

Renzo Zagnoni

LA CITTÀ RAGGIUNGE LA MONTAGNA:  
SINTESI STORICA DELLE VIE DI COMUNICAZIONE

La valli che dalla pianura emiliana risalgono l'Appennino hanno alcune caratteristiche comuni, poiché sono parallele fra di loro e per questo hanno sempre rappresentato ed ancor oggi rappresentano la naturale via di comunicazione fra il nord ed il centro Italia.

Ancor oggi le persone si spostano per raggiungere la città dalla montagna sia per lavoro, è il fenomeno del pendolarismo che permette a migliaia di persone di lavorare attorno alla città di Bologna poiché il treno permette loro di raggiungere ogni giorno il posto di lavoro, sia per diporto, poiché una parte della villeggiatura cittadina era, anche se oggi lo è molto di meno, orientata alla montagna soprattutto d'estate, ma anche d'inverno per la presenza della piste di sci. La strada di fondovalle del Reno assorbe anche un notevole traffico commerciale soprattutto diretto alle industrie montane, mentre nel recente passato serviva anche al traffico transappenninico: nel periodo precedente l'apertura dell'autostrada del Sole la Porrettana fu la principale arteria di valico commerciale; come quando, prima dell'apertura negli anni Sessanta del Novecento del traforo che sottopassa il valico della Collina, i grandi autocarri salivano fino al passo per scendere nel versante toscano. Oggi questo traffico trans-regionale è ancora presente, anche se notevolmente diminuito di intensità, poiché si è orientato verso l'Autosole e nel futuro probabilmente diminuirà ancor di più dopo l'apertura della cosiddetta variante di valico ad essa parallela.

Questa area di strada transappenninica per più di due millenni ha rappresentato ed ancor oggi rappresenta il tramite naturale di collegamento della montagna con le città della pianura di entrambi i versanti appenninici. Questa funzione veniva svolta anche in età antica, quando la città etrusca di Marzabotto utilizzava il ferro semilavorato delle miniere elbane e della Maremma, trasportato da quei territori proprio attraverso le valli dell'Ombrone pistoiese e del Reno. Una funzione che tornò in auge dal secolo XVI, quando il Granduca di Toscana aprì gli opifici del ferro nella montagna pistoiese fra i quali grande importanza ebbe la ferriera di Pracchia fondata alla metà del Cinquecento: una funzione storica della lunga durata, che per certi aspetti giunge fino ai giorni nostri e che vide un altro momento essenziale nel sorgere di ferriere anche nella montagna bolognese a cominciare dal 1825. Anche la presenza dei due villaggi dell'età del bronzo al Poggio di Gaggiola,

nel versante destro orografico del Reno poco distante da Silla, e del monte di Santa Maria Villiana, nel versante sinistro a monte di questo centro abitato, confermano questa funzione di passaggio a cominciare dal primo millennio avanti Cristo. Dunque valli del Reno e dei suoi affluenti hanno svolto la loro funzione di area di strada per tre millenni.

Quest'essenziale funzione proseguì dall'Età antica per tutto l'alto Medioevo, periodo del quale abbiamo però scarsissima documentazione, e per il Basso, per il quale invece la documentazione è abbondante e ci permette di ricostruire almeno sommariamente i vari itinerari di valico. Nel 1026 è già documentata la *via publica Colline*, il cui nome lascia pochi dubbi che passasse per il valico omonimo, la stessa strada che, a metà del secolo XIII in un unico ma significativo documento, venne anche definita *via Francesca della Sambuca*, mentre nel Bolognese venne di solito definita *strada di Saragozza*, a causa della porta dalla quale usciva dalla città per imboccare la valle del Reno al ponte di Casalecchio.

In realtà nel periodo successivo al secolo X non solo la valle del Reno, ma ogni vallata appenninica rappresentò un'area di strada, che vide la presenza costante di istituzioni religiose, monasteri o ospitali di valico che favorirono gli spostamenti ed assicurarono sia un più attento controllo dei territori impervi, spopolati ed infestati di animali selvatici, che insistevano sui due versanti del crinale spartiacque, sia l'esercizio dell'ospitalità gratuita e favore dei viandanti.

Di fronte all'assenza pressoché totale di scavi archeologici e quindi di significativi ritrovamenti, ognuno di questi itinerari può oggi essere in qualche modo delineato per mezzo delle numerose testimonianze documentarie, che attestano la presenza capillare di centri abitati soprattutto di mezza costa. Quasi nessuno infatti dei paesi di fondovalle ha origini così antiche, perché molti di essi sorsero come conseguenza dell'apertura della Porrettana nella prima metà dell'Ottocento. Anche la presenza di monasteri, soprattutto benedettini vallobrosani ma anche nonantolani, e di ospitali dipendenti da essi risulta indispensabile per comprendere da dove passassero tali itinerari. Altrettanto importante è la documentata presenza di pievi che, pur non rappresentando affatto l'unico motivo del sorgere di itinerari di valico, sono comunque preziosi indicatori della loro percorrenza.

Anche la presenza abbastanza capillare di ponti, di solito costruiti su pile in pietra e col piano stradale in legname, mostra un territorio ampiamente attraversato da un fitto reticolo viario. Alcuni esempi di ponti presenti fra XI e XIV secolo sono quello di Castrola, dipendente e mantenuto dall'abbazia di Santa Maria di Montepiano, e quello di Savignano, dapprima sotto la giu-

risdizione del monastero di San Salvatore della Fontana Taona ed in seguito passato al controllo del Comune di Bologna che anche nel controllo delle strade e dei ponti ampliò ed affermò la propria giurisdizione nel territorio montano da sempre appartenente ecclesiasticamente al vescovo cittadino. Il ponte, che nel secolo XIII molto probabilmente attraversava il Reno nei pressi dell'attuale della Venturina, rappresentò uno dei manufatti di maggiore importanza. La sua rilevanza è confermata dal fatto che fu mantenuto dall'ospitale di valico dei Santi Bartolomeo e Antonino del Pratum Episcopi, che a sua volta dipendeva dalla canonica di San Zeno di Pistoia.

Un altro elemento di rilievo in relazione ai traffici transappenninico è anche la documentatissima presenza di diritti di esazione di *pedagium* o di *passagium* lungo le strade transappenniniche, dei quali erano di solito titolari i signori della montagna, sia quelli come i conti Cadolingi, Alberti e da Panico, che avevano ricevuto un'investitura superiore, sia quelli come i signori di Stagno o gli Ubaldini, che pur non esercitando un potere delegato si comportavano allo stesso modo dei primi, amministrando la giustizia, esigendo tasse e gabelle, controllando le chiese e, appunto, esigendo pedaggi.

Sicuramente nel pieno Medioevo l'area di strada del Reno-Ombrone e le altre di valico furono soprattutto percorse dai mercanti dei comuni cittadini, che proprio nelle produzione e nel commercio avevano la loro più importante e fondante attività economica. Ma le strade erano percorse sicuramente anche dai pellegrini e dagli eserciti.

Gli ospitali ed i monasteri, nei quali si esercitava l'ospitalità gratuita ed erano collocati sia sui valichi, sia lungo le valli, continuarono in questa attività caritativa fino a tutto il secolo XIII, ma nel seguente, a causa della gravissima crisi demografica ed economica che colpì ampiamente anche la montagna, scomparvero quasi tutti e la funzione di accoglienza dei viandanti passò in toto alle locande ed alle osterie a pagamento.

L'importanza di questi itinerari di valico è testimoniata anche dai numerosi trattati stradali che vennero stipulati dai Comuni dei due versanti dell'Appennino, che vedevano nelle arterie di valico un'infrastruttura indispensabile per i loro commerci. In questo quadro si inseriscono almeno tre trattati: quello fra Modena e Pistoia del 1225 relativo alla strada della Croce Arcana fra le valli modenese dell'Ospitale e pistoiese della Lima, significativamente siglato presso l'ospitale di San Giacomo di Val di Lamola. Il secondo è quello del 1298 relativo alla fondamentale strada del Reno-Ombrone fra i Comuni di Pistoia e Bologna. L'ultimo è quello del 1307 relativo al transito attraverso il valico di Montepiano, fra la Setta bolognese ed il Bisenzio pratese, che vide come protagonisti oltre i tre comuni di Bologna, Prato e Firenze anche i conti Alberti signori, ancora in questo momento piuttosto tardo, dei

valichi e delle montagne.

Un altro elemento che mostra in modo chiaro la interdipendenza fra la città e la montagna in questo periodo è il rifornimento del legname che veniva condotto dalla montagna in città per mezzo della fluitazione dei tronchi nei momenti di maggior portata d'acqua del fiume Reno.

In età moderna gli itinerari di valico non variarono molto rispetto a quelli del Medioevo, anche se la strada del Reno si spostò dal fondovalle alle mezza costa o al crinale Reno-Panaro: questo fatto è confermato dai viaggi che i conti bolognesi Ranuzzi, signori della Porretta, facevano periodicamente per prendere possesso del loro feudo fra il secolo XV ed il XVIII. In questo periodo ampiamente documentati sono i trasporti con lunghe carovane di muli, guidati da compagnie di vetturini che assicuravano il trasporto delle persone e delle mercanzie fra la montagna e la città.

È questo il periodo in cui vengono fissati in modo più preciso i confini e sorgono le dogane per controllare e tassare il trasporto delle merci. Il momento più significativo della fissazione di linee confinarie, mai delineate sul terreno nelle epoche precedenti, è l'ultimo decennio del Settecento, quando vennero collocati appositi cippi cilindrici in pietra lungo la linea confinaria fra il Bolognese e la Toscana, che ancor oggi sono visibili pressoché lungo tutto il confine oggi regionale.

I rapporti fra la montagna e la città nel corso del Settecento si intensificarono, anche perché questo fu il secolo della nascita dei servizi postali: fra Porretta e Bologna il primo fu istituito dal conte Girolamo II Ranuzzi nell'anno 1772.

Il Settecento illuminista favorì i viaggi e l'Appennino venne attraversato anche dagli stranieri che venivano in Italia per il *grand tour*. Proprio in questo periodo, a metà del secolo, venne aperta la prima delle grandi strade carrozzabili di valico, la Giardini-Ximenes che collegò Modena e la Toscana attraverso il valico dell'Abetone. Anche la strada postale della Futa venne consolidata e divenne l'asse portante della comunicazioni fra Bologna e Firenze.

Ma fu l'Ottocento il secolo in cui l'area di strada del Reno-Ombrore consolidò ed anzi allargò la sua millenaria funzione di collegamento fra la Toscana e la pianura del Po. In questa prospettiva va inquadrata sia l'apertura della carrozzabile di Porretta, nel versante pistoiese definita *via Leopolda*, la cui costruzione si può considerare conclusa negli anni 1847-1848, ma soprattutto quella della ferrovia Porrettana, il cui travagliato periodo di costruzione iniziò verso il 1845 e si concluse nel 1864 con l'apertura della linea, oramai in epoca post-unitaria.

L'Ottocento è anche il secolo della nascita dell'industria del ferro nella montagna bolognese, mentre nella vicina montagna pistoiese questo tipo di attività aveva tradizioni molto più antiche, a cominciare dal Cinquecento, quando il duca poi granduca Cosimo I acquisì la privativa, cioè il monopolio, dell'estrazione del ferro e promosse la costruzione di altiforni e di ferriere, soprattutto nel nord della Toscana, come quella di Pracchia. La costruzione della prima ferriera bolognese, quella della Venturina, risale all'anno 1825 e fu promossa dalla famiglia di imprenditori pistoiesi Vivarelli-Colonna, non appena si diffuse l'idea dell'apertura della nuova carrozzabile Porrettana-Leopolda. Le altre di Lizzano e Silla seguirono nel corso dei successivi quindici anni, avviando la fondazione di quel distretto industriale montano bolognese, ancor oggi funzionante, la cui presenza fece assumere un'importanza determinante alla strada che si andava in quegli anni costruendo ed alla ferrovia che si sarebbe costruita pochi anni dopo.

Nel quadro dei rapporti città-montagna risulta significativo anche il fatto che gli iniziatori dell'industria nella montagna bolognese furono due gruppi imprenditoriali toscani, i citati Vivarelli-Colonna alla Venturina ed Egidio Succi, già *ministro* della Magona granducale toscana a Porchia ed a Panigale presso Lizzano in Belvedere.

Nella seconda metà del secolo i rapporti della città con la montagna si aprirono ad una nuova realtà, quella della villeggiatura, che creò nuovi rapporti umani, sociali ed anche economici fra le due realtà da sempre unite, ma anche separata dalle differenze e dalla distanza, che nel corso dell'Ottocento erano andate diminuendo sia realmente, sia idealmente per l'apertura di strada e ferrovia. Anche in questo ambito determinanti furono le due nuove arterie. Soprattutto la ferrovia, velocizzando enormemente gli spostamenti, aprì la montagna alla presenza della nobiltà e della borghesia bolognesi nei mesi estivi, anche nei paesi più sperduti della montagna. Basterebbe ricordare il caso di Alessandro Manservigi, sarto bolognese che nel periodo post-unitario teneva un'elegante bottega nella centralissima via Ugo Bassi. Egli negli anni Ottanta acquistò un'antica casa a Castelluccio, appartenente alla famiglia nobile Nanni-Levera, per trasformarla nel suo maniero, secondo i canoni ottocenteschi del ritorno al Medioevo.

La prima più importante presenza di villeggianti fu sicuramente nella Porretta fin de siècle, con gli eleganti gruppi di "bagnanti", che venivano a "passare le acque", frequentando gli eleganti locali e le terme rinnovate ed enormemente ampliate dalla Provincia di Bologna. Ma alla fine del secolo assistiamo anche all'allargamento del raggio di azione delle villeggiature, con i nuovi centri del Lizzanese o del Castiglione dei Pepoli o della montagna pistoiese, ben presto divenuti ricercati centri di presenza estiva di cittadini

benestanti. Anche questo contribuì fortemente a cambiare la percezione della montagna da parte degli abitanti della città. In questa prospettiva grande importanza ebbe anche la fondazione nelle principali città dei due versanti delle sezioni del Club Alpino Italiano, che promossero un conoscenza della montagna diversa e più concreta di quella che i cittadini avevano avuto nei secoli precedenti. Questa nuova percezione è testimoniata dalla costruzione del primo rifugio dell'Appennino settentrionale, quello del lago Scaffaiolo, promossa alla fine del secolo dalla sezione fiorentina del CAI col suo presidente Budden.

In senso inverso i montanari, o meglio le montanare, cominciarono a frequentare ed a conoscere meglio le città sulla scia del fenomeno, ampiamente diffuso fin nel secondo dopoguerra, delle ragazze della montagna che andavano a servizio presso le ricche famiglie cittadine, fin dalla più tenera età.

Alla fine del secolo, ma soprattutto nei primi decenni del Novecento, fu la diffusione sempre più capillare dell'automobile, termine che in origine fu maschile, che velocizzò ancor di più una reciproca conoscenza della montagna e della città. Anche in questo ambito basterà un esempio per far capire le novità apportate dal nuovo mezzo di locomozione: il caso è quello del santuario montano della Madonna dell'Acero, che fin dalla sua fondazione all'inizio del secolo XVI veniva raggiunto dai pochissimi cittadini che lo frequentavano, dopo un viaggio lungo, difficile e davvero disagiata a dorso di mulo o a piedi. Era frequentato anche da frotte di devoti toscani, che a loro volta fra il 4 e il 5 agosto si sobbarcavano un lungo viaggio attraverso i valichi appenninici situati a 1700-1800 metro sul livello del mare, per scendere nella valle della Dardagna. L'apertura della strada da Lizzano in Belvedere negli anni Trenta del Novecento allargò le prospettive del santuario e di tutta la villeggiatura di questo territorio, tanto che anche i toscani iniziarono a recarsi lassù con le automobili e i torpedoni.

Le strade dapprima carreggiabili cilindrate, poi carrozzabili ancora cilindrate, infine a cominciare dalla metà del Novecento asfaltate, dalla prima ed isolata Porrettana-Leoponda allargarono enormemente la loro rete, e di conseguenza la loro fondamentale funzione, con l'apertura già alla fine dell'Ottocento della Porretta-Lizzano-Fanano, della Porretta-Gaggio Montano-Zocca e della Venturina-Pracchia-Pontepetri. Quest'ultima permise di collegare la Porrettana alla più antica strada dell'Abetone.

Anche l'apertura delle prime piccole centrali idroelettriche, a cominciare dall'ultimo decennio dell'Ottocento contribuì a cambiare in modo radicale la percezione della montagna da parte della città. A Porretta già nel 1890 esisteva l'illuminazione elettrica, tanto che i locali alberghi fra i motivi di quelle attrattive che oggi diremmo turistiche, segnalavano regolarmente la



presenza dell'illuminazione elettrica.

Nel Novecento grande rilevanza nei rapporti città-montagna ebbe anche la costruzione dei bacini idroelettrici, a cominciare da quello del Brasimone sul torrente omonimo, realizzato dalla Società Elettrica Bolognese per approvvigionare di energia la città, che anche in questo e per lungo tempo mostrò la sua dipendenza dalla montagna. Pochi anni dopo venne avviata la costruzione degli invasi di Molino del Pallone sul Reno, di Pavana sulla Limentra Occidentale e di Suviana su quella Orientale, tutti inseriti in un progetto complessivo di produzione di energia sia per l'elettrificazione della ferrovia Porrettana, realizzata nel 1927, sia per la Direttissima negli anni Trenta, che determinò il declassamento della prima a linea di traffico locale. In questo modo la ferrovia, migliorando e velocizzando le percorrenze, divenne ancor più il principale tramite di collegamento ideale e concreto fra la città e la montagna, con un traffico passeggeri di tutto rispetto, ma anche con un traffico merci enormemente superiore a quello di oggi, che è praticamente inesistente.

Nel secondo dopoguerra la fondamentale funzione delle aree di strada appenniniche è continuata ed anzi le valli sono divenute il tramite essenziale soprattutto per la vita della montagna, ma anche per la possibilità dei cittadini di salire in montagna. Il traforo della Collina realizzato negli anni Sessanta ha reso più rapide e sicure le comunicazioni con la Toscana, mentre l'autostrada del Sole, che percorre soprattutto la valle della Setta, non ha avuto affatto altrettanta importanza nei rapporti fra città e montagna perché, al contrario delle aspettative quasi messianiche che la sua apertura aveva creato, non servì in modo significativo alle popolazioni montane, poiché fu ed è percorsa soprattutto dal traffico di grande percorrenza, piuttosto che da quello locale.

Il secondo dopoguerra è anche stato il momento della costruzione di una capillare rete stradale che ha permesso di collegare ai fondovalle tutti i centri abitati della montagna ed anche i singoli casolari, nel frattempo raggiunti anche dall'energia elettrica per merito della nazionalizzazione delle società elettriche nell'ENEL: nessuna società privata, visti i costi di realizzazione delle linee elettriche, avrebbe potuto realizzare quella fittissima rete di distribuzione che ha permesso anche al più sperduto casolare di usufruire dell'energia elettrica.

Ai giorni nostri la variante di valico e la nuova ferrovia ad alta velocità hanno ancora una volta utilizzato le valli appenniniche per creare legami molti più veloci fra la grande pianura del Po e la Toscana. Ma ancora una

volta non hanno avuto molta incidenza nei rapporti fra Città e montagna, per gli stessi motivi che già abbiamo sommariamente analizzato per l'apertura dell'autostrada del Sole: anche in questo caso chi passa di qui su di un treno ad alta velocità non guarda neppure più il territorio attraversato, che fugge velocissimo, molto più veloce che nel passato, quando guardare dal finestrino era una delle occupazioni più piacevoli dell'andare in treno. Lo stesso territorio poi non trae affatto benefici dal passaggio di queste arterie, ma al contrario subisce le conseguenze negative degli enormi lavori di scavo e sbancamento che tali opere hanno comportato e comportano. Una situazione del tutto diversa dalla costruzione ottocentesca della strada e della ferrovia Porrettane, che al contrario rappresentarono l'irrompere della modernità nella sonnolenta vita dei montanari di quel secolo.

Per questo molta maggiore importanza continuano ad avere ancor oggi per le comunicazioni fra la città e la montagna in entrambi i sensi le strade di valico che attraversano i paesi, come la Porrettana, e le due ferrovie, Porrettana e Direttissima. Quest'ultima con l'apertura dell'alta velocità ha subito anch'essa lo stesso processo di declassamento a ferrovia locale, che la prima aveva sopportato negli anni Trenta.

Negli ultimissimi tempi i tagli alle corse della Porrettana fra Porretta e Pistoia hanno determinato una situazione gravissima di decadimento e di perdita di utenti della ferrovia in questa tratta, un fatto che lascia presagire una sciagurata e completa chiusura della linea: questo fatto determinerebbe un ritorno al passato e renderebbe la catena appenninica ancora una volta un diaframma difficilmente valicabile soprattutto nel periodo invernale. Un processo involutivo esattamente speculare e contrario a quello che abbiamo tentato di delineare.

Oggi i rapporti fra città e montagna sono sottesi fra i due estremi dello sfruttamento della montagna da parte della città e della complementarietà fra le due realtà così distanti fisicamente e idealmente, ma così importanti l'una per l'altra. Chi resta caparbiamente in montagna assolve una funzione importantissima anche per coloro che abitano la città e che vivono spesso la montagna in modo quasi 'colonialistico', soprattutto nel periodo estivo o in quello dello sci o ancora in quello della raccolta dei funghi. Molte sono le parole sull'importanza della presenza umana anche per la protezione delle pendici dal rischio idro-geologico, ma scarsissimi sono i finanziamenti ed i progetti in tal senso.

Vorrei concludere con due fotografie della montagna di oggi del tutto opposte in relazione la prima al gravissimo spopolamento dei centri abitati più alti, la seconda alle difficoltà di spostamento nei fondovalle: dalla fine di



agosto-inizio di settembre, abbandonati dai villeggianti agostani i paesi alti si chiudono nel lungo inverno, periodo nel quale sono abitati da pochissime persone, una popolazione che sempre più si assottiglia col passare degli anni, col morire degli anziani che ancora vi abitano. Basta che in un lunedì di ottobre facciate una passeggiata alla Sambuca Pistoiese o a Torri o a Monte Acuto delle Alpi, per fare solo tre esempi, per constatare il quasi completo spopolamento di quei paesi divenuti un deserto, soprattutto quando chiudono l'ultimo bar o l'ultima bottega. Viceversa se si visita il paese di Silla, anche in questo caso solamente un esempio, alle 17,15 di ogni giorno feriali, si può constatare come la presenza di importanti attività industriali, indispensabili perché la gente resti in montagna, crei un traffico intensissimo, provocando lunghe code di automobili che solo lentamente si immettono dalla strada proveniente da Gaggio nella Porrettana. Due esempi questi che ci mostrano quasi due montagne, opposte e diverse.