

## DONNAS-BARD. NUOVI RITROVAMENTI ARCHEOLOGICI DI UN TRATTO DI STRADA ROMANA PER LE GALLIE SITO A CONFINE TRA I DUE COMUNI

Gaetano De Gattis

### Premessa

Nell'ambito dei lavori di realizzazione del progetto n. 1 "Microsistema Bard/Donnas/Pont-Saint-Martin", intervento n. 3 "Riqualificazione del borgo di Donnas", iniziati nei primi mesi del 2008, nel corso di un sopralluogo, sono stati individuati i resti di una struttura muraria romana con parte del paramento in opera megalitica poligonale bugnata ancora in posto, simile ai tratti rilevati lungo il tracciato fra Donnas e il borgo di Bard<sup>1</sup> (fig. 1). Tale rinvenimento è stato possibile grazie ad un'accurata pulitura dalla fitta vegetazione che occultava completamente il manufatto.

Si è trattato di un ritrovamento inatteso, localizzato al confine tra i comuni di Donnas e Bard, in una striscia di terreno inaspettatamente risparmiata dalle rilevanti attività edificatorie relative ad un insediamento produttivo di fine Ottocento, e alla realizzazione della strada statale n. 26 dei primi del Novecento.

In questo limitato lembo di terreno, delimitato a nord dal versante roccioso e a sud dalla strada regionale, si è conservato un notevole tratto di struttura dell'antico percorso anche se, come vedremo più avanti, con notevoli rifacimenti.

Questo nuovo ritrovamento rappresenta la continuità fisica del sedime stradale di epoca romana compreso tra il famoso tratto di strada intagliato nella roccia di Donnas di circa 200 m di lunghezza e gli otto tratti di sostruzione in opera megalitica poligonale bugnata presenti lungo la rampa che porta a Bard.

Considerata l'importanza di tale ritrovamento la Soprintendenza regionale per i beni e le attività culturali ha immediatamente sospeso i lavori edili di valorizzazione in corso nel sito e ha predisposto affinché, ad opera dei committenti, si avviassero le procedure per l'esecuzione di alcuni sondaggi archeologici, al fine di verificare la reale consistenza (l'origine, la consistenza, lo stato di conservazione) delle murature rinvenute e l'eventuale presenza dell'antica carreggiata.



1. Particolare del paramento murario in opera megalitica poligonale bugnata. (M. Cortelazzo)

### L'intervento

Valutata la particolare condizione in cui si trova la zona oggetto di indagine, per ragioni logistiche e di sicurezza, si è optato per un intervento suddiviso in più fasi.

Una prima parte di indagine è stata effettuata nella zona ovest del cantiere, delimitata ad occidente dalla strada statale e ad oriente da una struttura con funzioni di sottopassaggio interrato, con copertura a lastroni in pietra, appartenente ad un impianto industriale dell'inizio del Novecento (fig. 2).

Per evidenti ragioni di instabilità, nel corso dell'intervento è stato necessario intervenire sulla muratura presente a nord soprastante le strutture poligonali antiche.

Tale prima fase di scavo ha permesso di verificare che la pavimentazione della strada si è conservata praticamente nella sua interezza, nonostante i pesanti interventi dovuti alla costruzione della strada statale. Successivamente, verificata la presenza del selciato stradale anche ad est,



2. Struttura, con funzioni di sottopassaggio interrato, coperta da lastroni in pietra. (S.E. Zanelli)

l'area di scavo è stata estesa anche oltre il sottopasso fino a raggiungere il limite del troncone di strada romana intagliata nella roccia.

Al fine di verificare quali trasformazioni avesse subito la zona prima della costruzione del tratto di sopraelevata di strada statale si è ritenuto opportuno, inoltre, analizzare e valutare la documentazione cartografica reperibile presso l'Ufficio tecnico del Comune di Donnas.

La lettura dettagliata delle planimetrie del Catasto di impianto (Foglio XII) del Comune di Donnas ha permesso di localizzare gli edifici che costituivano lo stabilimento Selve dei primi del '900, per la produzione di lastre, verghe e fili di ottone e rame e comprendere, inoltre, l'assetto della viabilità generale e locale prima della costruzione della strada statale (fig. 3).

Dalla lettura di tale documentazione si è verificato che:

- 1) la principale via di comunicazione che collegava Aosta con Ivrea passava a sud dello stabilimento Selve;
- 2) il tratto di sedime stradale interessato dalle attuali ricerche coincide con una diramazione della viabilità principale che conduceva a Bard, denominata "antica strada comunale";
- 3) il sottopasso presente ad est è stato realizzato al fine di mettere in comunicazione una piccola area posta a ridosso del versante roccioso di pertinenza dello stabilimento con il resto degli edifici, passando sotto la strada comunale e interrompendo il muro (coincidente con le sostruzioni antiche) segnalato in planimetria con una doppia linea e demolendo parte della pavimentazione della via antica.

Dall'analisi della stratigrafia si è potuto appurare che il riempimento soprastante tale selciato stradale è da attribuire ad un periodo precedente alla costruzione dell'attuale strada statale, il cui muro sud in cemento armato ha tagliato la struttura del sottopasso interrompendo definitivamente la percorribilità.

Da un volume di Roberto Nicco,<sup>2</sup> invece, si apprende che in quest'area, in località Campale, fin dalla metà del Settecento è produttiva una piccola struttura industriale con una *fusine* per la lavorazione del rame, che subirà variazioni di tipologia nella produzione, a seguito di diversi passaggi di proprietà, nel 1825.

Lo stabilimento di Donnas viene costruito, successivamente, per la lavorazione del minerale proveniente dalle miniere di Saint-Marcel e Champdepraz, ad opera della società *l'Exploratrice*, costituita nel 1853 allo scopo di ricercare e sfruttare le miniere negli Stati Sardi, il cui azionista principale era Camillo Benso di Cavour. Il nucleo principale dello stabilimento era costituito da otto forni per l'abbrustolimento del minerale, da quattro forni a manica per la fusione e da due forni a riverbero per l'affinamento del rame.

Nel 1874 i fratelli Selve costituiscono una nuova società e insieme a collaboratori tedeschi ampliano considerevolmente lo stabilimento tanto da ottenere una produzione annua di 500.000 Kg di lastre, verghe e fili di ottone e rame di diverse forme e dimensioni.

Nel 1908 lo stabilimento viene ceduto alla Società Metallurgica Italiana che in breve tempo porterà l'attività industriale di questo piccolo stabilimento ad un inarrestabile declino.

Un decennio più tardi lo stabilimento, ormai inattivo, viene acquisito da Luigi Cravetto che costruisce in tale area una centrale elettrica, rilevando una concessione della Società Ticino.

Per quanto riguarda l'assetto viario, dalla lettura dei documenti possiamo evincere che il definitivo abbandono dell'antico tracciato viario risale al 1857, data di costruzione della nuova strada progettata dall'ing. Gualliani a seguito di un duro confronto tra Amministrazione comunale e organismi centrali dello Stato. Infatti, la realizzazione della nuova strada sembra abbia suscitato una serie di legittime preoccupazioni tra gli abitanti del luogo, relative alla conseguente soppressione degli abbeveratoi, ai danni alla funzionalità del sistema dei condotti per le acque meteoriche e ai miasmi prodotti dall'acqua stagnante nelle fosse presenti tra gli edifici e la nuova strada.

### **Il tratto stradale messo in luce**

Lo scavo archeologico ha permesso di mettere in luce un tratto di pavimentazione stradale di circa 70 m di lunghezza, costituita da un selciato composto da ciottoli e lastre di dimensioni non superiori ai 50 cm (fig. 4).

Inoltre, verso la zona est di tale area è presente una canaletta disposta diagonalmente per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche (fig. 5). Il selciato, della larghezza di 4,50 m, con evidenti tracce d'usura sulla superficie, è posto in opera a leggera "schiena d'asino" e delimitato a monte e a valle da grandi elementi lapidei. Alcuni dei blocchi in pietra più grandi, evidentemente di reimpiego, presentano i segni del reiterato passaggio dei carri. Non sono state riscontrate tracce di incrostazioni o incisioni che possano far pensare alla presenza sopra il selciato di parapetti o protezioni perimetrali.

L'intervento di risistemazione di questo tratto di strada, ascrivibile alla prima metà dell'Ottocento, probabilmente nel corso delle diverse trasformazioni planimetriche dello stabilimento, è da ricondurre al verificarsi di un evento traumatico di più ampia portata che ha interessato una parte della parete rocciosa.

Probabilmente alcune placche rocciose si sono staccate dal versante demolendo gran parte della sottostante struttura stradale antica. Tale episodio ha indotto i tecnici ad effettuare interventi sistematici di disaggio del materiale lapideo fessurato e distaccato. Infatti, ancora oggi sono visibili i fori di barramine, per un'altezza di 12 m circa, effettuati per rimuovere le parti rocciose in pericolo di stabilità e rimettere in sicurezza l'area.

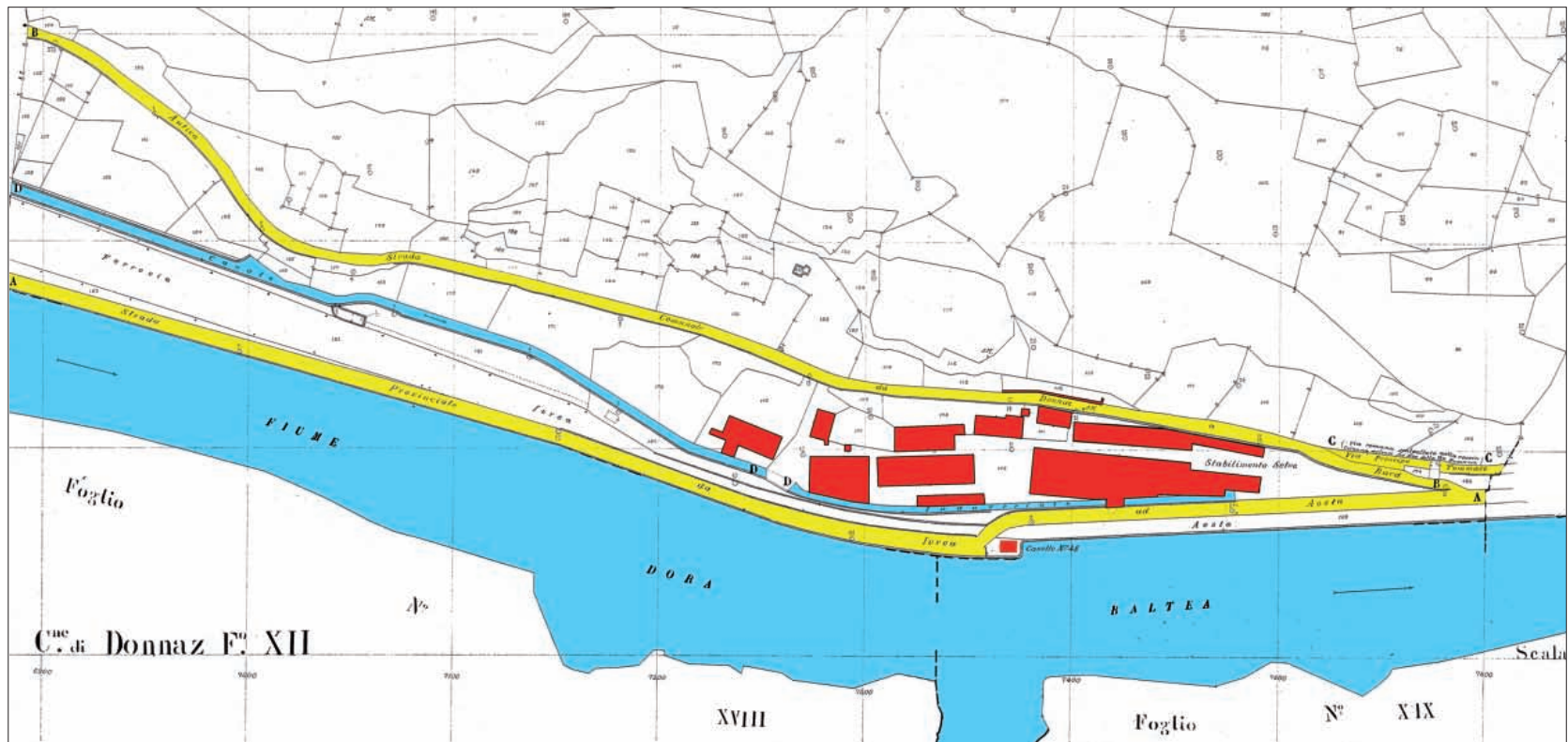
A seguito di tale evento si è reso necessario ripristinare il tratto stradale distrutto. In particolare è stata ricostituita la pavimentazione stradale corrispondente al sedime precedente, modificando sensibilmente le livellette. Il selciato stradale ottocentesco, infatti, è stato costruito ad una quota più bassa dell'originale, rettificando le pendenze, al fine di ristabilire il raccordo con i tratti ad est e ad ovest rimasti intatti e ricostituire così la percorribilità della strada.

### **La muratura in opera megalitica poligonale**

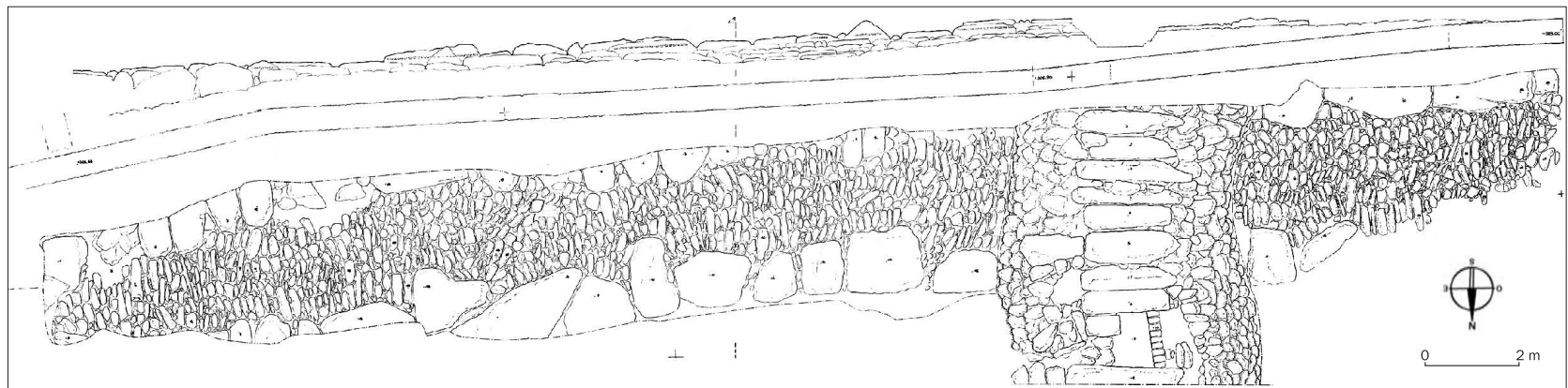
Come sopra accennato il muro di sostruzione a monte è stato riconosciuto quale struttura residua dell'opera stradale antica (fig. 6).

Anche se alquanto danneggiata, è stato possibile constatare la presenza di una poderosa muratura in opera megalitica poligonale, caratterizzata da bugne di diverse dimensioni, edificata con la stessa tecnica costruttiva riscontrata negli otto tratti di viabilità antica documentati lungo la rampa che da Donnas porta al borgo di Bard.<sup>3</sup> In questo caso, comunque, il corpo stradale doveva essere





3. Planimetria dell'assetto viario e ubicazione degli edifici costituenti lo stabilimento Selva.  
(Estratto dal Catasto di impianto del Comune di Donnas, Foglio XII)



4. Planimetria d'insieme del tratto stradale messo in luce durante gli scavi.  
(Rilievi G. Abrardi, elaborazione grafica M. Cortelazzo)





5. Selciato stradale con particolare della canaletta per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche. (S.E. Zanelli)

completamente in rilievo e sostenuto da due solidi muri perimetrali (di cui solo quello a monte è attualmente visibile), che contenevano del materiale di riporto, su cui è stata predisposta l'originaria pavimentazione in lastre di pietra, alcune delle quali ancora riconoscibili in quanto reimpiegate per delimitare il selciato ottocentesco.

### Conclusioni

Questo ulteriore tratto di strada messo in luce, sebbene non sia completamente riferibile all'epoca romana, costituisce un ritrovamento di notevole importanza, in quanto testimonia la persistenza di un tracciato viario che

ha mantenuto la sua funzionalità per più di diciannove secoli. La veduta d'insieme dell'area dal limite ovest conferma questo concetto, in quanto da tale zona è possibile verificare che la direttrice che parte dall'arco e prosegue con la strada intagliata nella roccia per giungere al selciato di nuova acquisizione è unica e segue un percorso viario pressoché rettilineo (fig. 7). Un sensibile cambiamento di direzione, dovuto a ragioni morfologiche, si registra subito dopo ad ovest di questo tratto stradale, prima della rampa che porta a Bard.

Per procedere alla valorizzazione di questi importanti reperti, nell'ambito dei lavori di realizzazione del progetto del "Microsistema", sarà necessario predisporre opportuni presidi di sicurezza che permetteranno di completare le indagini archeologiche e mettere in luce le restanti strutture appartenenti al percorso viario antico.

Di seguito sarà possibile provvedere all'elaborazione di un progetto che tenga conto delle nuove acquisizioni e riprendere gli interventi di valorizzazione, momentaneamente sospesi, al fine di rendere fruibile l'intera area archeologica.

### Abstract

Within the activities arranged by the so-called "Micro-system Bard/Donnas/Pont-Saint Martin", aimed at the promotion and enhancement of the Bard Fort from a tourist-cultural point of view, it was suitable to deepen the knowledge about the ancient stretch of road located between Donnas and Bard. The unexpected presence of a wall structure of megalithic pseudo-polygonal rusticated work, come to light after accurate weeding and cleaning, led the technicians of the regional Monuments and Fine Arts Office to carry out an archaeological survey that allowed to highlight a further ancient stretch of road. Apart from the synthesis of the archaeological surveys fulfilled, thanks to a close observation of the wall structure, it was possible to document another stretch of wall of the same typology as the eight stretches found along the steep slope leading from Donnas to Bard and a nineteenth century pavement very well preserved.

1) Si veda G. DE GATTIS, pp. 83-93, e cfr. G. DE GATTIS, *Donnas-Bard. Sondages et documentation archéologique de certains tronçons de la route romaine des Gaules*, in BSBAC, 3/2006, Quart (AO) 2007, pp. 119-128.

2) R. NICCO, *Donnas. Storia del secolo XIX. Immagini. Mappe e disegni*, Quart (AO) 1991.

3) Si veda G. DE GATTIS, pp. 83-93.



6. Veduta generale, da ovest, dell'intero tratto stradale antico. (S.E. Zanelli)