

Giuseppe Albertoni

LE ALPI E GLI APPENNINI NEL MEDIOEVO:
VALICHI, PASSAGGI FRONTIERE

Sommario: 1. Alcune considerazioni metodologiche. 2. L'alto Medioevo: dalla frammentazione all'unità d'età carolingia. 3. Il pieno e il basso Medioevo: verso una nuova frammentazione politica

1. Alcune considerazioni metodologiche

In un recente saggio dedicato al ruolo dei Franchi nell'arco alpino alto-medievale lo storico statunitense Patrick J. Geary ha ricordato come - non solo per la fase storica al centro del suo interesse - sia impossibile *far rientrare lo sviluppo politico delle regioni alpine in un generale denominatore comune senza incorrere nel pericolo di asserire insignificanti banalità*¹. Si tratta di un'osservazione che a sua volta riprendeva considerazioni analoghe riportate in un saggio del medievista tedesco Theodor Mayer, il quale, già agli inizi degli anni Sessanta del secolo scorso, giustamente metteva in guardia da possibili, pericolose, generalizzazioni sulle Alpi medievali non solo per quel che riguarda l'ambito politico, ma anche per temi ad esso più o meno strettamente correlati come la viabilità². Condividendo questo ammonimento, valido anche per l'area appenninica e per la comparazione tra Alpi e Appennini, in questo breve saggio cercherò di mettere in risalto soprattutto alcune fasi critiche della storia dei "transiti" nelle Alpi e negli Appennini del Medioevo, leggendole alla luce di alcune sollecitazioni storiografiche emerse nella lunga e feconda stagione di "studi alpini" degli ultimi decenni³, una stagione che ha visto per protagonisti, tra gli altri, storici come Jean-François Bergier⁴ e Giuseppe Sergi⁵, i quali con i loro studi hanno contribuito in modo determinante a superare il pericolo delle generalizzazioni semplicistiche paventato da

¹ Cfr. P. Geary, *I Franchi sull'arco alpino*, in *Carlo Magno e le Alpi*, Atti del XVIII Congresso internazionale di studio sull'alto medioevo (Susa, 19-20 ottobre 2006 - Novalesa, 21 ottobre 2006), Spoleto 2007, p. 2.

² Cfr. T. Mayer, *Die Alpen als Staatsgrenze und Völkerbrücke im europäischen Mittelalter. Eine Einleitung und Zusammenfassung*, in *Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, Reichenau-Vorträge 1961-1962*, Stuttgart 1965 (Vorträge und Forschungen, 10), pp. 7-14.

³ Per una sintesi dei principali esiti di questa stagione cfr. M. Cuaz, *Le Alpi*, Bologna 2005

⁴ Cfr. J. F. Bergier, *Clio sur les Alpes*, in *Histoire des Alpes. Perspectives nouvelles / Geschichte der Alpen in neuer Sicht*, Basel 1979, pp. 9-13 e Id., *Pour une histoire des Alpes. Moyen âge et temps modernes*, Aldershot 1997.

⁵ Tra i suoi numerosi testi dedicati alle Alpi può essere utile partire da G. Sergi, *Aperture e chiusure: regioni alpine e problemi di metodo*, in Id., *Antidoti all'abuso della storia. Medioevo, medievisti, smentite*, Napoli 2010, pp. 173-190.

Mayer e Geary. Tenendo conto di queste sollecitazioni penso sia innanzitutto opportuno riflettere su alcuni aspetti metodologici, utili per chiunque si avvicini allo studio della mobilità in aree montane.

In primo luogo vorrei richiamare l'attenzione sul tema del rapporto tra valichi, confini e frontiere⁶. Il suo studio, infatti, non può prescindere dalla consapevolezza di come dall'età tardo-antica a tutto il basso Medioevo, ma forse potremmo inoltrarci anche nella Modernità, sia nelle Alpi, sia negli Appennini estremamente rari furono i casi di confini lineari posti sulla linea di displuvio o in prossimità dei passi; al contrario, il principio di base adottato da sovrani e signori territoriali, sul modello di quanto avveniva per altro già in età romana, fu sempre quello del controllo di ambedue i versanti dei principali valichi, col conseguente ulteriore controllo "globale" della viabilità che su essi convergeva⁷.

In secondo luogo vorrei ricordare l'importanza di considerare la storia dei valichi non solo dal punto di vista di "chi passa", ma anche da quello dei residenti, delle popolazioni montane, il tutto non da una prospettiva di contrapposizione, ma di interazione, eventualmente anche conflittuale, con le comunità locali⁸, la cui formazione e il cui ruolo nell'alto e nel pieno Medioevo si sono imposti all'attenzione degli storici, non solo dell'area appenninica, almeno a partire dalla pubblicazione de *La montagna e la città*, il magistrale studio sull'Appennino toscano pubblicato da Chris Wickham nel 1988⁹.

In terzo luogo vorrei ricordare la questione del rapporto tra grande viabilità e poteri pubblici in un sistema politico, come quello medievale, a lungo privo di un'organizzazione statale di tipo romano. Anche in questo caso una delle possibili, e per me auspicate, prospettive d'analisi è quella dell'interazione a partire dalla nozione di "area di strada", elaborata ormai alcuni decenni fa da Giuseppe Sergi contro l'imperante ricerca del tracciato "vero" di vie e strade¹⁰. In numerosi studi egli ha messo in risalto come la ricerca del "vero tracciato" di una strada ci possa condurre, nel migliore dei casi, a una conoscenza erudita che poco spiega il contesto nel quale la strada si inseriva, mentre la ricostruzione delle "aree di strada" – e cioè delle fasce di territorio

⁶ Valichi, confini e frontiere sono spesso stati al centro del recente dibattito storiografico, anche per quel che riguarda la loro definizione. Per un primo, preciso inquadramento rimando a P. Marchetti, *De iure finium. Diritto e confini tra tardo medioevo ed età moderna*, Milano 2001.

⁷ Cfr. Geary, *I Franchi*, p. 10. In generale sui confini e le frontiere nell'alto Medioevo cfr. *The Transformation of Frontiers from late Antiquity to the Carolingians*, a cura di W. Pohl, I. Wood, H. Reimitz, Leiden-Boston-Köln 2001.

⁸ Geary, *I Franchi*, pp. 13-14.

⁹ Cfr. C. Wickham, *La campagna e la città. Gli Appennini toscani nell'alto Medioevo*, Torino 1997 (ed. or.: Oxford 1988). Uno degli esiti più recenti della stagione di studi avviata da Wickham è costituito da I. Santos Salazar, *Una terra contesa. Spazi, poteri e società nell'Emilia orientale dei secoli VI-X*, Firenze 2011.

¹⁰ Cfr. G. Sergi, *Alpi e strade nel Medioevo*, in *Gli uomini e le Alpi – Les hommes et les Alpes*, Atti del convegno (Torino 6-7 ottobre 1989), a cura di D. Jalla, Torino 1991, pp. 43-51.

che, su tempi lunghi, risultano essere interessate da un transito significativo - ci permette di porre in rapporto i singoli percorsi viari con la storia politica, economica e sociale del territorio in cui essi si collocavano. *L'area di strada* - ha scritto, infatti, Sergi - può contenere volta per volta un percorso, oscillante nel tempo, oppure può contenere contemporaneamente varianti quasi parallele. Se adottiamo questo concetto risulta agevole - e più aderente alla realtà - ogni valutazione storica sul rapporto fra vie di comunicazione e società¹¹. Tutto ciò risulta di particolare importanza per le Alpi e gli Appennini medievali, spesso caratterizzati, sia pur in forme per alcuni aspetti molto diverse, dal frazionamento e dall'instabilità dei poteri, da una forte militarizzazione del territorio e dal costante passaggio di persone che seguivano itinerari di raggio diverso, locali, regionali, sovra-regionali e internazionali. Un frazionamento che ebbe parziale inizio negli anni immediatamente successivi alla caduta dell'Impero romano, età dalla quale ora partiremo per richiamare alcune fasi storiche in cui, lungo il millennio medievale, avvennero significativi cambiamenti strutturali di cui dobbiamo sempre essere consapevoli quando conduciamo le nostre ricerche su ambiti territoriali, o su fasi storiche, più circoscritti.

2. L'alto Medioevo: dalla frammentazione all'unità d'età carolingia

Per la storia delle Alpi e degli Appennini la caduta dell'Impero romano d'Occidente segnò l'avvio di un processo di frammentazione del controllo politico, un processo che ebbe una sua accentuazione dopo la morte di Teodorico, con l'avvio della guerra greco-gotica (535-553). Per quel che riguarda le Alpi, dobbiamo ricordare innanzitutto come esse abbiano assunto un'importanza strategica e militare di grande rilievo soprattutto dopo il cedimento del *limes* del Danubio, quando a tutti gli effetti divennero un'area di frontiera attraversata da una rete di fortificazioni difensive, che solo gradualmente furono abbandonate nel corso del lungo conflitto che contrappose Ostrogoti a Bizantini. La fine di questo conflitto, con la conseguente effimera "restaurazione" bizantina, segnò, di fatto, anche la fine dell'unità politica delle Alpi e degli Appennini, una situazione che si accentuò con l'avvio della dominazione longobarda. In questo contesto assistiamo nell'arco alpino, sia pure in modi e tempi molto diversi, all'affermazione di poteri locali che, di fatto, controllavano vie e valichi¹². Rispetto a questa frantumazione del controllo territoriale, la grande forza dei Franchi fu quella di riuscire a cooperare con

¹¹ *Ibidem*, p. 45.

¹² Sulle alpi altomedievali si veda il recente quadro d'insieme proposto in K. Winkler, *Die Alpen im Frühmittelalter. Die Geschichte eines Raumes in den Jahren 500 bis 800*, Wien-Köln-Weimar 2011.

le popolazioni locali, sia pure con diverse strategie in quelle che, già a partire da questa fase storica – siamo ormai all’inizio dell’VIII secolo – si delineano come le tre principali “aree” delle Alpi: quelle delle Alpi occidentali, che avevano il loro perno in Susa; quelle delle Alpi retiche, unite politicamente nella Rezia curiense; e quelle delle Alpi Giulie, dove le popolazioni locali assieme a quelle slave, di nuovo insediamento, avrebbero dato vita alla Carantania/Carinzia¹³. La cooperazione franca con le popolazioni alpine divenne particolarmente preziosa attorno a metà del secolo VIII, con l’acuirsi del contrasto tra i Longobardi e la Chiesa di Roma. In questo contesto, com’è noto, Pipino III, divenuto re nel 751 in seguito alla deposizione dell’ultimo re merovingio – Childerico III – e i papi Stefano II e Zaccaria stabilirono un nuovo patto d’alleanza per consolidare le reciproche posizioni. Iniziò così una nuova fase storica, che ebbe importanti ricadute sul ruolo politico delle Alpi e dei suoi valichi. Non a caso questa nuova fase si aprì con due attraversamenti delle Alpi, il primo ad opera di papa Stefano II, che nel 754 giunse nel regno franco per ungere re con l’olio sacro i figli di Pipino III¹⁴; il secondo ad opera del re franco, che discese con le sue armate forse attraverso il Moncenisio e la val di Susa¹⁵, una valle, quest’ultima, da tempo sotto l’influenza franca, come testimonia la fondazione in essa nel 726 dell’importante abbazia di Novalesa da parte di Abbone, un personaggio strettamente legato a Carlo Martello¹⁶. Nonostante si trovasse sul versante “italiano” delle Alpi, infatti, il territorio di Susa, a conferma di quanto detto poc’anzi, non era sotto diretto controllo dei Longobardi che, qui come altrove, si erano premurati soprattutto di impedire l’accesso alle Alpi attraverso un sistema difensivo basato sulle chiuse costruite all’imbocco meridionale delle valli che portavano ai principali valichi alpini¹⁷. Questo sistema, già messo in atto, sia pur invano, dal re longobardo Astolfo per contrastare nel 754 la prima “discesa” di Pipino III¹⁸ apparve funzionare bene agli inizi degli anni Settanta del secolo VIII quando un altro papa, Adriano I, volle inviare dei suoi messi a chiedere l’intervento militare del figlio e successore di Pipino III, Carlo Magno,

¹³ Cfr. Geary, *I Franchi*, pp. 3-4, a cui rimando anche per ulteriori riferimenti bibliografici.

¹⁴ Cfr. *Annales regni Francorum inde ab a. 741 usque ad a. 829, qui dicuntur Annales Laurissenses maiores et Einhardi*, a cura di G. H. Pertz e F. Kurze, Hannover 1985 (*MGH SS rer. Germ. in usum scholarum*, 6), pp. 11-12.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 12-15.

¹⁶ Per un primo inquadramento di Abbone e della fondazione di Novalesa cfr. il commento all’atto di fondazione di Novalesa di Patrizia Cancian riportato in *Carlo Magno e le Alpi. Viaggio al centro del Medioevo*, a cura di F. Crivello e C. Segre Montel, Milano 2006, pp. 46-47, a cui si può far riferimento anche per ulteriori indicazioni bibliografiche.

¹⁷ Su questi aspetti cfr. E. Mollo, *Le “chiuse” alpine fra realtà e mito*, in *I Longobardi e le Alpi*, Atti della giornata di studio *Clusae Langobardorum, i Longobardi e le Alpi* (Chiusa di San Michele, 6 marzo 2004), Susa 2005, pp. 47-66.

¹⁸ *Annales regni Francorum*, p. 13.

e dovette farli giungere a Marsiglia, *in Franciam*, via mare¹⁹. Nulla poterono, invece, le chiuse contro l'intervento armato del giovane re franco auspicato da papa Adriano I. Partendo da Diedenhofen, presso Treviri, dove aveva passato l'inverno in uno dei suoi palazzi, Carlo Magno secondo i sempre ben informati *Annales regni Francorum* - una sorta di "cronaca" redatta agli inizi del IX secolo in ambienti strettamente legati ai Carolingi - scese con il suo esercito sino a Ginevra dove, in base a uno schema già collaudato, divise le sue armate in due contingenti, uno da lui guidato, che entrò in Italia dal Moncenisio e dalla val di Susa, l'altro guidato da suo zio Bernardo, che scese dal Gran San Bernardo, allora ancora noto come *mons Iovis*, per congiungersi con il primo contingente poco oltre le chiuse di Susa, rivelatesi inutili in questa circostanza²⁰. Tutti sappiamo come si concluse quest'impresa: dopo un lungo assedio, nella primavera del 774 Carlo Magno conquistò Pavia e, con essa, il regno dei Longobardi.

Dopo questa prima "discesa" Carlo Magno tornò in Italia altre quattro volte, attraverso itinerari che, purtroppo, non vengono descritti dalle fonti²¹. Sappiamo, però, che egli aveva piena consapevolezza dell'importanza delle Alpi per il consolidamento delle sue nuove dominazioni, completate, per quanto riguarda l'area al centro del nostro interesse, tra il 772 e il 774 con l'"annessione" di fatto della Rezia curiense e nel 788 con la conquista del ducato di Baviera; in tal modo, per la prima volta dopo circa trecento anni, l'intero arco alpino tornava a far parte di un unico "Impero" che, com'è noto, divenne realtà con l'incoronazione imperiale avvenuta il giorno di Natale dell'800²².

Il riconoscimento dell'importanza attribuita alle Alpi da Carlo Magno è confermato dalle disposizioni che egli emanò nell'806 per predisporre la sua successione, prospettando la costituzione di un regno che comprendesse l'Italia e la Baviera - assegnato al figlio Pipino - con il conseguente controllo delle Alpi orientali; un altro regno che comprendesse grossomodo gli odierni territori della Francia e della Germania centrale, assegnati a un altro figlio - Carlo - a cui era aggiunta la val d'Aosta con il Gran San Bernardo; un terzo regno costituito dall'odierna Francia meridionale, assegnato al futuro imperatore Ludovico il Pio con la val di Susa e il Moncenisio²³. In tal modo anche

¹⁹ *Ibidem*, p. 34.

²⁰ *Ibidem*, pp. 34-36.

²¹ Su questi aspetti mi permetto di rimandare a G. Albertoni, *Carlo Magno e la Valcamonica: il contesto politico della donazione al monastero di San Martino di Tours*, in *La leggenda di Carlo Magno nel cuore delle Alpi. Ricerca storica e turismo culturale*, a cura di G. Azzoni, Milano 2012, p. 150.

²² Per una ricostruzione più dettagliata di tutto ciò cfr. G. Albertoni, *La politica alpina dei Carolingi*, in *Carlo Magno e le Alpi*, pp. 49-74, in particolare pp. 59-66.

²³ *Ibidem*, pp. 66-67.

Carlo e Ludovico avrebbero avuto modo di giungere in Italia *ad auxilium ferendum fratri suo, si ita necessitas extiterit*²⁴.

Queste disposizioni non furono mai messe in atto a causa della morte precoce di Pipino e Carlo. Esse furono la base, tuttavia, di un altro provvedimento, questa volta operativo, assunto alcuni decenni più tardi, quando con il trattato di Verdun nell'843 i figli di Ludovico il Pio, dopo una drammatica guerra fratricida, si divisero i territori dell'Impero. Purtroppo le disposizioni prese a Verdun non ci sono giunte nel dettaglio, ma sappiamo che fu creato un regno dei Franchi orientali, che comprendeva i territori a est del Reno e, con molta probabilità, le Alpi orientali con l'esclusione delle propaggini più meridionali; un regno dei Franchi occidentali, con i territori a ovest del Reno e, infine, un terzo regno dalla strana fisionomia, che comprendeva l'Italia, gran parte dell'odierna Svizzera e i territori che lambivano il Reno sino alle sue foci²⁵. Si trattò di una suddivisione che diede ulteriore importanza alla regione del Lago di Costanza, vero punto di snodo per le vie che portavano ai passi delle Alpi retiche, alla regione dell'alto Rodano, al Gran San Bernardo e al Moncenisio. L'importanza di queste aree regionali nei trasporti e negli equilibri politici dell'Impero carolingio è testimoniata dal ruolo, non solo religioso, assunto da alcune abbazie come Reichenau sul Lago di Costanza, San Gallo nell'odierno Cantone dei Grigioni o St.-Maurice d'Agaune nel Vallese. In questo contesto si consolidò un asse viario tra nord e sud che da Aquisgrana giungeva, appunto, al Lago di Costanza, attraversava i passi retici o il Gran San Bernardo e il Moncenisio, giungeva nella pianura padana per convergere poi su Parma, da dove era possibile valicare gli Appennini attraverso il passo della Cisa.

Il trattato di Verdun, con le sue disposizioni, non riuscì a impedire il definitivo sfaldamento dell'Impero carolingio, giunto al termine nell'883, quando l'imperatore Carlo il Grosso, forse non a caso visto quanto abbiamo detto poc'anzi, una volta depresso si rifugiò e poi morì proprio sul Lago di Costanza, presso Reichenau, dove ancor oggi giacciono le sue spoglie. Per quel che riguarda la storia delle Alpi, la sua morte ebbe conseguenze più gravi rispetto ad altri territori.

²⁴ In MGH, *Capitularia regum Francorum*, a cura di A. Boretius, I, Hannover 1883, n. 43, *Divisio regnorum* (6 febbraio 806), cap. 3, p. 127.

²⁵ Albertoni, *La politica alpina dei Carolingi*, p. 71.

3. Il pieno e il basso Medioevo: verso una nuova frammentazione politica

La fine dell'Impero carolingio, infatti, significò anche la fine dell'unità politica delle Alpi, le quali, tuttavia, come mise chiaramente in risalto Theodor Mayer nel saggio ricordato in apertura, continuarono ad essere il principale – e al contempo il più necessario – anello di congiunzione dell'Occidente europeo²⁶. Ciò vale in particolare a partire dall'età ottoniana, quando il regno italico e quello teutonico – e per una fase non trascurabile anche quello di Borgogna – ripresero a intrecciare le loro vicende nel nuovo Impero romano-germanico, un Impero assai diverso da quello carolingio per innumerevoli aspetti, tra cui anche l'effettivo controllo dei territori che ne facevano parte, spesso delegati, in cambio della fedeltà politica, a esponenti dell'aristocrazia locale²⁷. In questo contesto attorno alle “aree di strada” che convergevano sui principali valichi alpini vennero a crearsi, per opera dei medesimi esponenti dell'aristocrazia locale o su delega a enti ecclesiastici da parte degli imperatori, delle “signorie” territoriali che diedero vita a degli “stati regionali di passo”. Fu ciò che accadde, ad esempio, nell'alto Rodano, nella regione che convergeva sul Moncenisio, sull'abbazia di St.-Maurice d'Agaune e sul castello di Chillon con i Savoia; nei territori collegati al Gran San Bernardo e sul Simplon con gli Zähringer e gli Asburgo o nei territori posti attorno al Brennero con i Tirolo²⁸. Spesso queste famiglie nobiliari, espressione per lo più della frammentazione e localizzazione dei poteri avvenuta in età post-carolingia, si erano innestate su un processo già avviato in precedenza da enti ecclesiastici quali abbazie e, soprattutto, sedi episcopali, le quali, nella dialettica di collaborazione e opposizione che caratterizzava i rapporti tra i “grandi” del regno e i sovrani, non di rado erano riuscite, soprattutto a partire dai primi decenni dell'XI secolo, a ottenere i poteri esercitati altrimenti dai “funzionari” pubblici. Non a caso i gruppi familiari a cui abbiamo fatto riferimento iniziarono ad auto-assegnarsi il titolo comitale per legittimare il loro potere signorile, espresso anche dalle loro residenze, i castelli, che proprio in questa fase storica – in “ritardo” dunque verso l'incastellamento padano o appenninico – iniziarono a moltiplicarsi nelle vallate, per lo più a mezza costa, da dove era più agevole controllare i movimenti lungo le vie di comunicazione.

²⁶ Mayer, *Die Alpen*, p. 11.

²⁷ Per una ricostruzione sintetica ma puntuale di questi aspetti cfr. H. Keller, *Gli Ottoni. Una dinastia imperiale fra Europa e Italia (secc. X e XI)*, Roma 2012, in particolare pp. 109-120.

²⁸ Su ognuna delle dinamiche territoriali qui ricordate la bibliografia è assai ampia. Per un primo quadro d'insieme mi limito a rimandare a Mayer, *Die Alpen*, pp. 12 e 14. Come modello d'analisi per un singolo caso è sempre di grande validità, anche metodologica, G. Tabacco, *La formazione della potenza sabauda come dominazione alpina*, in *Die Alpen in der europäischen Geschichte*, pp. 233-243.

Fu spesso proprio per iniziativa di questi signori territoriali che la viabilità interna alle Alpi fu agevolata grazie all'esercizio, per delega regia o per assunzione "spontanea", di un potere di controllo che garantiva la sicurezza ai viaggiatori in cambio del pagamento di pedaggi garantiti dalla creazione di posti di dogana situati in posizioni strategiche, quali l'imboccatura di una valle o le zone di valico, dove per iniziativa signorile o ecclesiastica iniziarono a essere costruiti anche ospizi che potessero garantire un ricovero. Il tutto, però, in un contesto "aperto", che poteva dare, a partire da condizioni analoghe, esiti spesso assai diversi tra loro²⁹.

Tra coloro che attraversavano le Alpi vi era, poi, una categoria particolarmente incentivata non solo a percorrere le vie, ma anche a fare tappa in luoghi deputati. Facciamo riferimento ai mercanti, che furono attratti per lo più grazie alla fondazione di borghi nuovi, dalla vocazione commerciale, testimoniata dalla loro particolare topografia urbana incentrata sulle botteghe e i luoghi di mercato³⁰. Essi venivano a completare una rete di rapporti commerciali per lo più già esistenti con i principali centri urbani posti nelle pianure, non lontane dalle Alpi. Si pensi, per esempio, ai casi di Verona, Milano o Torino. Si trattava di rapporti commerciali che percorrevano le principali arterie in direzione longitudinale, ma che non di rado si riflettevano in commerci a carattere più locale anche nelle direttrici est-ovest, in contesti che integravano la "grande" viabilità con itinerari che non di rado potevano procedere via fiume³¹.

Le modifiche dell'*habitat* promosse nelle valli alpine dai signori locali nel corso dei secoli centrali del Medioevo s'innestarono in un contesto insediativo e sociale assai complesso, nel quale il passaggio di mercanti, pellegrini o eserciti conviveva con una realtà più stanziale, basata sull'agricoltura e il pascolo e, a sua volta, fortemente differenziata in base alla tipologia degli insediamenti, nucleari o sparsi, alla loro altitudine, alla loro densità. In questi contesti rurali spesso si venivano a creare delle "comunità", il cui ambito d'azione e i cui rapporti con i poteri signorili solo negli ultimi decenni sono tornati al centro dell'attenzione della ricerca, con la definitiva rinuncia a visioni mitizzanti che le proiettavano sul lunghissimo periodo ed enfatizzava-

²⁹ Cfr. ad esempio il caso ricostruito in G. Sergi, *Contro il determinismo stradale: esiti diversi di due rami della Via Francigena*, in Id., *Antidoti*, pp. 217-221.

³⁰ Su questi aspetti si veda, ad esempio, il caso della regione tra Inn e Adige da me ricostruito in G. Albertoni, *Il ruolo di vescovi e conti nello sviluppo urbano del Tirolo meridionale in età medievale (secoli XI-XIII)*, in *Semifonte in Val d'Elsa e i centri di nuova fondazione dell'Italia medievale*, a cura di P. Pirillo, Firenze 2004, pp. 39-63.

³¹ Su questi aspetti si possono vedere, a titolo di esempio, i casi ricostruiti in *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XVI)*, a cura di J.-F. Bergier e G. Coppola, Bologna 2008.

no le loro “libertà”³². Queste comunità talvolta furono degli efficaci alleati dei sovrani impegnati ad attraversare le Alpi e costretti a percorsi alternativi dall’ostilità dei signori territoriali che controllavano tratti di strade o i valichi a percorsi alternativi. In parte diverso fu il caso degli Appennini centro-settentrionali, dove le famiglie nobiliari che riuscirono a costruire delle egemonie signorili lungo le principali vie e i valichi ad esse connesse – si pensi, per esempio, ai Canossa per una fase più risalente e poi agli Alberti, ai Guidi o ai Malaspina – dovettero confrontarsi costantemente con una controparte cittadina assai più presente rispetto all’ambito alpino.

Le Alpi e gli Appennini, così frammentati politicamente ed economicamente, a partire dai secoli centrali del Medioevo non solo dovettero confrontarsi costantemente con il nuovo protagonismo politico ed economico delle città, ma anche con le necessità logistiche e militari dei re di Germania che aspiravano alla corona imperiale e, di conseguenza, aspiravano anche di poter giungere senza eccessivi ostacoli a Roma: un’impresa notoriamente tutt’altro che facile in una realtà politica italiana segnata almeno dal Duecento da quella che Giovanni Tabacco definì come “coordinazione guelfo-ghibellina”, una coordinazione che legava strettamente gli ambiti politici locali a quelli sovra regionali³³. In questo contesto i sovrani “tedeschi” che ambivano all’incoronazione imperiale cercarono di costruire una rete di alleanze che li accompagnasse lungo l’asse privilegiato delle loro “discese” in Italia, un asse che dal XII secolo si consolidò lungo un percorso che aveva i principali capisaldi in due passi: l’alpino Brennero e l’appenninico Cisa.

Ma la fedeltà di chi era posto a presidiare i valichi e le vie andava sempre contrattata, come dimostra il caso della drammatica spedizione di Enrico VII di Lussemburgo – l’Arrigo VII di Dante - una spedizione iniziata nel 1310, che ha lasciato traccia anche in un codice miniato fatto predisporre da suo fratello Balduino – arcivescovo di Treviri - a pochi anni dagli eventi, in cui è raffigurato per la prima volta il passaggio delle Alpi da parte di un sovrano

³² Cfr. ad esempio la recente ricostruzione proposta in L. Provero, *Le parole dei sudditi. Azioni e scritture della politica contadina nel Duecento*, Spoleto 2012. Sui “miti” costruiti a partire dalle attestazioni delle comunità alpine medievali, e non solo, sono assai valide le considerazioni riportate in R. Rao, *Le comunità rurali tra mito e realtà*, in «Mundus. Rivista di didattica della storia», III, n. 5-6 (gennaio-dicembre 2010), pp. 135-141. Sulla “diversità” degli Appennini si veda, ad esempio, il caso di Firenze e del suo contado ricostruito in P. Pirillo, *Creare comunità. Firenze e i centri di nuova fondazione della Toscana medievale*, Roma 2007.

³³ Cfr. G. Tabacco, *Egemonie sociali e strutture del potere nel Medioevo italiano*, Torino 1979, pp. 316-318.

medievale col suo seguito³⁴.

Quella di Enrico VII, infatti, fu una delle poche “discese” di un futuro imperatore che dovette procedere attraverso percorsi alternativi rispetto a quelli consolidati sia nelle Alpi, sia negli Appennini. Per quel che riguarda il primo caso, si trattò di una scelta obbligata, dettata dai nuovi equilibri politici nelle Alpi centro-orientali dove nel 1308 le ambizioni del conte Enrico di Tirolo, “signore” del Brennero, erano entrate in rotta di collisione con quelle del futuro imperatore per la contesa della corona di Boemia. Sconfitto, il conte tirolese rimase per un certo periodo nel fronte contrario ai Lussemburgo, circostanza che costrinse Enrico VII a entrare in Italia da un passo per lui assai scomodo, il Moncenisio, controllato dai Savoia, suoi alleati. Giunto in Italia, dopo essere stato incoronato re a Milano dovette affrontare quella che, un po’ sommariamente, possiamo definire la “resistenza guelfa”, guidata da Firenze. Di essa ci offre un vivido quadro Dino Compagni nella sua *Cronica delle cose occorrenti ne’ tempi suoi*, quando ci ricorda il tradimento di Ghiberto da Correggio, allora signore di Parma e già stretto alleato di Enrico VII, e la conseguente “chiusura” della via che portava alla Cisa³⁵. Dopo che i Fiorentini avevano costituito una lega *co’ Bolognesi, Sanesi, Lucchesi, e Volterrani, e Pratesi, e Colligiani e con l’altre castella di lor parte*, stando a Compagni *dissesi che i marchesi Malispini il voleano mettere per Lunigiana, e feciono acconciare le vie e allargare nelli stretti passi*³⁶. Si trattava di una “trappola”, ma, scrisse il Compagni, il futuro imperatore non vi cascò, perché *Iddio lo ammaestrò*. Dovette così abbandonare il proposito di valicare gli Appennini e, giunto a Genova, si imbarcò per l’alleata Pisa, dove “lo Imperadore” giunse *a dì VI di marzo 1311 (=1312, n. d. R.) con XXX galee*³⁷. Da qui proseguì la sua tragica impresa che si concluse nel 1313 con la morte a Buonconvento, nel Senese. Con questo drammatico epilogo iniziò una nuova fase nella storia tra Impero e Roma, una fase che ebbe tra i suoi esiti una graduale rinuncia imperiale al dominio in Italia, con il conseguente disinteresse nei confronti del controllo dei principali valichi alpini e appenninici, risucchiati sempre più in una dimensione locale. Ma questa, come si suol dire, è ormai un’altra storia.

³⁴ Il codice è oggi conservato presso il *Landeshauptarchiv* di Coblenza con la segnatura 1 C 1. ed è stato di recente oggetto di una mostra di cui segnalo il catalogo e un volume di saggi ad essa collegato: *Kaiser Heinrichs Romfahrt: zur Inszenierung von Politik in einer Trierer Bilderhandschrift des 14. Jahrhunderts. Eine Ausstellung des Landeshauptarchivs Koblenz/Landesarchivverwaltung Rheinland-Pfalz vom 15. März bis 26 Mai 2000 im Landeshauptarchiv Koblenz*, Koblenz 2000 e *Kaiser Heinrichs Romfahrt: zur Inszenierung von Politik in einer Trierer Bilderhandschrift des 14. Jahrhunderts. Begleitpublikation zur gleichnamigen Ausstellung im Landeshauptarchiv Koblenz*, a cura di W. Schmid, Koblenz 2000.

³⁵ Cfr. D. Compagni, *Cronica delle cose occorrenti ne’ tempi suoi*, introduzione e note di G. Bezzola, Milano 1982, XXX, pp. 249-250.

³⁶ *Ibidem*, XXXIV, pp. 256-258.

³⁷ *Ibidem*, XXXV, p. 259.