

Moncenisio: tra storia, cultura e paesaggio

Nel cuore delle Alpi Cozie, dove il confine italo-francese si arrampica tra creste e valichi storici, in Val Cenischia, in provincia di Torino, si trova Moncenisio: un frammento di territorio alpino sospeso tra 1.400 e 2.800 metri, più di un semplice insediamento di alta valle. È uno dei Comuni più piccoli d'Italia, ma con una posizione geografica e culturale di rara singolarità: appena 4,47 km² di superficie e una popolazione che negli ultimi decenni ha oscillato tra le venti e le trenta unità stabili. Il clima è tipicamente alpino, con inverni lunghi e rigidi, estati brevi e fresche, e precipitazioni concentrate soprattutto in primavera e in autunno.



Il paese di Moncenisio, con le tipiche case lungo il torrente Cenischia

La sua vera natura nasce da una vocazione antica e di ampio respiro, quella di essere una **soglia**. Grazie alla posizione lungo l'antica via di accesso al Colle del Moncenisio, che ne ha fatto per secoli un punto strategico tra la Valle di Susa e la Savoia, Moncenisio non è mai stato caratterizzato da una chiusa separatezza, ma un luogo di transito, di sosta, di orientamento, di assistenza, la cui fisionomia si è costruita, nei secoli, attorno al tema del passaggio. Questa dimensione di confine non è soltanto storica, ma ancora visibile a occhio nudo: l'abitato conserva infatti un'impronta alpina che dialoga apertamente con la confinante regione francese dell'Haute Maurienne, tanto

nelle forme costruttive quanto in certi tratti culturali e linguistici. Anche per questo Moncenisio è un luogo peculiare per chi si occupa di paesaggio, in cui la geografia non separa, ma mette in relazione.

Nel suo assetto attuale, Moncenisio reca ancora i segni della propria lunga storia di transito: il valico, il lago, le vecchie infrastrutture militari e stradali, le piccole aree prative, i muretti, le pietraie e i nuclei vegetali riparati compongono un mosaico ecologico sorprendentemente leggibile, quasi una mappa che si può sfogliare camminando.

Già a una prima occhiata, si presenta come uno di quei borghi che paiono usciti da una cartolina, circondato da vette spettacolari come la Cima di Bard, il Giusalet e la Punta Lamet, che si stagliano come un fondale scenografico attorno al millenario valico alpino del **Colle del Moncenisio**. Da qui, che si preferisca una tranquilla passeggiata o un'escursione più impegnativa, si aprono le porte a panorami di rara bellezza, caratterizzati da natura incontaminata, colori intensi e un passato che affonda le radici in secoli di storia.

Chi ama pedalare, poi, troverà pane per i propri denti: diversi itinerari sono pensati apposta per mountain bike ed *e-bike*, ognuno con il suo fascino particolare. Si può ripercorrere la storica Strada Reale, sulle tracce dell'antica Via Francigena, oppure inoltrarsi lungo il suggestivo Sentiero dei Monaci. Per chi cerca invece panorami d'acqua, il percorso che tocca il Lago Arpone e il Roterel regala scorci imperdibili, mentre gli appassionati di storia ferroviaria potranno seguire il vecchio tracciato della Ferrovia Fell. Non mancano infine le antiche strade militari, testimoni silenziose di un passato di confine e di presidio.

Moncenisio è un Comune piccolo, ma con grandi obiettivi: attualmente è promotore di un importante progetto per rigenerare un'area dismessa e disegnare un nuovo modello di sviluppo sostenibile in montagna. Si tratta della **riqualificazione delle ex Casermette**, sostenuto con i finanziamenti del Programma Operativo Complementare (POC) 2014-2020 della Regione Piemonte e, in piccola parte, dal Comune stesso, che ha trasformato un'ex area militare in un polo multifunzionale al servizio del territorio. Il progetto comprende una residenza per artisti, spazi dedicati alla cultura e agli eventi, un poliambulatorio a servizio della comunità e dei visitatori e, quale ultimo intervento, un centro benessere di prossima inaugurazione, con ristorante integrato nel paesaggio alpino. Tale iniziativa costituisce un esempio concreto di rigenerazione territoriale che coniuga recupero del patrimonio esistente, sostenibilità ambientale, valorizzazione del paesaggio e nuove opportunità adeguate alle peculiarità del contesto.



Riqualificazione delle ex Casermette in un polo multifunzionale al servizio del territorio

Un paese nato per il valico

La storia di Moncenisio è indissolubilmente legata al valico omonimo, uno dei passaggi alpini più frequentati fin dall'antichità. Il *Cenisio*, *Mons Cinerum* o *Mons Cinesius* – Monte delle Ceneri – deve forse il suo nome alle nebbie che spesso lo avvolgono, al colore delle rocce o, più probabilmente, a un cumulo di cenere lasciato da un immane incendio che nell'antichità avrebbe distrutto tutti gli alberi dell'altopiano. Una leggenda racconta infatti che Annibale, dovendo passare per il Moncenisio e trovando la strada sbarrata da fitte foreste, ordinò ai suoi soldati di abbattere tutte le piante, ammucciarle e darvi fuoco.

In realtà, il passaggio di Annibale attraverso il Moncenisio (218 a.C.) resta uno dei grandi interrogativi mai risolti della storiografia antica, oggetto di dispute che durano da secoli. Volendo attenersi a dati certi, occorre risalire al Medioevo: il primo passaggio documentato dalla storia è quello di Pipino, re dei Franchi, che, chiamato da papa Stefano II nel 754, mosse contro Astolfo re dei Longobardi. Più celebre il passaggio di Carlo Magno, che nel 773 attraversò il colle alla testa del suo esercito per muovere contro Desiderio, ultimo re dei Longobardi; i suoi successori praticarono ancora questo valico, e il figlio Ludovico il Pio vi fondò, nel secondo decennio del IX secolo, l'Ospizio gestito dai monaci.



Il Lago e Colle del Moncenisio in Francia, con il pannello del presunto passaggio di Annibale e, sullo sfondo, l'iconica chiesa piramide sul lago

Attraverso il Colle del Moncenisio transitarono eserciti, pellegrini, mercanti e viaggiatori, lasciando tracce materiali e immateriali ancora oggi leggibili nel paesaggio: non un semplice corridoio

commerciale o militare, ma un luogo di pellegrinaggio, di incontro fra lingue e giurisdizioni, di scambio di tecniche e pratiche di ospitalità. Il nome di questo colle si lega naturalmente a una delle grandi varianti alpine della **Via Francigena**, che non fu mai un tracciato unico e rigido, ma una costellazione di percorsi mutevoli nel tempo. Questo itinerario ebbe un'importanza notevole perché permetteva di superare le Alpi lungo una delle vie più praticate e strategiche del periodo, e l'impronta di pellegrini, mercanti e trasportatori resta ancora oggi leggibile nella disposizione dell'abitato, nelle architetture funzionali al transito e nella cultura dell'accoglienza.

Anche la letteratura di viaggio attraversò il Moncenisio: nel 1739, durante il loro Grand Tour, gli scrittori inglesi Horace Walpole e Thomas Gray varcarono il colle a piedi, raccontando con toni ironici la paura di un'avventura non priva di pericoli – una delle prime testimonianze letterarie del fascino insieme sublime e inquietante che questo valico esercitava sui viaggiatori dell'epoca.

A questa tradizione si affianca quella della **Strada Reale del Moncenisio**, il tracciato storico che risaliva la valle verso il colle e che non fu soltanto una via di comunicazione, ma una vera infrastruttura territoriale e politica: renderla stabile e sicura significava governare il rapporto fra Stati e facilitare il movimento di uomini e merci. Ancora oggi i tratti riconoscibili della Strada Reale, ripercorribili lungo i sentieri escursionistici contemporanei, permettono di leggere il paesaggio attraverso la storia dei suoi usi: le curve, i dislivelli, i punti di sosta raccontano un antico rapporto fra infrastruttura e ambiente.



Alcuni tratti della panoramica e antica Strada Reale che da Novalesa sale a Moncenisio; a sinistra scorcio del paese di Novalesa con le sue cascate e, a destra, ponte con tre archi in pietra lungo la salita

Per comprendere l'importanza strategica che questo territorio rivestiva qualche secolo fa, basti pensare che dal 1500 circa il Moncenisio divenne il più importante valico delle Alpi Occidentali. I suoi frequenti viandanti avevano bisogno, durante il tragitto, di pernottare, di ferrare i cavalli e di procedere allo smontaggio delle carrozze a Novalesa per farle trasportare a dorso di mulo lungo le impervie mulattiere che, transitando da Moncenisio, raggiungevano il valico per poi scendere a Lanslebourg, in Francia. Alloggiare i viandanti, assisterli, orientarli, garantire supporto in un tratto di montagna climaticamente esigente non era un fatto secondario, ma una vera e propria funzione economica: la comunità di Moncenisio non viveva di autosufficienza isolata, bensì dell'organizzazione condivisa della "soglia", con case, stalle, ricoveri, luoghi di assistenza dedicati.

Nel piccolo paese, conosciuto anche come Ferrera Cenisio o Ferrera Moncenisio, nel 1800 si contavano ben quattro alberghi – "Sant'Antonio", "dell'Angelo", "della Croce Bianca" e "del Montone" – e proprio di Ferrera erano molte delle guide che accompagnavano i viandanti

attraverso il valico di Moncenisio, servendosi di muli e rudimentali portantine. Questi portatori erano chiamati “**Marrons**”, vocabolo pare di derivazione biellese, che indicava una persona che si sottopone a duri servizi; successivamente si afferma il termine *marronage*, in *patois* savoiaro e valdostano, riferito alla professione di guidare i viaggiatori con muli, slitte, portantine o bussole, a seconda della stagione. Chi non poteva permettersi i loro servizi doveva affrontare da solo, e spesso senza esperienza, il rischio della traversata: soprattutto d’inverno il pericolo era tale che molti, prima di mettersi in viaggio, facevano addirittura testamento. Anche i Savoia sapevano bene che questa via era tra le più battute delle Alpi occidentali, e non ignoravano i pericoli e l’importanza di un’adeguata assistenza; investirono perciò nella sicurezza del percorso, concedendo privilegi speciali alle comunità che presidiavano il valico e aiutavano i viandanti.

D'altronde, si è a lungo ritenuto che lo stesso toponimo “Ferrera” derivasse dal latino *ferre*, “portare”, un rimando diretto al mestiere dei *marrons*, anche se studi più recenti lo collegano invece allo sfruttamento minerario del ferro, attestato in zona già in un documento del 1224.



Un particolare di un murales a Venaus, lungo la strada per Novalesa, illustra le difficoltà del duro mestiere dei *Marrons*

Il mestiere del *marron* era tutt’altro che semplice: significava sfidare quotidianamente il gelo e la fatica, caricare bagagli su muli e cavalli da soma e, per i clienti più facoltosi, offrire un servizio quasi da “taxi di montagna”, con la *cadriga*, una poltrona di legno imbottita, issata su due lunghe stanghe e trasportata a spalla. I portatori calzavano scarpe con la suola ricoperta da uno strato di cera impermeabilizzante su cui venivano attaccate graffe di ferro, una specie di primitivi ramponi che garantivano una presa sicura nei punti più ghiacciati. La professione era riservata agli uomini tra i diciotto e i sessant’anni, e la disciplina era ferrea: ubriacarsi in servizio, danneggiare i bagagli o trattare male un viaggiatore significava andare incontro a punizioni pesanti. La discesa costituiva un’anticipazione dello sport invernale moderno: le *ramasses*, rudimentali slitte di legno frenate in origine con semplici fascine di rami, altro non erano che il progenitore dello slittino a due posti.

Un lavoro duro, dunque, ma redditizio: grazie a questa fiorente attività, le famiglie dei *marrons* vivevano meglio di molti abitanti di centri più grandi, come Susa e Avigliana. Nel 1800 erano circa

300 gli abitanti di Ferrera, dediti, oltre all'attività di guida, prevalentemente alla pastorizia; tuttavia, la costruzione della Strada Napoleonica (oggi S.S. n. 25), nei primi anni dell'Ottocento, avrebbe segnato il declino della Val Cenischia. I suoi abitanti per qualche tempo furono impegnati nella costruzione della strada, ma presto dovettero ulteriormente ripiegare sulla pastorizia o, nei tempi moderni, sull'emigrazione a valle. Con la marginalizzazione dei collegamenti storici, la popolazione subì nel corso del Novecento un drastico declino demografico; proprio questa marginalità, però, ha contribuito a preservare pratiche, saperi e paesaggi che altrove sono stati cancellati dalla modernizzazione.

A seguito del trattato di Parigi del 1947, che impose all'Italia limitazioni territoriali ai confini, il comune vide il proprio territorio ridotto di 1/19, con la conseguente ulteriore perdita di gran parte delle attività economiche: pascoli, alberghi e bacini idroelettrici. Fu la passione per il proprio territorio e la tenacia degli abitanti rimasti a evitare il completo abbandono del paese, permettendo così al Comune di continuare a esistere.

La storia della Ferrovia Fell verso il Moncenisio

È proprio in questa zona che vide la luce una delle prime e più audaci ferrovie di montagna del continente europeo: la ferrovia Fell del Moncenisio, un percorso provvisorio ma coraggioso, in funzione dal 1868 al 1871; estesa per 78 km, univa Susa, in Italia, a Saint-Michel-de-Maurienne, in Francia, attraversando il colle a un'altitudine prossima ai 2.000 metri e superando un dislivello di ben 1.588 metri. La ferrovia sfruttava l'innovativo "sistema Fell", basato su una rotaia centrale aggiuntiva, capace di far fronte alle pendenze più impegnative; concepita dall'ingegnere inglese John Barraclough Fell, questa linea nacque per agevolare i collegamenti della rinomata "Valigia delle Indie", in attesa del completamento del ben più imponente traforo ferroviario del Fréjus.

Il binario era a scartamento ridotto e, per riparare i treni dalle intense bufere tipiche dell'alta quota, vennero realizzati tratti coperti artificialmente con lamiera ondulata. Il tracciato seguiva in gran parte quello della strada carrozzabile napoleonica (l'attuale S.S. n. 25 del Moncenisio), con brevi gallerie che dovevano funzionare anche come paravalanghe per i tratti più esposti. La linea costituiva un elemento di fantascienza per l'epoca, con tanto di lato pittoresco: serpeggiando fra le montagne, con le rotaie poste lungo il bordo esterno, in certi punti sull'orlo di precipizi poco rassicuranti, offriva al viaggiatore panorami sempre nuovi e mozzafiato — un po' da brivido, specie nella ripida discesa verso Lanslebourg. Ciò nonostante, non si registrò mai un solo incidente mortale.

Il treno era solitamente formato da una locomotiva, tre carrozze per 48 viaggiatori, tre o quattro vagoni merci e un bagagliaio. I finestrini, collocati in alto, erano fissi e non si potevano aprire, così da evitare che il fumo entrasse durante il passaggio nelle gallerie. I prezzi erano stabiliti dal decreto reale; i bambini pagavano la metà e c'era una tariffa persino per i cani. Il tragitto tra Susa e Saint-Michel-de-Maurienne, con le sue fermate lungo il percorso (Molaretto, Bard, Grand Croix, Lanslebourg, Termignon, Bramans, Modane), durava cinque ore e mezza contro le dodici necessarie con le diligence — un risparmio di tempo notevole per l'epoca — e ogni giorno venivano effettuate due corse in ciascuna direzione. La velocità media si aggirava sui 20 km/h nei tratti meno impervi e scendeva a 15 km/h in quelli più ripidi, su pendenze che arrivavano fino all'8,3%, mentre le linee ordinarie dell'epoca non superavano mai il 4%.

Nonostante il successo, la sua esistenza fu però assai breve: chiuse i battenti nel novembre 1871, proprio quando l'apertura del tunnel del Fréjus rese superata la tratta di superficie. La ferrovia venne smantellata e il suo materiale fu spedito altrove e riutilizzato in Brasile. Per alcuni anni, certe gallerie furono impiegate persino come ghiacciaie. Nei tre anni, quattro mesi e quindici

giorni della sua attività, la linea trasportò oltre 100.000 viaggiatori – tra i quali figurano personaggi importanti come l'imperatrice Eugenia e il principe di Galles, futuro re Edoardo VII – percorrendo complessivamente ben 320.000 km.



Resti della galleria utilizzata un tempo dalla ferrovia Fell, nei pressi del confine, lungo la strada napoleonica, ora S.S. 25

Tuttora, lungo la strada statale 25, si possono scorgere gli affascinanti resti di terrapieni, muri di sostegno e gallerie, testimonianza silenziosa di una delle prime ferrovie di montagna d'Europa.

Una curiosità ulteriore: alcuni anni più tardi il sistema Fell fu esportato in Nuova Zelanda, e la prima locomotiva che percorse i binari a tre rotaie, oggi conservata in un museo, fu battezzata proprio "Mont Cenis".

Un'identità di confine

L'identità di Moncenisio si è formata in un dialogo costante con la Savoia e con l'Alta Maurienne, e questa parentela transfrontaliera resta tuttora leggibile, non solo nella vicinanza geografica, ma in una comunanza di forme costruttive, materiali, dettagli dell'abitare e lessici locali. Il confine politico moderno non ha cancellato il fatto che questo territorio appartenga a una più vasta civiltà alpina di versante, fatta di reciprocità e di relazioni di lunga durata. Anche per questo Moncenisio non va letto come "l'ultimo paese" di una valle piemontese, ma come luogo di scambio in cui caratteri italiani e transalpini si sono storicamente intrecciati – non a caso, come si è detto, fino al 1940, il Comune si chiamava "Ferrera Cenisio", nome che alludeva a una geografia di lavoro, risorse e transito. Tale denominazione fu sostituita da "Moncenisio" non per ragioni

amministrative, ma in un clima di rivendicazione nazionale nei confronti della Francia, quando la sede municipale fu spostata verso il colle.

Una delle forme più efficaci in cui questa memoria viene oggi restituita è l'[Ecomuseo Terre al Confine](#), ospitato nell'antica casa comunale. Non è una semplice raccolta di oggetti, ma una vera chiave interpretativa del territorio: attraverso i mestieri della montagna – la lavorazione del latte, la fienagione, l'accompagnamento dei *marrons* lungo i sentieri – racconta il paesaggio come il risultato di un sapere condiviso, mostrando che non è solo un dato naturale, ma una costruzione storica fatta di gesti, strumenti e stagionalità. Il percorso ecomuseale include, oltre alla sala espositiva, anche un itinerario esterno che tocca diverse tappe: il **lavatoio** e il **forno comunitario**, il **mulino**, la **parrocchiale di San Giorgio Martire**, la **cappella di San Giuseppe** (con opere d'arte contemporanea) e la **cappella di Santa Barbara e Sant'Antonio**. In particolare, la parrocchiale di San Giorgio Martire fu fondata il 17 febbraio 1464 con il distacco dalla parrocchia di Novalesa; l'edificio attuale risale invece al 1659, con un pregevole portale ligneo, retablei lignei interni e il campanile romanico in pietra a vista.



Una delle tappe del percorso ecomuseale: il Mulino



Parrocchiale di San Giorgio

La Festa Patronale di San Giorgio a Moncenisio si tiene tradizionalmente l'ultima domenica di aprile, e prevede, dopo la messa, una processione con costumi d'epoca, che rappresenta la fine dell'inverno e l'avvio della bella stagione ed è un'occasione per rievocare la tradizione.

Le meridiane: un linguaggio del tempo

Accanto a queste evidenti testimonianze storiche, Moncenisio custodisce anche segni più minuti, ma non meno eloquenti. Fra questi spiccano le numerose meridiane diffuse nel centro storico, alcune antiche e sobriamente tracciate, altre più ornate, arricchite da motivi solari, floreali e da motti scritti in *patois* francoprovenzale.

Le meridiane non sono un semplice abbellimento del borgo, ma un vero linguaggio del tempo: in montagna, sole, ombra ed esposizione hanno sempre governato il lavoro, la disposizione delle case, il ritmo delle stagioni. Un dettaglio rende queste meridiane ancora più identitarie: segnano rigorosamente l'ora locale del paese, che si discosta di circa mezz'ora da quella ufficiale – un particolare che racconta, meglio di molte parole, la persistenza di un tempo radicato nello spazio.



Una delle pittoresche meridiane del paese

Aspetti naturalistici: laghi, boschi e microgeografie

Anche dal punto di vista naturalistico, il Comune offre un paesaggio sorprendentemente ricco, soprattutto per chi sappia guardare oltre la spettacolarità del grande scenario alpino. Accanto al sistema più ampio del **Lago del Moncenisio**, già in Francia, il territorio comunale custodisce due piccoli laghi di origine glaciale nei pressi dell'abitato – il **Lago della Ferrera** e il **Lago Foppa**, dai riflessi verde smeraldo cangianti – oggi riserve di pesca della celebre e prelibata **trota del Moncenisio**, decantata dai tanti viaggiatori nei secoli. La loro scala ridotta non ne diminuisce l'importanza: al contrario, introducono nel paesaggio una dimensione intima e quasi domestica, fatta di rive silenziose, margini erbosi e piccole variazioni di quota e di luce.

La vegetazione racconta una chiara zonazione altitudinale: alle quote inferiori si trovano formazioni miste di latifoglie mesofile, tra cui il faggio (*Fagus sylvatica*) e l'acero montano (*Acer pseudoplatanus*); salendo di quota si incontrano boschi di conifere dominati dal larice (*Larix decidua*) e dal pino cembro (*Pinus cembra*), fino alle praterie alpine e alle formazioni rupicole delle quote sommitali. Vale la pena ricordare che proprio a Moncenisio, sul colle e lungo la strada, vennero individuate per la prima volta, tra il Seicento e il Settecento, numerose specie di fiori e arbusti a cui i botanici assegnarono l'epiteto specifico "cenisia": è il caso, per esempio, della *Viola cenisia*, che ha la particolarità di crescere e spuntare tra le rocce alpine di questi luoghi, tra i 1.700 e i 2.700 metri, e di altre come *Campanula cenisia*, *Poa cenisia*, *Pedicularis cenisia*, *Koeleria cenisia* e *Nigritella cenisia*, tutte descritte per la prima volta proprio su queste montagne. Ancora più sorprendente è il caso della *Carex glacialis*, una carice tipicamente artica, le cui uniche popolazioni note sulle Alpi sono state scoperte proprio al Moncenisio nel 2004 – un piccolo record botanico

che testimonia quanto questo lembo di territorio resti, ancora oggi, una frontiera di scoperta naturalistica.



Il Lago grande della Ferrera, dai suggestivi verdi cangianti



Il piccolo laghetto della Foppa, di proprietà privata e riserva di pesca

Intorno al paese si dispongono poi prati, pietraie, piccoli rii, sentieri storici e alberi monumentali, in un paesaggio straordinariamente leggibile che sa tenere insieme scale diverse, dalla visione del valico alla trama di un muretto, dal sistema viario storico alla presenza di un singolo albero che ha accompagnato per secoli la vita del borgo. Sono elementi minuti rispetto alla grandiosità del lago e del valico, che mostrano quanto il Comune sia costruito su un equilibrio tra grande paesaggio alpino e microgeografie locali.

Fra grandi vie di comunicazione e piccoli segni del quotidiano, tutto a Moncenisio invita a una fruizione lenta: fra alberi secolari e meridiane dipinte, il paese resta ancora oggi un luogo dove la montagna non separa, ma mette in relazione.



Un particolare suggestivo del centro del borgo con alcune case affrescate

Testo e foto di Loredana Matonti

Strumenti di conoscenza e tutela

Il Comune di Moncenisio è ricompreso nella [Scheda d'Ambito del Piano paesaggistico regionale](#) n. 38 *Bassa Val Susa* (pp. 261-268).

- [Catalogo dei Beni paesaggistici del Piemonte – Prima parte:](#)

- Dichiarazione di notevole interesse pubblico degli interi territori comunali di Novalesa e Moncenisio (D.M. 1/8/1985);
- Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'albero monumentale denominato Frassino di Moncenisio (D.G.R. n. 37-8157 del 30/12/2002);
- Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'albero monumentale denominato Faggio di Moncenisio (D.G.R. n. 37-227 del 4/8/2014).

Sitografia

[https://it.wikipedia.org/wiki/Moncenisio_\(Italia\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Moncenisio_(Italia))

<https://mole24.it/2026/03/27/storia-di-moncenisio/>

<https://www.valdisusaturismo.it/cosa-sapere-e-vedere-visitando-moncenisio-e-dintorni/>

<https://www.piemonteis.org/?p=6932>

https://it.wikipedia.org/wiki/Lago_del_Moncenisio

<https://www.lagendanews.com/il-lago-del-moncenisio-tra-storia-e-natura-al-confine-con-la-francia/>

<https://www.piemonteparchi.it/cms/index.php/territorio/giardini-botanici/item/1583-il-lago-del-moncenisio>

<http://valsusa-montagnard.blogspot.com/2010/10/la-ferrovia-fell-del-moncenisio.html>

<https://www.laboratorioaltevalli.it/blog/un-po-di-storia/la-ferrovia-fell-da-susa-st-jean-de-maurienne-due-anni-di-lavori-e-soltanto>

<https://visitvaldisusa.it/la-strada-reale-storia-e-trekking-da-novalesa-a-ferrera-moncenisio>

<https://www.laboratorioaltevalli.it/blog/un-po-di-storia/i-marrons-del-moncenisio-una-storia-lunga-oltre-dieci-secoli>

<https://www.comune.moncenisio.to.it/cultura-e-storia/le-meridiane/>

<https://www.cittaecattedrali.it/it/bces/680-chiesa-di-san-giorgio>

<https://gobotany.nativeplanttrust.org/species/fraxinus/excelsior/>

<https://luoghi.italianbotanicalheritage.com/frassino-di-moncenisio/>

Bibliografia

- Gemma Migliardi (a cura di), *La Ferrovia Fell da Susa a St. Michel de Maurienne. Il valico del Moncenisio nei secoli passati*, Alzani, Pinerolo, 1973
- Alfredo Cattabiani, *Florario. Miti, leggende e simboli di fiori e piante*, Mondadori, Milano, 1998
- [Giacomo Giamello, Dizionario botanico latino, italiano, piemontese, francese, inglese](#), Sorì Edizioni, Piobesi d'Alba, 2003
- AA.VV., *I boschi del Piemonte, conoscenze e indirizzi gestionali*, Regione Piemonte, Blu Edizioni, Torino, 2007
- AA.VV., *Tipi forestali del Piemonte*, Regione Piemonte, Blu Edizioni, Torino, 2008
- Gian Paolo Mondino, *I nomi delle piante nelle parlate del Piemonte*, Museo Regionale di Scienze Naturali, Torino, 2017
- Rosanna Guarino, Marco La Rosa, Sandro Pignatti, *Flora d'Italia*, Edagricole, Milano, 2017
- Eleonora Girodo, Andrea Zonato, *La Comunità di Ferrera: religiosità alpina tra memoria orale e fonti scritte*, Graffio editore, Borgone di Susa, 2019