

EMANUELE PAGANO

LA STRADA NAPOLEONICA DEL SEMPIONE¹

Fra le tante grandiose opere ordinate dal Grande Napoleone I Imperatore de' Francesi e Re d'Italia evvi quella meravigliosa Strada del Sempione, conducente dal Regno d'Italia all'Impero Francese: meravigliosa al certo perché, posta fra que' alti monti, profonde ed intrecciate valli rendevano quel passaggio quasi impossibile ed assai pericoloso, ora (mediante l'opera dei bravi periti italiani e francesi) resa in pochi anni vasta, comodissima e carrozzabile anche nelle viscere de' monti stessi, travagliandosi tuttavia all'abbellimento di sì grand'opera, formante l'ammirazione dell'Universo [...].

L'incipit enfatico (maiuscole incluse) della Guida al Sempione² del 1808 non deve fuorviare il lettore del XXI secolo, avvezzo a stili retorici differenti. Concesso quanto si deve allo spirito encomiastico del tempo, la meraviglia dei contemporanei di Napoleone resta la nostra di fronte a un'opera che richiamava senza sforzo all'Europa colta del primo Ottocento il paragone con le strade dei Consoli e dei Cesari. Giusto duecento anni fa – nel 1806 – si era aperta al pubblico la grande strada carrozzabile

¹ AVVERTENZA. Le immagini pubblicate nel presente saggio sono tratte da F. BARBEY, *La route du Simplon*, Genève, Atar, 1906. Parte sono fotografie del 1906, parte sono riproduzioni in bianco e nero degli acquarelli che illustravano una delle prime guide per i viaggiatori della nuova strada napoleonica: G. LORY, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, Paris 1811.

² Guida al Sempione. Almanacco per l'anno bisestile 1808, Milano, presso Giacomo Agnelli successore Marelli.

che, attraverso il valico del Sempione, collegava comodamente Milano con Ginevra e, di lì, con Parigi (fig. 1).

In effetti, dopo il tracollo dell'impero romano d'Occidente era venuta meno la gestione unitaria di una rete di collegamento terrestre tra il mondo padano-mediterraneo e il mondo transalpino, essendone cancellata parte del tracciato e fino la memoria, né l'impero carolingio ne aveva potuto di nuovo garantire a lungo la condizione di base: quella stabile unificazione politica della catena alpina che l'espansione della Francia direttoriale e consolare tornava, dopo molti secoli, a realizzare, almeno nel settore occidentale.

E Napoleone, empirico abile nell'uso della memoria storica e della cultura politica del suo tempo, al modello romano mostrò di ispirarsi anche nell'organizzare le vie di comunicazione, riprendendo al contempo le linee settecentesche della politica monarchica e direttoriale, ma in una sintesi originale e grandiosa, tale da plasmare, nel ritratto dei posteri, assieme alle immagini del generale, del legislatore, del creatore dei "beni culturali", del manager organizzatore delle finanze e dell'economia, l'ico-

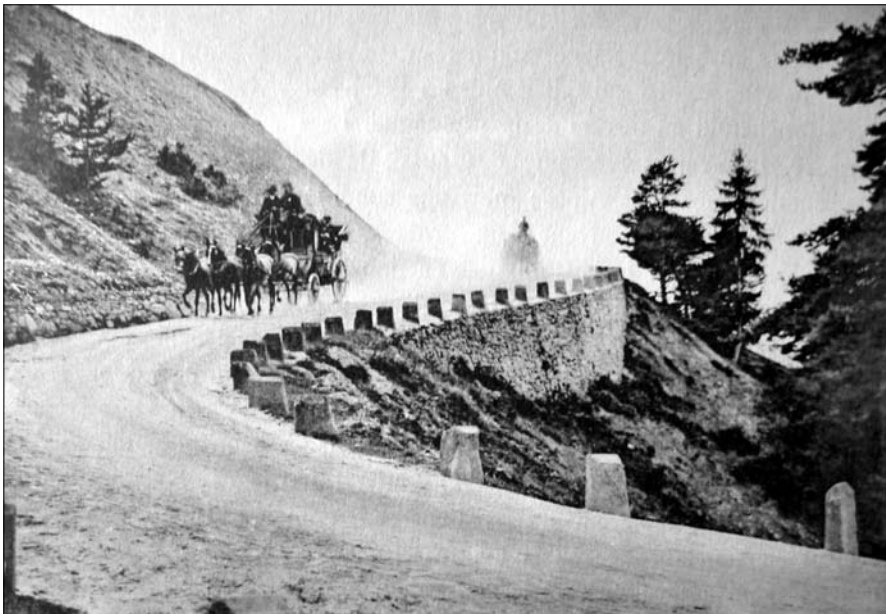


Figura 1 – Carrozza sulla strada napoleonica nel 1906.

na del grande costruttore di strade, strumento di unificazione dell'Europa francese.

La nuova arteria del Sempione si iscrisse nel vasto disegno egemonico che, sorto sull'onda delle vittorie militari rivoluzionarie, destinava le strade prima di tutto a servire le armate. Ma dove passava il cannone – l'amministrazione napoleonica se ne mostrò da subito consapevole e auspice – passava poi anche il carro del mercante, la staffetta della posta, la diligenza con i passeggeri, di modo che i flussi della ricchezza convergessero nella Grande Nation e rendessero il sistema continentale autosufficiente, nonostante il blocco dei mari ad opera della Royal Navy. Tramontato tale ambiziosissimo obiettivo di fondo, un'eredità preziosa di Napoleone sarebbe rimasta agli europei. Lascito non trascurabile furono la rinnovata rete viaria e un incipiente 'culto della velocità', tratti indelebili incisi nel territorio e, per così dire, nel carattere della civiltà europea contemporanea.

Non desta stupore dunque che un'importante monografia dedicata al principio del secolo scorso alla strada del Sempione si apra proprio sul nesso storico tra l'esperienza napoleonica e la "contemporaneità" dell'Occidente, la prima costituendo della seconda, se non certo la matrice unica, almeno un prodromo necessario. Nell'Avant-propos dell'edizione del 1906, il "fischio delle prime locomotive", che attraversavano inaugurando il tunnel ferroviario italo-elvetico da Briga a Iselle, evocava in Frédéric Barbey³ il profilo titanico dell'empereur; ma anche il destino della moltitudine di uomini, "pionniers du siècle" – dall'autore del progetto alle decine di ingegneri fino alle migliaia di operai –, i quali, un secolo prima, nella grande impresa del Sempione avevano profuso intelligenze, energie, sacrifici immani e, in troppi casi, la vita stessa.

La politica viaria francese e le Alpi occidentali tra Sette e Ottocento

Nel primo decennio dell'Ottocento ampie vie carrozzabili furono costruite attraverso le Alpi occidentali, in un tracciato di organica concezione. Ciò si dovette alla fusione dei destini francesi con quelli italiani e a una complessa mediazione tra interessi regionali ed esigenze stata-

³ BARBEY, *La route du Simplon* cit.

⁴ Opera imprescindibile per intelligenza storica e per ampiezza di prospettive sul tema è ancora M. BLANCHARD, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, Imprimerie Joseph Allier, 1920.

li⁴. Il Cenisio, il Monginevro, il Sempione furono i valichi chiamati o confermati nel ruolo di porte principali della penisola italiana, cui si deve aggiungere la Corniche, la via panoramica, accessibile d'inverno, parallela alla Costa Azzurra da Nizza a Mentone. Vi scorrevano le nuove grandi strade militari e commerciali, secondo un disegno strategico prioritario nel pensiero di Bonaparte, divenuto arbitro delle vicende franco-italiane. "De toutes les chemins ou routes, ceux qui tendent à réunir la France à l'Italie sont les plus politiques", dichiarava Napoleone nel maggio del 1805, durante il viaggio della sua incoronazione a re d'Italia⁵. Le comunicazioni erano notoriamente un punto essenziale nell'ampio programma di integrazione con la Francia dei territori peninsulari conquistati; un argomento su cui si torna di frequente nello sterminato carteggio napoleonico⁶.

Strumento operativo della politica viaria napoleonica fu la direzione generale des Ponts et Chaussées, che riorganizzava il competentissimo corpo degli ingegneri d'acque e strade, prezioso legato della monarchia⁷. Durante il primo Impero, la gerarchia del corpo prevedeva, oltre al direttore, cinque ispettori generali, quindici ispettori di divisione, centinaia di ingegneri, mentre la manodopera specializzata era spesso insufficiente. Vi si tentava di supplire con il reclutamento di migliaia di operai, di braccianti disoccupati – come accadde anche nel caso del Sempione – e persino di prigionieri di guerra. Neppure le risorse finanziarie furono sempre adeguate a una tempestiva manutenzione, specialmente per la parte lasciata ai dipartimenti⁸. Ciò nondimeno è verosimile che in una decina d'anni il governo napoleonico avesse speso nei lavori pubblici ol-

⁵ Correspondance de Napoléon I^{er} publiée par ordre de l'empereur Napoléon III, 32 voll., Paris, 1858 ss., (d'ora in poi Correspondance), n. 8723, a Champagny, 13 mag. 1805; cit. in BLANCHARD, Les routes des Alpes cit., p. 194.

⁶ Ancora nel dicembre 1805, ad esempio, scrive a Crétet, direttore del servizio Ponti e strade: "Je vois avec intérêt que le Simplon, le Cenis, le Genève sont praticables pour les voitures [...]; tout ce qui tend à rendre plus facile les communications avec l'Italie est aujourd'hui dans ma politique et conforme à mes plus chers intérêts" (Correspondance cit., n. 9564, 13 dic. 1805; BLANCHARD, Le routes des Alpes cit., p. 195).

⁷ A. LORION, Ponts et chaussées, in J. TULARD (éd.), Dictionnaire Napoléon. Nouvelle édition revue et augmentée, Paris, Fayard, 1999, II, pp. 527-529.

⁸ J. TULARD, La vita quotidiana in Francia ai tempi di Napoleone, Milano, Rizzoli, 1984, p. 169; J. GODECHOT, Les institutions de la France sous la Révolution et l'Empire, Paris, PUF, 1989 (4^a éd.), pp. 677-678.

tre un miliardo di franchi, somma ingentissima, ineguagliata da alcuna potenza dell'epoca⁹.

Il problema del controllo delle Alpi, d'altro canto, non può certo dirsi una novità di quei tempi, nell'assetto interno degli Stati come nelle relazioni internazionali. Basti pensare, per il settore che qui interessa, alla tradizionale politica in tal senso della dinastia sabauda. Proprio per la sua posizione geografica e militare il re di Sardegna nel Memoriale di Sant'Elena viene definito, invero un po' in caricatura, "portier des Alpes"¹⁰.

Il generale Bonaparte fin dal 1797 aveva palesato la volontà di sviluppare la via del Sempione come accesso privilegiato alla neonata Repubblica Cisalpina, pilotando al contempo la neutralità elvetica e facendo pressione in particolare sul Vallese. Tale orientamento incontrò favorevole accoglienza nel ceto dirigente milanese, memore della mutilazione territoriale inflitta alla Lombardia austriaca nella prima metà del secolo, quando l'incorporazione del Novarese e dell'Ossola nel dominio sabauda aveva determinato il blocco di quella direttrice ai traffici principali, a tutto vantaggio dei valichi piemontesi. In tal senso Bonaparte non faceva altro che ripercorrere un indirizzo già tentato dalla vecchia monarchia francese, quando essa aveva guardato al Sempione come alternativa al Moncenisio, monopolizzato dalle dogane piemontesi verso le quali si incamminava il grosso delle merci destinate ai mercati transalpini¹¹. Nel nuovo quadro repubblicano la carta del Sempione poteva essere giocata non solo in funzione antisabauda, bensì antiastburgica, dal momento che alla Francia, per rafforzare il proprio dominio in Lombardia, mancava qualcosa di simile al Brennero, passo attraverso il quale dal 1772 l'Austria poteva far affluire rapidamente le sue armate nell'Italia padana.

Il crollo delle repubbliche filofrancesi nel 1799 e la seconda campagna d'Italia confermarono il console Bonaparte nel progetto Sempione, mentre il destino del Piemonte rimaneva ancora sospeso. Quel passaggio, a un'altitudine di 2.000 metri, appariva preferibile sia al Cenisio, per la maggior vicinanza a Parigi (un'ottantina di chilometri in meno), sia al Gran San Bernardo e al Gottardo, le cui più elevate altitudini li

⁹ Di tale somma, 277 milioni solo per le strade, secondo la relazione presentata dal ministro dell'Interno Montalivet al Consiglio legislativo il 25 febbraio 1813 (riprodotta in E. LAS CASES, *Mémorial de Sainte-Hélène, texte établi [...] par André Fugier*, Paris, Garnier, 1961, t. II, pp. 504-506).

¹⁰ Ivi, t. I, p. 365.

¹¹ BLANCHARD, *Les routes des Alpes cit.*, pp. 9 ss.

rendevano spesso impraticabili per le nevi, i ghiacci, le nebbie¹². Dopo Marengo fu dunque ineluttabile, in questa prospettiva strategica, la cessione alla ricostituita Repubblica Cisalpina del territorio tra Sesia e Ticino fino alle montagne dell'Ossola, già appartenuto all'antico Stato di Milano e ora denominato dipartimento dell'Agogna. Un decreto consolare del 7 settembre 1800 ordinava l'inizio dei lavori per la strada del Sempione.

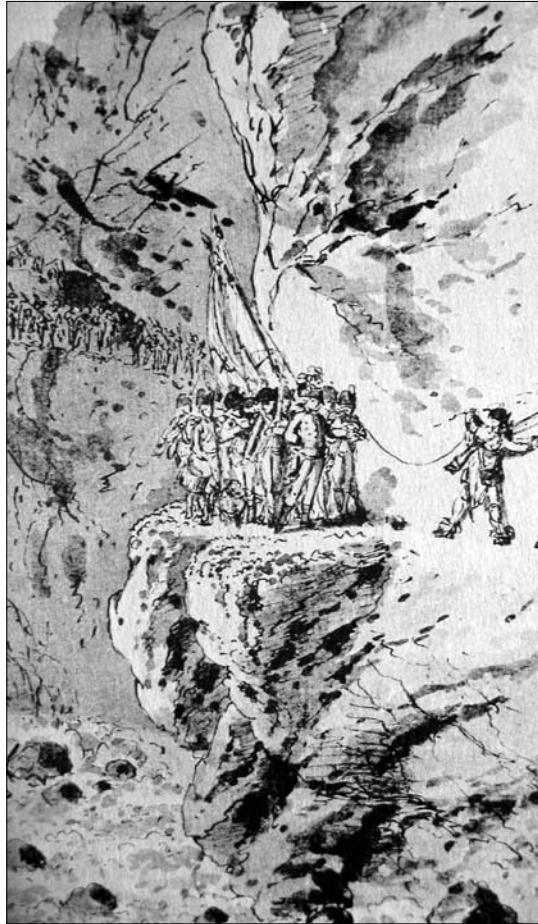
Altri interessi tuttavia erano in gioco. Al Cenisio era strettamente legata l'economia della Savoia, della Maurienne, in parte di Ginevra che, pure, attraverso l'Alto Rodano poteva venire attratta verso il Sempione. Ma, specialmente, la strada del Cenisio da secoli ormai era la strada di Lione. La grande prosperità commerciale e manifatturiera di questa città, consolidatasi con la fortuna delle sete, con l'importazione di materie prime e prodotti semilavorati dalla penisola, non sembrava ammettere che si ridiscutesse la centralità strategica di quella via. Briançon e Grenoble puntavano invece all'apertura di una nuova carrozzabile per il Monginevro, valico per il quale gli ambienti militari, specialmente in forza delle agevolazioni logistiche per l'artiglieria, avevano simpatie, tanto da ingaggiare una tenace offensiva politica, durante il Consolato, contro i fautori del Moncenisio, sostenuti nientemeno che dal direttore del servizio Ponti e strade, nonché consigliere di Stato, Emmanuel Cretet, futuro governatore della Banca di Francia e ministro dell'Interno¹³. In una posizione di secondo piano, che tuttavia non aveva mancato di attirare la specifica attenzione del Primo Console, stavano l'utilizzo del Colle di Tenda, legato ai flussi commerciali genovesi con la Lombardia e con la Svizzera, via Gottardo; nonché il ruolo del Gran San Bernardo e del Piccolo San Bernardo, passaggi che avevano rivelato una loro comodità per le truppe nel 1800, ma che, come gli altri suddetti, essendo attraversati propriamente da sentieri, costringevano a un faticoso smontaggio e rimontaggio dei cannoni (fig. 2).

Dal 1805 il consolidamento delle conquiste francesi, il mutamento regio, la completa riorganizzazione dell'Italia settentrionale e le ambizioni mediterranee di Napoleone indussero quest'ultimo ad accelerare la

¹² A. PINGAUD, *Bonaparte président de la République Italienne*, Paris, Perrin, 1914, II, pp. 324-326.

¹³ Cfr. BLANCHARD, *Les routes des Alpes cit.*, pp. 130 ss.; e J.-L. SUISSA, Cretet, in TULARD (éd.), *Dictionnaire Napoléon cit.*, I, pp. 587-588.

Figura 2 – Il generale Bèthencourt attraversa il Sempione nel 1800.



sistemazione dell'intera rete viaria transalpina, accordando una leggera preferenza di nuovo al Moncenisio, come via tutta francese (a differenza del Sempione, per metà elvetico) dal momento che ormai i dipartimenti piemontesi prima (1802) poi quelli liguri erano stati inseriti nell'amministrazione imperiale.

Con l'annessione delle Marche al Regno d'Italia (1808), della Toscana, poi del Lazio e di Roma (1809) all'Impero francese, Bonaparte riprese, dispiegandola, la sua vecchia prospezione mediterranea. E puntò allora a un saldo collegamento terrestre tra il Tirreno e l'Adriatico (il porto di Ancona e Rimini). Verso il 1810, l'arteria principale italo-francese rimaneva quella incentrata sul Cenisio, ma la strada del Sempione, la

cui importanza da qualche anno sembrava offuscata dalla rivale, riguadagnò visibilità per abbreviare il transito dei cotoni levantini provenienti dall'Illiria. L'annessione alla Francia del Vallese – quindi del versante svizzero della strada – fu il segno inequivocabile del ruolo ritrovato.

Nel frattempo il grande Impero era divenuto una realtà di dimensioni quasi continentali e nel 1811 un decreto classificò le strade in imperiali (articolate in tre classi), dipartimentali e comunali. Tra le quattordici strade imperiali di prima classe, corrispondenti ai principali assi di circolazione che si dipartivano da Parigi in tutte le direzioni, perciò oggetto di una manutenzione speciale, c'erano per l'appunto la n. 6, Parigi-Milano-Roma via Sempione, e la n. 7, Parigi-Torino-Milano via Cenisio¹⁴. Su queste principali arterie, secondo l'intenzione di Napoleone, oltre alle armate dovevano viaggiare i generi agricoli (grani, seta, canapa e lino grezzi) e i prodotti semilavorati (come i filati di seta) italiani e mediterranei verso il mercato francese e, in direzione contraria, i prodotti finiti degli opifici transalpini, in una relazione squilibrata quale quella sancita nel trattato di commercio tra l'Impero e il Regno d'Italia del 20 giugno 1808¹⁵. Secondo la dottrina francese, infatti, l'Italia era considerata paese esclusivamente agricolo che tale doveva rimanere approvvigionandosi di prodotti manifatturieri francesi.

L'apertura delle Alpi occidentali alle grandi vetture dell'epoca, la riduzione dei tempi, se non sempre dei costi di percorrenza delle grandi

¹⁴ TULARD, *La vita quotidiana* cit., pp. 170-171; ID., *Routes*, in TULARD (éd.), *Dictionnaire Napoléon* cit., II, pp. 668-669. Cfr. anche, per il quadro italiano, G. SIMONCINI, *La legislazione viaria nel Regno d'Italia (1803-1806)*, "Storia urbana", n. 25 (1983), pp. 3-28; ID., *Aspetti della politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia*, in *Villes et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, Rome, École française de Rome, 1987, pp. 1-21; C. ZAGHI, *L'Italia di Napoleone dalla Cisalpina al Regno*, Torino, Utet, 1986, pp. 429-433.

¹⁵ Sull'area padana cfr., per tutti, i profili sintetici di A. COVA, *L'economia lombarda tra tradizione e innovazione: l'agricoltura*, in G.L. FONTANA - A. LAZZARINI (a cura di), *Veneto e Lombardia tra rivoluzione giacobina ed età napoleonica. Economia, territorio, istituzioni*, Milano-Roma-Bari, Cariplo-Laterza, 1992, pp. 25-44; e di A. MOIOLI, *L'economia lombarda tra tradizione e innovazione: le manifatture*, ivi, pp. 179-244. Più ampiamente cfr. M. ROMANI, *L'economia milanese nell'età napoleonica*, in *Aspetti e problemi di storia economica lombarda nei secoli XVIII e XIX. Scritti riediti in memoria*, Milano, Vita e pensiero, 1977, pp. 225-273 (partic. pp. 256-257 sul trattato di commercio del 1808); A. COVA, *Aspetti dell'economia agricola lombarda dal 1796 al 1814*, Milano, Vita e pensiero, 1977.

direttrici internazionali e l'intensificazione del flusso di uomini, beni e servizi erano il risultato tangibile della politica di integrazione imperiale dei territori italiani, perseguita costantemente da Napoleone. Il contrabbando crescente ne costituiva il contrappunto negativo, come una delle forme di quella resistenza antifrancesa che tuttavia, pur in una dimensione spesso massicciamente popolare, di per sé sola non sembrava in grado di sovvertire il regime napoleonico. Esso aveva indubbiamente un punto di forza proprio nella rinnovata rete stradale, infrastruttura essenziale alla celere azione di governo.

Le strade sopravvissero alla disfatta del loro ideatore. Il mito di Napoleone si sarebbe perpetuato anche nella stupefatta ammirazione dei viaggiatori che per tutto l'Ottocento, fino all'apertura del tunnel ferroviario del 1906, passarono le Alpi per la via del Sempione.

Una strada per il cannone

Il progetto di una grande via per il Sempione, che il generale Bonaparte aveva sottoposto al Direttorio nel 1797¹⁶, doveva divenire realtà dopo la vittoria di Marengo, per l'imperiosa volontà del Primo Console. La strada carrozzabile da Briga a Domodossola (65 chilometri) nacque ufficialmente così, per il decreto 20 fruttidoro anno VIII (7 settembre 1800) (fig. 3).

Le chemin depuis Brigg à Domo-d'Ossola sera rendu praticable pour les canons¹⁷

Seguivano i "dettagli". La funzione eminentemente militare dell'opera sembrò giustificarne l'affidamento al ministero della Guerra francese,

¹⁶ Bonaparte aveva incaricato l'agente Comeyras di negoziare a Sion con i Vallesi il libero passaggio di una strada militare da costruire lungo la Valle del Rodano da Versoix a Sion a Briga (33 leghe), poi fino a Domodossola, di lì al Lago Maggiore (altre 16 leghe), fino a raggiungere Milano, per 61 leghe in tutto, calcolando per quella via la distanza Milano-Parigi in 160 leghe. Il generale prospettava al Direttorio anche il vantaggio di sfruttare i boschi del Vallese e della Savoia: "bois immenses et qui peuvent seuls relever notre marine"; *Correspondance cit.*, n. 1799, 23 fiorile a. V (15 mag. 1797). Cfr. anche BARBEY, *La route du Simplon cit.*, pp. 19-23.

¹⁷ *Correspondance cit.*, n. 5091, Arrêté 20 fructidor, art. 3. Su tale decreto e i



Figura 3 – Briga nel 1811.

rappresentato in loco dal generale Turreau, già malvisto dalle popolazioni per le spoliazioni seguite alla brutale repressione francese nell'Alto Vallese¹⁸. Ai suoi ordini venivano poste due brigate di ingegneri des

primi anni della costruzione cfr. BARBEY, *La route du Simplon* cit., pp. 29-30; PINGAUD, *Bonaparte président* cit., II, pp. 326-332; M. LECHEVALIER, *La construction de la route napoléonienne du Simplon (1800-1806)*, "Revue de l'Institut Napoléon. Révolution, Consulat, Empire", n. 184 (2002-I), pp. 7-35. Un'utile sintesi storica è anche nella guida di R. FRANCHI - D. MONTI, *Da Milano a Briga attraverso il Sempione. Itinerari d'arte e turismo*, Varese, Macchione, 1999.

¹⁸ "La parte superiore [del Vallese], per essersi rivoltata contro gli ultimi [i francesi, succeduti all'occupazione austriaca], è stata messa a sacco, scannati i bestiami, abbruciate le case, di modo che anche al presente forma uno spettacolo di desolazione. Il generale Turreau ha fatto il resto per colmarla, benché non sia paese nemico. Gli abitanti del Vallese non arrivano a 70 mila [...]": brano eloquente della particolareggiata relazione di Luigi Lambertenghi a Melzi, da Sion, 24 ag.1802, durante l'ispezione per conto del governo italiano: I carteggi di Francesco Melzi d'Eril duca di Lodi. La vice-presidenza della Repubblica Italiana (d'ora in poi I carteggi), a cura di C. Zaghi, 9 voll., Milano, Museo del Risorgimento e Raccolte storiche del Comune di Milano, 1958-1965, II, p. 293. Altra relazione di tenore simile Lambertenghi inviò il 6 settembre successivo (ivi, pp. 358-360).

Ponts et chaussées e tre compagnie di zappatori. Due battaglioni, mille uomini in tutto, venivano inoltre distaccati, l'uno dall'armata di riserva per il versante elvetico, l'altro dall'armata d'Italia con destinazione Domodossola. Cinquantamila franchi al mese dovevano essere erogati dal ministero francese. Altrettanti la Repubblica Cisalpina doveva metterne a disposizione dell'ufficiale superiore di Ponti e strade che avrebbe diretto i lavori nel tratto italiano, senza che fosse prevista alcuna collaborazione paritaria con i francesi.

Il governo cisalpino, in posizione di palese sudditanza all'alleato, tentò invano di ottenere il controllo dei lavori nel versante italiano da Domodossola ad "Algabi" (l'odierna Gabi-Gstein); per trarre le risorse necessarie ripiegò sul serbatoio ormai consueto dei beni nazionali, ossia, in sostanza, delle proprietà confiscate agli enti ecclesiastici. La vendita per un milione di lire milanesi di detti beni fu ordinata nel dipartimento novarese dell'Agogna¹⁹.

I lavori cominciarono il 24 dicembre 1800 sul versante settentrionale e il 26 marzo 1801 su quello a mezzogiorno, ma la gestione militare fu assai costosa e, quel che era peggio agli occhi di Bonaparte, inconcludente, tanto che con decreto 8 luglio 1801 egli riorganizzava completamente la costruzione della strada. Essa fu sottratta ai militari e affidata al ministero dell'Interno, ovvero alla direzione di Ponti e strade e, per la parte finanziaria, al commissario civile Charvet. Un tecnico capacissimo, l'ingegner Nicolas Céard (fig. 4)²⁰, nominato ispettore generale, ebbe l'intera responsabilità del progetto e dei lavori che, dal 1802, avrebbero preso un andamento finalmente soddisfacente.

Nel frattempo, tuttavia, a un anno e mezzo dal decreto istitutivo, se qualche tratto era stato realizzato sul versante elvetico, su quello italiano le poche opere malfatte, gli sperperi e le ruberie offrivano un quadro

¹⁹ Legge della Consulta legislativa 1° ventoso a. IX (20 febr. 1801). La vendita era disposta attraverso l'emissione di cento azioni forzate di 10.000 lire l'una a carico dei "più ricchi possessori e commercianti del dipartimento dell'Agogna": Raccolta delle leggi, proclami, ordini ed avvisi pubblicati in Milano dal giorno 13 pratile anno VIII (2 giugno 1800), Milano, Veladini, t. II, pp. 67-68.

²⁰ Sulla carriera di Céard (1747-1821) cfr. BARBEY, *La route du Simplon* cit., pp. 38-40 e passim; LECHEVALIER, *La construction de la route* cit. Sull'impresa del Sempione l'ingegner Céard pubblicò *Memoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon, et autres objets d'art*, Paris 1820; e *Souvenir des travaux du Simplon*, Genève 1837.

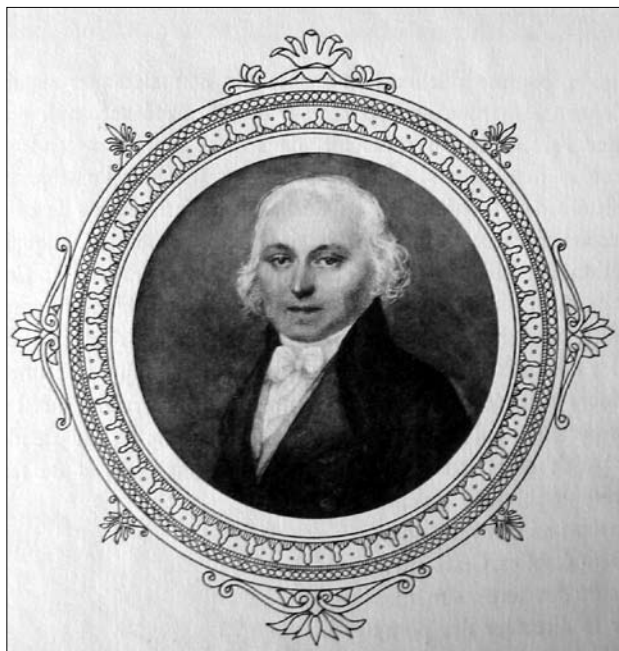


Figura 4 – L'ingegnere in capo Nicolas Céard.

desolante al nuovo governo della Repubblica italiana, molto meno incline del precedente a subire le imposizioni e a pagare coprendo le malversazioni. Esaurito già il milione stanziato, rimanevano ingenti danni ai proprietari (i soldati francesi avevano tagliato piante e rovinato fondi) e malcontento presso gli operai, quasi tutti piemontesi reclutati con un truffaldino sistema di subappalti, concertato da militari e ingegneri francesi con imprenditori locali. I lavoratori furono defraudati delle paghe e costretti ad acquistare “li commestibili a loro necessari” a “un terzo di più del prezzo che trovasi in corso in questo borgo”, come riferiva un commissario italiano mandato in ispezione nell'aprile 1802²¹. Risultato: reclami, ribellioni, licenziamenti, blocco dei lavori. La situazione era inaccettabile. Il vicepresidente Francesco Melzi d'Eril fece ripetute pressioni perché la Repubblica Italiana ottenesse da Parigi piena autonomia di esecuzione nel

²¹ Si vedano la relazione 26 apr. 1802 del commissario Bianchi al ministro dell'Interno Villa e quella del medesimo ministro al vicepresidente Melzi, in I carteggi cit., I, pp. 275-279.

tratto di strada a proprio carico. Di lì a poco, in via ufficiosa, Bonaparte acconsentiva “dietro però il piano e sulla livellazione stabilita dagli ingegneri francesi”²². Era un segnale importante che il clima stava cambiando, sebbene non fosse permesso discutere la superiorità dei tecnici dei Ponts et chaussées. Il 7 giugno furono nominati due commissari italiani alla strada del Sempione, Pianella e Ferrari, con un ruolo di sorveglianza mal definito, mentre il timone restava saldamente in mani francesi.

Il presidente Bonaparte era allora impegnato a concludere con la Repubblica Elvetica il distacco del Vallese, eretto nell'agosto 1802 in repubblica indipendente, formalmente sotto la protezione della Francia, della Svizzera e della Repubblica Italiana, in realtà sotto il controllo della prima che ne esigeva il libero passaggio per le proprie truppe, attraverso la costituenda strada. “Ce chemin seul – scriveva Bonaparte a Melzi caldeggiando i lavori – peut garantir Milan en cas de guerre, car nos troupes de la Bourgogne et de la Franche-Comté y gagnent beaucoup de marches”²³. Questo era dunque il palese obiettivo dell’“indipendenza” del Vallese: tassello essenziale, nella visione strategica del Primo Console, inscindibile con la strada del Sempione e atto “à changer le système de la guerre d'Italie”. Un dispositivo logistico di fortificazioni e magazzini lungo le linee del Mincio, dell'Adda, del Ticino, fino al Lago Maggiore e alle sovrastanti montagne dell'Ossola, avrebbe consentito alle armate francesi, trovandosi sotto attacco nella pianura padana, di ripiegare ordinatamente e di resistere fino all'arrivo dei rinforzi dal Sempione, senza essere costrette come anche nel recente passato a una lunga ritirata in territorio piemontese, fino a Torino o a Genova, in mancanza di altre vie di comunicazione transalpina²⁴. Bonaparte si mostrava desideroso altresì di stabilire un collegamento di natura commerciale tra la via del Sempione e il porto di Genova, in un momento in cui la pace generale in Europa

²² Marescalchi a Melzi, 7 maggio 1802 (I carteggi cit., I, p. 230).

²³ Bonaparte a Melzi, 10 messidor an X (29 giugno 1802): I carteggi cit., II, p. 49. Tra i molti documenti sulla questione del Vallese, vedansi ivi, pp. 130-131, 137, 292-294; 360-362 (Convenzione franco-elvetica-italiana sulla repubblica del Vallese con allegato processo verbale della dieta costituente della nuova repubblica, 27 ag. 1802); e *Correspondance* cit., n. 6086, Bonaparte a Talleyrand, 16 mag. 1802. Cfr. anche BLANCHARD, *Les routes des Alpes* cit., pp. 75, 144-145.

²⁴ La strategia è spiegata in una nota del 2 ag. 1802 al ministro della Guerra Berthier, perché ne metta in esecuzione i lavori preparatori (*Correspondance* cit., n. 6225). Cfr. anche PINGAUD, *Bonaparte président* cit., II, pp. 270-271.

²⁵ BLANCHARD, *Les routes des Alpes* cit., p. 146.

sembrava aprire nuove prospettive di sviluppo sui mari²⁵.

Presso il valico del Sempione, così come presso quelli del Moncenisio, del Monginevro, del Colle di Tenda, si sarebbero dovuti erigere conventi di religiosi, sul modello dei monaci del Gran San Bernardo, per servire da rifugi; e anche caserme per la gendarmeria e per la truppa²⁶. La Repubblica Italiana assegnò beni con una rendita di 20.000 lire per mantenere la comunità conventuale che, tuttavia, provvisoriamente fu costituita da due canonici regolari, alloggiati in una casa affittata, in attesa della costruzione dell'Hospice e di una dotazione più congrua²⁷.

Convieni ora esaminare più da vicino l'opera e i costi di costruzione.

Approvato il progetto esecutivo dell'ispettore Céard, che spostava il punto di partenza della strada da Briga a Glis, i lavori dall'autunno 1801 ripresero speditamente sul versante vallese, mentre dal lato italiano le divergenze di vedute tra i tecnici francesi e quelli italiani²⁸, considerati a torto meno competenti perciò soggetti a una fastidiosa tutela, impedirono significativi progressi fino alla primavera del 1803, quando l'ennesimo intervento del Primo Console sbloccò la situazione assegnando finalmente agli ingegneri italiani la direzione dei lavori per il tratto Domodossola-Gabio, lungo 29 chilometri²⁹.

Una posizione preminente fu assegnata a un ingegnere milanese, giovane e già valentissimo, Carlo Gianella. Nominato dal ministro dell'Interno nel novembre del 1802, in virtù della sua "conosciuta attività al travaglio", Gianella a soli venticinque anni si era trovato a sostituire il dimissionario commissario Costa nella delicata funzione di vigilanza sui lavori del tratto italiano. In questo primo incarico ispettivo aveva potuto appurare di persona lo stato desolante dell'opera e al contempo progettare

²⁶ Correspondance, cit., n. 6234, Bonaparte a Berthier, 6 ag. 1802; I carteggi cit., II, p. 204 (Marescalchi a Melzi, 3 ag. 1802).

²⁷ Cfr. sul punto il rapporto di Marescalchi al Primo Console sulla strada del Sempione, frutto dell'attenta ispezione di Luigi Lambertenghi, 16 sett. 1802: I carteggi cit., II, pp. 364-365.

²⁸ Sui ripetuti contrasti tra ingegneri e commissari italiani e colleghi francesi tra fine 1802 e inizio 1803, bastino le numerose testimonianze ne I carteggi cit., III, pp. 86, 101, 175-178, 272.

²⁹ L'arrêté 29 mar. 1803 del Primo Console è riprodotto ne I carteggi cit., IV, p. 219.

³⁰ Notizie sul complessivo sviluppo dei lavori sotto la direzione dell'ing. Gianella sono anzitutto in Archivio di Stato di Milano (abbrev. ASM), Genio civile, cart. 3245; cfr. anche ivi, 3586. Il 26 gennaio 1802 il ministro dell'Interno gli

le misure del caso³⁰. Nella primavera del 1803 Gianella fu duramente impegnato, con gli stretti suoi collaboratori ing. Guido Bossi e “capo assistente” Bernardo Viviani, al “tracciamento lavori” dei quali avrebbe assunto la direzione. In quell’anno presentò al ministero dell’Interno un progetto complessivo, concertato con Nicolas Céard. Questi in più occasioni ebbe parole di elogio per gli ingegneri italiani³¹. Il progetto Gianella, adottato dal governo della Repubblica Italiana, senza considerare l’arditezza e l’eleganza ammirevoli delle soluzioni tecniche, ebbe il merito, rispetto ai sistemi precedenti, di far risparmiare un milione di lire allo Stato italo, aprendo “al massimo numero di aspiranti” la competizione per l’appalto delle opere e inducendo così notevoli ribassi sui preventivi. La vigilanza minuziosa del direttore italiano sui costi e sull’esecuzione dei lavori ne produsse un’accelerazione tale da stupire lo stesso collega francese.

Il governo italiano, dal canto suo, come avrebbe fatto per gli altri grandi lavori pubblici, assicurò cospicui stanziamenti di bilancio per l’opera, con una larghezza inusuale ai tempi: 800 mila lire milanesi nel 1803, un milione nel 1804 e due milioni nel 1805, ossia il 15 per cento dell’intero preventivo del ministero dell’Interno. E altre 800 mila lire

aveva accordato la deroga affinché, pur mancando a Gianella qualche mese al compimento dei 25 anni prescritti, questi fosse ammesso all’esame per l’abilitazione all’esercizio della professione (ASM, Studi, p.a., cart. 154: l’Amministrazione dipartimentale d’Olona al ministro dell’Interno e rescritto di questo, 6 piovoso a. X). Sul mondo degli ingegneri italo, cfr. G. BIGATTI, *Il Corpo di acque e strade tra età napoleonica e restaurazione (1806-1848). Reclutamento, selezione e carriera degli ingegneri, “Società e storia”*, n. 56 (1992), pp. 267-297; ID., *La provincia delle acque. Ambiente, istituzioni e tecnici in Lombardia tra Sette e Ottocento*, Milano, Franco Angeli, 1995.

³¹ Per i giudizi positivi di Céard sul lavoro dei colleghi italiani e per l’apprezzamento dell’ingegnere francese da parte delle autorità italiane cfr. I carteggi cit., IV, p. 219, V, p. 139, VI, pp. 348-349, VII, p. 343; e LECHEVALIER, *La construction de la route* cit., p. 22.

³² Le prime spese furono coperte con un fondo straordinario accordato al governo dal Corpo legislativo, con decreto 14 sett. 1802: *Bollettino delle leggi della Repubblica e del Regno d’Italia*, d’ora in poi BL, Milano, Veladini, 1802, pp. 348-350. ASM, Aldini, cart. 91, fasc. 48: Conto dimostrativo che il Ministero dell’Interno pubblica [...] dei fondi posti a disposizione [...] e della loro erogazione per tutto il 1803, sotto la partita “Canali, navigli, fiumi, strade”; fasc. 42: analoghi conti per il 1804 e 1805; fasc. 427: rapporto del segretario di Stato Aldini a Napoleone su rendite e spese per il 1806. Si leggano anche le valutazioni di Melzi il quale, su richiesta di Napoleone, calcolava la spesa dei governi cisalpino e italiano, tra l’8 agosto 1800 e il novembre 1804 in lire milanesi 3.065.825 (equivalenti a italiane

furono assegnate nel budget 1806³². Alla fine del 1807, quando la strada era terminata e rimanevano da costruire tre ponti sul Toce e sul Ticino oltre ad alcune opere minori, i costi sostenuti dall'amministrazione italiana, senza contare i denari versati alla precedente amministrazione militare francese, erano calcolati in 3.450.000 lire italiane³³. Altre 700 mila si prevedevano per il 1808, a completamento dei lavori³⁴. Complessivamente la strada del Sempione dovette costare tra i sette e gli otto milioni di franchi, anche se nel novembre del 1810 Napoleone, verosimilmente per ragioni propagandistiche (giustificare l'annessione del Vallese), faceva ascendere il costo globale a 15 milioni³⁵.

Molti problemi si presentarono ai progettisti e furono risolti brillantemente. La scabrosità del territorio, le valanghe, i pericoli delle mine, il reclutamento della mano d'opera, difficoltoso anche per l'alto tributo di vite umane (alcune centinaia, essendo due o tremila uomini costantemente impegnati), le divergenze tra ingegneri – la natura e gli uomini, insomma – tutto sembrava dover inceppare la grande impresa. Se non fosse che allora si era creata una straordinaria sinergia tra la politica e la tecnica, tale da imprimere l'impulso decisivo all'opera, specialmente tra il 1803 e il 1805. La spinta imperiosa di Napoleone, la volontà ferrea e la passione del fare dell'ispettore Céard, la competenza indubbia di molti ingegneri francesi, ma anche la professionalità

£ 2.353.020): I carteggi cit., VII, p. 342 (19 febr. 1805), mentre nel rendiconto preparato dal Tesoro al principio del 1805, sotto la partita "Strada del Sempione", solo per il triennio 1802-1804 risultavano imputate lire mil. 4.326.908.

³³ Il rapporto tra la lira milanese e la lira italiana, unità di conto entrata in vigore nel 1807, era di 1 a 0,7675. La lira italiana era parificata al franco francese.

³⁴ ASM, Potenze sovrane, cart. 187: "1807. Notizie chieste da S.M. in occasione della venuta in Italia intorno alle grandi opere da lui decretate, ed altro", relazione presentata il 22 dic.1807, in cui si può leggere il "Quadro indicante lo stato dei lavori ordinati da Sua Maestà Imperiale e Reale negli anni 1805 e 1806 dipendenti dal Ministero dell'Interno".

³⁵ Cfr. Correspondance cit., n. 17095 (Napoleone a Champagny, ministro delle Relazioni Estere, 3 nov. 1810). Dopo aver sottolineato la "nécessité de réunir ce petit pays à la France", l'imperatore scriveva: "La route du Simplon me coûte 15 millions. Je ne peux pas sacrifier l'intérêt de l'Italie et de la France pour cette chétive population".

³⁶ In un rapporto della direzione generale di Acque e strade al viceré Eugenio di Beauharnais, in data 29 apr. 1805, si diceva "che alle di lui [di Gianella] cognizioni principalmente si devono i progetti delle opere eseguite siccome alla sua attività singolare, ed incessante sorveglianza devesi attribuire la straordinaria

e l'inventiva dei colleghi italiani – di Carlo Gianella in particolare³⁶ – ebbero infine ragione degli ostacoli materiali e personali.

Prese forma una strada maestosa³⁷. La carreggiata era larghissima per l'epoca – otto metri – e manteneva tale ampiezza lungo tutto il percorso tra le montagne. Su entrambi i lati, fin dove fu possibile, furono lasciati sentieri di un metro, per maggior sicurezza. Il manto stradale, con l'opportuna curvatura per lo scolo delle acque, era costituito da uno strato di ghiaia spesso trenta centimetri. I bordi erano delimitati da paracarri di pietra, disposti a intervalli di un metro. Là dove era maggiore il pericolo furono costruiti parapetti con travi di legno orizzontali basate su pilastrini. A ogni chilometro una colonna indicava la distanza percorsa. Il tracciato era caratterizzato da molti eleganti rettifili, nella stessa valle dell'Ossola, mentre per le curve si adottò arditamente l'arco parabolico, più atto alle velocità sostenute dell'arco di circonferenza. Lungo il Lago Maggiore, da Arona a Feriolo, la strada seguiva la riva, sostenuta o protetta da alti muri di sostegno in pietra e cemento. Si fece attenzione a non danneggiare i terreni coltivati, stretti nella sottile fascia tra la montagna e il lago. Altra brillante soluzione fu data al problema dell'altimetria, considerevole giacché il tracciato si elevava a 1.700 metri dal punto di partenza. Da Crevola, dove la strada cominciava a salire, fino a Gabi, si cercò di mantenere una pendenza dolce, non superiore al sei per cento, salvo la salita di Gondo, ove la pendenza aumentava, di poco, all'otto per cento. È proprio in quest'ultima località, ove il paesaggio si presentava romanticamente orrido, che l'impresa raggiunse un'intensità eroica tra il 1804 e il 1805. Gole profonde sì da formare uno strapiombo di 700 metri e anguste, al fondo delle quali scorreva impetuoso il torrente Diveria, non lasciavano spazio ad alcun percorso agevole per l'uomo (fig. 5). I progettisti italiani escogitarono a quel punto un geniale sistema di gallerie, all'uscita delle quali sarebbe stata posta l'orgogliosa iscrizione AERE ITALO MDCCCV NAP. IMP. In una turnazione continua per quindici mesi squadre di operai lavorando giorno e notte scavarono nelle masse di granito otto gallerie, la più lunga delle quali, a Gondo, era di 182 metri, alta sei e lar-

rapidità dell'esecuzione e l'ottima riuscita delle opere medesime". Nel 1806 il vicere accordò a Gianella una gratificazione personale di 2.000 lire mil. e altrettante lire da distribuirsi ai suoi più stretti collaboratori. L'ingegnere milanese avrebbe mantenuto con grande scrupolo la direzione della strada per tutto il periodo napoleonico, ricoprendo inoltre l'incarico, tra il 1807 e il 1808, di ingegnere in capo del dipartimento del Lario (ASM, Genio civile, cart. 3245).

³⁷ Cfr. ad esempio la Descrizione della Strada del Sempione fatta costruire dal Governo italiano in esecuzione del decreto 20 fruttidoro anno VIII, databile al

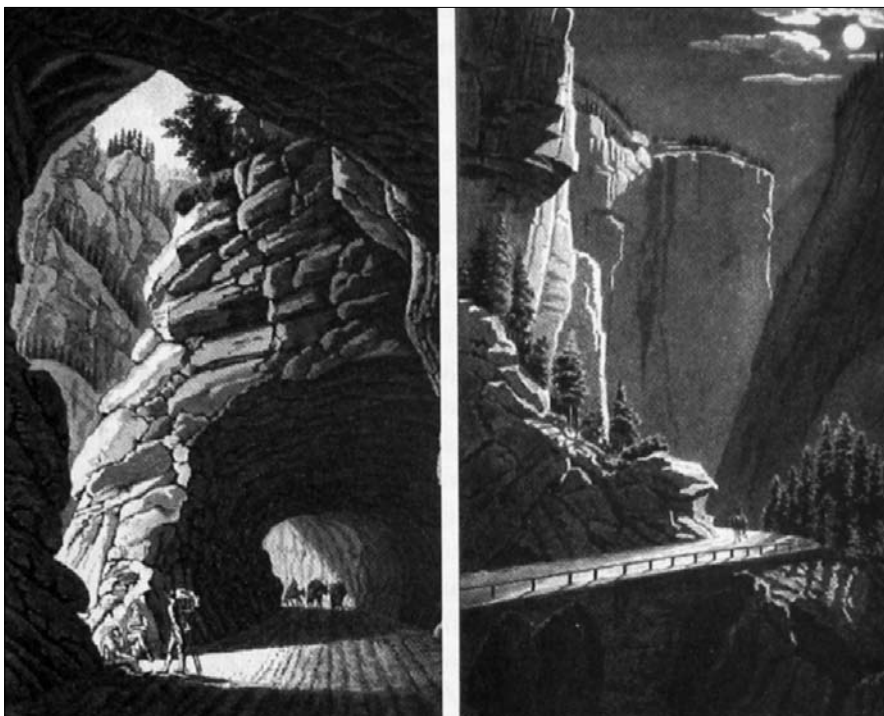


Figura 5 – La grande galleria e la strada alle gole di Gondo, 1811.

ga, come altrove, otto metri, illuminata dalla luce naturale di due ampie aperture a strapiombo sul torrente Diveria, scavate da uomini sospesi con corde ai fianchi della montagna (fig. 6). Al contempo furono gettate le fondamenta dei ponti a cavaliere degli abissi³⁸. Difficoltosa oltremodo fu la costruzione del ponte sulla Cateratta di Frassinone (fig. 7), e del Ponte Alto, elevato su due enormi rupi.

Anche il tratto sotto la responsabilità francese presentò i suoi passaggi scabrosi, quali specialmente il ponte di Hochflu sulla riva destra del fiume Ganter (fig. 8) e la galleria di Schallbett (fig. 9) sotto il ghiacciaio

³⁸ Su queste drammatiche fasi dei lavori, che costarono molte vite, si vedano specialmente le belle pagine di PINGAUD, *Bonaparte président cit.*, II, pp. 329-330.

³⁹ Cfr. Carta topografica della grande strada del Sempione e Valli adiacenti fino a Brigg, del Lago Maggiore e della Isole Borromee, s.d. [prima metà XIX sec.].

Figura 6 – Entrata della galleria di Gondo, 1906.



Figura 7 – Ponte e cascate di Frassinone, 1811.

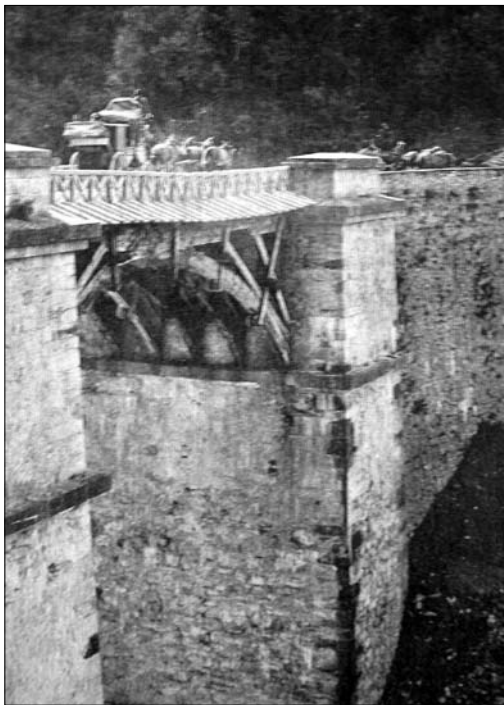


Figura 8 – Ponte sul Ganter.



Figura 9 – Galleria di Schallbett.

di Kaltwasser³⁹. A metà settembre del 1805 il tratto italiano e il tratto francese furono infine congiunti⁴⁰. Un viaggio inaugurale ebbe luogo il 9 ottobre, presenti Céard, gli ingegneri e diversi funzionari. I tempi di costruzione erano stati dunque eccezionalmente rapidi, anche se non abbastanza per accontentare Napoleone, il quale avrebbe voluto poter passare dal Sempione al ritorno del suo viaggio in Italia, dovendo optare invece per il Cenisio. La guerra contro gli Asburgo era frattanto ripresa, i reggimenti austriaci erano in movimento e la definitiva apertura del Sempione era tornata a essere una priorità assoluta⁴¹.

Nella primavera del 1806 ingenti truppe francesi salirono dal Vallese e passarono il Sempione.

Una strada per l'Europa

A quella data diverse opere, specialmente ponti e gallerie, restavano da completare e specialmente si doveva rettificare e ampliare il collegamento con Milano, capitale del nuovo Regno d'Italia. Il definitivo punto di arrivo della strada fu fissato all'Arco di Trionfo (futuro Arco della Pace), la cui prima pietra fu posata con solennità il 14 ottobre 1807, mentre si attendeva la prossima venuta di Napoleone. In capo a qualche mese anche il tratto Milano-Sesto Calende era pronto. Nel 1808 un servizio di diligenza da Milano a Domodossola e un servizio postale per Briga vennero organizzati⁴². Napoleone nel frattempo ordinava che si edificassero un Ospizio

⁴⁰ "Monsieur, vous pouvez annoncer à Sa Majesté Impériale qu'il n'y a plus d'Alpes. Le Simplon est ouvert et j'attends l'artillerie", scriveva l'ingegner Hou-douart al direttore Crétet, 16 sett. 1805, cit. in BARBEY, *La route du Simplon* cit., p. 114.

⁴¹ Il 14 sett. 1805, ad esempio, Napoleone ingiungeva al viceré Eugenio di Beauharnais di organizzare al più presto collegamenti attraverso il Sempione e il Gottardo, tali da consentire il passaggio di tre o quattro corrieri al giorno con Strassburgo dove l'imperatore contava di trovarsi di lì a pochi giorni (*Correspondance* cit., n. 9211).

⁴² Decreto vicereale 30 apr. 1808, n. 119, con cui si approvava la convenzione tra l'amministrazione delle poste e l'imprenditore Rainelli di Vogogna, BL, pp. 303-304. Cfr. PINGAUD, *Le premier Royaume d'Italie*, "Revue d'histoire diplomatique" (1928), p. 136. Sui servizi postali dell'epoca cfr., in generale, B. CAZZI, *Strade lombarde. Itinerari e uomini in epoca austriaca*, Milano, Banca del Monte di Milano, 1985, pp. 17 ss. e 58 ss.; ID., *Dalla posta dei re alla posta di tutti. Territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all'Unità*, Milano, Franco Angeli, 1993, pp. 313-320.

e quattro case cantoniere a intervalli di quattro chilometri dalla sommità della montagna, due in territorio italiano e due sul versante francese. Le case cantoniere, progettate e fatte realizzare dal Gianella, furono compiute nell'ottobre del 1811, mentre la prima pietra dell'Ospizio sarebbe stata posta solamente nell'agosto del 1813. L'edificio fu completato nel 1816 e i religiosi vi si installarono nel 1831 (figg. 10-11)⁴³.

L'itinerario completo da Milano al Sempione si poteva pianificare in quattro "comode" giornate, come suggeriva la guida del 1808. Nella prima giornata, partendo dall'Arco di Trionfo le carrozze si immettono subito sullo "stradone del Sempione". Al ponte dell'Archetto proseguono sulla strada rettilinea per Rho, lungo la quale si può ammirare, a tre miglia da Milano, la certosa di Garegnano. Dopo Rho si giunge a Castellanza, dove si passa il fiume Olona. Si stende di là una vasta pianura fino a Gallarate. Passato il torrente Strona a Somma, si prosegue fino a Sesto Calende, "dove esce dal Lago il Ticino", confine tra i dipartimenti d'Olona e dell'Agogna. Il tragitto della seconda giornata è uno dei più ameni. Si percorre la costa del Lago Maggiore: Arona, Meina, Solcio, Lesa, Belgirate, Stresa, Feriolo. Si punta poi su Gravellona, Ornavasso e Vogogna, dove si oltrepassa il fiume Toce, su uno dei cinquanta ponti che sono stati realizzati fino a Gabi, il maggiore dei quali, a Crevola d'Ossola, si incontra nella terza giornata di viaggio, scandita in dieci ore. Lasciata Vogogna si toccano Masone, Pallanzeno, Villa d'Ossola, Domodossola, due miglia dopo la quale la strada comincia a salire nella Valle Divedro. In prossimità di Crevola, ai viaggiatori si offre lo spettacolo maestoso del ponte in granito a due campate, che attraversa una valle larga un centinaio di metri e profonda trenta (figg. 12-13). La salita conduce a Iselle, dove c'è la dogana italiana, poi a Paino e di lì alle mirabili gallerie di Gondo, al confine del territorio del Regno, oltre il quale comincia il Vallese. Il quarto giorno ecco Simplondorff, modesto villaggio di venticinque focolari (fig. 14). Nel suo territorio sorge il così detto "Ospizio" (sito provvisoriamente nel vecchio albergo Stockalper). I religiosi vi alloggiano e alimentano gratuitamente i viaggiatori d'ogni condizione. Il menu prevede polenta, riso, latte, carne salata, formaggio, pane e vino. Proseguendo poi per Gabi, attraversata la galleria delle Tavernette (fig. 15), "dolcemente" si scende verso Briga.

⁴³ Documentazione sulle case cantoniere, comprensiva dei disegni, è in ASM, Genio civile, cart. 3586. Sull'Ospizio cfr. BARBEY, *La route du Simplon cit.*, pp. 141 ss.



Figura 10 – La spianata su cui sarebbe sorto l’Ospizio (1811).



Figura 11 – L’Ospizio nel 1906.

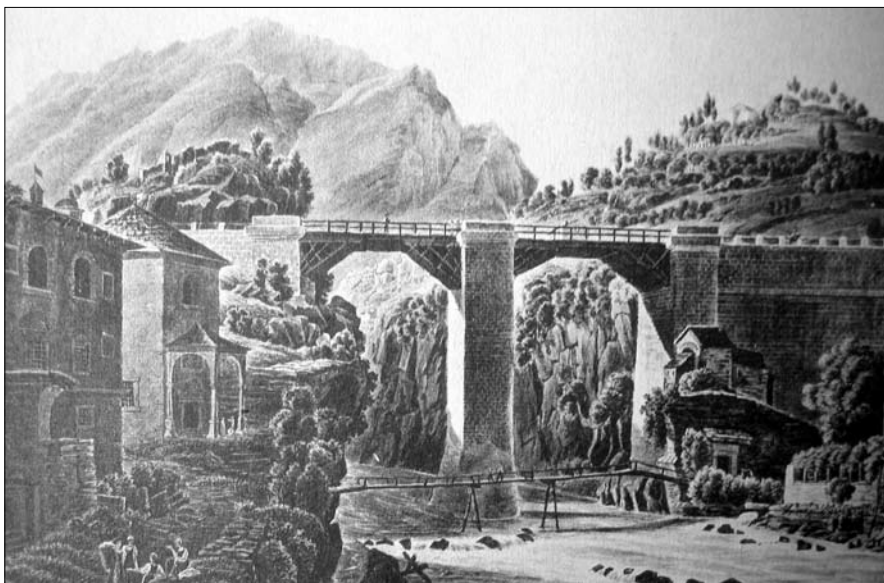


Figura 12 – Il ponte di Crevola nel 1811.



Figura 13 – Il ponte di Crevola nel 1906.



Figura 14 – Entrata al villaggio Sempione, 1811.



Figura 15 – Galleria di Gabi, 1811.

Nell'anno prossimo, il viaggio da Ginevra a Milano sarà un vero passeggio [...] – prometteva la guida del 1808 – Reca in vero una piacevole sorpresa il repentino passaggio dalla natura più pittoresca, e più selvaggia, alla natura più magnifica e più deliziosa⁴⁴.

In uno scenario naturale “pittoresco” e “delizioso”, dunque, quasi in sintonia con i canoni estetici dell'epoca, era nata una nuova strada per l'Europa o, almeno nei suoi primi anni, per l'Europa colta. Un decreto del 15 novembre 1809 la denominò Via Napoleone⁴⁵. Essa cominciò a essere utilizzata diffusamente dai civili solo dal 1810: teste coronate, dignitari, alti funzionari, artisti, giovani nobili in viaggio di istruzione. Il viceré Eugenio e la viceregina Augusta Amalia, l'imperatrice Giuseppina, Canova, Sismondi, Stendhal la percorsero in vettura negli ultimi anni napoleonici⁴⁶. Dal 1811 le Messaggerie imperiali organizzarono il collegamento completo tra Parigi e Milano, andata e ritorno ogni due giorni, passando per Ginevra e il Sempione, con arrivo previsto il decimo giorno di viaggio⁴⁷.

Durante la Restaurazione, tornati il Vallese alla Svizzera, il Novarese ai Savoia e la Lombardia agli Asburgo, nonostante la disunità politica si intensificarono i servizi transalpini di collegamento postale e di trasporto delle persone. La strada del Sempione, come quella del Cenisio, poté allora esprimere appieno il suo autentico ruolo di legame e di integrazione della penisola al mondo europeo occidentale. Un viaggio rapido da Milano a Losanna – nei primi decenni del secolo c'erano due o tre corse alla setti-

⁴⁴ Guida al Sempione cit. Tra le guide dell'epoca, quella che forse ebbe maggior notorietà presso il pubblico d'oltralpe, anche per i numerosi acquarelli, si dovette a LORY, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon* cit.; cfr. anche B. BORRONI, *Il viaggiatore italiano, ossia guida da Milano a tutte le città, Milano 1807*; e *Guida da Milano a Ginevra pel Sempione con 30 vedute ed una carta geografica, Milano 1812 (riedita nel 1822)*.

⁴⁵ BL, 1809, n. 124, p. 316.

⁴⁶ Cfr. A. PILLEPICH, *Milan capitale napoléonienne*, Paris, Lettrage, 2001, p. 238. Vi si rammenta una curiosa diceria milanese, riportata da Stendhal: alla nuova breccia alpina del Sempione si sarebbe attribuito un raffreddamento del clima.

⁴⁷ M. BLANCHARD, *Les routes des Alpes* cit., p. 387. Nell'autunno del 1813 passarono per il Sempione anche i sopravvissuti, compassionevoli a vedersi, dell'armata italica impegnata nell'ultima disastrosa campagna di Germania.

mana – impegnava il passeggero per sessanta ore: partendo a mezzogiorno del martedì si arrivava alle tre di notte del venerdì⁴⁸. Il solo tragitto alpino Briga-Domodossola, gestito da compagnie vallesi, prevedeva dieci ore di viaggio. Verso il 1850 grosse diligence a dieci posti collegavano ormai quotidianamente Losanna con Domodossola (partenza alle 11.15 e arrivo alle 18.30 del giorno dopo). Di qui si poteva ripartire con una coincidenza alle due del mattino per giungere ad Arona alle dieci e riprendere il viaggio per Milano dove si arrivava verso le sette di sera⁴⁹.

Gli intellettuali continuarono a dedicare note entusiastiche alla strada del Sempione, quale opera dell'ingegno umano che aveva ridimensionato le barriere naturali tra i popoli d'Europa. Il francese Edgar Quinet negli anni Trenta la definì "une sorte d'architecture héroïque"; lo studioso americano George Ticknor nel decennio precedente l'aveva chiamata "gentleman's avenue"⁵⁰, pieno di un'ammirazione che si ritrova negli scritti di almeno due altri suoi noti e coevi compatrioti, Ralph Waldo Emerson e James Fenimore Cooper.

Una strada per il cotone

Tra gli estimatori della maestria tecnica, della lungimiranza strategica, dei vantaggi culturali, v'era anche chi si mostrava sensibile ai benefici economici apportati dalla strada. L'utilità commerciale, del resto, era un tema, come altri, già presente in quella propaganda napoleonica che accompagnò la realizzazione del progetto e che, magnificandone ogni possibile merito, non mancò di influenzare i contemporanei e i posteri. Grazie ai collegamenti più rapidi con il Vallese e con la Svizzera, paesi con i quali "le nostre vendite [...] erano assai rade e limitate" – scrive l'autore lombardo di una puntuale Descrizione della strada all'indomani dell'apertura –, si sarebbero abbassati di quattro volte i costi di trasporto delle merci, sarebbero aumentati i compratori nel Vaud, nelle regioni del

⁴⁸ Oltre al Sempione, migliorarono fortemente le vie del Gottardo, ad opera del Canton Ticino, e dello Spluga, per interventi dei Grigioni con contributo austriaco. CAIZZI, *Strade lombarde cit.*, pp. 58-61. Sui collegamenti per Ginevra via Sempione nel 1844 cfr. anche Storia di Milano, Milano, Treccani degli Alfieri, vol. XVI, 1962, pp. 1038-1039.

⁴⁹ FRANCHI - MONTI, *Da Milano a Briga attraverso il Sempione cit.*

⁵⁰ PINGAUD, *Le premier Royaume d'Italie cit.*, p. 138.

Monte Bianco e del Jura e di altri luoghi “che la natura sembrava aver disgiunti da noi col mezzo di barriere insuperabili”. Vantaggio ancor maggiore, in prospettiva, avrebbe riguardato l’acquisto di bestiame per i macelli italiani. Fino ad allora i compratori lombardi si approvvigionavano alla fiera di Lugano (quindi all’estero) dove confluivano gli armenti del Vallese, del Friburghese e del Bernese “che ne abbondano ampiamente”. Un’analoga fiera a Domodossola sarebbe stata ora auspicabile, mentre stavano sorgendo già manifatture di ferro a Villa e di vetro a Crevola d’Ossola⁵¹.

Tra il 1808 e il 1811 in realtà le cose andarono in una direzione alquanto diversa rispetto al roseo sviluppo immaginato da qualche osservatore italiano. La precaria soluzione di continuità costituita dalla Repubblica Vallese, la contiguità di questa con la Svizzera e con i flussi del contrabbando (questo molto attivo, ad esempio, sul lago Lemano) rendevano sospetta la via del Sempione a doganieri e amministratori francesi. Se a ciò si aggiungono le forti pressioni esercitate sul governo imperiale dal potentissimo polo affaristico lionese per mantenere ogni privilegio tariffario al passaggio del Ceniso, si capisce come il traffico di viaggiatori e di merci per il Sempione, avviatosi tra il 1806 e il 1807 (sebbene forse tre o quattro volte minore di quello del rivale colle savoiaro), dal 1808 vide scendere il trasporto delle merci a un nono o a un decimo di quello del Moncenisio e nel 1810 toccò il punto più basso della flessione, specialmente a causa del boicottaggio francese⁵².

A quella data, tuttavia, la congiuntura politico-economica internazionale indusse Napoleone a una nuova sterzata che ridiede fiato al Sempione, il cui traffico asfittico sembrava segnare ormai il destino di strada puramente militare, come il Monginevro, o tutt’al più “turistica”, come diremmo oggi. Moltiplicandosi gli effetti negativi del blocco britannico dei mari, l’imperatore si vedeva costretto a ridisegnare di continuo la linea delle barriere e dei controlli doganali per rendere impermeabile all’introduzione fraudolenta delle merci il fianco meridionale del suo sistema continentale. Tale linea strategica dovette allora correre dai Paesi alpini (Vallese, Ticino, Valtellina, Grigioni, Tirolo) fino alle frontiere illiriche, così che da Ginevra alle Bocche di Cattaro i confini con l’area

⁵¹ Descrizione della strada del Sempione fatta costruire dal Governo italiano cit.

⁵² BLANCHARD, *Les routes des Alpes* cit., pp. 328-329, p. 362 e passim.

⁵³ *Ivi*, p. 368.

italiana fossero muniti di una catena doganale impenetrabile⁵³. Il nuovo limes napoleonico venne tracciato partendo proprio dal Vallese: nel novembre del 1810 l'effimera autonomia di quel Paese fu cancellata con l'annessione all'Impero e la trasformazione in "dipartimento del Sempione". Nel frattempo, truppe del Regno d'Italia occupavano il Ticino, ufficialmente per combattere il contrabbando, in realtà spinte dal sospettoso sovrano a compromettere le relazioni italo-elvetiche⁵⁴.

La via del Sempione si snodava ora a settentrione del colle su un territorio interamente francese. Parve quindi possibile attribuire a essa un ruolo autenticamente economico, come grande arteria tra Oriente e Occidente, in alternativa obbligata alle rotte marittime. Dalle Province Illiriche Napoleone cercò di attirarvi nell'Impero i prodotti del Levante, specialmente il cotone, la cui penuria cominciava a farsi sentire nel continente. Le licenze di importazione dei prodotti tropicali non erano previste che per la Francia. Con decreto imperiale 12 aprile 1811 il Sempione venne equiparato al Cenisio sotto il profilo tariffario e doganale. La strada del colle vallese, liberata dalle restrizioni che ne avevano ostacolato l'utilizzo, fu pertanto ammessa al beneficio della mezza tariffa su ogni traffico franco-italiano e franco-levantino. I proventi della tassa per il passaggio del Sempione⁵⁵ furono assegnati ai religiosi del luogo, con obbligo a essi di manutenzione della carreggiata fino ai confini del Regno e di corresponsione delle paghe alle guardie cantoniere. Dal pagamento dei diritti erano esentati, oltre agli armenti al pascolo, gli ingegneri des Ponts et chaussées, i militari in marcia, le guardie di polizia, le staffette postali.

Il 1° maggio dello stesso anno il governo italiano, la camera di commercio e gli ambienti d'affari di Milano videro esaudita la richiesta di istituire nella capitale stessa un deposito per i cotoni del Levante da in-

⁵⁴ Cfr., per tutti, A. PALLUEL-GUILLARD, Suisse, in TULARD (éd.), Dictionnaire Napoléon cit., II, p. 814-821, a p. 820; e A. GRAB, Napoleon and the transformation of Europe, New York-Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2003, p. 120; A. GHIRINGHELLI, La costruzione del Cantone (1803-1830), in Storia del Cantone Ticino, a cura di R. Ceschi, Bellinzona, Casagrande, 1998, pp. 33-62, partic. alle pp. 41-45; V. ADAMI, I tentativi di annessione del Canton Ticino alla Lombardia nel carteggio dei diplomatici della Cisalpina e del Regno d'Italia (1797-1815), Como, Ostinelli, 1922, pp. 59 ss.

⁵⁵ Da 2 a 6 franchi, per ciascun mulo o cavallo, con cavaliere montato (2F), o attaccato a carri e vetture senza (3F) o con sospensioni (6F). Cfr. ASM, Aldini, cart. 15, fasc. 14; Genio civile, cart. 3586, fasc. 5. Il decreto 12 apr. fu comunicato alle autorità italiane solamente il 4 luglio.

⁵⁶ BLANCHARD, Les routes des Alpes cit., p. 386 n.

camminare al Sempione⁵⁶. Dall'ufficio francese di Briga passavano, alle stesse condizioni stabilite per la dogana di Vercelli (via Cenisio), i tessuti di lana e di cotone spediti dalle manifatture transalpine per il mercato italiano; i drappi e le stoffe di lana fabbricati nella penisola e ammissibili in Francia; le balle di cotone giunte in Italia dalla regione balcanica⁵⁷.

Per le strade delle Alpi occidentali pareva dunque essere giunta l'epoca del cotone, dopo che per secoli vi erano transitati il sale, la lana e, nell'età moderna, i drappi e le sete che avevano fatto la fortuna degli opifici lionesi.

Fu invece una brevissima stagione. Importanti case di commercio ginevrine, trasportatori locali vallesani e ossolani, imprenditori della Lombardia e del Jura vissero un biennio febbrile, ancorché instabile, tra la fine del 1811 e l'autunno del 1813, quando in effetti i cotoni del Levante rivitalizzarono il Sempione. Le grosse partite, imballate in tela leggera negli empori balcanici, giunte da Trieste o da Napoli fino ai piedi delle Alpi, venivano ammassate a Domodossola per il Sempione e a Susa per il Cenisio, i due soli valichi adatti al passaggio dei grandi veicoli. E quando tormente e valanghe ostruivano i passi per un certo tempo, si creavano intasamenti della merce tropicale. Stazionando troppo a lungo o passando di mano in mano nel lungo tragitto terrestre, le preziose balle di cotone erano esposte con frequenza a furti e a frodi; cosa che peraltro non impedì alle economie regionali di promuovere servizi e infrastrutture per supportare meglio, da Milano a Ginevra e di lì nella Francia dell'est, il circuito del cotone levantino⁵⁸. Agli osservatori più lucidi non sfuggiva, d'altro canto, l'alea di fondo dell'intera operazione. L'afflusso di tale genere, per via terrestre e a solo beneficio della Francia, era il risultato di una congiuntura straordinaria, bellica, artificiosa, senza solide radici. E questa non poté infatti mantenersi, una volta mutate le condizioni politiche dell'area euro-mediterranea e una volta riaperte le rotte marittime.

Caduto l'empereur, tolto il Blocco, il cotone passò ad altre vie, ma alle generazioni successive sarebbero rimaste le grandi carrozzabili volute da Napoleone: Sempione, Moncenisio, Monginevro. Attraverso di esse l'Italia del XIX secolo si trovò meglio collegata con l'Europa occidentale.

⁵⁷ Cfr. D. 19 giugno 1811, dato in Saint Cloud e trasmesso dal segretario di Stato italiano al suo governo il 30 giugno, con cui si confermavano le condizioni del trattato di commercio del 1808 e il precedente decreto 10 ott. 1810 (ASM, Commercio, p.m., cart. 2).

⁵⁸ BLANCHARD, *Les routes des Alpes* cit., pp. 389-397.

In quanto artefice di imponenti reti stradali, Napoleone sembrò dunque avere lavorato soprattutto per il futuro (ma l'osservazione potrebbe valere anche per altri settori della sua opera), inaugurando un'epoca il cui termine si può individuare nell'apertura delle grandi gallerie ferroviarie, tra la fine del XIX secolo e il principio del XX .

A mo' di epilogo della vicenda, appaiono emblematiche le parole vergate alla fine del 1814 dall'imperatrice Maria Luisa, tanto sembrano compendiare in sé il destino (mancato) del consorte. Di ritorno dalla Svizzera per la via del Sempione, salita in cima al colle, la futura duchessa di Parma si emozionò per il contrasto spettacolare tra la maestà del paesaggio alpino e l'elegante snodarsi della strada; ed esclamò:

Cette route est vraiment un des plus beaux chefs-d'oeuvre du génie créateur de l'Empereur. S'il n'avait voulu faire que des choses de ce genre, comme il aurait pu s'éterniser, se faire adorer⁵⁹.

Quasi a farle eco, l'esule di Sant'Elena, offeso dalle dicerie inglesi su un suo favoloso tesoro nascosto, enumerava in tono veemente i colossali lavori pubblici del suo dominio europeo:

Vous voulez connaître les trésors de Napoléon ? Ils sont immenses, il est vrai; mais ils sont exposés au grand jour. Les voici: le beau bassin d'Anvers [...]; les ouvrages hydrauliques de Dunkerque, du Havre, de Nice [...]; les belles routes d'Anvers à Amsterdam, de Mayence à Metz, de Bordeaux à Bayonne; les passages du Simplon, du Mont Cenis, du Mont Genève, de la Corniche, qui ouvrent les Alpes dans quatre directions; dans cela vous trouveriez plus de huit cents millions. Ces passages surpassent en hardiesse, en grandeur et en efforts de l'art, tous les travaux des Romains [...]⁶⁰.

E a proposito del Sempione in particolare, sembra che in altra occasione l'illustre prigioniero avesse invitato gli astanti a unirsi con lui, idealmente, sulla cima del colle dal quale aveva inteso "commander le respect et l'admiration au reste de l'Europe"⁶¹.

⁵⁹ Lettera privata alla duchessa di Montebello, cit. in PINGAUD, Bonaparte président cit., II, p. 332.

⁶⁰ LAS CASES, Mémorial de Sainte-Hélène cit., II, p. 389 (29 sett. 1816). Sotto-lineatura mia.

⁶¹ PINGAUD, Le premier Royaume d'Italie cit., pp. 137-138.

