

La valle di Susa, dall'anfiteatro morenico di Rivoli a Cesana, è una delle più lunghe dell'arco alpino occidentale. Conduce, da sempre, a due valichi che sono stati tra i più usati della storia: da Cesana si arriva facilmente al Monginevro; più a valle, da Susa e dalla perpendicolare e corta val Cenischia, al più scosceso Moncenisio.

Di là dal Monginevro si ritagliano due percorsi naturali: la valle della Guisane più a nord (con un percorso ancora accidentato che comprende il colle del Lautaret si procede verso l'Isère e il Rodano) e la valle della Durance più a sud (con un agevole itinerario verso la Provenza).

Di là dal Moncenisio si incontra la valle dell'Arc, cioè la regione della Maurienne, e si viaggia agevolmente verso Chambéry e Lione.

I due valichi hanno vantaggi e svantaggi. Il Monginevro è collocato a un'altitudine minore, ha un clima migliore e un periodo d'innervamento invernale più breve; per contro il percorso alpino, sui due versanti, è complessivamente più lungo. Il Moncenisio implica invece un percorso alpino più corto, ma il viaggiatore, nella prossimità del passo, deve inerpicarsi con maggiore difficoltà con condizioni climatiche più difficili. Non a caso oggi il valico del Moncenisio è chiuso nei mesi invernali, quando il Monginevro corrisponde alla comunicazione esclusiva fra i due versanti alpini.

Al tempo della romanizzazione, da cui parte la nostra analisi, c'era una situazione simile a quella odierna: se pur ovviamente senza chiusura completa del Moncenisio, il Monginevro era di gran lunga il passo più usato. Nel medioevo invece, sia per ragioni politiche, sia perché ci si accontentava di strade più strette, sia, infine, perché si voleva ridurre al minimo il tempo dedicato a valicare le Alpi, prevaleva l'uso del Moncenisio.

La differenza fra antichità e medioevo è poi notevole anche per un altro aspetto: le direzioni di flusso, soprattutto se si pone mente a quelle di eserciti, uomini potenti, religiosi di alto rango, famiglie prestigiose alla ricerca di nuovi campi di affermazione. La direzione di flusso maggiore è dal Piemonte alla Gallia nell'antichità e nel primo medioevo; al contrario, è dalla Francia al Piemonte dall'età carolingia in poi: anzi, questo carattere assunto nel medioevo centrale è destinato a perdurare nell'età moderna, prima dell'equilibrio della bidirezionalità del mondo contemporaneo.

Fra l'ultimo secolo avanti Cristo e il primo dell'era cristiana, Roma seppe convivere con un capo di tribù celto-liguri, Cozio, residente a Susa e riconosciuto come guida di una prefettura romana imperniata sul valico del Monginevro. Del suo dominio e dell'inclusione nel governo romano rimane il simbolo dell'arco augusteo di Susa, eretto nell'ultimo decennio a.C. Il distretto delle *Alpes Cottiae* fu poi addirittura, per breve tempo, regno federato al tempo del nipote Cozio II e dell'imperatore Claudio, prima di diventare "provincia procuratoria". La *statio ad fines*, cioè il punto di confine fra il distretto segusino e la *regio XI*, che era governata da *Augusta Taurinorum*, era ad Avigliana.

La formazione politico-territoriale di Cozio costituiva dunque confine ma non frontiera, perché non separava dominazioni statali diverse, ed era attraversata dalla strada romana delle Gallie – fondamentale per l'uso militare ma anche per i commerci (soprattutto di anfore, ceramiche, pietre da costruzione) - che per gran parte della valle di Susa percorreva la sinistra orografica della Dora Riparia, spostandosi sulla destra, se pur con alcune deviazioni, da Susa verso il Monginevro. *Strata* in quanto lastricata, ampia e agevolmente percorribile, la strada delle Gallie

è un tipico frutto degli investimenti e della concezione viaria romana, con un percorso ben disegnato che lo distingue nettamente dalle terre circostanti.

Nell'alto medioevo, per le mutate condizioni politiche e per il venir meno della manutenzione, la strada andò progressivamente in crisi, sostituita da un fascio di vie in parte parallele e in parte intersecantesi fra loro, arterie più strette e non lastricate che innervavano l'«area di strada» valsusina che caratterizzò tutto il medioevo: come tale, come «area», fu uno dei rami più noti della *Via Francigena* che soprattutto nei secoli successivi fu percorsa da eserciti, mercanti e pellegrini. In parallelo con queste involuzioni materiali, dal 579 le valli di Susa, dell'Arc e dall'alta Durance furono governate, dal punto di vista ecclesiastico, dalla nuova sede vescovile di St.-Jean-de-Maurienne (creata dal re di Borgogna Gontrano), fino al secolo IX, quando la valle di Susa fu reincorporata nella diocesi di Torino.

Questa era la realtà delle comunicazioni quando, a metà del secolo VI, una nuova provvisoria dominazione parzialmente autonoma ebbe come centro Susa: qui il capo goto Sisige ricevette il riconoscimento da Bisanzio, incluse aggregati tribali diversi collocandosi fra Burgundi e Franchi di là dalle Alpi e il territorio di lì a poco assoggettato ai Longobardi del ducato di Torino. A quel punto una vera frontiera si collocò all'altezza delle Chiuse (oggi Chiusa S. Michele), e resistette fino al 773, quando Carlo Magno la superò assoggettando poi tutto il *Regnum Italicum*.

Non più frontiere ma confini, da allora. Il confine fra i comitati franchi di Torino e di Maurienne, quindi fra il regno italico e quello di Borgogna, era sul Moncenisio, il valico ormai più usato. In età postcarolingia, fra il 950 e il 1091, il comitato torinese era governato dai marchesi di Torino, comprendeva la valle di Susa e confinava con il regno di Borgogna, la cui corona, dagli anni Trenta del secolo XI, era controllata da un solo potente: il re di Germania che, in quanto anche re d'Italia, era imperatore. I confini erano ormai in un certo senso 'interni', incidevano poco sulle comunicazioni, e l'area di strada della *via Francigena* manteneva senza troppi contrasti la sua importanza.

Di frontiere si può di nuovo parlare quando le signorie locali e i principati territoriali divennero i nuovi poteri: i Savoia, affermatasi in Borgogna e in grado di rivendicare l'eredità dei marchesi di Torino, si spinsero fino ad Avigliana, dove erano forti le tensioni con il dominio temporale del vescovo di Torino, che aveva nel castello di Rivoli un solido avamposto. Nel 1280, con l'arrivo dei Savoia a Torino, la bassa e media valle di Susa divenne il cuore di uno 'stato di passo' per cui le Alpi non costituivano una barriera, mentre i conflitti erano con i conti d'Albon – poi noti come Delfini – che controllavano l'alta valle da Chiomonte verso lo spartiacque. A quel punto il Moncenisio era sabauda e il Monginevro delfinale, e la concorrenza d'uso fra i due valichi e i due rami stradali rifletteva l'appartenenza a due diversi campi politici. Da qui sino alla fine del medioevo, mentre la valle di Susa rimase sotto il controllo del ramo sabauda principale (e non come il resto del Piemonte delegato al ramo dei principi d'Acaia), il Delfinato comprensivo dell'alta valle fu annesso al regno di Francia.

La *via Francigena*, frattanto, aveva molto valorizzato il suo percorso sulla destra orografica della Dora, senza mai mandare in disuso le altre varianti, che via via si adattavano alle esondazioni del corso del fiume. Il potere sabauda cercava di imporre passaggi obbligati per rendere redditizi alcuni punti di riscossione dei tradizionali pedaggi, in corrispondenza dei quali – come a S. Ambrogio – sorgevano edifici appositi.

Nel periodo compreso fra il Cinquecento e il primo Settecento il ducato di Savoia fu spesso in conflitto con il regno di Francia, ma con il trattato di Utrecht del 1713 pervenne a una solida definizione delle proprie frontiere occidentali, acquisendo anche formalmente l'alta valle di Susa e conferendo - se pur solo per il tratto vicino al Monginevro - carattere di frontiera al crinale alpino, secondo un disegno che è quello più normale per la matura età moderna.

Tuttavia, poi, il periodo napoleonico determinò dominazioni francesi che eliminarono la funzione delle Alpi come confine e, parallelamente, investirono sul sistema viario, migliorandone la struttura e quindi delimitando e precisando i percorsi principali, segnando la fine della fluidità stradale medievale e di antico regime e ritornando, in un certo senso, all'antica ispirazione romana.

Nell'Ottocento successivo alla restaurazione e alla restituzione alla dinastia sabauda dei suoi territori, il quadro politico non fu duraturo. In particolare, con la cessione alla Francia di Nizza e della Savoia nel 1860, le Alpi occidentali divennero nel loro insieme non più soltanto barriera naturale, ma frontiera: frontiera che tuttavia non poteva incidere, se non solo in parte, sugli usi linguistici e sociali dei due versanti.

Negli stessi anni (fra il dibattito nel parlamento subalpino nel 1857 e la conclusione dell'opera nel 1871) fu realizzato il traforo ferroviario del Fréjus, che, con un percorso di soli 12 chilometri in galleria, ridusse i tempi di viaggio da Parigi a Torino del 70%: una percentuale inconfutabile con le piccole abbreviazioni di durata del percorso previste da progetti odierni, nei quali il rapporto costi-benefici non ha, secondo gli storici, davvero nulla in comune con quel traforo portato a compimento alla vigilia della più sconvolgente accelerazione industriale della storia. Un'altra opera in cui l'intervento umano è risultato decisivo nel cambiare la fisionomia del territorio fu realizzata nel 1921 (con completamenti fino al 1968): il piccolo lago del Moncenisio divenne, con la costruzione di una diga, un grande vaso artificiale che coprì i resti dell'ospizio medievale, inducendo a un nuovo percorso che costeggia l'acqua in prossimità del valico.

Successivamente, con il trattato di Parigi alla fine della Seconda guerra mondiale, furono stabiliti i confini attuali, che includono nel territorio francese i due valichi storici del Moncenisio e del Monginevro. La valle di Susa e la Maurienne sono oggi collegate, oltreché dalla ferrovia, dal traforo autostradale del Fréjus, inaugurato nel 1980, mentre l'adesione dell'Italia agli accordi di Schengen del 1990 ha cancellato, dopo secoli, la funzione doganale delle frontiere.