

2. LE STRADE DEL GRANDUCATO DI TOSCANA.

2.1 INTRODUZIONE.

All'incirca a partire dalla metà del Settecento e fino alla metà del secolo successivo ha luogo in gran parte d'Europa una fase di forte espansione degli interventi diretti a potenziare e migliorare le comunicazioni stradali.

Si assiste, in questo periodo, ad un processo di rinnovamento che investe profondamente il settore in ogni suo aspetto : la rete delle strade assume sempre maggiore consistenza, migliorano le condizioni di trasporto, mutano le tecniche costruttive ed i metodi di manutenzione, viene approfondito lo studio preliminare dei tracciati, sono organizzati apparati tecnico-amministrativi più efficienti. In questo contesto, quanto fatto nel Granducato di Toscana occupa un posto senza dubbio di avanguardia. La Toscana arriva all'Unità nazionale con una delle reti viarie più consistenti. La densità di strade regie e provinciali in rapporto alla superficie ed agli abitanti è la più alta di tutta la penisola, ed anche quella complessiva, pari a circa 560 m/kmq, risulta ben superiore ai 310 m della media nazionale¹. Il Repetti,

¹ C. CORRENTI, P. MAESTRI (a cura di), *Annuario statistico italiano*, Torino, anno II (1864), pag. 695.

infatti, nel suo *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, afferma che, intorno alla metà dell'Ottocento, "pochi paesi proporzionalmente alla loro superficie possono contare tante strade quante ne vanta la Toscana"², anche il Ferrini afferma che "non vi è forse Stato in Italia ove le comunicazioni da un luogo all'altro siano tante e tanto facilitate quanto in Toscana"³. I risultati raggiunti in questo campo rappresentano uno dei maggiori meriti della dinastia lorenese. L'impegno profuso trova una precisa collocazione in quanto le strade costituiscono uno strumento imprescindibile per attivare quei benefici che si ritiene debbano provenire dalla liberalizzazione degli scambi commerciali. Da qui discende la decisione di incentrare la politica di lavori pubblici sull'allestimento di un attrezzato insieme di collegamenti⁴.

2.2 LA POLITICA STRADALE LORENESE.

La condizione delle strade nel Granducato, all'inizio della Reggenza, era in uno stato di diffuso semiabbandono. Costruite senza regolamenti e senza criteri tecnici unificati, capitava spesso di passare da un abitato all'altro con vie che, salvo rare eccezioni,

² E. REPETTI, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Firenze, 1833-1845, vol. V, pag. 717.

³ A. FERRINI, *Descrizione geografica della Toscana*, Firenze, 1838, pag. 194.

ora si restringevano in sentieri o mulattiere, nei punti di guado. Nei monti le strade, per lo più pedonali, seguivano da sempre i bordi dei fiumi che solcavano le valli e i pochi ponti erano punti d'obbligo dei tracciati stradali. D'autunno o d'inverno, in collina o in pianura, quando le piogge ingrossavano i corsi d'acqua, villaggi distanti anche pochi chilometri l'uno dall'altro rimanevano del tutto separati. Anche sulle strade più importanti, impiegando da un luogo all'altro talvolta un'ora per due miglia, compreso il riposo e il rinfresco per i cavalli, bisognava cambiare guide che andassero a piedi vicino al cavallo, senza fidarsi di chi diceva di conoscere le strade perché "le comunicazioni non erano tanto ovvie da istruire e impraticare altro che pochi vetturali e i messi, donzelli e birri anziani erano i più sicuri"⁵. Se queste erano le condizioni delle vie più importanti è facile immaginare la situazione nelle zone della Toscana peggio servite dalle strade. La Reggenza cominciò così a prendere atto che occorreva più strade sia all'interno del Granducato che verso gli stati confinanti e che bisognava realizzare una rete stradale con criteri nuovi, non solo fra città e campagna, ma fra gli stessi centri agricoli. E anche

⁴ P. VICHI, *La costruzione della rete carrozzabile toscana : basi giuridiche-amministrative e realizzazioni tecniche (1814-1859)*, in *Storia Urbana*, VI (1983), pp. 29-59.

⁵ Asf, Carte Gianni, filza n. 18, fascicolo 348, anno 1777.

se non si arrivò a un vero piano per una completa maglia viaria in Toscana, ci si rese conto delle mutate esigenze⁶.

Subito dopo l'ascesa al trono di Pietro Leopoldo, ci fu un radicale rovesciamento di prospettive rispetto all'accentramento economico e politico attuato dai passati sovrani a beneficio di Firenze. Questo accentramento di interessi si era impresso sulla disposizione viaria : gli sforzi erano diretti a consentire un efficace controllo sui vari soggetti e ad ostacolare l'allacciamento di contatti più diretti ed autonomi tra questi . La rimozione della visione di uno stato di privilegi della capitale portò alla rottura di questo quadro e rese possibile una rete stradale più equamente distribuita. Accanto ai necessari lavori di ammodernamento delle maggiori vie (importanti opere vennero compiute già negli anni della Reggenza sui collegamenti da Firenze a Livorno, a Siena, ad Arezzo) fu così sviluppata una azione tesa ad eliminare gli scompensi fra territorio e territorio, nella dotazione delle infrastrutture, azione che costituì non solo uno dei momenti cardine del moto di rinnovamento e di riforme leopoldine, ma il comune denominatore di tutta la politica stradale lorenesse fino all'Unità.

Alla fine del Settecento le comunicazioni tra Livorno e il suo entroterra settentrionale avevano raggiunto notevole

⁶ P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana. Gli uomini e le opere*, Firenze, Ed. Medicea, 1984, pp. 312-

consistenza ; si ebbero progressi nelle comunicazioni transappenniniche con la costruzione della via dell'Abetone (Pistoia-Modena) e con la progettazione di collegamenti atti a garantire un più facile accesso ai porti adriatici.

Il periodo napoleonico, a differenza di quanto avvenne nell'Italia Settentrionale, lasciò rare tracce sulla rete toscana ma contribuì alla nascita ed al consolidamento di una visione unitaria del sistema stradale della penisola .

Con la Restaurazione si ritornò a registrare risultati concreti anche se sotto Ferdinando III l'intervento statale si esplicò soprattutto mediante sovvenzioni alle comunità, disperdendosi in una miriade di strade di importanza locale. In questo periodo si ebbe un infittirsi delle linee nel territorio aretino (Arezzo-Borgo Sansepolcro, Arezzo-Chiusi, prolungamento della Casentinese dalla Consuma ad Arezzo, nuovo tratto postale aretina da Pontassieve all'Incisa), che costituì un completamento ai lavori di bonifica in corso nella Valdichiana. Toccò a Leopoldo II, salito al trono nel 1824, accelerare, grazie anche alla maggiore efficienza amministrativa raggiunta con la creazione del "Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade", il completamento di un efficiente sistema di rotabili. Usufruiro di cospicui stanziamenti i territori maremmani in rapporto all'intensificarsi dell'opera di

bonifica della zona : litoranea da Livorno al confine pontificio, collegamenti con l'interno, Poggibonsi-Follonica, Scansano-Arcidosso, la via della "Camminata" da Volterra a Bibbona e quella da Manciano alla Regia Romana per Siena.

Si ebbe inoltre una spinta ad una fusione con le altre reti regionali. Tuttavia verso la metà del secolo, l'impegno statale subì una battuta d'arresto sia per il progredire del mezzo ferroviario, sia per il perdurare di difficoltà finanziarie lungo tutto l'ultimo decennio preunitario.

I propositi perseguiti nel tempo dal Granducato furono : 1) assicurare facili accessi ad ogni angolo del paese ; 2) allacciare stabilmente la Toscana ai sistemi di comunicazione degli stati vicini⁷. Questo tipo di opere pubbliche, la costruzione di strade, incontrò il favore negli ambienti culturali, politici ed economici granducali sia per l'azione diretta di incentivazione proveniente dagli stessi principi, sia il prevalere delle ideologie liberiste e liberoscambiste nella maggioranza della classe dirigente toscana⁸. Molto spesso, però, si intervenne in modo occasionale, con soluzioni frammentarie, a volte dietro la pressione di gruppi di potere e assegnando ai lavori stradali il compito di attenuare la

⁷ P. VICHI, *Le strade della Toscana granducatale come elemento di organizzazione del territorio (1750-1850)*, in *Storia Urbana*, VII (1984), pp. 3-31.

⁸ P. VICHI, *Per un'analisi della viabilità toscana in età lorenese*, in *La Toscana dei Lorena : riforme, territorio, società*. Atti del convegno di studi, Grosseto 27-29 novembre 1987, a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai, Firenze, L. S. Olschki Editore, 1989, pp. 455-475.

disoccupazione. Vi era la necessità di creare dei “rimedi di urgenza, come le strade, contro il profilarsi di pericoli sociali in sollievo dei poveri destinate a ridurre la disoccupazione”⁹. Una parvenza di programmazione e la consapevolezza della necessità di seguire procedure d’intervento globali si manifestò con la creazione nel 1828 di un unico ente preposto alla bonifica maremmana. In definitiva il filo conduttore che guidava la condotta delle costruzioni stradali fu il soddisfacimento degli interessi dei grandi proprietari terrieri ad estendere le superfici suscettibili di un proficuo sfruttamento agricolo, ad utilizzare meglio il sottosuolo e ad ampliare le potenzialità di smercio dei prodotti toscani presso i mercati esteri¹⁰.

La politica stradale dei Lorena, infatti servì anche ad andare incontro, soprattutto nell’Ottocento, alle esigenze pressanti dei proprietari terrieri di “consolidare e accrescere il livello della rendita fondiaria” assicurando loro il vantaggio, non indifferente, di non dover in tale maniera “prospettare alcun esborso diretto di capitali”¹¹; senza contare poi, che “le assunzioni in appalto della costruzione di nuove strade e della

⁹ D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni, 1977.

¹⁰ P. VICHI, *Le strade della Toscana.....*, op. cit.

¹¹ P. VICHI, *Ideologia liberista e ruolo effettivo dello Stato : il caso delle strade nella Toscana dei Lorena*, in *Bullettino Senese di Storia Patria*, XCIII (1986), pp. 291-327.

manutenzione delle vecchie" costituirono per molti imprenditori toscani del tempo "l'attività più ricercata e redditizia"¹².

L'iniziativa statale orientata a sostegno delle zone più arretrate e depresse, assegnò alle vie di comunicazione lo scopo prioritario di rianimare e stimolare le capacità produttive dove queste erano più carenti, ma al tempo stesso dimostrò di non essere in grado di tenere adeguatamente il passo là dove le richieste assunsero connotati ben più consistenti. Questo fu dimostrato anche, verso il quarto decennio dell'Ottocento, da varie iniziative private per la costruzione di ponti e di strade a pedaggio nel nord toscano. Dietro intenti di lucro gli investimenti effettuati celarono la necessità di sostituirsi ad un potere pubblico incapace di dare piena e rapida soddisfazione alle crescenti istanze provenienti dalle aree economicamente più progredite del paese (fino al 1836 non esiste alcun ponte sull'Arno tra Pisa e Signa).

La rete stradale toscana dimostrò nella prima metà dell'Ottocento di essere di gran lunga più uniformemente distribuita e una maggiore integrazione tra le sue parti rispetto ad un secolo prima. I valori relativi alla densità delle strade evidenziano nel 1831 scarti eccessivamente marcati fra un compartimento e l'altro, a parte il grossetano, anche se i

¹² G. MORI, *La Valdelsa dal 1848 al 1900*, Milano, Feltrinelli, 1957, p. 30.

collegamenti minori appaiono alquanto più scarsi nelle circoscrizioni meridionali.

Tab. 1. Estensione per compartimento della rete stradale toscana.

Compartimenti	Strade Regie	Strade Provinciali	Strade Comunitative	Lunghezza totale	m/kmq del totale
<i>Fiorentino</i>	258	300	2514	3072	792
<i>Pisano</i>	171	96	1018	1285	630
<i>Senese</i>	114	228	666	1008	501
<i>Aretino</i>	106	213	963	1282	564
<i>Grossetano</i>	89	45	270	404	136

Lunghezza in miglia fiorentine (1 miglio = 1654 metri).
 Fonte : Asf, Acque e strade 1473, Statistica delle strade 1827-1831.

I divari tendono ad ampliarsi se si confrontano zone più circoscritte e si tiene conto delle condizioni di praticabilità ed efficienza. Le aree settentrionali sono meglio servite, specie quella striscia trasversale che, dal corso inferiore dell'Arno si protende sino alle prime falde dell'Appennino tosco-emiliano, dove il reticolo della viabilità si fa serrato sia per la fitta distribuzione degli insediamenti sia per le occasioni offerte dal maggiore sviluppo economico.

Le condizioni di maggiore precarietà si riscontrano nei territori prossimi ai confini che avevano assunto il ruolo di fascia protettiva, quasi una sorta di terra di nessuno. Situazioni

particolari si rinvengono in due parti della Toscana non appartenute con continuità o per intero al granducato. La Lucchesia, rimasta un ducato separato fino al 1847, dispone all'Unità della rete più estesa in Toscana grazie alla sua autonomia politica e alla ristrettezza territoriale dello Stato. All'estremo opposto è la situazione del Massese, situazione dovuta alla sua spartizione tra vari stati e alla sua natura montuosa¹³.

2.2.1 Strade e sistema insediativo.

Il timore di restare tagliati fuori a causa dell'apertura di nuove strade, dalle principali correnti commerciali e di traffico fu in effetti, avvertito con apprensione in grandi e piccoli centri. Ma se fu fatto comune registrare preoccupazioni e rivendicazioni, spesso di stampo campanilista, fu assai meno facile rintracciare notizie probanti e circostanziate di reali modifiche indotte dalla politica stradale sulla struttura insediativa, di alterazioni nei rapporti tra i vari centri. In fin dei conti, una ragione profonda suggerisce di minimizzare gli effetti prodotti, almeno a breve termine, dalla costruzione delle strade carrozzabili: la stessa stentata espansione del fenomeno urbano¹⁴.

¹³ P. VICHI, *Le strade della Toscana....*, op. cit.

¹⁴ *Ibidem*.

2.2.2 *L'infrastruttura viaria nei programmi di sviluppo economico.*

Uno dei principali presupposti della manovra di potenziamento dell'infrastruttura viaria fu la persuasione, radicata nel ceto dirigente toscano, che il miglioramento delle condizioni materiali di trasporto accrescesse inevitabilmente il volume degli scambi, desse incentivo all'iniziativa privata e costituisse quindi il più sicuro volano per la crescita economica del paese¹⁵.

2.2.3 *Conflitti tra uso pubblico e uso privato del suolo : vita difficile per la viabilità.*

Costruire una strada, così come provvedere al suo mantenimento significava implicitamente esprimere una scelta su come utilizzare una porzione delimitata di spazio. Per la viabilità toscana in età lorenese, questo problema si compendì nella concorrenza con l'impiego agricolo del suolo. Si trattò di una vera e propria guerra di confine : occupazioni abusive, sassi gettati dai campi, scoli fatti defluire sul piano stradale, illecite piantazioni di alberi ai bordi della carreggiata, incurie verso le siepi di

¹⁵ Ibidem.

recinzione dei campi adiacenti lasciate crescere fino a restringere di molto lo spazio disponibile per il transito¹⁶.

L'atteggiamento ostile, comune a proprietari terrieri e contadini, si manifestò sovente anche nel mancato rispetto di obblighi loro pertinenti. A peggiorare la situazione, già difficile per la condiscendenza delle magistrature locali, contribuì la tardiva estensione a tutto il paese degli ordinamenti emanati in materia nel 1782 per le Comunità della Camera di Firenze. Pretesti per negarne la validità e contrastarne l'applicazione vennero continuamente sollevati ed ai pubblici uffici non restò altro, come consigliò una circolare del 16 agosto 1827 che cercava la via del convincimento e dell'accordo bonario. Gravi carenze legislative emersero nelle procedure per l'acquisizione delle aree da destinarsi alle strade. Mancò in Toscana, prima dell'unificazione amministrativa nazionale del 1865, una normativa generale sugli espropri per pubblica utilità, cui si sopperì in parte corredando con apposite disposizioni i decreti riguardanti le grandi opere pubbliche. Le numerose deficienze in campo legislativo fanno legittimamente pensare ad una mancanza di volontà da parte dei governanti toscani nel tradurre in precise norme di legge quali limiti dovevano gli interessi collettivi porre al diritto di proprietà privata. Questa mancanza aveva la sua ragione di essere nella

¹⁶ Asf, *Capirotti di Finanze*, 27, Abusi in materia di acque e strade, lettera alla Soprintendenza, al

volontà di assicurare ai possidenti la più ampia libertà di perseguire il proprio tornaconto¹⁷.

2.2.4 Intensità e punti di attrazione del traffico stradale.

Alla vigilia della rivoluzione prodotta dall'apertura delle prime linee ferroviarie, il movimento passeggeri era imperniato in massima parte sull'asse Firenze - Livorno (postale livornese per Pisa), risentendo del peso economico e politico delle due città e di fattori quali il richiamo turistico della capitale ed i legami con le comunicazioni via mare.

Verso nord la linea fondamentale era quella per la Futa, in quanto collegamento più diretto tra Firenze e Bologna. Solo dopo la costruzione del tronco ferroviario Firenze - Pistoia, si ebbe una certa concorrenza da parte della via per la Porretta (Pistoia - Bologna). In direzione di Roma il traffico proveniente da Firenze continuò ad incanalarsi lungo il tradizionale tragitto Siena - Acquapendente - Viterbo, meno agevole ma più breve in confronto a quello per Arezzo - Perugia (36 ore contro 48).

Anche per il movimento delle merci l'asse principale restò il collegamento tra la capitale e Livorno. Su Livorno gravitava infatti la quasi totalità del commercio con l'Estero non solo del Granducato, ma anche di una parte dei prodotti della pianura

Corpo degli ingegneri, al Granduca, 26 dicembre 1832.

¹⁷ P. VICHI, *Le strade della Toscana....*, op. cit.

padana. A differenza di quanto avvenne per il trasporto delle persone, la strada postale assorbì però solo una quota trascurabile delle merci in transito, essendo preferita la navigazione. Molto inferiore fu il volume degli scambi attraverso le vie terrestri dirette oltre frontiera.

Verso sud e verso est i traffici ebbero un'importanza assai modesta e gli scambi furono ristretti alle popolazioni vicine alle frontiere e consistevano in bestiame e generi alimentari.

All'interno la circolazione delle merci fu animata dal trasporto delle derrate per l'approvvigionamento dei mercati cittadini¹⁸.

2.3 LA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.

La complessa ristrutturazione organizzativa portata a compimento nel 1825 fu dedicata in parte anche ad un riassetto degli schemi e dei criteri di classificazione delle strade e ad una revisione dei metodi di gestione. Con l'istituzione del Corpo degli ingegneri prese il via un atteggiamento di maggiore cura verso la redazione di statistiche sulla rete stradale¹⁹.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ P. VICHI, *La costruzione...., op. cit.*

Tab. 2. Lunghezza in miglia (e in chilometri) delle strade toscane.

<i>Anno</i>	<i>Strade regie</i>	<i>Strade Provinciali</i>	<i>Strade Comunitative</i>	<i>Strade Comunitative rotabili</i>
1825	661 (1093)		5632 (9315)	
1826	729 (1205)			
1831	738,42 (1221)	882,61 (1460)	5431 (8982)	
1838	760,52 (1258)	908,10 (1501)		
1844	746,46 (1234)	1026,15 (1697)		3668,84 (6068)
1846	802,86 (1328)			
1848-50			6074 (10046)	4122,97 (6818)
1857	814,51 (1347)	1101,90 (1822)		
1864	(1338,9)	(1978,7)		(9041)

Fonte : Asf, Acque e strade, 1473, Statistica delle strade 1827-31 ; Asf, Segreteria di Gabinetto app., 96, Prospetti generali delle strade regie e provinciali 1838 ; Asf, Capirotti di Finanze, 27, Spesa annuale per le strade ; Asf, Acque e strade, 1321, Prospetti di denominazione delle strade comunitative e loro lunghezza in miglia 1850 ; E. Repetti, Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana ; Zuccagni Orlandini A., Ricerche statistiche sul Granducato di Toscana, Firenze, serie II, vol. I, pp. 290, 298 ; A. Manetti, Alcune parole sulla istituzione toscana del Corpo degli ingegneri, Firenze, 1848, pag.29 ; C. Correnti, P. Maestri, Annuario statistico italiano, 1864, pag.695.

2.3.1 Strade Regie.

Il regolamento per le comunità del distretto fiorentino del settembre 1774 indicava come regie quelle strade che “per una

sola direzione ed insieme con gli stabilimenti delle poste situate sulle medesime si partono da Firenze". Subito dopo il periodo francese venne portata una distinzione interna tra postali e non postali, abolendo ogni riserva di carattere dislocativo²⁰.

Tab. 3. *Strade Regie nel 1857.*

	Strade Regie del Granducato	Lunghezza in miglia toscane
1	Bolognese	35,77
2	Romana per Arezzo	72,81
3	Forlinese	50,57
4	Aretina per San Donato	14,93
5	di Urbino	23,95
6	Da Arezzo a Siena	35,46
7	Romana per Siena	90,62
8	Grossetana	47,21
9	Livornese per Pisa	60,73
10	Traversa Romana	20,72
11	Traversa Livornese	12,34
12	Emilia	60,31
13	Di San Rocco	6,62
14	Aurelia	36,28
15	Piombinese	12,32
16	Da Pisa a Lucca	12,88
17	Sarzanese	21,97
18	Lucchese	45,28
19	Pistoiese per il Poggio a Caiano	17,23
20	Traversa di Val di Nievole	20,13
21	Modenese	29,63
22	Circondaria esterna di Firenze	5,50
23	Suburbana di Pisa	0,72
24	Suburbana di Livorno	1,89
25	Suburbana di Siena	1,58
26	Suburbana di Pistoia	0,56
27	Leopolda per la Porretta	18,82
28	Dei Bagni a Corsena	17,37
29	Lodovica	11,15
30	Della stazione preso Lucca	0,24

²⁰ Ibidem.

31	Di Castelnuovo	3,20
32	Delle Tegliate	1,92
33	Traversa di Marlia	4,03
34	Del Littorale	19,77
Fonte : Asf, Acque e strade, 659, Affari diversi (1858), n.150.		

2.3.2 Strade Provinciali.

L'intento di realizzare attraverso una maggiore articolazione tipologica, un anello di congiunzione tra le strade regie e la spesso dispersa e disarticolata maglia delle comunicazioni locali, fu la molla sottostante l'introduzione della classe di strade denominate provinciali²¹.

Tab. 4. Strade Provinciali nel 1857.

	Strade Provinciali del Granducato	Lunghezza in miglia toscane
1	Faentina	40,53
2	del Mugello	13,88
3	Traversa di Modigliana	18,14
4	della Busca	17,63
5	Traversa di Romagna	26,50
6	Casentinese	43,82
7	della Valle Tiberina	24,20
8	Traversa di Sestino	16,92
9	Valdarnese	32,21
10	Chiantigiana	44,98
11	da Levane alla Valle di Biena	14,03
12	da Siena a Cortona	29,40
13	Traversa del Sentino	1,60
14	Cassia o longitudinale per la Val di Chiana	40,39
15	Lauretana	39,98
16	Traversa dei Monti	35,44
17	Traversa di Montepulciano	16,74
18	Traversa dalla via R. Romana alla Provinciale Cassia	19,02

²¹ Ibidem.

19	del Monte Amiata	32,97
20	Traversa dalla R. Romana all'Aurelia	50,13
21	da Grosseto a Manciano	23,72
22	dal Monte Amiata all'Aurelia	46,58
23	da Siena a Massa	8,64
24	da Poggibonsi a Follonica	56,15
25	Massetana del Cerro Bucato	31,69
26	da Siena a Volterra	21,05
27	Volterrana	36,88
28	di Val di Cecina	22,47
29	Traversa della Camminata	13,83
30	di Val d'Era	25,40
31	Traversa del Monte Volterrano	6,46
32	Traversa Livornese	9,88
33	Lucchese Romana	16,00
34	Traversa del Ponte di Bocca d'Elsa	2,22
35	Francesca	21,41
36	Vicarese	14,05
37	del Tiglio	5,82
38	Traversa di Mammiano	29,54
39	Traversa di Van di Bisenzio	19,03
40	militare di Barberino di Mugello	22,87
41	Emilia	27,52
42	dei Procacci	21,92
43	dei Procacci da Pisa a Viareggio	12,02
44	di Vallecchia	1,18
45	di Ceragiola	1,25
46	di Marina	8,00
47	di Porto Santo Stefano	8,20

Fonte: Asf, Acque e strade, 659, Affari diversi (1858), n.150.

Le strade provinciali furono istituite nel 1825 ma avevano già avuto una loro prima determinazione all'interno delle istruzioni dettate per la compilazione del catasto, venendo indicate come "quelle che non limitando il proprio corso dentro il territorio di una sola comunità, ne percorrono più di una, rendendosi così utili ad un numero di esse per il trasporto delle

derrate ai pubblici mercati, e per altri oggetti interessanti il commercio in generale”²².

L’elemento di distinzione fondamentale di questo gruppo di strade altro non fu se non il meccanismo stabilito per ripartire tra le comunità gli oneri finanziari. Le 47 strade provinciali presenti nel 1857 (Tab.4) costituirono il frutto non solo di un aumento quantitativo ma anche di alcune parziali rielaborazioni della composizione interna compiute in anni precedenti. Nonostante l’apparente sviluppo indicato dalle cifre, praticamente insoluto rimase il problema di come rimediare ad interventi troppo parziali e scollegati senza dover ricorrere necessariamente a decisioni troppo verticistiche. L’inesistenza di forme di coordinamento delle decisioni municipali entro organismi collegiali dotati di un certo potere decisionale, la soddisfazione di interessi particolari, non cessarono di far sentire le loro conseguenze. Secondo quanto riferito dal prefetto di Siena nel 1856 al Ministro dell’Interno Landucci, il comportamento abituale delle autorità locali nei confronti della viabilità provinciale non si discostava da una generale noncuranza²³.

²² CIRCOLARE, Massime da tenersi dalla Reale Deputazione sopra il catasto, 17 febbraio 1820.

²³ Asf, Capirotti di Finanze, 40, Ripristinazione degli ingegneri di circondario.

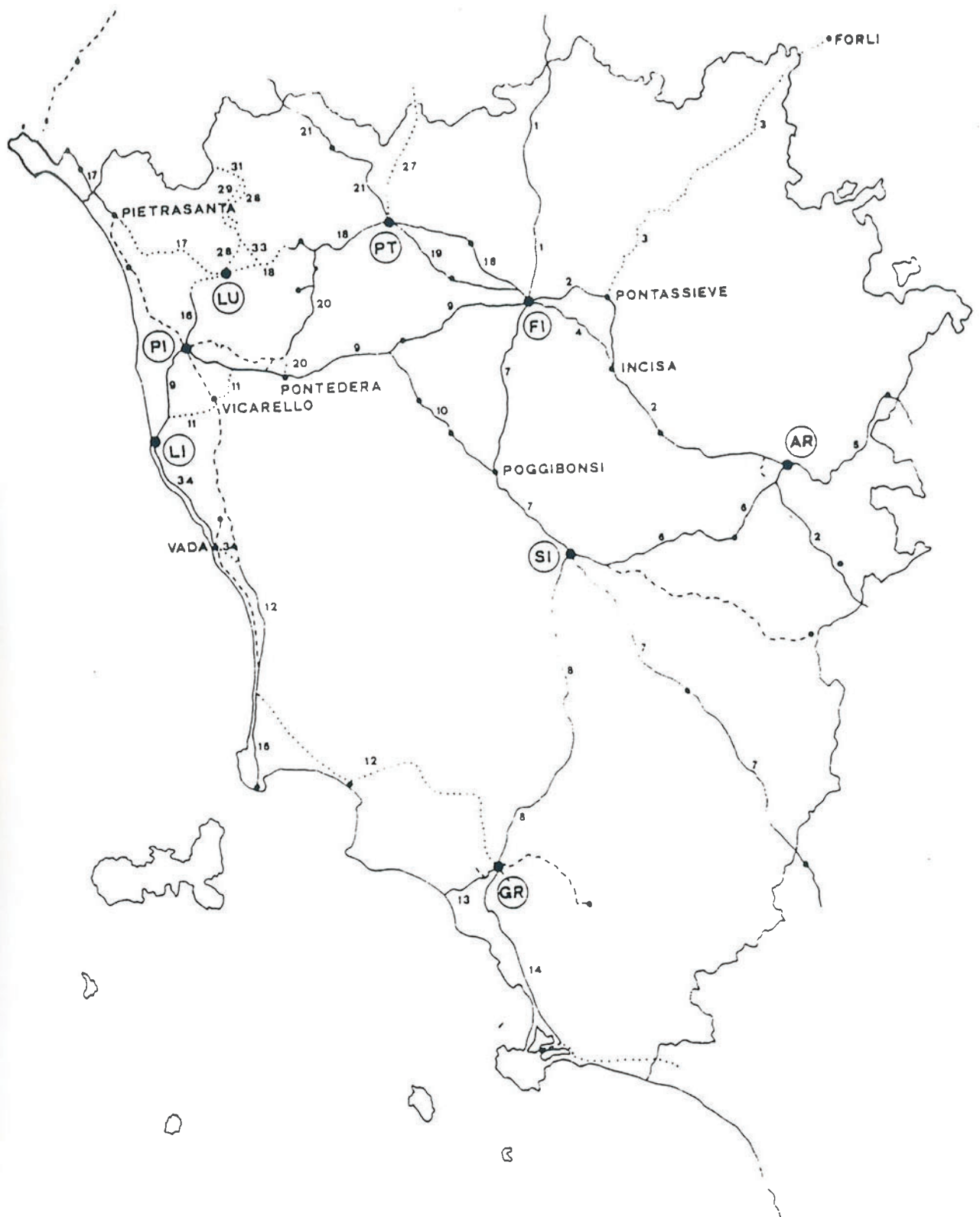


Fig. 1. Granducato di Toscana, 1857. Rete delle "Strade Regie" : esistenti già nel 1831 (linea continua), aggiunte dopo tale data (linea punteggiata), tolte regie prima del 1857 (linea tratteggiata).

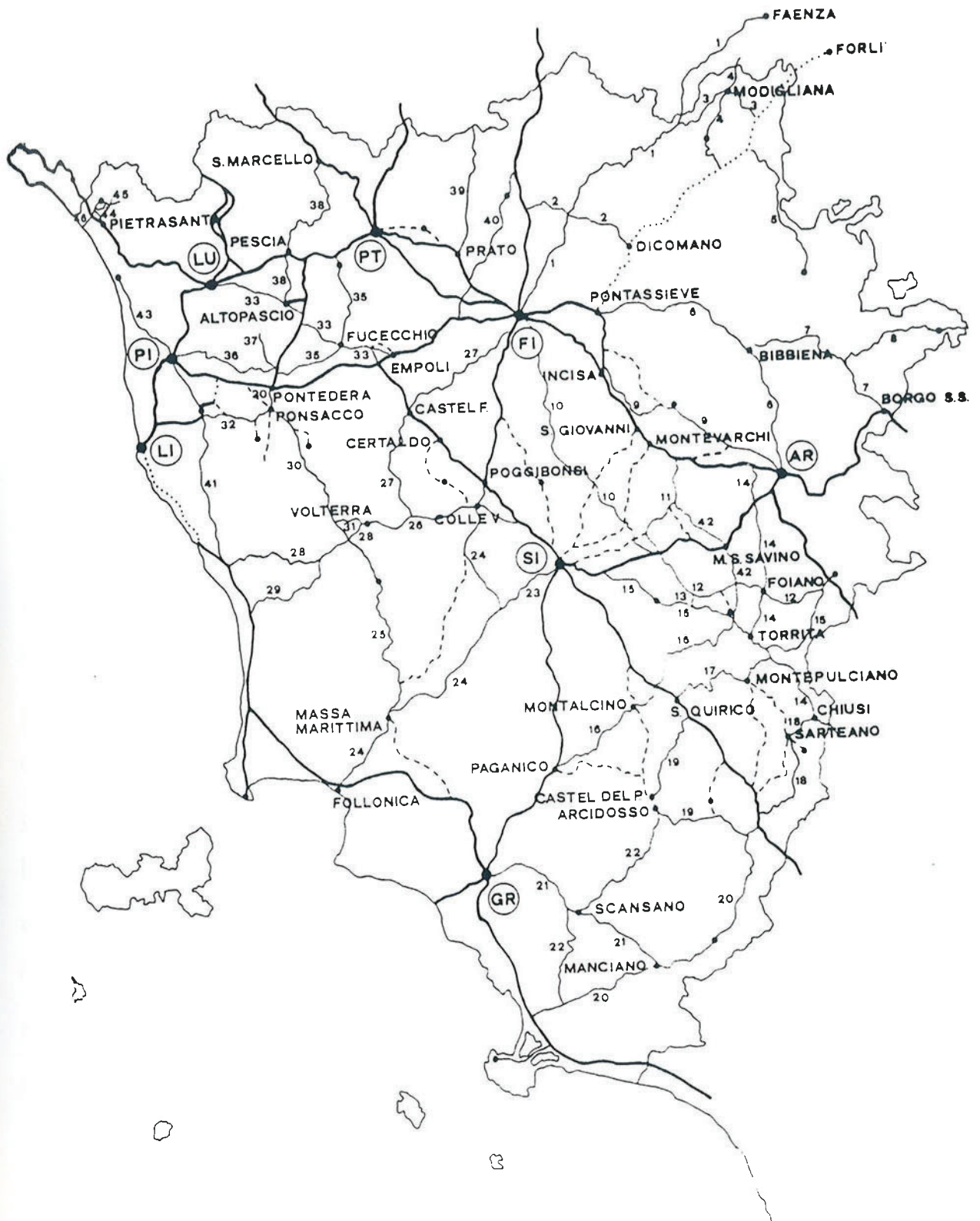


Fig. 2. Granducato di Toscana, 1857. Rete delle strade regie (tratto continuo grosso) e provinciali (tratto continuo sottile). Sono indicate anche le strade in precedenza provinciali e divenute poi o comunitative (linea tratteggiata) o regie o passate ad altri stati (linea punteggiata).

2.3.3 Strade comunitative.

L'obbligo contenuto nel Regolamento comunale del 1774 di compilare un registro delle vie da considerarsi a carico delle comunità aveva reso indispensabile stabilire dei parametri utili ad indirizzare le scelte delle autorità municipali. Per essere incluse nei registri le strade dovevano soddisfare uno dei 5 seguenti requisiti: essere dentro gli abitati; condurre dagli abitati al confine con un'altra comunità; mettere in comunicazione le varie chiese del territorio tra loro; condurre dagli abitati alle chiese parrocchiali; condurre dal capoluogo delle comunità ai centri minori. Erano escluse tutte quelle allaccianti case o proprietà di privati²⁴. A tenere artificiosamente alto il numero delle vie comprese nei registri intervenne la resistenza frapposta dai proprietari terrieri, interessati ad impedire una riduzione delle vie beneficianti del sostegno pubblico. Un più congruo assetto è raggiunto solo dopo l'entrata in servizio degli ingegneri di Circondario cui fu affidato il compito di controllare la rispondenza alle norme di legge dei registri delle strade comunali²⁵.

²⁴ MOTUPROPRIO, Regolamento comunale del 1774, art. LXXXII e LXXXIII.

²⁵ P. VICHI, *La costruzione...., op. cit.*

2.3.4 *Strade vicinali.*

Le strade vicinali erano costituite dall'insieme di viottoli e sentieri ed erano escluse dai bilanci delle Comunità perché utilizzate per l'accesso a proprietà privata. Le strade vicinali si caratterizzavano essenzialmente per lo stato di abbandono in cui, nella maggior parte dei casi, venivano lasciate dato che erano mantenute dai privati²⁶.

2.4 *LA POLITICA LORENESE DELLA VIABILITÀ : I VALICHI STRADALI TRANSAPPENNINICI.*

La viabilità, essenzialmente concepita per favorire l'agricoltura e il commercio, fu uno dei punti di forza del riformismo dei Lorena.

La politica stradale lorenese, fin dall'inizio della Reggenza, fu diretta a creare collegamenti, il più possibile efficienti, con gli Stati confinanti con il Granducato, in vista di uno sbocco commerciale ai porti adriatici e ai mercati della pianura padana, e a creare il collegamento fra l'Austria e l'Italia centrale, soprattutto per il desiderio di Vienna di uno sbocco asburgico al Tirreno, dove Livorno era il solo porto in mano lorenese.

Per raggiungere questi obiettivi occorreva scavalcare gli Appennini a nord-ovest, a nord e a est del Granducato :

bisognava costruire strade di montagna, arrampicarsi con esse fino alle dorsali e aprire varchi sui passi o renderli carrozzabili. Un programma arduo tecnicamente e politicamente perché i crinali appenninici segnavano il confine geografico e politico spesso, con gli Stati vicini. Con questi Stati il Granducato doveva stipulare accordi sui tracciati stradali transappenninici dovendo conciliare esigenze politiche, economiche, commerciali e strategiche sia del Granducato sia degli altri Stati confinanti, cioè : Ducato di Parma, Ducato di Modena, Stato Pontificio. I Lorena, furono in prevalenza, promotori della viabilità transappenninica interstatale. In pochissimi casi l'interesse ad aprire strade carrozzabili fu uguale sia da parte del Granducato sia da parte degli Stati Vicini. Molto spesso gli altri governi assunsero rispetto al Granducato il ruolo di freno di questo ampliamento viario fra Stato e Stato²⁷.

Con l'inizio del dominio lorenese nel Granducato gli Asburgo-Lorena volevano migliorare radicalmente le comunicazioni fra Vienna e Firenze: c'era bisogno di comunicazioni più rapide per contatti e spostamenti fra le due città. Strade non ne esistevano. L'unica via era da secoli la Firenze-Bologna che specialmente sull'Appennino era una

²⁶ Ibidem.

²⁷ P. BELLUCCI, *La politica stradale lorenese della viabilità: i valichi stradali transappenninici*, in "La Toscana dei Lorena: riforme, territorio e società. Atti del convegno di studi." - Grosseto 27-29 novembre 1987, a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai, Firenze, Olschki Editore, 1989, pp. 477-505.

mulattiera. Se la reggenza lorenese voleva migliorare la via bolognese, Bologna invece che apparteneva allo Stato della Chiesa, era di parere opposto perché non vedeva di buon occhio comunicazioni più spedite tra le due città e temeva un troppo facile avvicinamento dell'Austria all'Italia centrale. Il Granducato, nonostante le riluttanze bolognesi-pontificie, fece cominciare i lavori per tracciare una nuova carrozzabile da Firenze a Le Filigare, confine con il confine bolognese sull'Appennino. Il progetto scelse il passo della Futa (m. 903) e quello della Raticosa (m. 968). I lavori nel settore toscano fino a Pietramala durarono dal 1749 al 1752. La parte bolognese venne costruita una decina di anni dopo, fra il 1759 e il 1764. Per i difetti di costruzione e a causa delle frane, dell'acqua e del gelo, la manutenzione della strada della Futa risultò molto difficile. Questa fu tuttavia la prima e più antica strada postale che sia stata tracciata attraverso l'Appennino, e da Firenze al confine pontificio vennero costruiti complessi di edifici per cinque luoghi di posta disseminati lungo il percorso²⁸.

Il passo dell'Abetone fu scelto dopo numerosi sopralluoghi e riunioni fra commissioni granducali e modenesi. I lavori cominciarono nei due versanti nel 1766. Nel 1776 la strada era quasi compiuta ma venne inaugurata nel 1781. La realizzazione

²⁸ Ibidem.

Pistoia - Modena significò un collegamento diretto fra il centro e il nord Italia, fra il Granducato di Toscana e il Ducato di Modena e quindi con Mantova, la più importante base militare austriaca in Italia, senza dover attraversare il territorio bolognese (stato pontificio). Questo comportava non sottostare più ai balzelli doganali dei legati pontifici, evitando anche difficoltà per eventuali movimenti di truppe austriache lungo la penisola²⁹.

Il Casentino era collegato con Firenze mediante strade insufficienti. In pratica, la gente di Pratovecchio, Poppi, Bibbiena, ecc., specialmente nella cattiva stagione, per arrivare a Firenze doveva passare dalla parte di Arezzo facendo un giro lunghissimo. Pietro Leopoldo ordinò nel 1787, l'inizio dei lavori per la strada del Casentino. Il tracciato saliva da Pontassieve al valico della Consuma, per poi passare nel Casentino. In due anni, nel 1789, la Pontassieve-Consuma fu finita. La partenza del Granduca e il periodo di dominazione francese fecero rimandare il proseguimento della Consuma al Casentino di una ventina di anni. Attorno alla strada da costruire si accesero varie polemiche, perché quasi tutte le comunità casentinesi avrebbero voluto che la strada passasse a loro vicina, cosa che avrebbe reso più tortuoso il tracciato e più costosa l'impresa. Dopo la Restaurazione si ricominciò nel 1815 con l'appalto di un primo tronco dalla

²⁹ Ibidem.

Consuma al bivio detto delle "Due vie". Subito dopo vennero aperti i cantieri del tronco finale, dal passo dell'Arno a monte di Poppi, fino a Rassina. Nel 1816 i due tronchi erano quasi ultimati, mancava la saldatura centrale. Alla fine il governo decise di far passare la strada per Borgo alla Collina, Poppi, Bibbiena, Rassina, Subbiano, per proseguire verso Arezzo. La strada fu considerata completa nel 1818. Ma per avere i due ponti sull'Archiano e sul Corsalone passarono altri venti anni. Decisa la loro costruzione nel 1838, sotto Leopoldo II, furono costruiti nel 1840³⁰.

Il Granducato era molto mal collegato con la Romagna toscana, la zona posseduta nel versante adriatico dell'Appennino, oltre il crinale compreso all'incirca tra la Futa e le sorgenti del Tevere sul Fumaiolo. La Romagna toscana si estendeva fin quasi a Forlì. Anche sul versante toscano, al di qua dell'Alpe di San Benedetto, verso San Godenzo, c'erano solo mulattiere. L'isolamento della Romagna toscana rendeva la zona sempre più povera e mal governabile. Per ovviare a tale mancanza e per aprire un futuro sbocco al commercio toscano verso l'Adriatico, Pietro Leopoldo dispose nel 1782 la costruzione di una barrocciabile che da Pontassieve, risalendo il corso della Sieve, raggiungesse Ponticino e poi San Godenzo. L'opera venne compiuta fra il 1783 e il 1787 e si fermò ai piedi della parete

³⁰ Ibidem.

montuosa che separa la valle della Sieve da quella del Montone nel versante adriatico. Oltre Ponticino non fu possibile andare. Compiuto il restauro della Firenze-Pontassieve, fra il 1815 e il 1817, Ferdinando III pensò concretamente ad affrontare il tratto transappenninico ma la decisione definitiva fu di Leopoldo II. Nel 1832 iniziarono i lavori. La strada partiva da Ponticino, andava a San Godenzo, attraversava la "Colla di Pratiglioni", oggi passo del Muraglione, poi scendeva a Rocca San Casciano, Dovadola, Castrocaro e Terra del Sole, che era il limite del Granducato a dieci chilometri da Forlì e dalla via Emiliana. Fu completata nel 1836³¹.

Il congresso di Vienna aveva abbandonato la penisola all'influenza dell'Austria e questa impose ad alcuni Stati italiani la costruzione di una rotabile militare dalla pianura padana alla riviera ligure, o da Piacenza a Genova, oppure da Parma a Sarzana. La strada, trasversale, avrebbe dovuto prima di tutto servire alla difesa dell'Italia nel caso di attacco francese che, profittando della litoranea aperta da Napoleone, si sarebbe potuto sviluppare sulla direttrice Nizza-Genova-La Spezia. Tale richiesta austriaca comportava l'adesione di quattro Stati italiani, Parma, Modena, Toscana, Regno di Sardegna sia col far passare la strada attraverso i loro territori sia col contribuire alla spesa. Le

³¹ Ibidem.

delegazioni degli Stati coinvolti convennero di ricostruire la Parma-Cisa-Sarzana. Per la Toscana la ricostruzione della Parma-Cisa-Sarzana avrebbe però significato un forte dispendio, a causa delle difficoltà del terreno, e avrebbe valorizzato La Spezia a scapito del porto di Livorno. Se la strada doveva essere fatta, Firenze preferiva che passasse più a sud-est della linea prospettata: non attraversare il Pontremolese ma Fivizzano, possesso granducale destinato a passare a Modena. Sarebbe così divenuta più breve e più facile la parte da costruire a spese delle casse granducali. Con questa ipotesi di tracciato, la città oltreappenninica di partenza veniva ad essere non Parma ma la più vicina Reggio Emilia. Solo nel 1825 fu trovato l'accordo tra le varie parti. I lavori cominciarono nel 1829 e durarono fino al 1843. La parte toscana fu ultimata nel 1832³².

Nel 1828 Leopoldo II si era accordato con lo Stato Pontificio per il compimento della Strada dei Due Mari. L'accordo doveva portare al collegamento rotabile Livorno-Pesaro attraverso Firenze, ma alla strada mancava ancora il tronco di montagna Sansepolcro-Urbania. Infatti la Arezzo-Sansepolcro era stata iniziata da Ferdinando III verso il 1816 e compiuta nel 1825 sotto Leopoldo II. Dopo lunghe trattative il progetto fu approntato e imperniato sul valico di Bocca Trabaria (m. 1049) nell'alta valle

³² Ibidem.

del Meta. La costruzione procedette fra molte difficoltà: ripensamenti del Papa Pio VIII, ma soprattutto del suo successore Gregorio XVI; inoltre ritardi negli appalti, inadempienze degli appaltatori, mancanza di fondi. Nel 1836 il governo pontificio tentò di abbandonare l'impresa e la Toscana dovette reagire per vie diplomatiche ricorrendo perfino al Metternich. Nel 1839 l'opera fu conclusa³³.

La Pistoia-Porretta o via Leopolda per il passo della Collina e per Ponte della Venturina, confine con lo Stato Pontificio, è l'unico esempio di strada costruita durante il Granducato lorenese, né dallo Stato, né dalle comunità, ma da una società per azioni privata, una delle prime costruite a tale scopo in Italia. Una deputazione pistoiese inviò una supplica a Leopoldo II. Ci volle molto prima di una decisione del Granduca. Infatti il governo toscano osteggiava la Pistoia-Porretta-Bologna per il timore che questa strada allontanasse dalla Firenze-Futa il traffico padano per Livorno. Il governo pontificio, a sua volta, vedeva con sospetto l'affacciarsi della Toscana asburgo-lorenese, considerata una pedina austriaca, sulla costa adriatica fino a Rimini e Ancona. Con la costruzione della strada del Muraglione, ultimata nel 1836, vennero a cadere i timori del governo toscano, secondo il quale la "porrettana" avrebbe allontanato da Firenze il traffico tra Rimini e

³³ Ibidem.

Livorno. Nel 1838 Leopoldo II sancì la costituzione della società pistoiese e nel 1840 venne approvato il progetto per costruire la rotabile fra Pistoia e Ponte della Venturina, attraverso il valico della Collina (m. 932). I lavori cominciarono, da parte della società privata nel 1841 e la via Leopolda (così chiamata nel tratto toscano) fu aperta fino quasi a Porretta nel 1847, trentun anni dopo l'inizio dei lavori da Bologna, avvenuto nel 1816³⁴.

Agli inizi dell'Ottocento, annessi all'Impero il Ducato di Parma e il Granducato, fu Napoleone a decretare nel 1808, la costruzione di una carrozzabile da Parma a Sarzana, attraverso la Cisa. Quando l'Impero crollò, ne era stata eseguita solo una parte, dalla Cisa a Pontremoli. Il piano di Napoleone fu avviato a compimento dall'ex imperatrice sua moglie, Maria Luisa d'Asburgo-Lorena, duchessa di Parma che fece riprendere i lavori nel 1835. Nel 1841 la via era carrozzabile da Parma al valico della Cisa, confine tra Ducato di Parma e Granducato di Toscana. Sistemare la strada della Cisa nel versante tirrenico spettava a vari stati: alla Toscana nel pontremolese, a Modena nel territorio di Aulla, al Regno di Sardegna nelle immediate vicinanze di Sarzana. Anche per questa frammentazione di sovranità in Lunigiana, la soluzione non poté essere rapida. Nel 1834, sotto Leopoldo II, si cominciò a lavorare per rendere carreggiabile il tratto che da

³⁴ Ibidem.

Pontremoli andava verso valle, abbandonando però il tracciato della vecchia mulattiera e compiendo un lungo giro per una strada che scendeva verso il mare da Fivizzano. Così l'itinerario Pontremoli-Sarzana per le carrozze attraversava Aulla e Fosdinovo. Solo a metà del Secolo fu realizzato un tronco carrozzabile diretto Aulla-Sarzana, che seguiva la naturale via della Magra. Nel 1850 le guide definivano "appena rotabile" il tratto Cisa-Pontremoli. L'intera Parma-Sarzana e La Spezia fu portata a conclusione nel 1859³⁵.

2.5 L'ISTITUZIONE DEL CORPO DEGLI INGEGNERI: UN CONFLITTO TRA POTERE CENTRALE E LOCALE.

Un evento particolarmente significativo per la viabilità toscana sotto il profilo giuridico-amministrativo, evento che costituì una svolta rispetto alle condizioni antecedenti, fu la costituzione, nel 1825, del Corpo degli ingegneri di Acque e Strade. Questi era incaricato di "formare e discutere i progetti e di sorvegliare l'esecuzione tanto dei lavori di acque, strade per conto regio, quanto dei lavori di acque, strade e fabbriche per conto comunitativo³⁶". Il Corpo degli ingegneri simboleggiava il momento cardine, all'interno di una vasta riforma in materia

³⁵ Ibidem.

³⁶ Motuproprio, Sovrane disposizioni relative agli Uffici di Soprintendenza, 1 novembre 1825, art. IX.

amministrativa, di un radicale svecchiamento di tutto l'apparato sovrintendente ai lavori stradali. Dissensi verso il decentramento delle mansioni operative attuato sotto Pietro Leopoldo erano già emersi verso la fine del Settecento. Da più parti si spingeva per una riassunzione di tali poteri a livello centrale perché i meccanismi di controllo, troppo frazionati e scollegati si erano dimostrati poco incisivi per reprimere abusi, sopperire ad incapacità, garantire una pratica amministrativa regolare e spedita. Le critiche si erano venute a fondere poi con un convinto apprezzamento del rigore e della chiarezza apportati dall'amministrazione napoleonica, tanto più perché il restaurato regno di Ferdinando III non solo ripristinò le vecchie norme, ma fu un periodo segnato da una accentuata corruzione di tutta la burocrazia granducale e da un costante sperpero di risorse finanziarie³⁷. All'ascesa al trono nel 1824 di Leopoldo II si era perciò ormai fatta sufficientemente strada la consapevolezza di non poter dilazionare ulteriormente la costituzione di un organismo tecnico alle dipendenze dello Stato. L'entrata in funzione del nuovo apparato eliminò finalmente quelle inefficienze causate dalla mancanza di una direzione centralizzata, in grado di fornire unità d'intenti e di porre fine al sovrapporsi di competenze mal definite e disgregate. Al vertice

³⁷ A. AQUARONE, *Aspetti legislativi della restaurazione toscana*, in *Rassegna storica del*

venne posto un Consiglio di ingegneri con sede a Firenze, facente capo fino al 1834, al Dipartimento di Soprintendenza alla conservazione del catasto e la Corpo degli ingegneri di Acque e Strade³⁸. Dopo quella data i compiti relativi ai lavori pubblici vennero disgiunti da quelli catastabili con la costituzione di una separata direzione dei lavori di acque e strade³⁹. Alle dipendenze del consiglio vi era un gruppo di tecnici composto dai cosiddetti ingegneri ispettori, distaccati presso gli uffici compartimentali delle Camere di Soprintendenza comunitativa (nuova denominazione delle Camere di Comunità) e al grado inferiore, dagli Ingegneri di Circondario⁴⁰, una circoscrizione amministrativa costituita nell'occasione. Gli ingegneri di Circondario vennero a sostituire nel servizio alle Comunità i periti o provveditori alle strade ereditandone gli incarichi: ispezione alla viabilità, sorveglianza e proposizione dei lavori, parere tecnico. Furono tuttavia assai meno dipendenti nei confronti delle autorità comunali dato che per la nomina venivano proposti dagli organi superiori del corpo ed era richiesto l'approvazione del Granduca. A dispetto dei pregi particolari e dei vantaggi nel complesso apportati, la nascita del Corpo degli ingegneri finì per

Risorgimento, XLIII (1956), pag. 15.

³⁸ MOTUPROPRIO, Viene stabilito in Firenze un Dipartimento per la conservazione del catasto e per la direzione dei lavori di acque e strade, 1 novembre 1825, art. I.

³⁹ MOTUPROPRIO, Definitiva organizzazione del dipartimento del catasto, 31 dicembre 1834.

⁴⁰ MOTUPROPRIO, Sovrane disposizioni relative agli uffici di soprintendenza, 1 novembre 1825, art. VII e X.

suscitare una serie di ostilità e malumori verso i suoi appartenenti e verso i principi ispiratori del suo funzionamento. Il nuovo ordinamento si inserì nell'ambito di una linea politica tendenzialmente accentratrice assunta dal governo lorenese già all'indomani della restaurazione. Gli attriti che sorsero in merito alla gestione delle strade, furono parte di un conflitto di più vasta portata, connesso strettamente agli equilibri interni alla struttura del potere nel paese e avente quale oggetto principale di disputa i margini di autonomia delle municipalità⁴¹. Punto di maggiore frizione si ebbe logicamente intorno alla figura degli Ingegneri di Circondario, dato il loro contatto più diretto con le faccende locali. Le polemiche sorsero soprattutto per le scarse possibilità di controllo possedute dalle Comunità sul loro operato, dovendo esse per giunta contribuire al pagamento dell'onorario. Il motivo fondamentale delle critiche contro gli ingegneri di Circondario era volto a tutelare il predominio dei possidenti a livello locale. Per la classe degli agrari, interessata a mantenere il controllo assoluto del potere municipale, la natura territoriale dei propri interessi e della propria ricchezza ed autorità, l'intromissione nell'ambito della gestione dei lavori pubblici di personale difficilmente condizionabile, non poteva non essere considerata un attacco alle proprie posizioni di preminenza. Il deteriorarsi dei contrasti si

⁴¹ G. PANSINI, *Gli ordinamenti comunali in Toscana dal 1849 al 1853*, in *Rassegna storica*

tradusse in aperta lacerazione in seguito all'annuncio nel 1847 della preparazione di una riforma dei regolamenti comunali. Richiamandosi alla tradizione leopoldina, tra i sostenitori del decentramento amministrativo presero lo spunto per dirigere, all'interno delle loro proposte di riforma, un susseguirsi di accuse contro la condotta reputata dispotica degli ingegneri e contro le eccessive facoltà discrezionali di cui questi ultimi si trovavano investiti. Il nuovo regolamento comunale del novembre 1849, accogliendo le proposte di modifica caldegiate, sancì la sconfitta e la sconfessione dell'indirizzo precedente. Al consiglio comunale venne infatti concesso di decidere in piena autonomia sui progetti di opere pubbliche, senza aver l'obbligo di sottoporli al parere tecnico del Corpo degli ingegneri e senza doversi servire del personale ad esso appartenente. L'ingegnere tornò ad essere un impiegato a totale e diretta dipendenza delle autorità locali⁴². Al posto del Dipartimento di Acque e strade nacque la Direzione Generale dei lavori di acque e strade e fabbriche civili, con a capo un Consiglio d'arte composto dal direttore del Corpo degli ingegneri e da almeno altri tre membri⁴³. Agli ingegneri ispettori e ingegneri di circondario subentrarono rispettivamente gli ingegneri in capo e di distretto. Venne così ripristinato un

toscana, II (1956), pp. 35-36.

⁴² MOTUPROPRIO, Nuovo regolamento comunale, 20 novembre 1849, art. LXXXIII, CXIV, CXVI.

⁴³ DECRETO, Riunione colla Direzione delle Regie Fabbriche, 27 dicembre 1849.

meccanismo per certi versi simile a quello in vigore prima del 1825 e con esso tornarono di attualità inefficienze e problemi di gestione. Non ci furono altri cambiamenti fino alla caduta dei Lorena. La paura di riaccendere vecchie rimostranze, col rischio di compromettere il già vacillante appoggio posseduto dalla dinastia all'interno del paese, spiega sufficientemente la prudenza tenuta dalle autorità di governo a riguardo⁴⁴.

2.6 LA TECNICA COSTRUTTIVA E LE REALIZZAZIONI TECNICHE: MANUTENZIONE, MIGLIORAMENTO, NUOVE COSTRUZIONI.

La viabilità toscana, all'indomani della Restaurazione, apparve decisamente in pessimo stato bisognosa di interventi urgenti di ripristino delle opere esistenti e di una vasta azione di rimozione dei difetti di carreggiabilità, assai accentuati in alcune zone del paese ed in quasi tutti i collegamenti minori. Di fatto, ad esclusione delle strade Regie postali, e con parecchi appunti anche per esse, gran parte dello stradario non sembrava essere in grado di garantire ai veicoli un transito agevole, esteso per lunghi tratti e praticabile con sicurezza in tutte le stagioni. Le prospettive di sviluppo si legavano all'attuazione di un programma di lavori più intenso, continuo e coordinato. Ciò fu quanto si ripromettevano di

⁴⁴ P. VICHI, *La costruzione....., op. cit.*

fare le autorità lorenesi al loro ritorno, avvantaggiate dai comuni progressi nel frattempo compiuti dalle scienze ingegneristiche. Un riferimento preciso ed articolato dell'impiego anche in Toscana dei nuovi sistemi di costruzione si ebbe nelle direttive emanate dal Regolamento per gli ingegneri del 1826. Gli interventi sulle strade riguardarono la pavimentazione, l'allargamento del piano stradale, la riduzione dei tratti di salita troppo ripidi. Il segno però più tangibile del sussistere di un costante processo di miglioramento fu rappresentato dall'attenzione e dall'impiego finanziario dedicato alla manutenzione ordinaria. Nonostante questo il Manetti, nelle sue memorie, parlò di un aumento nel corso dell'Ottocento delle lamentele e delle proteste per il cattivo stato delle strade toscane⁴⁵, e anche le descrizioni di molti cronisti e viaggiatori del tempo sembravano confermare l'idea di uno stradario disagiata e dell'accentuata pericolosità cui contribuiva in modo sensibile la carenza di ponti⁴⁶. Il manifestarsi di lamentele sulle condizioni della viabilità non dovevano considerarsi tanto una caratteristica esclusivamente toscana, quanto un sintomo delle accresciute esigenze di chi viaggiava⁴⁷.

⁴⁵ A. MANETTI, *Mio passatempo*, Firenze, 1885, pag. 105.

⁴⁶ Ancora nel 1831 solo lungo i percorsi delle strade provinciali vi erano ben 114 guadi : Asf, Acque e strade, 1473, *Statistica del Granducato*.

⁴⁷ P. VICHI, *La costruzione....., op. cit.*

La tecnica costruttiva del tempo suddivideva le strade in⁴⁸ : lastricate, selciate, massicciate, sterrate o imbrecciate o inghiaiate. Le lastricate erano considerate adatte principalmente per le grandi città. Le selciate fatte di sasso macigno, erano quasi l'unico tipo di strada conosciuto in Toscana fin verso la metà del Settecento. Venivano costruite alla rinfusa e a secco nei tratti non molto battuti, con l'impiego di calcina in pianura dove l'acqua era disponibile e in salita perché potessero resistere all'erosione dell'acqua. Nelle zone pianeggianti e dal suolo assai stabile, invece delle selciate si preferivano le più semplici massicciate, che costavano circa la metà, ma che richiedevano più spese di manutenzione. Le massicciate erano preferite, almeno in un primo tempo, per le strade di minor transito, ma occorreva che venissero ben protette dalle acque "con fosse ben fatte, larghe e profonde di spazio in spazio fornite di zone dove guidare gli scoli verso i fiumi e torrenti vicini"⁴⁹. Col passare del tempo, ovunque fosse possibile, la tecnica costruttiva prevalente diventò quella della strada massicciata, e poi inghiaata o imbrecciata. La scelta non risolveva, però, il problema della continuità della manutenzione. Questa diventava difficile, oltre che costosa, dove non si potevano fare ponti o fogne stabili, "perché l'acqua devastatrice e penetrante è il primo nemico della strada : l'arte dell'economia

⁴⁸ P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana...., op. cit.*

delle acque, necessarie per la buona agricoltura non era meno necessaria per mantenere le strade con minor dispendio⁵⁰. Occorreva istituire un nuovo tipo di amministrazione per strade e trasporti, anche perché spettava spesso ai singoli proprietari confinanti sul fronte della strada la cura e la spesa della manutenzione per quanto correva la strada. Considerata ormai la strada come un servizio pubblico, si doveva trovare il denaro necessario attraverso l'imposta comunitativa, spettante cioè ai possidenti delle varie comunità. Fu questo il nuovo orientamento. Si puntava ad una viabilità in funzione del problema economico e commerciale che richiedeva un'impostazione nuova della rete viaria. Si delineava, inoltre, un modo nuovo di progettare, costruire e mantenere le strade riducendo, dove possibile le asperità del terreno, alzando ponti in pietra sui fiumi, invece di quelli di legno.

La sostituzione del carro e della diligenza al trasporto someggiato comportò mutamenti radicali nelle tecniche costruttive, spingendo ad affrontare con cura crescente soprattutto il problema della scelta dei tracciati, scelta basata su sistematiche indagini preliminari. Al tempo stesso, venne criticata la localizzazione tipica delle strade di origine medievale correnti di preferenza sulle creste dei poggi e perciò disagiati per i

⁴⁹ Archivio Accademia dei Georgofili, Concorso sulle strade.

ripetuti saliscendi. Da una stretta cerchia di tecnici venne consigliato di sviluppare la rete seguendo l'andamento dell'Arno e dei suoi affluenti. La rinuncia alla linea di dorsale fu definitiva almeno a livello normativo. Secondo il Regolamento per il Corpo degli Ingegneri del 1826, il tracciato da preferirsi era quello a mezza costa, realizzato in parte scavando nel fianco della montagna ed usufruendo poi dei materiali ricavati dal taglio come sostegno alla carreggiata restante (art. 283). L'aumentato uso dei veicoli a ruote si tradusse in un diverso modo di rapportare le strade alla natura fisica dei territori da attraversare. Tuttavia non sempre le motivazioni decisive furono di natura tecnica. Infatti le prime due vere rotabili aperte sull'Appennino non andarono affatto alla ricerca dei valichi più favorevoli in quanto dettate l'una dalla volontà di un suo passaggio nelle vicinanze di alcune proprietà della corona (via per la Futa), l'altra da motivi di ordine politico, dovendo raggiungere l'Italia Settentrionale senza toccare i territori pontifici (via per l'Abetone)⁵¹.

Fra le strade di maggiore importanza vi erano quelle postali cioè quelle con le poste, cioè luoghi di sosta per il cambio dei cavalli e il ristoro dei viaggiatori, con osterie e locande. Nel progettare le nuove strade o nell'ammodernare quelle esistenti, impegno dei progettisti e costruttori fu anche quello della scelta

⁵⁰ Ibidem.

idonea delle cosiddette "fabbriche delle poste", giustamente distribuite lungo il percorso ed edificate col criterio di un sempre maggior comodo possibile per i viaggiatori⁵².

Tab. 1. I chilometri di strade costruite in Toscana in epoca lorenese e post-lorenese.

	Nel 1823	Nel 1859	Nel 1959
Strade comunali	5.531	8.100	9.796
Strade provinciali	862	1.104	3.764
Strade statali	661	851	1.489
TOTALE	7.054	10.019	15.049

Fonte: Paolo Bellucci, *I Lorena in Toscana. Gli uomini e le opere*, Firenze, Ed. Medicea, 1984.

I criteri di classificazione delle strade, fra il nostro secolo e l'Ottocento, non erano identici, e non identiche erano le caratteristiche strutturali quali larghezza, pendenza, fondo, e così via, e la funzionalità delle strade. Tenendo conto di questo, i dati ci dicono che sotto Leopoldo II, in soli 35 anni, 1828-1858, la rete stradale toscana fu aumentata di circa 3000 chilometri, e che in cento anni, 1858-1959, l'incremento della stessa rete è stato di circa 5000 chilometri⁵³.

⁵¹ P. VICHI, *Le strade della Toscana...*, op. cit.

⁵² P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana...*, op. cit.

⁵³ *Ibidem*.

2.7 LA SPESA SOSTENUTA PER LE STRADE.

Durante l'amministrazione francese furono sì abbozzate interessanti proposte con stanziamenti a volte cospicui, ma poco venne fatto sul piano politico. Gran parte delle iniziative naufragarono nel nulla restando solo lodevoli intenzioni, cosicché toccò al ricostituito governo lorenesse ridare slancio ed estendere un'ampia e fruttuosa attività costruttiva. Nello stesso tempo, il ritorno dei Lorena, portando a maturazione quel processo di chiarezza amministrativa iniziato il secolo avanti, mise a disposizione un più abbondante e circostanziato materiale d'esame sulla conduzione finanziaria. Importanti furono le spese computate nella Regia Depositeria, riferite a lavori ex novo od a ristrutturazioni imponenti sulle strade regie e in minima parte a provvidenze per strade provinciali e comunali particolarmente importanti o poste in aree depresse, sprovviste di risorse proprie sufficienti⁵⁴.

L'analisi del trend avuto da queste spese tra il 1825 e il 1858, riportato in tabella n.6, permette di individuare alcuni periodi dai connotati peculiari. Il primo di essi ingloba, in connessione con il restaurato regno di Ferdinando, gli anni immediatamente posteriori alla parentesi napoleonica e si

⁵⁴ P. VICHI, *Ideologia liberista...*, op. cit.

incertezze e dallo stato generale di instabilità insorto con la crisi quarantottesca. I contraccolpi sull'atteggiamento di Leopoldo II furono vistosi, tanto da costituire un momento di lacerazione e censura all'interno del suo regno. Cosicché anche la tradizionale incentivazione sino ad allora offerta dalla dinastia allo sviluppo delle comunicazioni finì col risentirne, uscendone incrinata ed esaurendosi.

Sul versante amministrativo il fatto saliente fu la perdita di poteri lamentate dal Corpo degli ingegneri. Un riordinamento organizzativo e disciplinare fu promulgato nel 1849 per porsi in armonia con le normative introdotte, nel novembre dello stesso anno dal nuovo regolamento comunale. Con esso le autorità municipali recuperarono concrete possibilità di ingerenza e di sindacato sull'attività degli ingegneri incaricati dei lavori locali. A questi seguirono motivi altrettanto importanti: il deterioramento delle finanze granducali, ma anche le complicazioni dovute ad alcune scelte riguardanti esclusivamente la politica di finanziamento al programma stradale. Autorizzate sotto Pietro Leopoldo a contrarre debiti per l'esecuzione dei lavori, al fine di accelerarne i progressi, le Comunità avevano finito coll'approfittarne con eccessiva disinvoltura, dando inizio ad un processo di indebitamento dilatatosi in modo sempre più preoccupante ed incontrollato⁵⁸. Un'idea dell'amplificarsi nei

⁵⁸ P. VICHI, *Ideologia liberista...., op. cit.*

bilanci comunitativi delle uscite in conto al capitolo "Ponti, strade e fabbriche" si deduce dalla tabella n.7, corrispondente al periodo 1825-54.

Tab. 7. *Spese delle comunità del Granducato per lavori di ponti, strade e fabbriche, e percentuale sul totale delle uscite comunitative, in lire toscane.*

Anno	Spesa	Spesa %	Anno	Spesa	Spesa %
1825	1.968.003	20,2%	1840	3.433.840	31,9%
1826	1.825.923	21,5%	1841	3.397.554	31%
1827	1.770.962	21,1%	1842	3.656.697	31,7%
1828	2.123.621	24,5%	1843	4.541.014	36,7%
1829	2.256.656	25,9%	1844	4.851.590	38,9%
1830	2.305.534	25,9%	1845	3.997.521	31,7%
1831	2.384.756	26,3%	1846	4.335.805	33,2%
1832	2.527.259	27,4%	1847	4.019.282	29,2%
1833	2.675.861	27,9%	1848	3.783.694	24,8%
1834	2.488.193	26,8%	1849	4.359.755	21,3%
1835	2.664.540	27,7%	1850	3.898.897	19,4%
1836	2.579.545	27,9%	1851	3.867.799	16,6%
1837	2.829.409	29,7%	1852	3.958.992	16,3%
1838	2.780.277	28,7%	1853	4.052.988	16,5%
1839	3.140.568	29,3%	1854	4.430.198	17,6%

Fonte : Asf, Segreteria di Finanze 2650, Decennio della finanza, 1825-34, vol. III ; Asf, Segreteria di Finanze 2653, Decennio delle Finanze, 1835-44, vol. III ; Asf, Ministero delle Finanze 1446, Decennio delle finanze, 1845-54, vol. IV.

Dilazionati a lunga scadenza e scaricati sulle gestioni future, i pagamenti vennero mano a mano, accumulandosi a dismisura.

Da documenti del tempo si apprende che, a tutto il 1834, le Comunità erano nel loro insieme esposte per una cifra vicina agli

otto milioni di lire toscane⁵⁹. Con risoluzione sovrana del 1832 si ordinò loro di "moderare ogni troppo vivo desiderio di nuove opere, e di lavori e miglioramenti utili, ma non urgenti"⁶⁰; tuttavia la situazione debitoria non sembra, abbia accennato ad un sensibile inversione di tendenza tornando fatalmente a galla con il peggiorare, sotto la pressione dei rivolgimenti del 1848-49, delle condizioni finanziarie dello stato. Davanti alla persistente riottosità dei possidenti verso ogni paventato aumento del prelievo fiscale l'unico sbocco proponibile per porre mano al risarcimento delle finanze divenne l'ingiunzione di misure restrittive. Al fine di arrestare i disavanzi, fu vietato ai Consigli comunali di effettuare stanziamenti per lavori straordinari, anche se di chiara utilità, quando neppure il gettito della sovrimposta addizionale del 3% sull'imponibile (tetto fissato per le entrate municipali) bastò a coprire per intero i costi. Inoltre fu fatto obbligo alle Comunità di rateizzare i pagamenti entro un arco di anni inferiore a quattro, prorogabile fino a nove solo previa approvazione delle autorità superiori⁶¹.

La contrazione si rivelò drastica segnatamente a livello di contabilità statale con provvedimenti collaterali che portarono alla cessazione dei contributi corrisposti per la viabilità minore. Molto

⁵⁹ Asf, *Capirotti di Finanze*, 27, Spesa annuale per le strade.

⁶⁰ Asf, *Leggi e Bandi del Granducato*, Circolare del 3 settembre 1832, Le magistrature comunitative dovranno procurare la più severa economia nelle spese da portarsi nel bilancio di previsione per l'anno 1833.

⁶¹ Regolamento comunale, 20 novembre 1849, articoli 80, 85 e 87.

meno lo fu in sede locale, a confronto di un interesse, affatto esaurito e tale da riuscire ancora a convogliare ingenti risorse. Ad onta delle pressioni in senso contrario provenienti dalle alte sfere dell'amministrazione, il volume delle somme destinate per proprio conto dalle Comunità continuò a mantenersi sugli standard raggiunti, aggirandosi nel complesso sui 4 milioni di lire l'anno, ma con una discesa in termini percentuali.

Aspetto pregnante dell'indirizzo governativo dopo il '48, le sistematiche economie di bilancio se, da un lato, condussero alla prefissata meta di un pareggio tra entrate e uscite, dall'altro presentarono una contropartita assai pesante : sfumò la credibilità del governo come soggetto capace di soddisfare la domanda di infrastrutture proveniente dal paese. Per quell'immagine a lungo proposta, di un apparato statale promotore di sviluppo fu un duro colpo, tanto più, perché il ridimensionamento della politica stradale fece coppia, aggravandola, con l'estensione dell'operatore pubblico da una fattiva partecipazione in campo ferroviario, contribuendo ad acuire presso le forze più progressiste ed evolute del ceto dominante, un senso di insoddisfazione e di sfiducia verso lo stato granducale e ponendosi tra i motivi di contorno del diffondersi di sempre maggiori aspirazioni e simpatie annessioniste⁶².

⁶² P. VICHI, *Ideologia liberista...., op. cit.*

2.8 CONCLUSIONI.

Concludendo si può affermare che prima dello sviluppo ferroviario l'andamento del traffico sulle strade toscane presenta al tempo stesso segnali di crescita e di arretratezza. Da una parte ha luogo a partire dalla metà del XVIII secolo, sulla scia di quanto avviene contemporaneamente a scala europea, un discreto aumento degli scambi e del numero di viaggiatori. Con la costruzione delle rotabili, calano i tempi e i costi di trasporto, con il loro ramificarsi sono cancellati quei larghi giri prima inevitabili per le merci gravose ed ingombranti e si diffondono in misura crescente, servizi di trasporto regolari.

L'altra faccia della medaglia indica però che troppi elementi di ristagno e troppi lacci continuano a precludere la possibilità di un migliore utilizzo delle potenzialità innescate. Il commercio rimane fiacco e stenta a porsi su basi moderne ed il viaggiare è un privilegio di minoranze sociali, da cui sono esclusi gli abitanti delle campagne. Stigmatizza nel 1838 L. Serristori, figura di spicco in Toscana nella proposizione di ricerche sull'entità dei traffici, "mancano ancora, per profittare di queste nuove comunicazioni, mezzi di trasporto, economici, sicuri, regolari, sì per passeggeri, come per le lettere. E senza di essi di quale utilità sono le strade?"⁶³. Vi è una sotto utilizzazione della

⁶³ L. SERRISTORI, *Corsa da Firenze a Pisa nella diligenza di L. Orcesi*, in "Giornale di commercio", 14 marzo 1838.

vasta rete stradale approntata, una infrastruttura avanzata rispetto alla vitalità generale della crescita in atto nel paese⁶⁴.

Verso la fine del Granducato si aveva un sistema di strade che si andavano formando non tanto toscano, quanto una parte di sistema italiano pre-unitario. La lunghezza della rete stradale costruita dai Lorena sia all'interno che verso gli Stati confinanti è quasi la stessa di quella esistente nella Toscana contemporanea fino a poche decenni fa, prima dell'era delle autostrade e superstrade⁶⁵.

⁶⁴ P. VICHI, *Le strade della Toscana...., op. cit.*

⁶⁵ P. BELLUCCI, *La politica...., op. cit.*