità, nate in un contesto storico profondamente diverso dal nostro. La missione, la sfida di chi intende valorizzare il territorio alpino oggi, è quella di saper cogliere il contesto contemporaneo, fatto di nuove necessità, nuovi ideali e nuovi problemi a cui dare risposte non convenzionali.

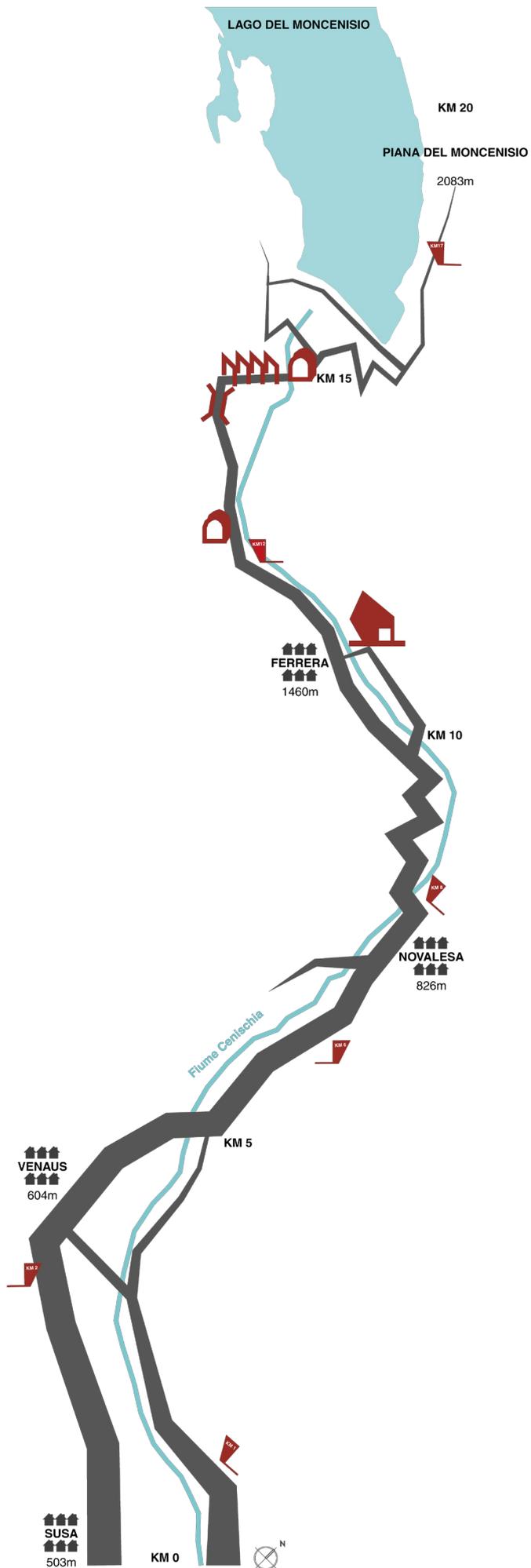
A questo proposito, e non vale solo per il territorio alpino, è oltremodo necessario studiare approfonditamente la storia dei luoghi, ascoltare le comunità residenti, conoscere nel dettaglio le loro peculiarità e da qui, trovare il *“fil rouge”* capace di rinnovare, sviluppare e valorizzare i territori in modo sostenibile.

Questa tesi si è incentrata sul tema del turismo diffuso ed esperienziale legato agli itinerari di viaggio. Immergendosi nel paesaggio vallivo e approfondendone la sua storia, si è tentato di sperimentare un nuovo modello turistico sostenibile e capace di valorizzare ciò che già è presente sul territorio.

È doveroso però ricordare che la sperimentazione e l’innovazione dei territori alpini più in generale, non devono passare esclusivamente attraverso il turismo. Diversi sono i filoni che si stanno sperimentando in questi ultimi anni nell’arco alpino, per esempio le produzioni tipiche locali. Lo studio e *“l’immersione”* nei diversi contesti può e deve portare a trovare il giusto modello di sviluppo per ogni luogo.

Attraverso questo lavoro di tesi è stato possibile legare la valorizzazione del patrimonio culturale con la storia del territorio, proponendo nuovi itinerari escursionistici che possono essere integrati in progetti di valorizzazione già in atto come la via Francigena.

Mediante questo lavoro inoltre, si dimostra che non è strettamente necessaria la realizzazione di grandi masterplan o interventi massicci su larga scala per l'attuazione di nuovi modelli di rilancio. Questo obiettivo può essere raggiunto anche attraverso interventi puntuali, piccole sperimentazioni localizzate, interagendo e coinvolgendo la comunità, che rientrino in una visione su più larga scala; parte di una progettualità capace di guardare oltre al singolo intervento e nettamente più sostenibile di interventi che si impongono sul territorio come nuovi scenari totalmente slegati dallo stesso.



Ringraziamenti

La redazione di questa tesi, che è stata una sfida, nonché un'occasione per mettersi alla prova, è stata realizzata da me con impegno, passione e interesse, per le tematiche affrontate. A questo proposito è doveroso e necessario ringraziare tutte le persone che hanno creduto in me e in questo lavoro, aiutandomi a portarlo a termine, guidandomi e consigliandomi sapientemente.

Innanzitutto ringrazio il mio relatore Antonio De Rossi, il quale fin dal primo momento mi ha aperto lo sguardo sul paesaggio alpino, permettendomi di affrontare il tema di questa tesi nel migliore dei modi, dandomi continui spunti progettuali e di approfondimento.

Ringrazio la mia correlatrice Laura Cantarella, la quale mi ha dato modo di sfruttare la mia passione per la fotografia al fine di arricchire questo lavoro di tesi con uno sguardo diverso, quello attraverso la fotocamera.

Ringrazio inoltre il mio caro amico Gianluca Popolla, ormai da anni un punto di riferimento per me, che fin dalla prima idea mi ha spinto, aiutato, consigliato, mettendo a disposizione tutto il suo sapere, le sue conoscenze e la sua passione per il tema affrontato.

Un doveroso e sentito ringraziamento va alla Fondazione Caligara e in particolare alla sua fondatrice Marilisa Caligara, la quale ha premiato me e il mio lavoro rendendo onore alle idee e allo sviluppo di questa tesi.

Il ringraziamento più caloroso ai miei familiari, i quali mi hanno sostenuto credendo in me e nel mio percorso di vita e di studio. Ai miei genitori, che mi accompagnano da tutta la vita e dei cui consigli non smetterò mai di avere bisogno.

A mia nonna e alle mie sorelle Letizia e Emerenziana le quali mi sono state vicine anche in questo momento di intenso studio. A mio fratello Aurelio il cui ricordo è sempre vivo in me, che mi ha accompagnato in questi 5 anni e che continuerà ad accompagnarmi nel cuore.

Con questa tesi, porto a compimento un percorso di studi che mi ha cambiato radicalmente, e che mi ha permesso di acquistare un nuovo e rinnovato sguardo sul mondo. In questi 5 anni tutto ciò che ho studiato, tutti gli amici che ho incontrato, tutte le esperienze che ho vissuto mi hanno reso ciò che sono oggi, quindi non posso fare a meno di ringraziare tutti i miei amici, chi mi accompagna nel mio percorso di vita da lunga data e chi mi accompagna da poco tempo.

A Maki, che aiutandomi e standomi sempre vicina mi ha permesso di affrontare nel modo migliore questi anni universitari.

Un ringraziamento speciale ovviamente ai miei colleghi di università che mi hanno sopportato e supportato sempre, Giuli, Eli, Sara e Sere in particolare!

Un ringraziamento ad Andre e Alby che si sono resi disponibili a farmi da "modelli" nei miei scatti per questa tesi, accompagnandomi nelle mie lunghe escursioni!

Un ulteriore ringraziamento per Andre e Fede, che mi sono da sempre vicini e che si sono sempre resi disponibili ad aiutarmi nel momento del bisogno, senza eccezioni in questo mio ultimo lavoro universitario.

Infine un ringraziamento a tutte le persone che ho incontrato in questo cammino lungo 5 anni, positive o negative, ma che hanno comunque contribuito a rendermi ciò che sono oggi.

Formalmente ringrazio il Centro Culturale Diocesano e il Comune di Ferrera-Moncenisio, per essersi resi disponibili a tutte le mie richieste nella redazione di questo elaborato.

Fonti Bibliografiche

- Carandini L., Il grande valico, Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1960
- Ruggiero M., La valle di Susa e il Moncenisio nelle relazioni di alcuni celebri viaggiatori, in "Segusium", Anno VI, n°6, agosto 1969, pp. 5-14
- Doro A., I valichi alpini della Val di Susa nel passato, la scelta dei passi, in "Segusium", Anno IX, n°9, dicembre 1972, pp. 9-24
- Marconcini F., Cavalcata di secoli attraverso il Moncenisio, in "Segusium", Anno IX, n°9, dicembre 1972, pp. 25-41
- Mina A., Le strade nazionali, in "Segusium", Anno IX, n°9, dicembre 1972, pp. 385-390
- Amis du Mont-Cenis (a cura di), De Lanslebourg à Suse, fascinant Mont-Cenis, il Moncenisio com'era, Imprimerie Gaillard, St-Alban-Leysse, 1980
- Sergi G., Potere e territorio lungo la strada di Francia: da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo, Liguori, Napoli, 1981
- Tracq F., Un piccolo ospedale all'inizio delle Scale nel 1580, in "Segusium", Anno XXII, n°22, dicembre 1986, pp. 101-107
- Fabiano G., La chapelle de Saint Nicolas de la plaine, in "Segusium", Anno XXII, n°22, dicembre 1986, pp. 108-118
- Peyrot A., Il Piemonte nei Secoli, Le Valli di Susa e del Sangone, Tipografia Torinese Editrice, Torino, 1986
- Corino P.G. - Dezzani L., Una Strada per il Moncenisio, Tipolito Melli, Borgone Susa, 1986
- Sergi G., La "via Francigena" del Moncenisio come fattore di riassetto politico nel medioevo, Centre d'études franco-italien, Torino, 1990
- Bellet J., Forray F., Mestrallet M., Prieur J., Savi S. (a cura di), Moncenisio porta delle Alpi, Arc-Isère, Montmélian, 1990
- Gruppo ricerche cultura montana (a cura di), Le Valli del Moncenisio, Centro Documentazione Alpina, Torino, 1992
- AA.VV., Dans les traces d'Hercule, les voies transalpines du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Paris, 2003

- Scafone R., Pellegrini al Moncenisio tra età moderna e contemporanea, in "Segusium", Anno XLV, n°47, novembre 2008, pp. 35- 136
- De Rossi A., Sergi G., Zonato A. (a cura di), Alpi da scoprire, arte, paesaggio, architettura, per progettare il futuro, catalogo della mostra (Susa, Exilles, Bardonecchia, 7 luglio – 26 ottobre 2008), Edizioni del Graffio, Borgone Susa, 2008
- Tonini V., Notizie storiche e descrittive sulla strada del Moncenisio, O.V.S., [s.l.], 2010
- Dezzani L., Patria L., Territorio, strade e città fortificate: tarda antichità e medioevo a cavallo delle Alpi, pp. 63-88, in "Segusium", Anno XLVII, n°49, settembre 2010
- De Rossi A., Dini R., Penna M., Turco F. (a cura di), La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa, Centro Culturale Diocesano, Susa, 2011
- De Rossi A., La Costruzione delle Alpi - Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773-1914), Donzelli Editore, Roma, 2014
- De Rossi A., La Costruzione delle Alpi - Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017), Donzelli Editore, Roma, 2016
- Carvagna Bontosi M., La vita e l'immagine della provincia di Susa nel Millesecento, dai documenti dell'Archivio di Stato di Torino, Edizioni del Graffio, Borgone Susa, 2014
- Malengo L., Il Moncenisio in alcune Narrazioni Significative, dattiloscritto inedito, Centro Culturale Diocesano, Susa, 2017

Fonti Sitografiche

- archiviodistatorino.beniculturali.it
- cadastre.gouv.fr
- dislivelli.eu
- gallica.bnf.fr
- igmi.org
- maurienne-tourisme.com
- regione.piemonte.it
- remonterletemps.ign.fr
- savoie-archives.fr
- sentieri.ipla.org
- servicehistorique.sga.defense.gouv.fr
- vallesusa-tesori.it
- viefrancigene.org

ALLEGATI

