

**Q**uaderni **20**

# **PAESAGGIO E VIABILITÀ**

Lezioni e pratiche della  
Scuola di paesaggio  
Emilio Sereni

A cura di GABRIELLA BONINI e ROSSANO PAZZAGLI



EDIZIONI ISTITUTO ALCIDE CERVI

La pubblicazione è stata realizzata  
grazie al supporto di  
CIA – Agricoltori Italiani



Cura redazionale di Gabriella Bonini e Gaia Monticelli  
Editing e grafica di Gaia Monticelli

Copyright © 2023  
ISTITUTO ALCIDE CERVI - BIBLIOTECA ARCHIVIO EMILIO SERENI  
via Fratelli Cervi, 9 – 42043 Gattatico (RE)  
tel. 0522 678356  
biblioteca-archivio@emiliosereni.it  
www.istitutocervi.it

ISBN 978-88-947184-6-1

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.  
Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.

stampato su carta certificata



# PAESAGGIO E VIABILITÀ

Il Quaderno 20 documenta e approfondisce i temi svolti all'interno della

## **Scuola di Paesaggio Emilio Sereni**

Storia del paesaggio agrario italiano

XIV Edizione | 23-27 agosto 2022

### **Direzione**

Rossano Pazzagli

### **Comitato scientifico**

Mauro Agnoletti, Gabriella Bonini, Emiro Endrighi, Saverio Russo,  
Anna Sereni, Carlo Tosco

### **Ringraziamenti**

Per il rinnovato successo della XIV edizione della Scuola di Paesaggio Emilio Sereni è doveroso ringraziare i tanti volontari e amici di Casa Cervi e della Biblioteca-Archivio Emilio Sereni che non hanno fatto mancare il loro supporto morale e fisico: Tiziano Catellani, Loris Marconi, Enrico Grassi e lo staff della cucina (Meri Belelli, Mara Brugnoli, Riccardo Mossini, Emanuele Papaleo, Silvia Piccenna, Mirca Placini, Maddalena Torreggiani); Arianna Brazzale per la gestione del bookshop, i ragazzi del Servizio Civile Universale, Paola Berretta, Giorgia Ganapini e Elisabetta Viva per le trascrizioni di alcuni interventi presenti nel volume. Lo staff dell'Istituto e i collaboratori. Un ringraziamento speciale va a tutti i partecipanti, corsisti, tutor e docenti; senza di loro questa XIV Edizione della Scuola di Paesaggio non sarebbe potuta esistere. Essi sono stati gli artefici con disponibilità ed energia di questa esperienza originale. Un ultimo ringraziamento va a coloro che, già tra i partecipanti delle precedenti edizioni, hanno riconfermato la loro presenza dando senso e rinnovato valore a questo progetto dell'Istituto Alcide Cervi e della Biblioteca Archivio E. Sereni.

Con il patrocinio e la collaborazione



In convenzione scientifica con



<i>Presentazione</i>	
Gabriella Bonini, Rossano Pazzagli	11
INTERVENTI DI APERTURA	
Albertina Soliani	15
Angela Maria Ferroni	17
Alessio Mammi	19
Elena Carletti	21
Cristiano Fini	23
Simona Caselli	25
Luca Ronzoni	27
Alessandro Spanò	29
LECTIO MAGISTRALIS	
<i>Strade e paesaggi</i>	
Claudio Cerreti	33
PARTE I   ACQUA E TERRA	
<i>Strade e paesaggi di strade in età romana</i>	
Pier Luigi Dall'Aglio	45
<i>La via Francigena. Da strada medievale a itinerario culturale</i>	
Francesco Salvestrini	59

<i>I percorsi della transumanza nell'Italia peninsulare (XV-XX sec.)</i> Roberta de Iulio, Saverio Russo	71
<i>Patrimonio UNESCO e sviluppo sostenibile. La candidatura della Via Appia</i> Angela Maria Ferroni, Alfonso Santoriello	85
<i>Lungo la via Emilia: un palinsesto paesaggistico</i> Stefano Piastra	99
<i>Paesaggio e patrimonio culturale nel Rapporto Istat BES 2021</i> Luigi Costanzo, Alessandra Ferrara	113
PARTE II   PAESAGGI MODERNI	
<i>Geografie di paesaggi in movimento</i> Margherita Cisani	129
<i>Le comunicazioni nella prima globalizzazione. Posta, telegrafi, il canale di Suez e le connessioni del mondo ottocentesco</i> Andrea Giuntini	143
<i>Trascurare il paesaggio, polarizzare il territorio: l'impatto delle costruzioni autostradali in Italia</i> Massimo Moraglio	161
<i>Viabilità storica, paesaggio e crescita urbana</i> Marco Cillis	165
<i>Rifornire un'armata in una regione alpina. Il fronte trentino-tirolese</i> Francesco Frizzera	183
PARTE III   ECONOMIE E POLITICHE	
<i>Le ferrovie dalla rete diffusa all'alta velocità</i> Stefano Maggi	197
<i>Progettare lentezza. Linee antifragili per rigenerare l'Italia</i> Paolo Pileri	211
<i>Ciclovie e paesaggio in Sicilia orientale. Il caso della Magna Grecia</i> Luca Barbarossa	221
<i>Lo sviluppo della navigazione sul Po</i> Ivano Galvani	235

#### PARTE IV | ESPERIENZE

<i>Educare al paesaggio con le nuove generazioni: esperienze laboratoriali</i> Irene Moltrer, Ilaria Perusin	243
<i>Visita guidata nelle terre e nelle acque della MAB UNESCO Po Grande</i> Ludovica Ramella	257
<i>Viabilità e paesaggio agrario. Una provocazione didattica e culturale per il curricolo a scuola</i> Mario Calidoni	261
<i>Educare al paesaggio, il caso “Modello Appennino”</i> Fabrizio Frignani	267
<i>DIARIA</i> Antonella De Nisco	273

#### PARTE V | CONTRIBUTI

<i>Il passaggio dell'Appennino centrale fra Bologna e Pistoia: la ferrovia “Porrettana”</i> Francesco Brandi	279
<i>Le ferrovie Calabro-lucane: l'esperienza calabrese</i> Prospero Francesco Mazza	291
<i>La grande strada longitudinale della Sardegna attraverso la cartografia Sette e Ottocentesca: geografie infrastrutturali e territoriali di lunga durata</i> Stefano Mais	305
<i>La difficile conservazione di «una strada come opera d'arte»: il caso della via Krupp a Capri</i> Maria Pia Testa	319
<i>Il palinsesto paesaggistico del Golfo Paradiso (Genova)</i> Lorenzo Brocada	333
<i>La mobilità del futuro</i> Angela Maria Miceli	349
<i>Infrastrutture in movimento. Paesaggi e connessioni in transito</i> Giulia Pecchini	359
<i>Biodiversità e infrastrutture: le opportunità oltre gli impatti</i> Michele Salvan	367

PARTE VI | CONCLUSIONI

*La strada: un percorso di conoscenza*

Rossano Pazzagli

379

AUTORI

385

I VOLTI DELLA SCUOLA

391



## *La via Francigena*

---

### *Da strada medievale a itinerario culturale*

FRANCESCO SALVESTRINI  
*Università di Firenze*

Con la denominazione via Francigena o Romea si intende un fascio di strade che in età medievale collegava l'Inghilterra e la Francia settentrionale ai valichi alpini nordoccidentali e questi con Roma, toccando numerose località e centri importanti, alcuni dei quali dovettero proprio a tali percorsi la loro nascita o il loro sviluppo economico e demografico. Scopo principale di tali tracciati era mettere in comunicazione il Nord Europa di ascendenza franca con due fra le principali mete del pellegrinaggio cristiano, ossia la Città eterna e la Terrasanta; oltre al terzo grande polo della devozione continentale costituito da Santiago de Compostela in Galizia, raggiungibile tramite la diramazione che si distaccava dalla Romea presso la costa francese del Mediterraneo<sup>1</sup>.

Il percorso nacque per rispondere a due esigenze fondamentali succedutesi grosso modo fra il tardo VI e il IX secolo: in primo luogo il consolidamento del dominio longobardo in Italia, quindi l'affermazione dell'asse politico-religioso che legò i Franchi e la dinastia pipinide-carolingia al papato. Come le singole diramazioni conobbero mutamenti nel corso del tempo, così anche il nome dato alla strada o ad alcuni tratti di essa variò a seconda del periodo storico, della funzione che la via esercitava, dei contesti politici che attraversava e dei domini ai quali fu di volta in volta soggetta. Tra la fine del VI e l'VIII secolo il tratto italico prendeva nome dal valico appenninico attraverso cui transitava, quello di Monte Bardone (*Mons Langobardorum*), oggi Passo della Cisa, separante l'Appennino ligure da quello toscano-emiliano. Allorché la sezione centro-settentrionale della Penisola passò sotto il controllo dei Franchi (774), la Francigena venne chiamata semplicemente *via publica*, sebbene iniziasse ad essere conosciuta, soprattutto in Italia, anche come *Strata Francorum* o *Francisca*, ad indicare la sua connessione coi territori di quel popolo<sup>2</sup>. A partire grosso modo dal X secolo tali denominazioni furono affiancate

---

1 S. PATITUCCI UGGERI, *La via Francigena in Toscana*, in S. PATITUCCI (a cura di), *La via Francigena e altre strade della Toscana medievale*, in «Quaderni di archeologia medievale», 7, 2004, pp. 9-134.

2 R. STOPANI, *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo. Le strade per Roma*, Centro Studi Romei, Firenze 1986, p. 49; ID., *Guida ai percorsi della via Francigena in Toscana*, Le Lettere, Firenze 1999, p. 8.

da quella di *Romea*; e successivamente comparve l'appellativo letterario *Francigena*, conferito alla strada dal flusso di pellegrini, chierici, intellettuali e cavalieri che iniziò a farsi particolarmente intenso dopo l'avvio del secondo millennio, e al quale dal primo XII secolo si aggiunsero i mercanti (per esempio gli italiani diretti a Parigi o alle fiere di Champagne). Questi identificativi furono in seguito estesi anche ad altre direttrici italiche e della Francia centrale, ma la Francigena classica passante per Monte Bardone mantenne la connotazione di percorso principale.

La strada sorse in epoca longobarda per ragioni essenzialmente geopolitiche e andò a costituire il più incisivo elemento di novità rispetto alla rete viaria lasciata in Italia e in Gallia dal dominio romano<sup>3</sup>. I viaggiatori d'età altomedievale, soprattutto nei territori compresi tra le Alpi e Piacenza, continuarono, infatti, a servirsi della viabilità classica, che mantenne, nonostante la crisi delle istituzioni imperiali in Occidente, un buono stato di conservazione, e venne abbandonata, sostituita o integrata solo laddove la ristrutturazione dei selciati e delle piste in terra battuta appariva ormai eccessivamente onerosa oppure superflua in rapporto alla mutata gerarchia dei nuclei demici (si pensi alla via Cassia lungo il tratto a nord di Bolsena, o in quello della variante Firenze-Chiusi non passante più per Arezzo)<sup>4</sup>. La guerra che nel VI secolo oppose Goti e Bizantini compromise, in ogni caso, l'efficienza dei percorsi appenninici; mentre la via Aurelia, la quale correva presso la costa tirrenica, conobbe fenomeni di impaludamento e di spopolamento delle aree circostanti che spinsero i viaggiatori (almeno a partire dal V secolo) a preferire il più agevole e sicuro spostamento via mare<sup>5</sup>. Per altro verso, l'importante asse di collegamento fra Roma e il Nord Italia, ossia la citata via Cassia e la sua variante più antica, la Clodia, già in epoca tardoantica erano state compromesse dalla crisi del sistema di bonifica interessante l'area della Valdichiana e il bacino dell'Arno. A causa del dissesto idrogeologico che investì questi territori i viandanti iniziarono ad usare percorsi alternativi ponendo le basi per la nascita della successiva via Francigena<sup>6</sup>. In Etruria era presente, infatti, anche una quarta strada, meno conosciuta ma interessante per la definizione dell'itinerario romeo. Questa collegava Lucca a Siena attraverso il basso Valdarno e la Valdelsa. Tale tracciato era presente già in età repubblicana e derivava probabilmente da antiche vie etrusche. Sfruttando la presenza del decumano massimo della centuriazione lucchese verso est, il percorso attraversava la località di Porcari, virava a sud-est e costeggiava il lago di Bientina e il padule di Fucecchio a ridosso del corso dell'Arno. Tra Ponte a Cappiano e Fucecchio stessa si trovava l'attraversamento del principale fiume toscano, e qui era cresciuto il villaggio di Vico

---

3 TH. SZABÓ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Clueb, Bologna 1992, pp. 16, 18.

4 G. CORRADI, *Le strade romane dell'Italia occidentale*, Deputazione Subalpina di Storia Patria, Torino 1968; J. DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia*, V, 1, Einaudi, Torino 1973, pp. 89-120; TH. SZABÓ, *Comuni e politica stradale*, p. 23.

5 Ricordiamo Rutilio Namaziano, autore del *De reditu suo*, a cura di A. FO, Einaudi, Torino 1997, che nel 417 scelse di intraprendere il ritorno in Gallia da Roma con una nave, nonostante fosse autunno inoltrato, piuttosto che servirsi dell'arteria litoranea divenuta ormai pericolosa a causa delle scorrerie dei barbari.

6 E. MARTINORI, *Le Vie Maestre d'Italia. Via Cassia (antica e moderna) e sue deviazioni*, S.A.P.E., Roma 1930; TH. SZABÓ, *Comuni e politica stradale*, p. 24.

Wallari-San Genesio, destinato a svolgere un ruolo importante come sede di diete imperiali e incontri al vertice delle città toscane sull'incrocio con la via *Quinctia* che collegava Pisa a Firenze<sup>7</sup>. Da questo punto la strada entrava in Valdelsa e, passando per vari abitati di origine ellenistico-romana, proseguiva verso San Gimignano (in inverno) e lungo il fiume Elsa (toccando centri come Castelfiorentino e Certaldo, durante la stagione estiva) per raggiungere Siena<sup>8</sup>. Da qui la strada proseguiva per le valli dell'Arbia e dell'Orcia dividendosi in due tronconi, di cui quello passante più ad ovest si collegava alla Clodia presso Saturnia in Maremma, mentre il percorso orientale si riallacciava alla Cassia non lontano da Volsinii, dopo aver seguito il corso del fiume Paglia in direzione di Viterbo e dell'Urbe. Il richiamato percorso svolse un ruolo importante nel definire ampi tratti della via Romea in Italia, evidenziando come questa, per quanto sostanzialmente nuova, si sia appoggiata largamente al sistema stradale preesistente.

Dicevamo che la genesi della via Francigena va collocata nella prima età longobarda. Infatti, dopo il suo arrivo in Italia durante la seconda metà del VI secolo, tale popolo occupò rapidamente la pianura padana, ad eccezione del territorio esarcale prospiciente Ravenna (*Romania-Romagna*). In seguito i nuovi arrivati oltrepassarono l'Appennino aprendosi un varco tra le due aree rimaste sotto il controllo bizantino in Liguria e in Emilia. A sud della catena montuosa gli invasori non potevano servirsi della via Aurelia, dal momento che la Liguria rimase in possesso dei Greci fino al 643 e la costa toscana fino alla fine del VI secolo. Per altro verso, la presenza del cosiddetto 'corridoio bizantino' che collegava Roma a Ravenna passando per l'attuale Umbria (*VI regio*) ricalcando buona parte della precedente via Amerina (e in parte anche la Flaminia), nonché il più saldo controllo 'romano' della Pentapoli (area marchigiana), imposero agli invasori di potenziare un tracciato che unisse le Alpi occidentali (e quindi le terre dominate dagli alleati franchi), alla sezione più a monte della valle del Po, alla loro capitale Pavia e alla Tuscia (*Langobardia Maior*), per poi connettersi ai ducati centro-meridionali di Spoleto e Benevento (*Langobardia Minor*) costeggiando il ducato romano che restava sotto il controllo di Costantinopoli. Da questa unione di territori prese forma la 'nuova' strada, che si discostò sensibilmente dal tracciato della Cassia, troppo vicina alle regioni di influenza greca, ed adottò un percorso intermedio, dalla Val di Susa a Pavia, Piacenza, Fidenza e Parma, puntando sulla Garfagnana e arrivando a Lucca, la quale divenne sede ducale<sup>9</sup>.

Il percorso della Francigena è noto, a grandi linee, grazie soprattutto ad antichi odeporici, ossia resoconti di viaggio e itinerari redatti da pellegrini e viandanti. Fra questi possiamo ricordare il più antico conservato, composto da Sigeric arcivescovo di Canterbury dal 989. Egli, per ricevere il *pallium* dal pontefice Giovanni XV, nella primavera del 990 intraprese il viaggio a Roma, ove giunse nel luglio dello

---

7 F. CANTINI, F. SALVESTRINI (a cura di), *Vico Wallari – San Genesio. Ricerca storica e indagini archeologiche su una comunità del Medio Valdarno Inferiore fra Alto e pieno Medioevo* (atti della Giornata di studio, San Miniato, 01 dicembre 2007), Firenze University Press, Firenze 2010.

8 O. MUZZI, R. STOPANI, TH. SZABÓ, *La Valdelsa, la Via Francigena e gli itinerari per Roma e Compostella*, Centro Studi Romei, Firenze 1988.

9 R. STOPANI, *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Salimbeni, Firenze 1984, pp. 15-16.

stesso anno. Alla morte nel 994 lasciò alla sua sede episcopale un diario di viaggio all'interno del quale erano elencate quelle che lui aveva chiamato *submansiones*, cioè le tappe toccate durante il suo rientro *de Roma usque ad mare*, ossia dalla città eterna a Calais<sup>10</sup>. Più tardo, ma non meno interessante è l'itinerario lasciato dal pellegrino islandese Nikulas Bergsson di Munkathvera, abate del monastero di Thingor. Egli, tra il 1151 e il 1154, intraprese una lunga peregrinazione che lo portò a Roma e in Terrasanta. Il suo memoriale, in antico norvegese, riporta, oltre ai nomi delle strade, anche i tempi di percorrenza e le *stationes*, dando informazioni sui luoghi visitati<sup>11</sup>.

Stando al *Corpus Iuris Civilis*, la grande raccolta del diritto romano voluta dall'imperatore Giustiniano nel VI secolo, le vie e i ponti costituivano un bene pubblico. Alla loro inviolabilità e all'organizzazione della loro manutenzione pensava quindi lo stato, non senza l'apporto delle aristocrazie locali e, dopo il IV secolo, delle chiese, che esprimevano in tal modo il loro evergetismo. Nell'antichità le strade si dividevano in due principali categorie: le *viae publicae*, cioè le arterie di grande comunicazione, e le *viae vicinales/privatae*, ovvero le strade impiegate per collegamenti a corto raggio. Questa distinzione restò in epoca medievale, ma si ridusse le capacità di intervento per l'efficientamento dei tracciati da parte del potere regio e delle altre autorità<sup>12</sup>.

Durante il periodo longobardo la circolazione di uomini e merci era di dimensioni modeste. La nuova strada Romea si configurò, pertanto, come un tracciato sommario, soggetto a frequenti spostamenti, ridefinizioni e variazioni stagionali. In ogni caso, nonostante la conformazione spesso precaria del percorso, i viandanti erano relativamente sicuri di poter arrivare a destinazione individuando con certezza i punti di attraversamento di fiumi e paludi, i valichi montani e gli alloggi. Inoltre il territorio prossimo ai tracciati era munito di fortificazioni a difesa di chi si spostava. Sono, infatti, numerosi i fortilizi i cui toponimi denunciano la loro origine longobarda: Radicofani, Montestaffoli di San Gimignano, *Salamarthana* sul colle di Fucecchio, *Castellum Aginulfi* in Lunigiana e così via. Solo quando la *Maritima* e la Lunigiana caddero in mano longobarda la via Francigena fu ulteriormente dotata con la fondazione di abbazie regie, ospizi e, successivamente (dal IX secolo), varie chiese battesimali<sup>13</sup>. Queste strutture si moltiplicarono lungo tutte le cosiddette *peregrinationes maiores*, ivi compreso l'*iter* per Roma; il quale conobbe un'intensificazione dei traffici grazie ai contatti che, a partire dal tardo secolo XI, i Normanni stabilirono tra la Francia settentrionale e i loro domini nel Sud Italia, nonché con Roma e la Terrasanta<sup>14</sup>. Chiese e ospedali contribuirono a

---

10 S. PATITUCCI UGGERI, *La via Francigena in Toscana*, pp. 20-23.

11 R. STOPANI, *La Via Francigena. Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Le Lettere, Firenze 1992, p. 53.

12 Ivi, pp. 27-29, 36-39, 74.

13 R. STOPANI, *Le grandi vie di pellegrinaggio*, pp. 48-49; M. DE GREGORIO, D. MAZZINI (a cura di), G. MACCHI, *Origine dello Spedale di S.ta Maria della Scala di Siena. Il ms. D 113 dell'Archivio di Stato di Siena*, Effigi, Siena 2019.

14 R. STOPANI, F. VANNI (a cura di), *Passent la terre, Toscane et Montbardon: i percorsi della Via Francigena in Toscana*, Atti del convegno internazionale di studi, Montalcino, 23-24 maggio 1997), Centro Studi Romei, Firenze 1998.

delineare quell'«area di strada», intesa come insieme di località, centri di produzione e commercio, enti assistenziali, edifici sacri e santuari, insediamenti religiosi e comunità castrensi che divenne uno dei tratti fondamentali del panorama viario medievale; un tratto al quale la Crociata (fra il 1099 e la fine del Duecento), unitamente al rinnovarsi dei traffici commerciali fra il Nord e il Sud d'Europa, dettero un impulso consistente.

L'importanza della Francigena restò notevole fino al tardo secolo XIII, allorché le crescenti relazioni fra la Germania e Roma conferirono nuovo rilievo alla cosiddetta via Teutonica, toccante il Brennero, Verona, Bologna, Firenze e Roma, impiegata dai sovrani per andare a ricevere l'incoronazione imperiale; un percorso che tornava in parte a coincidere con quello dell'antica Cassia e che favoriva le città dell'entroterra italico marginalizzando i tracciati più occidentali<sup>15</sup>. Per altro verso via Francigena e le altre arterie che in essa confluivano cessarono di rappresentare fattori di crescita per i territori che attraversavano con la crisi del Trecento<sup>16</sup>. A partire da quest'epoca, infatti, gli itinerari che avevano portato mercanti e pellegrini divennero vie di penetrazione per le compagnie di ventura e le milizie mercenarie alimentate dallo scoppio in terra di Francia della Guerra dei Cento anni (1337-1453), nonché strumenti di diffusione delle malattie in occasione della grande peste del 1348, trasformandosi in trappole per le comunità cittadine e rurali che sorgevano lungo i percorsi.

Quella fin qui delineata in pochi tratti è la vicenda della grande strada medievale. La seconda parte del presente intervento sarà invece dedicata al significato politico-culturale che questo antico tracciato ha assunto in età contemporanea, soprattutto nell'ottica dell'Unione e delle altre istituzioni europee. Occorre, infatti, tener presente che il fascio di direttrici sopra delineato, proprio per la precarietà della sua conformazione, ha lasciato poche tracce materiali. Non trattandosi, quindi, di una sopravvivenza archeologica immediatamente percepibile, non ha potuto identificare un bene fisico da tutelare. Tuttavia essa ha assunto una peculiare valenza identitaria e storico-culturale in quanto patrimonio immateriale (uno dei primi) ritenuto rappresentativo dei contatti internazionali ai quali per molti secoli ha variamente dato luogo. Ne è derivata una chiave di lettura senza dubbio interessante e volta alla promozione della memoria storica, del turismo e della conoscenza dei territori attraversati dai percorsi. Tuttavia le scelte compiute e i programmi avviati hanno talora assunto i tratti di una costruzione ideologica non priva di forzature, la quale ha generato forme di vera e propria strumentalizzazione del passato.

Fin dal 1949 la via Francigena è stata inserita tra gli Itinerari storici del Consiglio d'Europa<sup>17</sup>. Nel 1994 essa ha ottenuto, tramite una serie di organismi che ne hanno promosso la valorizzazione, la certificazione di Itinerario Culturale del Consiglio stesso. L'Associazione europea Vie Francigene (AEVF), fondata il 7 aprile 2001, è stata sei anni dopo riconosciuta dal Consiglio come referente istituzionale per la tutela e la valorizzazione dell'antica strada e del suo patrimonio culturale.

---

15 R. STOPANI, *La "via Teutonica". L'alternativa germanica alla via Francigena*, Le Lettere, Firenze 2012.

16 R.-H. BAUTIER, *Le jubilé romain de 1300 et l'alliance franco-pontificale au temps de Philippe Le Bel et de Boniface VIII*, in «Le Moyen Âge», 86, 1980, pp. 189-216.

17 <https://www.viefrancigene.org/it/consiglio-europa/>, consultato il 03/04/2023.

Stando alla risoluzione CM / Res (2013) 66, un itinerario culturale è

un progetto di cooperazione culturale, educativo e turistico che mira allo sviluppo e alla promozione di un itinerario, o di una serie di itinerari basati su un percorso storico, un concetto culturale, figura o fenomeno con un'importanza e un significato transnazionali per la comprensione e il rispetto dei valori comunitari europei.

Tale definizione deriva dalla Dichiarazione di Santiago de Compostela del 1987, la quale recita:

Possa la fede che ha ispirato i pellegrini nel corso della storia, unendoli in un'aspirazione comune e trascendendo le differenze e gli interessi nazionali, ispirare oggi giorno, noi, e in particolare i giovani, a percorrere queste rotte per costruire un società fondata sulla tolleranza, il rispetto per gli altri, libertà e solidarietà.<sup>18</sup>

Come è contenuto nella versione italiana del relativo portale Web, gli obiettivi principali del Programma di tutela e valorizzazione della strada sono, riassumendo: promuovere la cittadinanza europea dell'identità fondata su un insieme comune di valori; favorire il dialogo interculturale e interreligioso attraverso una migliore comprensione della storia europea; salvaguardare e incentivare il patrimonio culturale e naturale come fattori di innalzamento della qualità della vita e quali fonti di sviluppo sociale, economico e identitario; incentivare il turismo culturale e sostenibile<sup>19</sup>.

Prima nel 2010, poi nel 2015, è iniziato il percorso di candidatura della Via Francigena a patrimonio tutelato dall'UNESCO, la cui fase finale è stata avviata nel 2017 con il coinvolgimento dell'AEVF, del Ministero italiano per i Beni e le Attività Culturali e delle Regioni italiane attraversate dalla strada, (Lazio, Toscana, Liguria, Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta). Questa prima fase ha portato, nel 2019, all'inserimento del percorso in quella che viene definita la *tentative list*. La seconda fase della candidatura si è svolta tra il 2019 e il 2020 e ha visto l'impegno, oltre che dell'Italia, anche della Santa Sede, della Svizzera, della Francia e dell'Inghilterra, allo scopo di valutare lo studio di fattibilità a livello europeo, definito *framework*, e per proporre la candidatura disgiunta dei vari tratti della strada da parte di ogni stato<sup>20</sup>. I motivi che hanno portato all'inserimento della Francigena nella *tentative list* e i criteri a cui questa operazione risponde sono essenzialmente tre: il primo definisce la strada un punto di contatto tra l'Europa del Nord e il Mediterraneo, i cui scambi, sia in ambito artistico, urbanistico e architettonico, sia a livello in senso più ampio culturale tra gli stati sono una conseguenza diretta del pellegrinaggio a Roma compiuto dai fedeli. Il secondo criterio scaturisce dalle trasformazioni che i flussi di pellegrini e viandanti hanno indotto nel passato, favorendo l'erezione di

---

18 La versione integrale in: <https://www.coe.int/it/web/cultural-routes/reference-texts-and-conventions>, consultato il 03.04.2023.

19 <https://www.viefrancigene.org/it/consiglio-europa/>, consultato il 03.04.2023

20 <https://www.viefrancigene.org/it/unesco/>, consultato il 03.04.2023.



strutture e infrastrutture assistenziali, difensive e religiose. Il terzo è costituito dalla testimonianza che la strada reca alla solida tradizione dei pellegrinaggi religiosi e alla spiritualità di cui questi sono espressione<sup>21</sup>.

Al di là dei passaggi istituzionali di valorizzazione e delle lodevoli affermazioni di principio sottese a tutte le richieste di ‘certificazione’ dell’ormai consolidato percorso culturale – motivazioni che conservano una sostanziale validità – occorre a mio avviso fare alcune precisazioni. Durante i primi anni Novanta del Novecento la Comunità Europea aveva dimensioni più limitate ed era circoscritta soprattutto ai paesi occidentali. Sembrò allora ovvio, anche al più ampio Consiglio d’Europa, identificare un fattore ideale di integrazione nella grande triangolazione stradale del Medioevo che univa l’Inghilterra all’Italia attraverso la Francia, diramandosi anche in direzione della Spagna del nord. Questo contesto poteva diventare il più rappresentativo asse ideale dell’unione fra le realtà sociali e culturali coinvolte. D’altro canto, proprio la mutevole natura del tracciato storico e il fatto che si trattasse di un percorso generativo per un’area di strada estendibile quasi all’infinito, sia nello spazio che nel tempo, sembravano elementi perfetti per delineare, attraverso un itinerario che assumeva i contorni di un viaggio iniziatico consigliato, non a caso, ai più giovani, uno dei simboli maggiormente pregnanti del cammino intrapreso dai popoli europei.

Col tempo l’apertura dell’Europa ai paesi dell’est ha moltiplicato l’individuazione degli itinerari culturali rendendo meno centrale quello tutto interno agli stati occidentali. Paradossalmente la dilatazione dell’Unione ha portato alla rivalutazione di percorsi nazionali e regionali, lasciando sullo sfondo la dimensione transnazionale del grande cammino continentale. Si è cominciato a valorizzare soprattutto i singoli tratti, come ha fatto, ad esempio, la regione Toscana in rapporto al percorso interno ad essa, fornendo sulle relative pagine web sempre più sommarie indicazioni storiche e crescenti informazioni pratiche e di orientamento<sup>22</sup>. La strada, divenuta attrazione turistica, o almeno proposta come tale dalle amministrazioni locali<sup>23</sup>, è stata presentata come un percorso di trekking che spesso non lascia a chi lo percorre la possibilità di cogliere a pieno il significato che in passato quell’itinerario ha svolto, non solo nella sezione specifica oggetto di presentazione, ma nell’ambito del suo intero e ben più lungo percorso. Per altro verso, la dimensione religiosa di alcune guide relative a singoli tracciati regionali più meno idealmente connessi a quello della Romea è apparsa relativamente superficiale e generalista proprio perché priva di sufficiente proiezione diacronica. Si pensi, per esempio, alla cosiddetta Via degli Dei collegante Bologna a Firenze

---

21 *Ibidem*.

22 <https://www.regione.toscana.it/via-francigena/la-storia>; <https://www.regione.toscana.it/via-francigena/le-tappe>; <https://viefrancigene.com/>, consultato il 03.04.2023. M. D’ATTI, F. CINTI, *Guida alla Via Francigena. 900 chilometri a piedi sulle strade del pellegrinaggio verso Roma. Dal Monginevro a Roma lungo l’antico tracciato: le tappe, dove dormire, la cartografia dettagliata e i luoghi da non perdere*, Terre di Mezzo, Acqui Terme 2004.

23 <https://www.ioscelgoaltopascio.it/iocammينو/viafrancigena>; [https://www.comune.fucecchio.fi.it/vivere\\_fucecchio/francigena-e-romea-strata](https://www.comune.fucecchio.fi.it/vivere_fucecchio/francigena-e-romea-strata); <http://www.monteriggionituri-smo.it/it/itinerari/da-abbadia-isola-monteriggioni-lungo-la-francigena/>; <https://stradedisiena.it/in-bici-sulla-francigena/>, consultati il 03.04.2023.

e derivante dalla strada romana *Flaminia Militare*<sup>24</sup>, la quale, pur conferendo credenziali ai pellegrini non diversamente da quanto accade per chi percorre la Francigena o il Cammino di Santiago, dopo brevi informazioni sulla storia del percorso viene proposta dai mezzi di informazione soprattutto come itinerario di svago e socializzazione<sup>25</sup>. Vi sono, ovviamente delle eccezioni, come quella costituita dall'Associazione *Il Cammino di Sant'Anna*, riconosciuta ufficialmente nel 2008 con l'intento di promuovere il senso del pellegrinaggio quale simbolo della vita e della preparazione alla maturità individuale<sup>26</sup>. Tale cammino unisce Cuneo al vicino Santuario di Sant'Anna in Vinadio tramite due percorsi, uno su strade statali e l'altro meno trafficato, entrambi comunque di tredici tappe<sup>27</sup>. Il sito Web dell'ente propone una riflessione sul senso del pellegrinaggio religioso, delineandone alcuni elementi caratteristici: la partenza, che prende le mosse dalla volontà di mettersi in cammino a scopo di edificazione personale; la fatica, che richiama la dimensione escatologica; la solitudine e il silenzio che favoriscono la meditazione; e la comunione con i compagni di viaggio che accentua la dimensione partecipativa e solidaristica. Gli altri punti sottolineati sono: l'attesa per l'arrivo e la gioia del medesimo, che fa da filo conduttore all'intero progetto<sup>28</sup>.

In ogni caso, salvo questa ed altre più note realtà, a partire dallo stesso Cammino di Santiago<sup>29</sup>, molti itinerari hanno assunto connotati turistici sempre più evidenti che rischiano di banalizzare la ritualità dei cammini stessi, confondendo gli obiettivi devozionali o di arricchimento intellettuale con la semplice attestazione dei percorsi effettuati, in rapporto ai quali si lucrano veri e propri *mementos*, come il *Testimonium* o la Benedizione del pellegrino e i relativi documenti che li certificano. Si veda al riguardo il sito internet dell'Associazione Amici della Via Francigena, la quale, costituita da volontari, si occupa dell'accoglienza nell'ultimo tratto della strada, quello che va da Viterbo, ove l'Associazione ha la sua sede, a Roma<sup>30</sup>. Lo scopo di tale organismo, oltre alla cura e alla valorizzazione della Francigena nel tratto di competenza, è anche quello di far conoscere, sia pure in senso molto generale, gli altri cammini religiosi, tanto in Italia che all'estero<sup>31</sup>. Per quanto riguarda l'accoglienza di chi affronta il percorso, i membri dell'organizzazione gestiscono un ospedale, nel quale è possibile trascorrere una sola notte<sup>32</sup>.

24 <https://www.ilcamminodisantiago.net/via-degli-dei-tappe/>, consultato il 03.04.2023.

25 <https://www.viadegliidei.it/prima-di-partire>, consultato il 03.04.2023.

26 <http://www.ilcamminodisantanna.org/chiamo.html>, consultato il 03.04.2023.

27 <http://www.ilcamminodisantanna.org/mappa.html>, consultato il 03.04.2023.

28 <http://www.ilcamminodisantanna.org/senso-pellegrinaggio.html> Consultato il 03.04.2023. Cfr. anche P. TARALLO, G.M. GRASSELLI, *Antiche vie del Giubileo. Sette itinerari italiani di arte e spiritualità*, Rizzoli, Milano 1998.

29 <https://www.ilcamminodisantiago.net/cos-e-il-pellegrinaggio/>. Consultato il 03.04.2023.

30 <https://www.amicidellaviafrancigenaviterbo.com/ospedale-del-pellegrino-viterbo>, consultato il 03.04.2023.

31 <https://www.amicidellaviafrancigenaviterbo.com/amici-via-francigena-viterbo>, consultato il 03.04.2023.

32 <https://www.amicidellaviafrancigenaviterbo.com/ospedale-del-pellegrino-viterbo>, con-



Come dicevamo, l'allargamento dell'Unione Europea durante il primo decennio del terzo millennio ha determinato il delinarsi di subregioni caratterizzate da comuni, ancorché strumentali, interessi geopolitici ed economici. Le strade, quelle fisiche, magari percorse da migranti in cerca di un futuro migliore, più che simboli di unità sono diventate espressioni di una minaccia contro la quale levare muri e recinzioni; mentre il richiamo alla grande arteria che da Parigi raggiungeva l'Inghilterra annullando il tratto separatorio costituito dalla Manica è stato di recente spezzato, formalmente ed ideologicamente, dalla Brexit.

Senza dubbio quello degli itinerari culturali, dei cammini segnati da mete importanti e dei percorsi trekking è di recente diventato un fenomeno di massa e una forma di turismo sostenibile che ha favorito un modo diverso e più lento di viaggiare a contatto diretto con la natura e i beni culturali. Possiamo citare al riguardo *Romea Strata*, un percorso che attraversa Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Austria e parte dell'Italia<sup>33</sup>; oppure il cammino di Sant'Olav, che parte da Selånger in Svezia e arriva a Trondheim in Norvegia<sup>34</sup>; nonché, tornando in Italia, la Via degli Abati, che unisce Pavia a Pontremoli<sup>35</sup>; i cammini lauretani interessanti l'Italia centrale<sup>36</sup>; e la celebre Via di Francesco, un itinerario che consente di raggiungere Assisi partendo dal santuario della Verna o da Roma<sup>37</sup>. Allo stesso tempo, però, l'inevitabile regionalizzazione e parcellizzazione di questi percorsi rischia oggi, a mio avviso, di relativizzare la prospettiva continentale e transnazionale che aveva animato le deliberazioni del 1987 e del 1994. Del resto, la debolezza di un'ideale prospettiva unificante era insita nel programma stesso e nei suoi principi generali delineati sul finire del secolo appena concluso. Infatti la retorica del Consiglio d'Europa vedeva nella Francigena un percorso di pace, una via di pellegrini e di mercanti, un vettore di comunicazione per influenze estetiche e storico-architettoniche, uno strumento della circolazione di idee, di tecniche artigianali e di contaminazioni culturali. Tuttavia, scontando un certo anacronismo, lasciava nell'ombra ogni riferimento al fatto che la prima costruzione di questa via medievale era stata dettata da ragioni di occupazione militare e controllo politico dei territori, che il suo successo era stato determinato dalle guerre di aggressione motivate dalla Crociata, che il suo percorso aveva favorito la gerarchizzazione economica fra regioni più e meno avvantaggiate dal flusso dei viaggiatori, e infine che, dal XIV secolo, era divenuta un fattore di disordine sociale e un canale di penetrazione per truppe mercenarie.

La strada è un concetto polisemico, che unisce e divide. Se essa è antica e si trasforma in un percorso culturale chi ne sostiene la conoscenza e la memoria

---

sultato il 03.04.2023.

33 <https://www.romeastrata.org/>, consultato il 03.04.2023.

34 <https://stolavsleden.com/hiking/>, consultato il 03.04.2023.

35 <https://www.viadegliabati.com/>, consultato il 03.04.2023. N. MAZZUCCO, L. MAZZUCCO, G. MORI, *Guida alla Via degli Abati e del Volto Santo*, Terre di Mezzo, Acqui Terme 2019.

36 <https://camminilauretani.eu/il-pellegrinaggio-lauretano/>, consultato il 03.04.2023.

37 <https://www.viadifrancesco.it/la-Via-di-Francesco-itinerario-del-pellegrinaggio>, consultato il 03.04.2023.

ha il compito di far emergere la molteplicità dei suoi significati. Proprio come nel Medioevo, oggi le strade collegano le località, ma possono essere facilmente chiuse tramite rinnovate frontiere politiche, amministrative ed anche sanitarie. Le strade devono essere valutate come fattori di sviluppo, ma non va dimenticato che sono anche in grado di veicolare pericoli, reali o immaginari, sempre e comunque avvertiti quali elementi di estraneità e visti con sospetto dalle popolazioni che questi tracciati intercettano o usano.

Se la via Francigena vuole restare un simbolo per l'Europa del XXI secolo – perché tale, a mio avviso, è stata e può ancora risultare –, deve presentarsi quale specchio effettivo della multiforme realtà alla quale storicamente e culturalmente si richiama, mostrando come attraverso il suo antico fascio di percorsi abbiano viaggiato le idee ma anche i timori, le dinamiche evolutive insieme a quelle involutive, i pellegrini e i guerrieri, coloro che erano animati dalla fede e coloro che sfuggivano alla povertà e ai nemici; riflettendo, in altre parole, tutte le contraddizioni che hanno segnato per secoli la storia dal Vecchio Continente.

## **Bibliografia**

BAUTIER R. H., *Le jubilé romain de 1300 et l'alliance franco-pontificale au temps de Philippe Le Bel et de Boniface VIII*, in «Le Moyen Âge», 86, 1980, pp. 189-216.

CANTINI F., SALVESTRINI F. (a cura di), *Vico Wallari – San Genesio. Ricerca storica e indagini archeologiche su una comunità del Medio Valdarno Inferiore fra Alto e pieno Medioevo* (atti della Giornata di studio, San Miniato, 01 dicembre 2007), Firenze University Press, Firenze 2010.

CORRADI G., *Le strade romane dell'Italia occidentale*, Deputazione Subalpina di Storia Patria, Torino 1968.

D'ATTI M., CINTI F., *Guida alla Via Francigena. 900 chilometri a piedi sulle strade del pellegrinaggio verso Roma. Dal Monginevro a Roma lungo l'antico tracciato: le tappe, dove dormire, la cartografia dettagliata e i luoghi da non perdere*, Terre di Mezzo, Acqui Terme 2004.

DAY J., *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia*, V, 1, Einaudi, Torino 1973, pp. 89-120.

DE GREGORIO M., MAZZINI D. (a cura di), MACCHI G., *Origine dello Spedale di S.ta Maria della Scala di Siena. Il ms. D 113 dell'Archivio di Stato di Siena*, Effigi, Siena 2019.

MARTINORI E., *Le Vie Maestre d'Italia. Via Cassia (antica e moderna) e sue deviazioni*, S.A.P.E., Roma 1930.

MAZZUCCO N., MAZZUCCO L., MORI G., *Guida alla Via degli Abati e del Volto Santo*, Terre di Mezzo, Acqui Terme 2019<sup>2</sup>.

MUZZI O., STOPANI R., SZABÓ TH., *La Valdelsa, la Via Francigena e gli itinerari per Roma e Compostella*, Centro Studi Romei, Firenze 1988.

PATITUCCI UGGERI S., *La via Francigena in Toscana*, in PATITUCCI UGGERI S. (a cura di), *La via Francigena e altre strade della Toscana medievale*, in «Quaderni di archeologia medievale», 7, 2004, pp. 9-134.

RUTILIO NAMAZIANO, *De reditu suo*, a cura di A. FO, Einaudi, Torino 1997.

STOPANI R., *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Salimbeni, Firenze 1984.

STOPANI R., *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo. Le strade per Roma*, Centro Studi Romei, Firenze 1986.

STOPANI R., *La Via Francigena. Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Le Lettere, Firenze 1992.

STOPANI R., *Guida ai percorsi della via Francigena in Toscana*, Le Lettere, Firenze 1999.

STOPANI R., *La "Via Teutonica". L'alternativa germanica alla Via Francigena*, Le Lettere, Firenze 2012.

STOPANI R., VANNI F. (a cura di), «*Passent la terre, Toscane et Montbardon...: i percorsi della Via Francigena in Toscana*» (Atti del convegno internazionale di studi, Montalcino, 23-24 maggio 1997), Centro Studi Romei, Firenze 1998.

SZABÓ TH., *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Clueb, Bologna 1992.

TARALLO P., GRASSELLI G.M., *Antiche vie del Giubileo. Sette itinerari italiani di arte e spiritualità*, Rizzoli, Milano 1998.