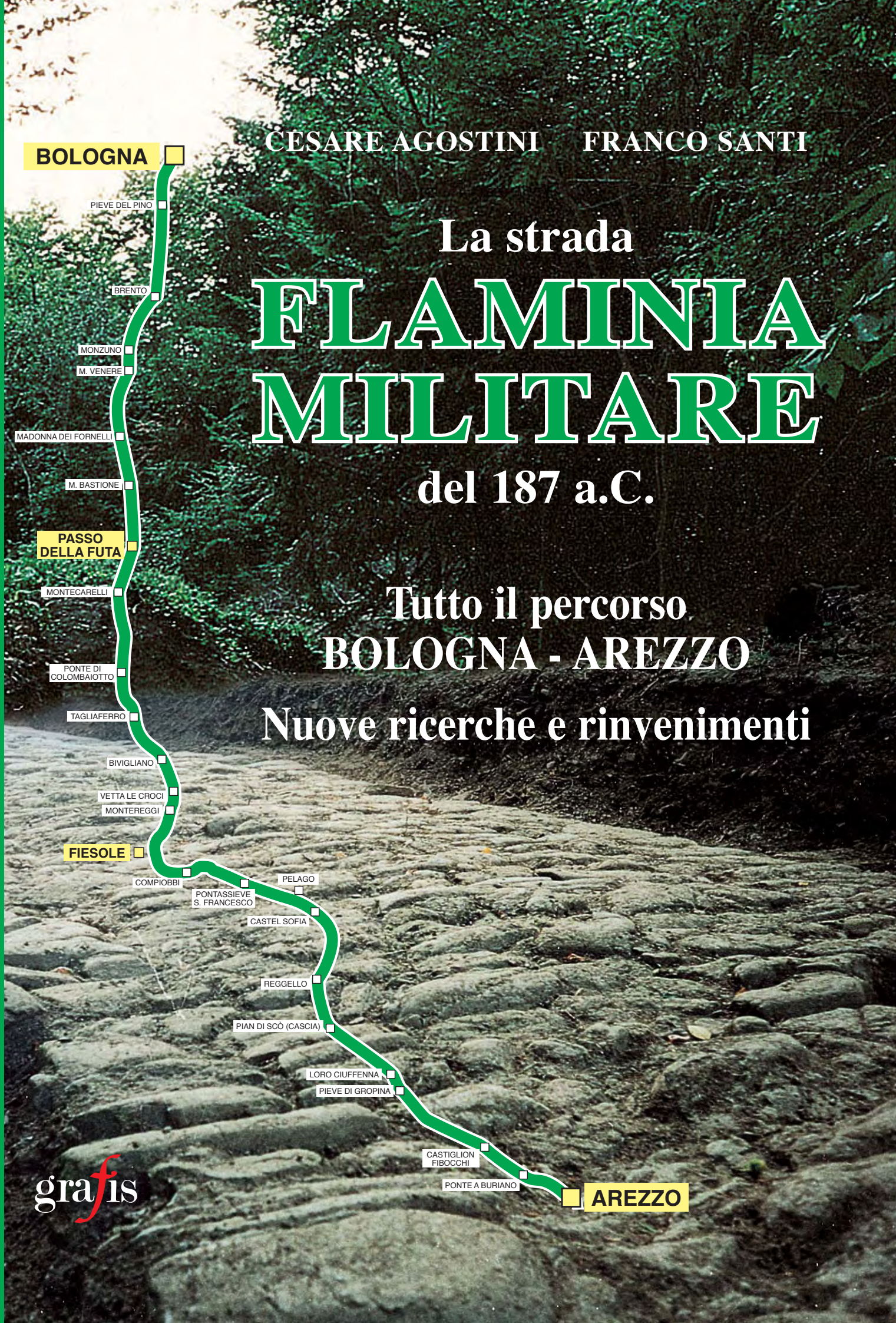
CESARE AGOSTINI FRANCO SANTI

La strada FLAMINIA MILITARE del 187 a.C.

Tutto il percorso BOLOGNA - AREZZO

Nuove ricerche e rinvenimenti



grafis

Dedichiamo
questo libro alla memoria
dei nostri padri
che ci hanno tramandato
l'atavico ricordo
di una strada romana
nascosta alle pendici
del monte Bastione

CESARE AGOSTINI FRANCO SANTI

La strada
FLAMINIA MILITARE
del 187 a.C.

Tutto il percorso
BOLOGNA – AREZZO
Nuove ricerche e rinvenimenti

In appendice

La strada *Flaminia Minore*

un tracciato immaginario

grafis

© 2012 by Cesare Agostini e Franco Santi

Riproduzione vietata ai sensi di legge
(art.171 della Legge n. 633 del 22 aprile 1941).
Senza adeguata autorizzazione scritta, è vietata la riproduzione della presente opera e di ogni sua parte, anche parziale,
con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico.

Fotografie, cartografia e disegni di Cesare Agostini, Franco Santi, Mauro Bacci, Alberto Facchini ed Oscar Orlandi.

Cesare Agostini e Franco Santi

La strada FLAMINIA MILITARE del 187 a.C.
Tutto il percorso BOLOGNA – AREZZO. Nuove ricerche e rinvenimenti

Grafis, 2012

ISBN …

Finito di stampare nel mese di giugno 2012 dalla
Grafis - Polycrom (Bologna)

Impaginazione:
Ezio Costanti

Ringraziamenti

Al termine di questa nostra gratificante fatica vogliamo innanzitutto ringraziare due amici fiorentini, Mauro Bacci ed Alberto Facchini, che ci hanno accompagnato nella ricerca di questa strada romana in un territorio toscano da noi poco conosciuto, aiutandoci a scoprire quei tratti di viabilità antica da secoli abbandonati ed oggi ormai nascosti dagli insediamenti rinascimentali e moderni. Il loro aiuto è stato prezioso anche nelle rilevazioni topografiche e fotografiche, indispensabili per documentare questo antichissimo tracciato. Ad essi si è unito negli ultimi tempi il loro amico fiorentino Bruno Boretti.
Un'altra utilissima collaborazione ci è stata data dal proprietario della grande "Fattoria di Tagliaferro", il dott. Carlo Billi, che qui vogliamo ringraziare, il quale ci ha permesso libero accesso ai suoi terreni, facilitando le nostre ispezioni ed offrendoci anche generosa e cordiale ospitalità presso la sua abitazione. Nelle ricerche sul campo siamo stati aiutati da Oscar Orlandi, nostro amico di Bologna, dimostratosi sempre disponibile a seguirci ed a darci un importante contributo manuale.
Molti altri sono stati coloro che, legati a noi da sincera amicizia, ci hanno dato una preziosa consulenza su specifici argomenti, segnalandoci scritti di studiosi che ci erano sfuggiti; inoltre ci hanno aiutato a correggere gli immancabili errori ortografici ed i refusi di stampa. A tutti questi amici, ed a quelli che involontariamente non abbiamo ricordato, vogliamo esprimere la nostra riconoscenza, citandoli in ordine alfabetico indipendentemente dall'impegno da loro profuso ed omettendo i loro titoli accademici: Salvatore e Gianna Argenziano, Anna Brizzolara, Fabio Budel, Gianfranco Ceccarelli, Raffaele Romano Gattei, Francesco ed Enza Piazzi.
Adriano Simoncini ha manifestato la sua profonda amicizia scrivendo la prefazione con calorose parole di stima e ammirazione che superano i nostri meriti; inoltre, nella sua qualità di Condirettore della Rivista "Savena-Setta-Sambro", ha offerto la sua collaborazione per la diffusione di questo libro. Di tutto ciò lo ringraziamo.
Va la nostra riconoscenza al Comune di San Benedetto Val di Sambro che ha contribuito alle spese di pubblicazione di questo libro mediante l'acquisto di un congruo numero di copie ed al Sindaco Gianluca Stefanini che ha sempre manifestato un personale interesse per le nostre ricerche presenziando, alle volte, ad alcune manifestazioni organizzate sul tema.
Infine ricordiamo la Signora Claudia Bisi che pazientemente ha trascritto su file il testo di questo libro interpretando a fatica la nostra, alle volte, indecifrabile calligrafia.

ooooo ooooo

Pubblicazione realizzata con il parziale finanziamento di

COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
(Provincia di Bologna)

COMUNE DI FIRENZUOLA
(Provincia di Firenze)

ÆMIL BANCA

Con il patrocinio di

Gruppo di Studi
Savena
Setta
Sambro

SOMMARIO

Prefazione di Adriano Simoncini
Due montanari tenaci e di buon senso pag 13

INTRODUZIONE pag 17
I temi trattati pag 19

CAPITOLO I
La fonte storica

1 – Il racconto di Tito Livio pag 21
2 – La guerra contro i Liguri sull'Appennino tosco-emiliano. pag 22
3 – Caio Flaminio costruisce la strada transappenninica da Bologna ad Arezzo pag 22
4 – Marco Emilio Lepido costruisce la strada da Piacenza a Rimini (via Emilia) pag 24

CAPITOLO II
Studi ed ipotesi negli ultimi due secoli sul tracciato transappenninico nel versante emiliano

Ipotesi A: Lungo la valle del fiume Reno pag 25
Ipotesi B: Lungo la dorsale tra i torrenti Savena e Setta-Sambro pag 27
Ipotesi C: Attraversamento dell'Appennino tosco-romagnolo dalla via Emilia al Casentino fino ad Arezzo pag 29
Ipotesi D: Lungo la dorsale tra il fiume Idice ed il torrente Sillaro pag 29

IL PERCORSO DELLA "*FLAMINIA MILITARE*"
UNA CONCRETA REALTÀ ARCHEOLOGICA

CAPITOLO III
La viabilità transappenninica preromana tra Bologna e Fiesole

1 – La natura ha indicato all'uomo la pista transappenninica più comoda pag 33
2 – Fiesole e Felsina: i capolinea della transappenninica etrusca. Cenni topografici pag 35

3 – Fiesole punto di arrivo della viabilità proveniente dall'Etruria centro-meridionale e contemporaneamente presidio della transappenninica diretta a Felsina pag 37
4 – L'asse diretto Felsina-Fiesole si deduce anche dal racconto di Polibio e dalle parole di Paolo Giudici pag 41
5 – Gli Etruschi hanno percorso anche altre strade per collegarsi con *Misa* (Kainua) e con *Felsina* pag 42
6 – Il luogo della fondazione di *Bononia* scelto a presidio della transappenninica etrusca nonostante fosse lontano dal fiume Reno e dal torrente Savena pag 44

Premessa al capitolo IV pag 49

CAPITOLO IV
Brevissima sintesi dei rinvenimenti transappenninici della strada di Caio Flaminio da Bologna al ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve nel Mugello

1 – Le ricerche pag 51
2 – L'intero percorso transappenninico pag 53
3 – I primi rinvenimenti a m. Bastione pag 53
4 – I rinvenimenti al m. Poggiaccio pag 57
5 – I rinvenimenti a Poggio Castelluccio pag 57
6 – Altri rinvenimenti
6a – I "*castellieri*" liguri pag 60
6b – Le fornaci da calce di Piana degli Ossi pag 61
7 – I rinvenimenti a sud del passo della Futa pag 62
8 – Caratteristiche del tracciato pag 65
8a – Caratteristiche costruttive dei tratti "*basolati*" pag 65
8b – Caratteristiche costruttive dei tratti "*glareati*" pag 67
9 – Il ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve in località Bilancino (Barberino del Mugello) pag 69

CAPITOLO V
Il percorso della *Flaminia Militare* dal ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve nel Mugello ad Arezzo

1 – Difficoltà nella percezione di indizi nei luoghi intensamente abitati pag 73
2 – Cautele nella interpretazione dei toponimi pag 74
3 – Le ricerche dal ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve a Fiesole prima dell'anno 2000 pag 75
4 – Le ricerche dopo l'anno 2000 pag 76
A – Dal ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve a Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve) pag 76
B – Da Tagliaferro a Vetta le Croci e Fiesole pag 86
C – Da Fiesole a Castel Sofia (Comune di Pelago) passando da Pontassieve pag 99
D – Da Castel Sofia (Comune di Pelago) ad Arezzo pag 104
E – Premessa all'ipotesi di un tracciato alternativo della *Flaminia Militare* da Vetta le Croci a Castel Sofia (Comune di Pelago) attraverso il ponte a Vico pag 108
Ipotesi di un tracciato alternativo della *Flaminia Militare* da Vetta le Croci a Castel Sofia (Comune di Pelago) attraverso il ponte a Vico pag 110

CAPITOLO VI
La lenta scomparsa della strada consolare Bologna-Arezzo, ma non del suo tracciato nel tratto transappenninico

1 – Testimonianze storiche e prove indirette della percorribilità della strada di C. Flaminio nel I secolo a.C. pag 127
2 – I toponimi miliari sull'asse Bologna-Firenze confermano la percorribilità della strada transappenninica consolare ancora nei secoli II e III d.C. pag 129
3 – Il decadimento della transappenninica romana testimoniato indirettamente dal silenzio della "*Tabula Peutingeriana*" pag 131
4 – Il tracciato della strada di C. Flaminio e delle sue varianti successive è stato percorso fino al secolo XIX pag 132
5 – Le fonti storiche che attestano l'esistenza di una strada mulattiera pag 134

CAPITOLO VII
L'analisi strutturale della pavimentazione, gli avvenimenti storici, le notizie sulla viabilità transappenninica e le concordi opinioni di docenti dimostrano che quei basolati possono essere stati costruiti soltanto dai Romani

1 – L'analisi strutturale dei basolati e le opinioni di docenti di topografia, geografia e storia antica escludono la loro costruzione in epoca medioevale, rinascimentale o moderna pag 141
1a – Analisi strutturale e confronto visivo pag 141
1b – Gli studi ed i riconoscimenti di Giovanni Uggeri pag 141
1c – I concordi consensi di altri docenti di viabilità antica pag 148
2 – Una attenta analisi degli avvenimenti storici e delle specifiche notizie sulla viabilità dell'Appennino tosco-emiliano conferma che i basolati rinvenuti a nord ed a sud del passo della Futa possono essere stati costruiti soltanto dai Romani pag 151
2a – L'epoca delle invasioni barbariche (secc. V – VIII). Il tracciato della transappenninica medioevale ricalca il percorso della "*Flaminia Militare*" pag 152
2b – L'epoca della dominazione dei Carolingi (secc. IX-X). Il tracciato transappenninico continua a ricalcare il percorso della "*Flaminia Militare*" pag 153
2c – L'epoca del Feudalesimo (secc. IX – XII). Il tracciato transappenninico ricalca ancora il percorso della "*Flaminia Militare*" pag 154
2d – Fine secolo XII. Spostamento del tracciato transappenninico sull'asse Pianoro-Loiano-Monghidoro-Cavrenno-passo della Raticosa-Pietramala Le Valli-Cornacchiaia-passo dell'Osteria Bruciata-S. Agata del Mugello pag 155
2e – Epoca comunale e rinascimentale (secc. XIII-XVII). Ulteriore spostamento ad oriente del valico montano della strada transappenninica (c.d. "maestra") pag 158
2f – Epoca moderna (dalla metà del XVIII secolo al XX secolo). Costruzione di una variante con spostamento a sud-ovest del valico appenninico attraverso il passo della Futa pag 163
3 – Conclusioni: i basolati rinvenuti a nord ed a sud del passo della Futa possono essere stati costruiti soltanto dai Romani pag. 165

CAPITOLO VIII
Da Bologna al passo della Futa seguendo a piedi la *Flaminia Militare* fra realtà di oggi e memorie del passato

pag 169

MONTE ADONE pag 170
I "*COLOMBARI*" DI MONTE ADONE pag 170
MONTERUMICI pag 173
MONTE VENERE pag 174
PIAN DI BALESTRA pag 174
MONTE BASTIONE pag 175
MONTE LUARIO pag 176
I "*CASTELLIERI*" DI M. POGGIACCIO E DI POGGIO CASTELLUCCIO pag 177
IL PASSO DELLA FUTA pag 178
RIFLESSIONI
sulle circostanze che hanno dato un contributo decisivo alla scoperta della *Flaminia Militare* fatta da due semplici cittadini pag 179

APPENDICE

LA VIA *FLAMINIA MINORE*
UNA MERA IPOTESI ACCADEMICA
DI UN TRACCIATO IMMAGINARIO

Premessa al capitolo IX pag 187

CAPITOLO IX
La via "*Flaminia Minore*" un tracciato immaginario. Le dieci argomentazioni che lo comprovano

pag 191

PARAGRAFO PRIMO: Nessuna prova archeologica della *Flaminia Minore* su tutto il tracciato da Claterna ad Arezzo pag 192
PARAGRAFO SECONDO: Tito Livio ricorda che C. Flaminio ha costruito la strada partendo da Bologna e non da Claterna pag 193
PARAGRAFO TERZO: Il tracciato della Flaminia Minore è incompatibile con i principi costruttivi delle strade consolari romane pag 195
3a – Breve cenno sulla scelta del percorso delle strade consolari romane pag 195
3b – Il tracciato della *Flaminia Minore* percorre una dorsale particolarmente instabile ed attraversa inutilmente corsi d'acqua pag 196
3c – Maggiori dislivelli e maggiore lunghezza della *Flaminia Minore* per valicare l'Appennino pag 200
PARAGRAFO QUARTO: Il tracciato della *Flaminia Minore* passa lontano da Fiesole pag 202
PARAGRAFO QUINTO: La strada costruita di C. Flaminio non è mai stata chiamata *Flaminia* dalla storiografia latina né in epoca repubblicana né in epoca imperiale pag 204

PARAGRAFO SESTO: I toponimi "*Flamengha*", "*Flaminga*", "*Fiamminga*", "*Flamigna*" etc. non possono derivare dalla strada di C. Flaminio perché non è mai stata chiamata "*Flaminia*" pag 206
PARAGRAFO SETTIMO: La vera origine dei toponimi "*Flamengha*" "*Flaminga*" "*Fiamminga*" "*Flamigna*" etc. pag 207
7a – La "*Regio Flaminia*" e la sua influenza sulla nascita dei toponimi in discussione pag 207
7b – La "*via Emilia*" da Rimini a Bologna, chiamata per secoli "*via Flaminia*", può avere trasmesso il nome al suo diverticolo Claterna – passo Raticosa pag 209
7c – I toponimi "*via Flaminia*" "*via Fiamminga*" appellativi di strade anche dirette verso la *regione Flaminia* (da ovest a est) pag 212
PARAGRAFO OTTAVO: I "*Casoni di Romagna*" e la "*strada romagnola*" sono la conferma della nostra interpretazione dell'origine di quei toponimi pag 214
PARAGRAFO NONO: I toponimi "*Flamengha*", "*Flaminga*", "*Fiamminga*", "*Flamigna*" etc. ritrovati soltanto da Claterna al passo della Raticosa pag 215
PARAGRAFO DECIMO: La "*Tabula Peutingeriana*" non conferma l'ipotesi del tracciato della *Flaminia Minore* pag 217
10a – Le due diverse opinioni di Alfieri pag 217
10b – L'opinione di Ernest Gamillscheg pag 220
10c – L'opinione di Luciano Bosio pag 221
10d – Le opinioni di A. Gottarelli e P. L. Dall'Aglio pag 222

CONCLUSIONI pag 223

POSTILLA Alcune critiche ai nostri studi ed alle nostre conclusioni pag 225

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE pag 235

PREFAZIONE

di Adriano Simoncini

Due montanari tenaci e di buon senso

Cesare Agostini e Franco Santi, due montanari di Castel dell'Alpi divenuti archeologi per chiamata provvidenziale, resteranno nella storia della viabilità antica per aver scoperto, contro l'opinione di alcuni appartenenti al mondo accademico bolognese, il tracciato della strada romana che, attraverso Fiesole, collegava Bologna ad Arezzo. Nella sua *Storia di Roma* Tito Livio racconta infatti che nel 187 a.C. il console Caio Flaminio, dopo aver sconfitto i Liguri che vivevano sull'Appennino tosco-emiliano, *ne in otio militem haberet*, per non mantenere inoperosi i soldati, fece costruire dalle sue legioni una strada da Bologna ad Arezzo. Strada di cui non s'era più trovata traccia, quasi inutilizzata già in epoca imperiale, per gran parte distrutta dagli uomini e dagli eventi naturali – ventidue secoli lasciano il segno – ricoperta, dove s'era conservata, dalla millenaria sedimentazione di terriccio e fogliame. Perché proprio in mezzo alle faggete del crinale appenninico i due archeologi dilettanti, scavando con tenacia montanara, a volte anche a un metro di profondità, l'hanno riportata alla luce e alla storia, attribuendole il nome di *Flaminia Militare* sia per ricordare il nome del console costruttore, sia per ricordare gli scopi strategici della sua costruzione.

Che sui nostri monti esistesse anticamente una strada romana si favoleggiava da sempre nella cultura orale contadina e qualche visionario, irriso dai più, affermava d'averne scorto tracce qua e là, e magari l'andava cercando come in sogno. Io stesso, in cammino fra i boschi verso la Futa assieme ad amici naturalisti, incontrando sassi squadrati lungo il percorso, più volte col bastone li ho indicati come romani, ed erano risate.

Rammento dunque con emozione il giorno dell'estate del 1979, era forse agosto, quando uno stralunato spilungone e un robusto montanaro comparvero in piazza a San Benedetto, dove noi sfaccendati si godeva il fresco in chiacchiere sotto i portici del Bar Sport. Allora – son passati trent'anni – nella nostra montagna ci si conosceva tutti, perché ci s'incontrava alle feste dei borghi, alle fiere, alle veglie e di ciascuno si sapeva il nome dei genitori, dei nonni, dove abitava, cosa faceva.

Riconoscemmo quindi i due quantunque fossero di Castel dell'Alpi. Uno era l'avvocato Agostini, che una strana coincidenza di eventi ha voluto idealmente unire all'opera del padre ingegnere: il figlio ha riportato alla luce l'ultima strada carrozzabile transappenninica prima della caduta dell'Impero romano, e il padre nel 1930, su quelle stesse montagne, ha progettato e costruito la prima strada carrozzabile moderna che ha collegato Monghidoro con la stazione F.S. di San Benedetto Val di Sambro. L'altro, un Santi della Cà, rinomato scultore-scalpellino, abilissimo nella lavorazione della pietra arenaria e dotato di particolare esperienza nella tecnica di costruzione delle strade selciate, spesso da lui stesso costruite. Piuttosto ci chiedevamo cosa mai venissero a fare qui a quell'ora del giorno. I due s'avvicinarono al portico e senza rivolgersi a qualcuno in particolare annunciarono d'aver scoperto sul monte Bastione la strada romana. Un attimo di sbalordimento, poi balzammo tutti dalle sedie e: "Andiamo a vederla!". Fu un correre alle moto e alle macchine, mentre Cesare e Franco risalivano sulla loro e s'avviavano a farci da guida.

La fila di automezzi s'arrestò poco sotto la cima del Bastione, dove la carreggiabile terminava e a piedi, con davanti sempre i novelli archeologi, salimmo in uno stato di esaltazione – almeno io: era una leggenda secolare che incredibilmente s'avverava – salimmo fino al valico e poco sotto piegammo a sinistra. Un centinaio di passi dentro la faggeta ed ecco i primi sassi, poi – meraviglia! – un tratto di lastricato perfettamente conservato, da non credere…. A caldo, sul posto, Cesare e Franco ci riassunsero in breve la vicenda del ritrovamento, di come da qualche anno, spinti dal fatto che Franco aveva trovato una moneta romana nella fessura di una cava d'arenaria dove lavorava, s'erano messi a cercare la strada di cui avevano parlato più volte i loro nonni. Scavavano di nascosto qua e là nella faggeta, per evitare sbeffeggi e complicazioni, e anche perché nessuno li avrebbe presi sul serio. Poi Cesare trasse dalla tasca un metro, ne diede un capo a Franco e misurarono la larghezza del selciato ottenendo la fatidica misura di circa m. 2,40, corrispondente ai canonici otto piedi romani.

Monte Bastione (25 agosto 1979): Franco Santi e Cesare Agostini sul luogo del primo rinvenimento al termine della giornata di scavo.

Cominciò così il pellegrinaggio di paesani e villeggianti, affascinati e increduli, accompagnati sul posto dagli infaticabili scopritori, i quali continuarono a scavare per anni, poco più che solitari, rinvenendo altri tratti basolati sempre allineati sulla direttrice Bologna-Fiesole e sempre della costante larghezza romana di otto piedi. A scavare e a studiare – credo siano diventati fra i più preparati conoscitori della viabilità antica – perché l'opposizione di alcuni studiosi bolognesi si fece dura: la cosiddetta *Flaminia minor* (da loro così chiamata) doveva passare altrove, nella valle dell'Idice, testimoniandolo antichi toponimi (ma non se n'è ancora trovata traccia): a detta di quegli studiosi i reperti di m. Bastione avevano altra origine, molto probabilmente medievale!

Dal quel lontano 1979, coinvolto come tanti nell'emozionante percorso della ricerca, con Cesare e Franco siamo diventati cari amici, e mi vanto d'esserlo (fra l'altro, da ex-insegnante, continuo a guidare alla Futa classi di ragazzi eccitatissimi, muniti del fatidico metro, di immancabili macchine fotografiche a immortalarsi sulla strada romana e addirittura di scope per liberare il basolato dal leggero manto di foglie con cui l'autunno lo protegge).

Ho voluto ricordare quell'episodio, all'apparenza di rilevanza poco più che paesana, quasi un burlesco confronto fra amici, perché grazie al caparbio impegno di due sconosciuti montanari, assolutamente ignari di topografia antica, data da allora la rinnovata conoscenza di una strada romana rimasta fino a quel giorno soltanto in una pagina di Tito Livio. Oggi, trascorsi trentatré anni, il cerchio si chiude. Dopo l'attesa pubblicazione del loro primo libro, *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare)*, summa di due decenni di lavoro con piccone, badile e migliaia di pagine compulsate, ecco dunque l'ultima fatica, questo sontuoso volume, coinvolgente per la storia che racconta e bello per le fotografie che l'accompagnano, patrocinato dal *Gruppo di Studi Savena Setta Sambro*, il quale si onora d'essere stato scelto a farlo, nella convinzione che i nostri hanno ben meritato la stima e la riconoscenza delle comunità montanare cui il Gruppo

intende dar voce con le proprie pubblicazioni.
Il libro, se letto senza pregiudizi di parte, dirimerà una volta per tutte e definitivamente l'ancora, da qualcuno, controversa questione, confermando che la strada del monte Bastione è stata costruita in età romana repubblicana. Perché *amicus Plato sed magis amica veritas.* In quanto condirettore della rivista *Savena Setta Sambro*, infatti, visiono le tesi di laurea che partecipano al concorso bandito annualmente dal nostro Gruppo di Studi e continuo a leggere, nelle tesi d'argomento storico-geografico, che la cosiddetta *Flaminia minor* percorreva la valle dell'Idice. Qualche altro laureato si destreggia scrivendo che le strade transappenniniche romane erano due, di cui una lungo la valle del Savena. Questo perché in ambiente accademico gli allievi seguono i maestri, mentre Agostini e Santi non hanno voce per sostenervi la loro opinione.

Non intendo qui entrare nel merito dell'argomento, altri lo hanno fatto di maggiore autorità e meno coinvolti emotivamente. Sottolineo soltanto l'evidenza disarmante delle prove addotte dai nostri per dimostrare la veridicità inconfutabile della propria scoperta archeologica. In proposito si vedano le "dieci argomentazioni" che evidenziano le contraddizioni in cui cadono gli oppositori e a cui si rimanda. In particolare il paragrafo terzo 3b, titolato "Il tracciato della *Flaminia Minore* percorre una dorsale particolarmente instabile ed attraversa inutilmente corsi d'acqua", ricorda ai dimentichi che la ricerca sul campo deve inverare qualsiasi ipotesi, come Cesare e Franco hanno fatto instancabilmente per decenni.

Adriano Simoncini
Condirettore della rivista Savena Setta Sambro

INTRODUZIONE

Come noto Tito Livio è l'unica fonte storica che ricorda la costruzione, nel 187 a.C., della strada transappenninica Bologna – Arezzo ad opera del console Caio Flaminio[1]. Prima e dopo di lui, non si trova alcun cenno nella storiografia romana di epoca repubblicana, o di epoca imperiale né in epoca medievale, sulla costruzione di questa importante strada né tantomeno la indicazione del suo percorso.

Se si tiene conto degli avvenimenti bellici di quegli anni, che hanno indotto Roma a costruire questa strada (contemporaneamente alla via Emilia), è verosimile supporre che essa sia nata per prevalenti intenti strategici, sia come collegamento diretto per raggiungere rapidamente Bologna da Roma, sia come strada militare di controllo delle non ancora domate popolazione liguri appenniniche.

Nei secoli successivi, cessate le esigenze militari, questa strada perse verosimilmente importanza ed andò progressivamente decadendo come altre strade, tanto da non essere indicata negli itinerari di epoca imperiale[2].

Questa evoluzione delle vie consolari è descritta con efficacia da Giovanni Uggeri in un suo saggio del 1994: "*Le grandi vie ufficiali dello stato romano, poi dette consolari, nascono di norma per una pregnante motivazione strategica, come rapido ed efficace collegamento tra Roma e i caposaldi militari del momento e le teste di ponte più avanzate, al fine di assicurare gli spostamenti dell'esercito ed i rifornimenti dalle retrovie. Perciò è possibile tracciarne una specie di stratigrafia orizzontale, legata alla progressiva espansione della politica imperialistica di Roma, per cui alcune scadono a funzione locale ed altre si protendono verso nuove conquiste. In età repubblicana le vie sono spesso anche assi di arroccamento lungo direttrici che fronteggiano regioni riottose e non definitivamente sottomesse…*

Allontanandosi in seguito il fronte delle operazioni, le vie finiscono per assumere altre funzioni e caratteri, specialmente come tramite politico, economico, culturale, artistico e perfino linguistico … Con il tardo impero, invece, la situazione finirà per rovesciarsi e quelli che erano stati i valori positivi dell'arteria stradale, come la facilità di spostamenti e di traffici, vengono invece avvertiti come negativi per il subentrare di nuove circostanze. La strada avvicina minacce di rapide invasioni e pericoli d'ogni genere, per cui viene persino intenzionalmente distrutta, trasformandola in una cava,…" [3].

---

(1) TITO LIVIO: *Storia di Roma*, libro XXXIX, par. 2.

(2) L'*Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana.* L'*Itinerarium Antonini*, compilato all'inizio del III secolo d.C., indicava le più importanti città sulle strade consolari e le relative distanze. La *Tabula Peutingeriana* è un documento in pergamena lungo m 6,8 risalente al XII-XIII secolo, copia di un'antica carta geografica a colori redatta circa nel 340 -360 d.C. raffigurante la geografia, le strade, le distanze, i toponimi dell'Impero romano. Prende il nome dall'umanista tedesco Konrad Peutinger che l'ha pubblicata nel 1511.

(3) GIOVANNI UGGERI: *Metodologia della ricostruzione della viabilità romana*, in "Rivista di topografia antica, JAT" IV, 1994, pagg. 91-100. Il professor Giovanni Uggeri è titolare di cattedra di Topografia Antica all'Università "La Sapienza" di Roma.

Aggiungasi poi che i Romani non hanno mai ricordato questa strada con il nome di Flaminio.
Di tale oblio propone una spiegazione Gaetano Lorenzo Monti il quale, in un sermone pubblicato nel 1828 scrive: "… *Ma tuttavia sembra che non sia rimasta la memoria ed il nome dell'autore od a causa della magnanimità di Flaminio od anche, come credo, per questa causa, cioè che, essendo stata condotta in seguito da Roma fino ad Arezzo e poi fino a Fiesole ed a Firenze la via Cassia, la maggior parte di questa seconda via, fatta da Flaminio attraverso l'Appennino o si unì alla Cassia o fu costruita del tutto inutilmente …"* [4].
Il decadimento della strada ed il totale silenzio nella storiografia protrattosi poi 2000 anni, sono stati motivo di discussione fra gli studiosi, che dalla fine del XVIII secolo si sono dedicati alla sua ricerca. Nel corso di quasi due secoli sono stati proposti molteplici tracciati che, seguendo valli o dorsali diretti in Toscana, potevano avere valicato l'Appennino in luoghi diversi.
Comunque questi itinerari non si basavano su indizi decisivi, mancando le prove archeologiche della strada.
Finché alla fine degli anni settanta, facendo ricerche sulla dorsale fra i torrenti Savena e Setta-Sambro, abbiamo portato alla luce numerosi tratti di basolato a nostro avviso romano, individuando il percorso di questa strada da Bologna al passo della Futa ed oltre, fino al fiume Sieve (Comune di Barberino del Mugello).
Ad essa abbiamo attribuito l'appellativo di "*Flaminia Militare*", allo scopo di distinguerla dalla Flaminia Roma – Rimini, costruita dal padre censore Gaio Flaminio nel 220 a.C. ed anche al fine di identificare meglio nei nostri scritti il tratto compreso fra Bologna e Arezzo.
Altri studiosi che si sono dedicati alla sua ricerca l'hanno denominata in modi diversi. Così nel 1828 Gaetano Lorenzo Monti l'ha chiamata *Flaminia seconda*; nel 1961 Daniele Sterpos l'ha chiamata *Flaminia Minore,* nel 1971 Mario Lopes Pegna per primo le ha attribuito il nome di *Flaminia Minor* e nel 1976 Nereo Alfieri ha ripreso *Flaminia Minore.* Infine nel 1984 Giovanni Uggeri ha preferito il nome *Flaminia Minor* [5].
Questa attuale attribuzione del nome "*Flaminia*" (sia essa *Militare* o *Minore* o *Minor* o *Seconda*) costituisce comunque un arbitrio storico nostro ed anche degli altri studiosi di topografia antica.
Infatti in epoca romana repubblicana, il percorso da Arezzo a Bologna veniva chiamato "*Cassia*"; essa in partenza da Roma, arrivava ad Arezzo poi, attraversando l'Etruria centrale, giungeva fino a Bologna toccando Fiesole e, nei secoli successivi, Firenze.
Di ciò ne è testimonianza storica indiscussa il famoso discorso di Marco Tullio Cicerone, tenuto davanti al Senato il 43 a.C., in occasione del quale ricorda che per raggiungere Modena da Roma si potevano seguire tre itinerari: la via Flaminia dalla parte dell'Adriatico, la via Aurelia dalla parte del Tirreno e la via *Cassia* in mezzo, che percorreva l'Etruria centrale: "*Tres viae sunt ad Mutinam … a supero mari Flaminia, ab infero Aurelia, media Cassia*" [6].
Ed il nome "*Cassia*" si è mantenuto anche nel II sec. d.C. quando è stata chiamata "*Cassia Vetus*" dopo la costruzione della Cassia nuova tra Chiusi e Firenze, nel 123 d. C. ad opera dell'Imperatore Adriano.

---

(4) GAETANO LORENZO MONTI: *De viis publicis ac militaribus romanorum tempore per agrum bononiensem ductis* pubblicato nel "Giornale ligustico", Bologna 1828, pag. 655.

(5) G.L. MONTI 1828, pag. 665; DANIELE STERPOS: *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. BOLOGNA-FIRENZE*, Istituto Geografico De Agostini, Novara 1961; MARIO LOPES PEGNA: *Le strade romane del Valdarno*, "Quaderni di Studi storici toscani IV", Firenze 1971, pag. 37; NEREO ALFIERI: *Alla ricerca della via Flaminia* «*Minore*», in "Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna. Classe di Scienze Morali, Rendiconti" LXIV, 1975-1976, pagg. 51-67; GIOVANNI UGGERI, *La via Flaminia " Minor" in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pagg. 577-593.

(6) MARCO TULLIO CICERONE: *Filippiche* XII, 9; per dettagliate notizie di questo discorso vedasi il capitolo IX, par. 5° di questo libro.

Le nostre ricerche ed i nostri studi, dal 1979 al 1999, sono stati raccolti in un libro da noi pubblicato nell'anno 2000 [7].
In quelle pagine abbiamo esaurientemente documentato con reperti archeologici, fotografie, precise cartografie, ed attendibili fonti storiche il tracciato di questa strada romana da Bologna, fino al ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve in località Bilancino (Comune di Barberino del Mugello).

I TEMI TRATTATI

Dopo il 2000 abbiamo proseguito le ricerche fino ad Arezzo ed i risultati da noi raggiunti sono ora raccolti in questo libro (cap. V) unitamente ad una brevissima sintesi dei nostri studi precedentemente pubblicati (cap. IV) per offrire al lettore un quadro completo dell'intero percorso da Bologna ad Arezzo. Prima di documentare questi nuovi studi abbiamo ricordato brevemente la fonte storica (cap. I) e le ipotesi fatte negli ultimi due secoli sullo sconosciuto tracciato di questa strada nel versante emiliano (cap. II).
Poi, prima di documentare nel dettaglio le nostre recenti ricerche, abbiamo ritenuto indispensabile affrontare il problema della individuazione della probabile viabilità transappenninica pre-romana tra Felsina e Fiesole, ricordando anche le opinioni dei più autorevoli studiosi di topografia antica (cap. III).
Nel capitolo VI, dopo avere dimostrato l'ascendenza romana dei basolati da noi riportati alla luce, avvalorata dai concordi consensi di studiosi della materia, abbiamo illustrato i risultati di una approfondita indagine storica che costituisce un utile corollario per conoscere la progressiva decadenza, nel tratto appenninico, di questa strada romana; poi nel cap. VII abbiamo fatto la cronologia della utilizzazione in toto od in parte del suo tracciato come mulattiera per le comunicazioni tra Bologna e Firenze.
Prima di terminare questo nostro studio sulla *Flaminia Militare* abbiamo ripercorso a piedi il suo tracciato da Bologna al passo della Futa (cap. VIII), descrivendo i luoghi come sono oggi ed ascoltando le antiche memorie che le cime della dorsale tra Savena e Setta-Sambro ci raccontano con i loro nomi e con le loro testimonianze archeologiche.
Infine, in Appendice (cap. IX) abbiamo documentato la inattendibilità dell'immaginario tracciato alternativo sulla dorsale fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro proposto da Nereo Alfieri (c.d. *Flaminia Minore*).

---

(7) CESARE AGOSTINI – FRANCO SANTI: *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C.* (*Flaminia Militare*). *Storia e testimonianze archeologiche di una ricerca sull'Appennino tosco-emiliano*, Editrice CLUEB, Bologna, 2000. Questo libro è esaurito, ma è leggibile e scaricabile nei siti internet:
www.flaminiamilitare.it, in lingua italiana.
www.flaminiamilitare.com, in lingua inglese.

CAPITOLO I

LA FONTE STORICA

1 – Il racconto di Tito Livio

STORIA DI ROMA
LIBRO XXXIX

Par. 2 … "C. Flaminius consul, cum Friniatibus Liguribus in agro eorum pluribus proeliis secundis factis, in deditionem gentem accepit et arma ademit... Translatum deinde ad Apuanos Ligures bellum, qui in agro Pisanum Bononiensemque ita incursaverant, ut coli non possent. His quoque perdomitis consul pacem dedit finitimis. Et quia a bello quieta ut esset provincia effecerat, ne in otio militem haberet, viam a Bononia perduxit Arretium.

Par. 2 … "Il console Caio Flaminio, dopo molti scontri vittoriosi con i Liguri Friniati proprio all'interno del loro territorio, accolse la resa di questo popolo esigendo la consegna delle armi … In seguito la guerra fu rivolta contro i Liguri Apuani i quali avevano compiuto una devastazione tale nelle campagne Pisane e Bolognesi da rendere impossibile la coltura. Assoggettati anche questi, il console concluse la pace con le popolazioni limitrofe. E poiché ogni preoccupazione di guerra era ormai bandita da tutta la provincia, per non lasciare in ozio i soldati, fece costruire una strada da Bologna ad Arezzo.

M. Aemilius alter consul agros Ligurum vicosque qui in campis aut vallibus erant, ipsis montes duos Ballistam Suismontiumque tenentibus, deussit depopulatusque est ... Pacatis Liguribus exercitum in agrum Gallicum duxit, viamque a Placentia, ut Flaminiae committeret, Ariminum perduxit"

L'altro console M. Emilio saccheggiò e diede alle fiamme il territorio dei Liguri, i loro villaggi che erano nelle campagne e nelle vallate, i cui abitanti si erano portati su due montagne Balestra e Suismonzio … Pacificati i Liguri, Emilio condusse l'esercito nel territorio dei Galli e vi fece costruire la strada da Piacenza a Rimini per unirla con la via Flaminia".

2 – La guerra contro i Liguri sull'Appennino tosco-emiliano

Il 18 febbraio 187 a.C., nei "*comitia*" a Roma sono stati eletti consoli Marco Emilio Lepido e Caio Flaminio. Livio, a tal proposito, racconta: "*…girava voce che nel territorio dei Liguri divampasse un ampio conflitto che, anzi, andava estendendosi di giorno in giorno. Per questo, ad entrambi i consoli neoeletti, nel giorno in cui avvenne la discussione sulle sfere di competenza e sullo stato della Repubblica, il Senato assegnò la terra ligure come zona di operazioni; a questo senatoconsulto fece opposizione il console Lepido, il quale sosteneva che era indegno di Roma che entrambi i consoli andassero a rintanarsi nelle vallate liguri… Udite queste lamentele il Senato rimase fermo nella propria decisione: il territorio dei Liguri sarebbe stata la zona di operazioni di entrambi i consoli…"*[1].

Il malcontento di M. Emilio Lepido derivava dal solito disprezzo verso le popolazioni liguri selvagge, non meritevoli di tale impegno, perché praticavano una infida e spregevole guerriglia che non avrebbe dato gloria ai vincitori. I Romani, nel passato, avevano considerato le lotte coi Liguri come operazioni di polizia territoriale, nella convinzione, dimostratasi errata, di poter liquidare quando e come volevano questi fastidiosi montanari.

Così si giunse al 187 a.C., dopo una decina d'anni di scontri, senza che i Liguri fossero stati definitivamente vinti, per la mancanza da parte di Roma di una strategia vera e propria di conquista dei territori appenninici e di un piano militare organico.

Il Senato aveva però capito l'errore e si era reso conto che il controllo dell'Appennino tosco-emiliano-ligure era fondamentale per la sicurezza della regione Padana, dell'Etruria settentrionale, della Lunigiana e delle coste liguri. Ulteriore campanello d'allarme era arrivato, poi, con la notizia che sulle campagne pisane e su quelle bolognesi, appena colonizzate, stavano avvenendo scorrerie dei Liguri Apuani con devastazione delle colture. Quindi nel 187 a.C., nonostante l'opposizione di M. Emilio Lepido, il Senato non esitò ad assegnare ad entrambi i consoli, come unica zona di operazione, la Liguria e, più precisamente, i territori appenninici compresi fra Pisa e Bologna.

3 – Caio Flaminio costruisce la strada transappenninica da Bologna ad Arezzo

Il console C. Flaminio sconfisse i Liguri Friniati sull'Appennino modenese, e M. Emilio Lepido i Liguri Apuani al di là dell'Appennino; pacificato il territorio, ritornò a Bologna ove si ricongiunse con le legioni di C. Flaminio anche lui tornato a Bologna[2]. A questo punto Livio aggiunge: *"… E poiché ogni preoccupazione di guerra era ormai bandita da tutta la provincia, per non lasciare in ozio i soldati, fece costruire una strada da Bologna ad Arezzo"*[3].

Questa è l'unica citazione relativa alla costruzione della strada Bologna-Arezzo in tutta l'annalistica latina. Tale scarna menzione ha indotto in errore, fin da quei tempi, lo storico Strabone (nato in Grecia nel 64 a.C. e vissuto a Roma all'epoca di Augusto[4]), che non solo l'ha ignorata, ma, confondendo il padre Gaio Flaminio con il figlio Caio Flaminio, attribuì al

---

(1) T. LIVIO: libro XXXVIII, par. 42.

(2) Dal racconto di Livio è intuibile che ci sia stata questa ricongiunzione sul territorio bolognese: infatti Flaminio ha iniziato la costruzione della strada partendo da Bologna e, per quanto riguarda M. Emilio Lepido, Livio dice espressamente che è tornato nel paese dei Galli: *"Pacatis Liguribus exercitum in agrum Gallicum duxit …"*.

(3) T. LIVIO: libro XXXIX, par. 2: *"… ne in otio militem haberet viam a Bononia perduxit Arretium"*.

(4) STRABONE: Geografia, libro V, par. 11: *" … Marco Emilio Lepido e Gaio Flaminio furono infatti colleghi di consolato. Dopo avere debellato i Liguri, il secondo costruì la via Flaminia da Roma, attraverso la Tirrenia e l'Umbria, fino ai dintorni di Ariminum…"*.

figlio la costruzione della strada Flaminia fra Roma e Rimini, realizzata invece nel 220 a.C. dal padre Gaio, poi morto nella battaglia del Trasimeno contro Annibale nel 217 a.C..

L'evidente errore di Strabone fece sorgere un conflitto fra gli studiosi del XVIII secolo. Lo storico bolognese Ludovico Savioli[5], ricordando questa contesa, ha ribadito che Caio Flaminio doveva aver costruito una strada di collegamento dall'Etruria a Bologna, sul territorio dei Liguri Apuani appena sconfitti[6].

In proposito non crediamo che la motivazione che indusse i Romani alla costruzione della strada sia stata l'opportunità di impegnare le truppe in un lavoro duro per sottrarle all'ozio. Era invece una loro cautela costruire strade attraverso i territori conquistati. Inoltre Livio ha ricordato che le scorrerie dei Liguri si ripetevano da anni sulle stesse zone e che il Senato aveva deciso di tenere definitivamente sotto controllo quelle province ormai colonizzate. È stata dunque questa primaria esigenza a convincere il Senato, a fare costruire la strada.

Che la costruzione di una strada transappenninica facesse poi parte di un piano strategico organico, è dimostrato anche dalla contemporanea costruzione della via Emilia da parte di M. Emilio Lepido.

Appare altresì doveroso precisare che C. Flaminio può avere soltanto iniziato la costruzione, perché il tempo a sua disposizione in questo primo consolato era proprio assai ridotto.

La ricostruzione degli avvenimenti nel 187 a.C. impone questa cronologia:

- febbraio: eletto Console;
- marzo-aprile: concentrazione dell'esercito vicino a Bologna e preparativi bellici;
- maggio-agosto: battaglie contro i Friniati;
- settembre: rientro a Bologna e periodo di riposo;
- ottobre: inizio lavori di costruzione della strada;
- dicembre: scadenza dell'incarico consolare.

La lunghezza del percorso (180 Km circa) e le difficoltà logistiche per la costruzione della strada sull'Appennino, anche ad alta quota, fanno ritenere che le squadre dei legionari e dei prigionieri abbiano lavorato per almeno alcuni anni[7].

Si ha conferma indiretta di questo impegno pluriennale negli avvenimenti dell'anno seguente. Livio precisa che i due consoli nominati per l'anno 186 a.C., cioè Quinto Marcio e Spurio Postumio: "… *presero in consegna l'esercito che l'anno precedente era stato agli ordini dei consoli Caio Flaminio e Marco Emilio Lepido; sulla base di un senatoconsulto ricevettero disposizioni di arruolare due nuove legioni… una volta portate a termine le inchieste partì per primo Quinto Marcio per raggiungere il territorio dei Liguri Apuani*"[8].

L'arruolamento di due nuove legioni è stato necessario per ricostituire le forze dopo le perdite umane subite nelle guerre condotte da C. Flaminio e M. Emilio Lepido, ma anche probabilmente per rimpiazzare i soldati impegnati nella costruzione di quelle due strade appena iniziate. I legionari dovevano infatti dirigere i cantieri, onde evitare la fuga dei prigionieri impiegati nei lavori e, nello stesso tempo, difendere il territorio da eventuali attacchi dei Liguri non ancora completamente debellati.

---

(5) Ludovico Savioli è nato nel 1729 e morto nel 1804.

(6) LUDOVICO SAVIOLI: *Annali bolognesi*, Vol. I Parte I, Bassano 1784, pag. 18: *"Resta dunque a pronunziarsi che Strabone errasse in quanto non convenne con Livio. E so bene essere revocata in dubbio dai difensori di Strabone la via da Bologna ad Arezzo accennata da Livio, ma una via per la quale potessero i Romani comunicare brevemente dall'Etruria col bolognese per mezzo ai vinti Apuani era pressoché necessaria"*.

(7) I lavori sono stati comunque impegnativi nonostante che Flaminio, molto probabilmente, abbia soltanto migliorato o pavimentato in alcuni tratti ed allargato una strada già esistente da antichissimi tempi.

(8) T. LIVIO: libro XXXIX, par. 20. Le "inchieste" riguardavano i Baccanali.

4 – Marco Emilio Lepido costruisce la strada da Piacenza a Rimini (via Emilia)

Livio conclude così la descrizione delle guerre romano-liguri dell'anno 187 a.C.: "*…pacificata la Liguria* [M. Emilio Lepido] *condusse l'esercito nei paesi dei Galli e vi fece costruire la strada da Piacenza a Rimini per unirla con la via Flaminia. Nell'ultimo combattimento svolto in campo aperto coi Liguri, fece voto di un tempietto a Giunone Regina. Questa fu la campagna militare condotta in quell'anno contro i Liguri…"*[9].

Emilio Lepido, dunque, completò la costruzione delle strade sui territori pacificati, collegando finalmente l'antica colonia di Piacenza (fondata già nel 218 a.C.) a Rimini; da qui si poteva raggiungere Roma attraverso la Flaminia già esistente. Veniva così consolidato il dominio definitivo sulla Gallia Cisalpina.

Se è vero che M. Emilio Lepido scelse il tracciato ed iniziò la costruzione di questa grande arteria, ricordata con il suo nome (via Emilia), è altrettanto vero che occorsero molti anni per ultimarla, pare fino al 175 a.C.. Del resto, dodici anni appaiono giustificati dalle opere di consolidamento nei territori paludosi, nonché dalla costruzione dei ponti sui numerosi fiumi e torrenti che scendono dalla dorsale appenninica.

Nel corso dei lavori e proprio su questo asse viario, i Romani hanno poi fondato altre colonie:

- Parma e Modena (*Mutina*) fondate nel 183 a.C. furono le prime due colonie di cittadini romani;
- Reggio Emilia, durante il secondo consolato di M. Emilio Lepido, dal quale ha preso il nome (*Regium Lepidi*).

Poi nel corso del II e I sec. a.C., tanti altri centri urbani sorsero su questa grande arteria e prosperarono tutti per i lucrosi traffici commerciali: Fidenza (*Fidentia*), Castelfranco Emilia (*Forum Gallorum*), Claterna, Imola (*Forum Cornelii*), Faenza (*Faventia*), Forlì (*Forum Livii*), Cesena (*Caesena*).

(9) T. LIVIO: libro XXXIX, par. 2.

CAPITOLO II

STUDI ED IPOTESI NEGLI ULTIMI DUE SECOLI SUL TRACCIATO TRANSAPPENNINICO NEL VERSANTE EMILIANO

Sorprende constatare che, dopo la millenaria scomparsa della strada di C. Flaminio, di essa e del suo tracciato se ne trovi menzione, ed anche per caso, solo dalla fine del XVIII secolo. Nessuna preordinata ricerca archeologica e neppure alcuno studio organico specifico è stato fatto dagli storici e dai ricercatori di topografia antica fino agli ultimi decenni del '900. In sostanza, prima dei più recenti studi tendenti ad individuare il vero tracciato della "*Bononia – Arretium*", le ipotesi si limitavano sostanzialmente a tre direttrici.

IPOTESI A: Lungo la valle del fiume Reno

Partendo da Bologna questa strada si sarebbe inoltrata nella valle del Reno e, valicando il passo della Collina avrebbe toccato il territorio di Pistoia, Firenze o Fiesole per poi raggiungere Arezzo. Questo itinerario è stato ipotizzato da G. A. Mansuelli il quale a proposito del "miliario" di Marco Emilio Lepido ritrovato a Borgo Panigale, sul quale è indicata la distanza di 286 miglia da Roma, scrive: "… *a mio avviso è molto più probabile che la distanza sia calcolata in base alla via Bononia – Arretium, costruita da Flaminio contemporaneamente*

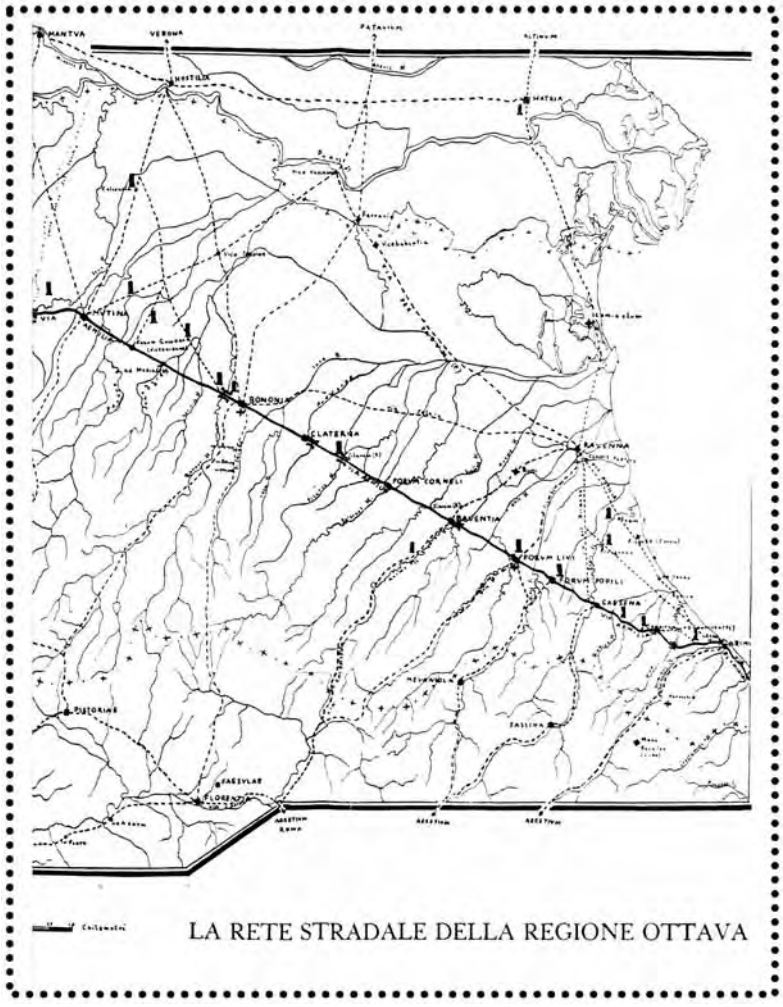


Foto n° 1
Schizzo planimetrico tratto dal saggio di G. Achille Mansuelli: "LA RETE STRADALE E I CIPPI MILLIARI DELLA REGIONE OTTAVA" Presso la R. Deputazione di Storia Patria, Bologna, 1942 – XX, pag. 49.

all'Emilia. Questa via rappresentava la comunicazione più diretta fra la regione emiliana occidentale e Roma, e per essa, quindi, dovevano, a preferenza, svolgersi i traffici appunto verso l'Urbe, evitandosi l'inutile diversione per Ariminum."[1].

Precisa poi nella nota 19: "*È lecito pensare che i Romani si siano da principio serviti della via per la valle del Reno, che mette appunto a Pistoia, come più facile, e già da secoli impiegata per le comunicazioni fra l'Etruria e la valle del Po*"[2]. Illustra quindi il presunto percorso della strada allegando uno schizzo planimetrico ove indica due tracciati transappenninici: uno appunto lungo la valle del Reno, verso Pistoia che ritiene essere la "*Bononia – Arretium*" di C. Flaminio, e l'altro, sulla dorsale alla sinistra del torrente Savena attraverso il passo della Futa, percorso, secondo Mansuelli, dopo la fondazione di Firenze[3].

Anche D. Sterpos nella sua documentata pubblicazione del 1961 scriveva: "*… È chiaro che il console Flaminio non poteva costruire ex novo una via così lunga attraverso la catena appenninica nel poco tempo rimastogli dopo la campagna contro i Liguri, e che egli si limitò a raccordare e restaurare strade preesistenti; di qui la supposizione che il tracciato della "Flaminia minore" si sia sviluppato, attraverso Marzabotto, Porretta e Pistoia seguendo la via lungamente usata per i contatti fra Felsina e le città dell'Etruria vera e propria, compresa Arezzo.… potremmo senz'altro indicare in essa la via dei primi collegamenti fra le due città. Allo stato presente delle ricerche tutto questo ha però solo valore di ipotesi"*[4]. Questa sua prudente opinione è stata poi riconsiderata dallo stesso Sterpos nei decenni successivi e resa nota in occasione di una sua relazione presentata a Borgo S. Lorenzo nel 1981: "*… La mia ipotesi è quella che la strada romana, cioè la Flaminia Minore, scendesse lungo il Tavaiano alla Sieve e l'incontrasse presso a poco nella zona del Bilancino. Per il seguito dobbiamo fare i conti con una suggestiva ricostruzione di Mario Lopes Pegna.… Lopes Pegna dice che la strada costeggiava la Sieve fino a Dicomano e Londa e di qui passava attraverso la Colla di Caspriano nel Casentino dove seguiva il corso dell'Arno, discendente verso Arezzo. Quando scrissi il volume Bologna – Firenze credevo anch'io a questa ipotesi, ma ora non mi sentirei più di sottoscriverla perché non tiene in debito conto la presenza di Fiesole … io sono portato a credere che, una volta entrato in Mugello, Flaminio abbia guardato a Fiesole. Egli può avere passato la Sieve nei pressi del Bilancino dove c'erano probabilmente due sponde consistenti, evitando una zona più ad est, forse paludosa; quindi essere salito verso S. Giovanni in Petroio e a Spugnole, poi sceso verso Tagliaferro…"*[5]. Dobbiamo osservare che lo Sterpos nel descrivere questo tracciato si è dimostrato non solo rigorosamente logico in rapporto alla orografia del territorio e con la riconosciuta importanza di Fiesole, ma addirittura preveggente nell'ipotizzare l'attraversamento del fiume Sieve proprio dove dieci anni dopo è stato rinvenuto il ponte di Colombaiotto in località Bilancino.

---

(1) GUIDO ACHILLE MANSUELLI: *La rete stradale ed i cippi milliari della regione ottava*, in "Atti e memorie della Regia Deputazione di Storia Patria per l'Emilia e la Romagna", vol. VII, Bologna 1941-1942, pag. 36 e nota 19.

(2) G. A. MANSUELLI 1941-1942, pag. 41.

(3) Noi, invece, riteniamo che la prima transappenninica romana sia passata dal valico della Futa nel 187 a.C. e cioè ben prima della fondazione di Firenze.

(4) DANIELE STERPOS: *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: BOLOGNA-FIRENZE*, Istituto Geografico De Agostini, Novara 1961, pag. 11.

(5) DANIELE STERPOS: *La viabilità romana e la prima storia del Mugello*, Centro documentazione storico-territoriale del Mugello. Pubblicazione patrocinata dall'Assessorato alla Cultura della Provincia di Firenze e del Comune di Borgo S. Lorenzo, 1981, pag. 4.

Foto n° 2
Prospettiva dei crinali appenninici sul versante bolognese. In verde è segnato l'itinerario di cresta seguito dagli Etruschi da Felsina al passo della Futa.

IPOTESI B: Lungo la dorsale tra i torrenti Savena e Setta-Sambro

Come già accennato, dopo la citazione di T. Livio, nessuno scrittore latino, o medievale, ha ricordato il tracciato di questa strada e tanto meno attribuendolo all'opera di C. Flaminio. Il silenzio è stato infranto soltanto alla fine del XVIII secolo dallo storico bolognese L. Savioli[6] il quale ricorda che la strada costruita da Flaminio diretta in Etruria passava da Brento, località ben nota ed ancora esistente sulla dorsale, alla sinistra del torrente Savena, che sale da Bologna e prosegue fino al passo della Futa. Il Savioli lo ricorda citando Brento come una delle quattordici sedi vescovili dipendenti da Ravenna: "*Quanto a Brento la ricordò il solo Agnello nel suo libro Pontificale*[7] *e la incluse fra le quattordici* [Diocesi] *Brento sulla sua fede fu una città non lontana a "Bononiensi Urbe"; oggi è un piccolo borgo fra Pianoro e Monzone al di là da Savena*[8]*, posto sull'antica via militare che accennammo alla nota "S" della prima Sezione.* In tale nota il Savioli, ricordando la discussione fra gli storici a lui contemporanei, sull'errore di Strabone esprime la sua opinione: *"... E so ben essere revocata in*

(6) L. SAVIOLI: Annali bolognesi, Vol. I, Parte I, pag. 59 (sez. III) e nota "S", pag. 17 e ss. (sez. I), Bassano 1784
(7) MARIO PIERPAOLI: *Il libro di Agnello Istorico – Le vicende di Ravenna antica fra storia e realtà*, Diamont Byte Società editrice, Ravenna 1988, pag. 65. Pierpaoli ha curato una versione completa, arricchita di note, del difficile testo latino "*Liber Pontificalis*" scritto dal sacerdote Andrea Agnello nella prima metà del secolo IX.
(8) All'epoca del Savioli la strada transappenninica più frequentata si snodava alla destra del torrente Savena (ove oggi passa la strada statale n° 65 da Pianoro – Loiano – Monghidoro). E quindi era intuitivo per lui vedere Brento "al di là del Savena" cioè sulla dorsale alla sinistra del torrente.

Foto n° 3
Il profilo della pianeggiante dorsale alla sinistra del Savena sulla quale si snoda la *Flaminia Militare* da m. Venere verso Madonna dei Fornelli vista dalla strada statale n° 65 della Futa nei pressi di Loiano. All'orizzonte si intravede il Corno Alle Scale innevato.

dubbio dai difensori di Strabone la via da Bologna ad Arezzo accennata da Livio. Ma una via per la quale potessero i Romani comunicar brevemente dall'Etruria col Bolognese per mezzo ai vinti Apuani era presso che necessaria"[9]. Un altro storico bolognese, l'abate Serafino Calindri, descrivendo le località dell'Appennino bolognese, site sulla dorsale alla sinistra del torrente Savena, ha più volte ricordato il passaggio di una antichissima strada che da Bologna conduceva in Toscana. Così è stato per Brento che ricorda distrutta nel 439 d. C.: *"… da qualcuno dei Barbari che la Italia inondarono ed il quale dall'Emilia passando in Toscana, passar dovette per Brento come luogo di passo in mezzo alla via antichissima di già accennata e conducente pe' monti da Bologna in Toscana*[10]*"*. Descrivendo Monzuno richiama il ricordo del transito della strada antichissima: *"Passava per questo luogo una strada che conduceva in Toscana, che vi conduce tuttavia in tempo di estate, e che all'articolo Brento avvertimmo esservi passata da remotissimi secoli"*[11]. Ed ancora parlando della località di Cedrecchia, sempre sullo stesso dorsale in direzione sud, cita ancora questa antichissima strada[12] così come descrivendo il m. Bastione sul confine tosco-emiliano[13]. Un altro studioso dell'Ottocento ha affrontato il problema esprimendo la sua opinione con un articolato e motivato sermone sul "Giornale Ligustico" del 1828. Si tratta di Gaetano Lorenzo Monti che scrive in latino così testualmente tradotto: "… *Dove pertanto si deve credere che, una volta, sedata la*

(9) STRABONE: *Geografia*, libro V, par. 11.
(10) SERAFINO CALINDRI: *Dizionario corografico, georgico, orittologico, storico ec.ec.ec, della Italia*, I, Bologna 1781, pag. 382, Ristampa anastatica, Arnaldo Forni Editore, Bologna, 1972.
(11) S. CALINDRI: *op.cit*., IV, 1782, pag. 138.
(12) S. CALINDRI: *op.cit*., II, 1781, pag. 285.
(13) S. CALINDRI: *op.cit*., I, 1781, pag. 236.

guerra, sia stata migliorata questa strada da questo Flaminio il minore? Senz'altro nella sua provincia come era usanza che fosse fatto nelle altre province dai loro Prefetti. Pertanto nella provincia di Flaminio, la Liguria appenninica, era compresa in massima parte una strada che Livio dice essere stata tracciata da Bologna fino ad Arezzo. Infatti i Liguri, e soprattutto i Mugelli, dai quali prende il nome la valle mugellana, occupavano una regione montana che si estendeva tra la Gallia Cisalpina e l'Etruria fino al territorio degli abitanti di Arezzo. Pertanto si deve pensare che la strada che attraversa la valle mugellana, non superando i confini della Provincia, sia stata opera del console Flaminio"[14]. Anche lo storico bolognese Arturo Palmieri[15] ha ribadito l'esistenza di una strada romana su questa dorsale senza, peraltro, documentare con prove archeologiche o notizie storiche il proprio convincimento.

IPOTESI C: Attraversamento dell'Appennino tosco-romagnolo dalla via Emilia al Casentino fino ad Arezzo

Alcuni storici hanno accennato soltanto incidentalmente che C. Flaminio possa avere raggiunto Arezzo attraversando l'Appennino tosco-romagnolo, probabilmente valicando il passo del Muraglione e portandosi poi nel Casentino. Un tale itinerario presuppone che sia partito dalla via Emilia vicino a Forlì ed abbia seguito la valle del Montone. Il Gamurrini[16] ha ventilato l'ipotesi che Flaminio sia giunto ad Arezzo percorrendo il Casentino dopo avere attraversato un valico tosco – romagnolo. Ed ugualmente nel secolo XIX Bartolomeo Borghesi[17]. Sono queste ipotesi del tutto accademiche che non hanno alcun riscontro sul territorio ed ignorano completamente il racconto di Livio secondo il quale C. Flaminio era partito da Bologna. Ciò esclude una partenza da Forlì o da Faenza.

Infine citiamo lo storico contemporaneo Antonio Bacci il quale nella relazione tenuta al Convegno di Firenzuola – S. Benedetto Val di Sambro del sett.-ott. 1989[18] ha dichiarato: "*In un primo tempo anch'io avevo pensato che la via casentinese (per Bagno di Romagna), fosse la strada costruita da Flaminio, seguendo in ciò il Gamurrini, e suggestionato dagli Annales Stadenses; ma ora sono costretto, per motivi sopraddetti, a correggere tale opinione. Per motivi analoghi sono da escludere gli itinerari (reali) che conducono a Forlì (per il passo della Calla) o Faenza"*[19].

IPOTESI D: Lungo la dorsale tra il fiume Idice ed il torrente Sillaro

Nessuno storico, topografo od archeologo dei secc. XVIII, XIX e XX ha pensato che C. Flaminio abbia calcato questa dorsale partendo da *Claterna* per dirigersi ad Arezzo valicando il passo della Raticosa. Soltanto nel 1976, come novità assoluta, N. Alfieri ha prospettato l'ipotesi che il console romano abbia seguito tale percorso, pubblicando sull'argomento uno studio[20] che commentiamo in Appendice.

---

(14) G. L. MONTI 1828, pag. 664.
(15) ARTURO PALMIERI: *La montagna bolognese nel Medio Evo*, Bologna 1929, pagg. 331-332.
(16) GIAN FRANCESCO GAMURRINI: *Arezzo considerata nel suo aspetto strategico*, Arezzo 1907, pagg. 21-22.
(17) BARTOLOMEO BORGHESI: *Della supposta via Flaminia in Etruria. Lettera del Conte Bartolomeo Borghesi al prof. Cavaliere Francesco Rocchi etc*…, in "Atti e Memorie della Regia Deputazione di Storia patria per le provincie di Romagna" V, 1867, pagg. 23-65.
(18) Ricordiamo che tale Convegno fu presieduto autorevolmente e con grande competenza dall'architetto Severino Maccaferri allora Soprintendente ai beni archeologici per l'Emilia Romagna.
(19) ANTONIO BACCI: *Il territorio aretino*, in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pag. 176 nota 9.
(20) N. ALFIERI 1975-1976.

IL PERCORSO
DELLA

FLAMINIA MILITARE

UNA CONCRETA
REALTÀ ARCHEOLOGICA

CAPITOLO III

LA VIABILITÀ TRANSAPPENNINICA PREROMANA TRA BOLOGNA E FIESOLE

1 – La natura ha indicato all'uomo la pista transappenninica più comoda

Per noi che viviamo nel mondo dei computers e delle telecomunicazioni satellitari, della meccanica più avanzata, dei veicoli di trasporto aerei e terrestri, che ci permettono di superare in poche ore le più grandi distanze, è difficile cancellare dalla mente le nostre conoscenze che derivano da oltre 3.000 anni di storia e di civiltà e rivivere i pensieri e la preoccupazione dell'uomo etrusco che nel IX e VIII sec. a.C. voleva valicare l'Appennino.

Senz'altro prima di lui molti altri uomini si saranno avventurati nelle valli risalenti la dorsale appenninica, per cercare il passaggio più comodo, più breve, più sicuro fra i numerosi ostacoli che incontravano.

E da quel momento tutti gli altri viandanti hanno ricalcato quelle orme. Era nato così un sentiero che segnava il percorso per raggiungere la mèta voluta; per secoli l'esistenza di quella pista rassicurò il nostro antenato etrusco indicandogli il percorso per valicare l'Appennino. Chi lo aveva scelto come tracciato favorito, aveva senz'altro tenuto presenti le tre esigenze primarie del pedone:

a - la brevità: allora, come oggi, l'uomo cerca di raggiungere la mèta percorrendo la minore distanza e ciò è possibile con un tracciato rettilineo; quando la natura dei luoghi lo permette, quindi, è la "linea di mira" che indica il percorso da seguire;

b - la comodità: si è cercato sempre di superare le distanze con le minori pendenze possibili, su un terreno percorribile con qualsiasi condizione di tempo; e se questa percorribilità in alcuni tratti non c'era, l'uomo ha provveduto a crearla stendendo ciottoli, ghiaia o lastricati.

c - La sicurezza: i sentieri di crinale sono sempre stati preferiti, perché offrivano due rilevanti vantaggi:

- possibilità di orientarsi e di vedere a grande distanza; quindi scorgere in tempo la presenza di eventuali nemici o predoni;
- l'inesistenza di corsi d'acqua: l'attraversamento dei fiumi e dei torrenti ha costituito sempre una grande incognita per la certezza di portare a termine il viaggio. Chi partiva aveva il dubbio costante sulla transitabilità dei corsi d'acqua e sulla esistenza o meno di passerelle o ponti sui fiumi di maggiore portata; un torrente in piena o una passerella crollata potevano compromettere il viaggio, anche in vista della mèta.

Nel 1920 l'inglese Alfred Watkins ha colto la grande importanza del principio della "linea di mira" negli spostamenti dell'uomo primitivo: "*Si immagini una popolazione primitiva … che avesse bisogno di alcuni generi indispensabili, come sale, pietre focaie e, più tardi, metalli, che si potevano ottenere solo da località lontane. La via più breve per raggiungere questi luoghi distanti era una linea retta, e la maniera con cui l'uomo può ottenere una linea retta consiste nell'avvistamento: di conseguenza tutte queste piste antichissime furono rette e tracciate suppergiù nello stesso modo in cui un*

tiratore aggiusta la mira del suo fucile, puntandolo in linea retta sul bersaglio"[1].

Il principio della "linea di mira" si rivela sorprendentemente concreto anche per lo studio della strada basolata da noi ritrovata a nord e a sud del passo della Futa; questa, a differenza degli altri percorsi ipotizzati, ripropone un "*ley*", una linea lungo la quale ancora oggi ritroviamo elementi preistorici, etruschi, romani, medioevali e moderni che danno il senso della continuità d'uso di questo tracciato.

Resti pre-romani (Monte Adone, m. Bastione, il Poggiaccio, Poggio Castelluccio), paesi medioevali (Brento, Monterumici, Monzuno, Cedrecchia) gravitano tutti su un allineamento seguendo il quale, lungo la riva sinistra del Savena, si arriva da Bologna al passo della Futa ed oltre.

Giovanni Caselli[2], seguendo questi principi, ha verificato l'esistenza di antiche direttrici di crinale e dei loro rapporti con le vie tradizionali della transumanza. Egli già dal 1978 ha concluso l'esplorazione del crinale Setta-Savena, da Bologna al passo della Futa e di un altro, che ne è la logica continuazione, dal passo della Futa fino all'area di Firenze ed all'Arno.

Questo studioso, prendendo la parola al Convegno del 1989, dopo aver illustrato le sue verifiche sulla viabilità di crinale in ogni epoca ha affermato: "*La strada che da Bologna sale verso M. Adone, transitando per Monzuno, Monte Venere, Madonna dei Fornelli, m. Bastione, per raggiungere la Futa a lo Stale, ossia la dorsale Setta-Savena, ricalca il crinale più idoneo a servire come base per una direttrice la cui funzione sia quella di traversare la catena appenninica tosco-emiliana nel tratto più facile e più breve possibile. Si tratta di una "via naturale"... Questo crinale, fra i torrenti Setta e Savena che si origina alla Futa termina nell'area urbana di Bologna, la quale è sorta nel punto in cui le propaggini appenniniche più si spingono all'interno della Pianura Padana. … Bologna e gli estesi insediamenti eneolitici dell'area fiorentina, recentemente scoperti, sono sorti in quei luoghi proprio grazie all'esistenza di questa direttrice naturale, che costituiva la via di comunicazione più spontanea fra la Val Padana e l'area tirrenica … La strada della dorsale Setta-Savena è, secondo quanto ho potuto desumere dalle mie osservazioni, una delle più antiche direttrici di attraversamento dell'Appennino*"[3].

Su questa linea di pensiero è anche Antonio Veggiani il quale, ha presentato una relazione al citato Convegno del 1989 sui caratteri geomorfologici dell'Appennino tosco-emiliano: "*… Nel versante emiliano dell'Appennino, data questa situazione geologica che crea una grande instabilità nei versanti, si è sviluppata massimamente la viabilità sulle zone di crinale interfluviale, più asciutte e più drenate. Si tratta di una scelta dettata dalla sperimentazione quotidiana nel corso di lunghi secoli perché solo sulle creste interfluviali il passaggio di pedoni, di animali e di carriaggi non correvano il rischio di impantanarsi, di incontrare guadi bloccati per piene improvvise dei corsi d'acqua e di crolli di ponti per ondate eccezionali di piene … Il più celebre percorso di crinale tra l'Emilia e la Toscana, e in modo particolare tra Bologna e Firenze, è certamente la strada della Futa. … In definitiva risulta che ogni direttrice di bacino toscano porta a determinati settori dell'Appennino emiliano - romagnolo. Si distinguono due grandi superdirettrici: una di tipo centro-italico-adriatico che ha i suoi terminali transappenninici tra Rimini e Bologna ed un'altra di tipo tirrenico che ha i suoi terminali transappenninici tra Bologna e Piacenza. I confini tra le due superdirettrici sembrano ricadere lungo un allineamento Arezzo-Bologna che fa seriamente pensare al*

---

(1) ALFRED WATKINS, *The old straight track*, Ed. Garnstone Press, London 1971 (2 ed).

(2) GIOVANNI CASELLI: *La direttrice «naturale» Bologna-Firenze (dorsale Setta-Savena) sul terreno e nella tradizione*, in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pagg. 105-108.

(3) G. CASELLI 1992, pagg. 106-107.

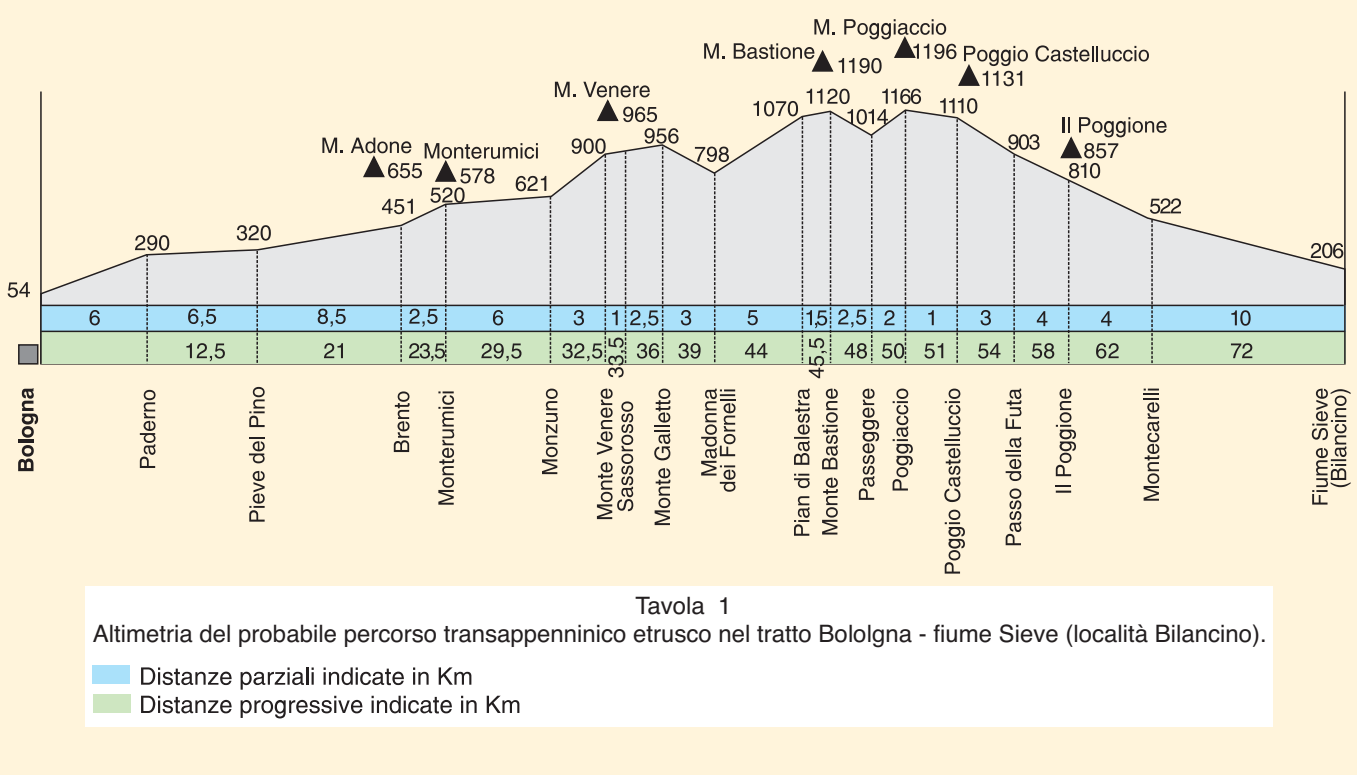


Tavola 1
Altimetria del probabile percorso transappenninico etrusco nel tratto Bololgna - fiume Sieve (località Bilancino).

Distanze parziali indicate in Km
Distanze progressive indicate in Km

percorso di quella via fatta costruire dal console Flaminio nel 187 a.C."[4].

È questa una logica conclusione, a cui Veggiani arriva tenendo conto delle sue profonde conoscenze della geomorfologia della catena appenninica, che porta un contributo importante per la conferma del percorso della *Flaminia Militare* da noi sostenuto.

L'esistenza di una primordiale pista etrusca che attraversava l'Appennino su questa dorsale, valicandola al passo della Futa, è riconosciuta anche da Massimo Pallottino, grande studioso della civiltà etrusca: "… *Un altro motivo che collega ab antiquo il villanoviano transappenninico alla grande matrice dell'Etruria tirrenica si coglie nella sua localizzazione geografica che è rappresentata da due zone limitate immediatamente aderenti all'Appennino; la prima in Emilia a Bologna e nei suoi immediati dintorni, in corrispondenza dello sbocco delle valli dei fiumi Reno e Savena, cioè dei passi Piastre-Collina e Futa; … "*[5].

2 – Fiesole e Felsina: i capolinea della transappenninica etrusca. Cenni topografici

Tenendo presente i principi esposti nel paragrafo precedente, non è difficile individuare la "*via naturale*" indicata da Caselli e Veggiani e riconoscerla come la strada seguita dagli Etruschi per il collegamento fra Fiesole e Felsina. Ripercorrendola a piedi abbiamo potuto renderci conto della distanza e delle pendenze constatando la sua sostanziale comodità.

Su un percorso totale da Bologna a Fiesole di circa 94 km, si possono contare, da Bologna al fiume Sieve (località Bilancino) ben 71 chilometri seguendo un tracciato tutto di cresta con lievi pendenze e perfettamente in asse con la direttrice voluta: da Bologna (m 54) sale al Poggiaccio per 50 km, poi scende per 21 km fino al fiume Sieve (m 206), nei pressi della località Bilancino.

(4) ANTONIO VEGGIANI: *I caratteri geomorfologici dell'Appennino tosco-emiliano in rapporto all'origine della viabilità* in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pagg. 30-31.*(5)*

(5) MASSIMO PALLOTTINO: *Etruscologia*, Editore Ulrico Hoepli, Milano 1984 (settima edizione rinnovata), pag. 150.

Dal grafico altimetrico qui riprodotto si può notare che la dorsale seguita deve affrontare pendenze complessivamente modeste se si considera che si attraversa tutta la catena appenninica.
Si tratta quindi di un vero e proprio "ponte naturale" fra i due versanti, indubbiamente frequentato dagli Etruschi, soprattutto nell'epoca della loro massima espansione territoriale in Pianura Padana (secc. VI e V a.C.).
A questo punto il percorso più lineare, dopo avere attraversato la Sieve ad ovest del Bilancino, per evitare le paludi più a est, saliva verso San Giovanni in Petroio, fino al Trebbio (m 435) e ridiscendeva a Tagliaferro (m 250).
Da questa località le possibili piste verso Fiesole potevano essere due.
Una lungo la valle del torrente Carza dove, oltre Vaglia saliva sul versante ovest di Poggio Torricella fino alla località "L'Uccellatoio" (m 489); da qui ridiscendeva fin oltre Trespiano (m 266), poi, dopo la Lastra, volgeva verso il torrente Mugnone (m 100) raggiungendo Fiesole a m 295.
Un'altra, attraversato subito il torrente Carza, iniziava la salita sul versante opposto verso Briano, Casa Altare, passando per Bivigliano (m 585), Poggio Capanne (m 608), Vetta le Croci (m 516) e Montereggi (m 441).
Quando abbiamo scritto il libro sulla *Flaminia Militare* nell'anno 2000 avevamo ipotizzato che gli Etruschi avessero seguito il primo tracciato. Ora, dopo avere fatto ulteriori prospezioni di superficie e studiato bene la orografia del territorio, individuando le tracce di una antica viabilità, riteniamo che il percorso più probabile sia stato il secondo in quanto si portava subito in quota snodandosi su tutto il crinale fino a Fiesole; evitava così di percorrere la stretta valle del torrente Carza per quasi 10 chilometri, luoghi propizi per imboscate ed a rischio di inondazioni e frane.
Peraltro la lunghezza dei due percorsi è identica (km 17) ed i dislivelli totali da superare sono pressoché uguali (m 831 a fronte di m 797).
La storia ci insegna che Fiesole e Felsina sono stati i capolinea dei maggiori traffici commerciali fra l'Etruria tirrenica e l'Etruria adriatica e la fortuna economica di queste due città è

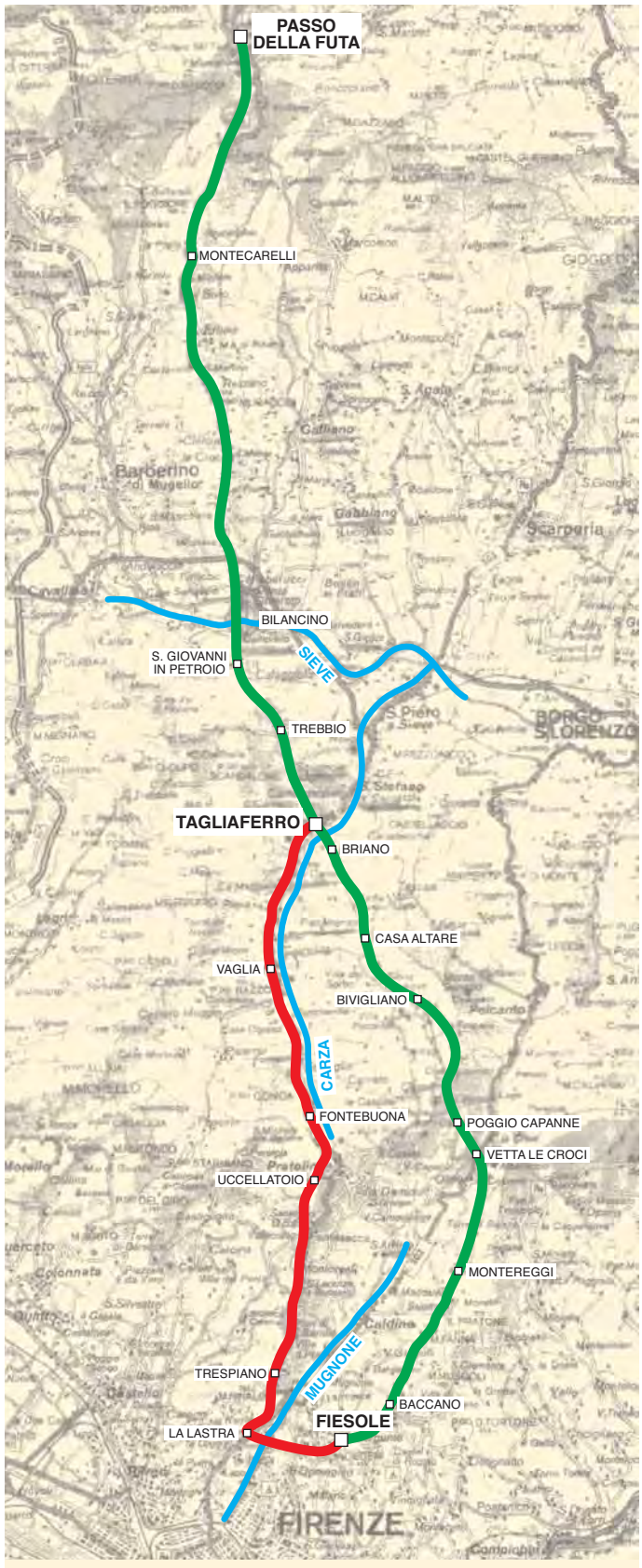


Tavola 2

Il percorso tracciato in **verde** da Tagliaferro a Fiesole riteniamo oggi che sia stato preferito dagli Etruschi rispetto a quello disegnato in **rosso** da noi ipotizzato nell'anno 2000 al termine delle prime nostre ricerche in quel territorio.

derivata, appunto, dalla loro posizione ai piedi dei due versanti appenninici.
Se si considera poi che questo ponte naturale è stato percorso fin dalla preistoria, non è azzardato concludere che la via transappenninica non è nata per collegare due città già esistenti, ma le città sono sorte proprio in quei luoghi strategici per alimentare e controllare i traffici commerciali che già si snodavano sul quel percorso.
L'importanza di Felsina, come nodo stradale per i commerci è riconosciuta anche da G. A. Mansuelli il quale così si è espresso: "*Dal punto di vista della successione storica, invece, possiamo riconoscere nello sviluppo stradale della regione VIII diverse fasi che qui riassumo. La situazione stessa della zona nei periodi pre e protostorico ci suggerisce quali siano le vie, per così dire, naturali, e constatiamo che, fin dall'età etrusca ebbe preciso e definito carattere il quadrivio di Bologna …*"[6]. Ed ancora su questo tema: "*… ma numerosi rinvenimenti della Valle Padana interna e delle zone prealpine occidentali attestano chiaramente un flusso commerciale verso l'Oltr'Alpe, attraverso, appunto, la Valle Padana. In questa situazione Bologna è venuta a costituire la saldatura fra la via interna etrusca per Orvieto, Chiusi, il Valdarno e i passi appenninici e la pedemontana emiliana, ormai proiettata verso il settore continentale.*"[7]

(6) G. A. MANSUELLI 1941-1942, pag. 43.
(7) G. A. MANSUELLI: *Profilo geografico culturale dell'Emilia preromana*, in *Storia dell'Emilia Romagna*, University Press, Bologna 1976, pag. 35.

3 – Fiesole: punto di arrivo della viabilità proveniente dall'Etruria centro-meridionale e contemporaneo presidio della transappenninica diretta a Felsina

Osservando la tavola cartografica n. 3, che indica i probabili itinerari etruschi per i collegamenti con il nord, appare con evidenza che un percorso importante passava dal valico della Futa.
Tutti i traffici provenienti dal centro e dal sud dell'Etruria, cioè da Tarquinia, Vulci, Saturnia, Roselle, Vetulonia, Chiusi, Arezzo, Siena, Populonia, Volterra etc., e diretti nella Pianura Padana, molto probabilmente convergevano a Fiesole e da qui procedevano verso nord in direzione Felsina attraverso il passo della Futa. Questa città, a sua volta, raccoglieva i traffici provenienti dall'Etruria padana ed in particolare da Spina, il porto adriatico più importante per i commerci con la Grecia e l'Oriente.

Tavola 3
Le probabili direttrici stradali percorse dagli Etruschi nel V secolo a.C.

Anche Pericle Ducati evidenzia la posizione strategica di Felsina ai piedi dell'Appennino, in asse con il passo della Futa, che riconosce il valico più vicino sia alla valle dell'Arno che alla Pianura Padana, attraverso il quale passavano i traffici commerciali tra i due versanti: "*… Era del resto naturale che a Felsina spettasse il primato nella Etruria del nord, data la sua posizione alle falde dell'Appennino, tra gli sbocchi in pianura delle due vallate del Reno e del Savena. Poiché non è da escludere, come tramite d'immigrazione, anche il minore corso del Savena appoggiantesi nelle sue scaturigini al passo della Futa, che è, nella linea di displuvio tra i due versanti del Tirreno e dell'Adriatico nell'Appennino fiorentino-bolognese, il punto più prossimo alla valle dell'Arno da un lato, alla pianura padana dall'altro.*

Si aggiunga che Felsina dovette essere la prima colonia in ordine di tempo ad essere fondata dagli Etruschi, la colonia da cui si sarebbero irraggiate in seguito le altre della valle del Po"[8].

Ed ancora, a questo proposito, P. Ducati a pag. 192 riporta l'opinione di von Duhn: "*… Anzi il von Duhn, supponendo che la via principale di comunicazione con l'Etruria centrale fosse data non già dalla valle del Reno, ma da quella del Savena, allacciantesi al Mugello, fissava lo sbocco di questa via dal sepolcreto del Giardino Margherita, accennante ricchezza maggiore degli altri sepolcreti…".*

Dunque la dorsale che dal passo della Futa, dopo aver valicato il Poggiaccio, discende dolcemente verso nord puntando direttamente a Bologna, è stata fondatamente ipotizzata da molti studiosi come il percorso seguito dagli Etruschi. Comunque si deve ricordare che, purtroppo, non è mai stata oggetto di specifiche ricerche e scavi che abbiamo portato a rinvenimenti risalenti a quell'epoca.

Aggiungasi poi che quella dorsale è sempre stata poco antropizzata, sia in epoca romana che medioevale; anche in età rinascimentale e moderna non sono stati fatti scavi per costruire insediamenti abitativi, artigianali od industriali, che avrebbero potuto dare l'occasione di scoprire fortuitamente resti della civiltà etrusca.

Tuttavia una importante testimonianza della presenza etrusca su questo tracciato si ha dal ritrovamento, murata all'interno di una torre nel castello del Trebbio, di una stele etrusca in arenaria di forma trapezoidale, rastremata verso l'alto, decorata su una sola faccia con una figura di guerriero, databile al VI secolo a.C.[9]. La stessa stele è ricordata anche da N. Nieri Calamari nello studio delle transappenniniche etrusche: "*Infatti anzitutto la più breve e quindi rapida via di comunicazione fra Bologna e Fiesole è quella che varca gli Appennini al passo della Futa: e, quello che ha maggior importanza, la zona presso questa via è segnata da ritrovamenti sicuramente etruschi proprio nella zona appenninica. Salendo dal sud abbiamo infatti dopo Fiesole: presso Trebbio, una stele in arenaria ornata con bassorilievo di arte locale ed attribuibile al VI-V (C. A., f. 106, p. 6, n. 2 e bibl. ivi cit.), altra stele simile presso Sant'Agata attribuibile alla stessa arte locale ed allo stesso periodo (C. A., f. 98, p. 7, n. 3 e bibl. ivi cit.). Subito passando al versante nord presso Firenzuola furon trovate nel 1728 rovine di un tempio etrusco tra cui si raccolsero una statuetta arcaica e due lamine, una di piombo e l'altra di bronzo, recanti ciascuna una iscrizione etrusca (C. A., f. 98, p. 5-7 e bibl. ivi cit.)… Concludendo: da tutto ciò mi pare che allo stato attuale della conoscenza del materiale archeologico si possa ritenere …*

---

(8) PERICLE DUCATI: *Storia di Bologna. I tempi antichi*, Bologna 1928. Ristampa anastatica Atesa Editrice, Bologna 1974, pag.181; si veda anche MAURO CRISTOFANI: *Economia e Società*, in *RASENNA. Storia e civiltà degli Etruschi*, Casa Ed. Scheiwiller, Milano 1986; a pag. 135, a proposito dei valichi appenninici frequentati dagli Etruschi, afferma: " *… è su questo bipolarismo che si pone tutto il problema dei rapporti instaurati con gli Etruschi e le altre popolazioni che abitavano oltre Appennino. Le comunicazioni, come è noto, erano permesse dalle vie di cresta e dalle valli segnate dagli affluenti del medio corso dell'Arno, il Sieve, il Bisenzio e l'Ombrone le cui sorgenti convergono verso lo spartiacque appenninico, là dove hanno origine il Reno, il Setta e il Savena*". E noi sappiamo che lo spartiacque ove si originano il Savena e il Setta è il passo della Futa.

(9) FILIPPO MAGI: *Stele e cippi fiesolani*, in "Studi Etruschi" VI, 1932, pag. 15.

Foto n° 4
Stele etrusca rinvenuta murata all'interno di una torre della villa medicea della Croce al Trebbio in Mugello (Comune di S. Piero a Sieve). Già custodita al Museo Archeologico di Firenze, da pochi anni è stata trasferita al Museo Archeologico di Dicomano. (foto Alberto Facchini)

La via normale di comunicazione più occidentale tra Etruria ed Etruria Padana va supposta valicante l'Appennino presso la Futa, e se comunicazioni vi furono per l'alta valle del Reno esse non ebbero tal carattere di costanza da lasciar tracce di stanziamenti …"[10].

La frequentazione di questo percorso in tempi antichissimi è inoltre attestata dalla scoperta (fatta nel corso delle nostre ricerche) di tre "*castellieri*" celto-liguri al m. Bastione, al Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio, tutti allineati sul percorso da noi studiato ed in vista uno dell'altro. Questa organizzazione difensiva è stata poi probabilmente riutilizzata nella guerra contro i Romani.

A Poggio Castelluccio sono state rinvenute tracce di un abitato dell'età del ferro, che, su nostra indicazione, la Soprintendenza Archeologica per la Toscana ha esplorato in occasione di una campagna di scavi nell'estate 1989.

(10) NORA NIERI CALAMARI: *Sulla topografia del territorio pistoiese*, in "Studi Etruschi" VI, 1932, pag. 114.

Foto n° 5
Poggio Castelluccio (Sito D/5 - agosto 1989): alcuni membri della Cooperativa archeologica di Firenze al lavoro di scavo sulla cima di Poggio Castelluccio, sotto l'attenta sorveglianza del dott. Luca Fedeli della Soprintendenza archeologica della Toscana (di fronte).

Tali scavi sono stati eseguiti sotto la direzione del dott. Luca Fedeli, il quale ha presentato una relazione sui risultati raggiunti nel citato Convegno tenutosi nell'autunno 1989.
Da tale relazione emerge che il luogo esplorato (la vetta di Poggio Castelluccio che sfiora la strada romana transappenninica) presenta tracce di un antichissimo insediamento e numerosissimi frammenti di ceramiche di impasto del tipo diffuso in Etruria settentrionale a partire almeno dal IX – VIII secolo a.C.. Dalle parole del Fedeli si possono trarre notizie interessanti per la datazione approssimativa dell'insediamento: "… *Tali strati ne coprivano altri due probabili piani di calpestio (uu.ss. 207 e 210), il secondo dei quali rivelanti tracce di fuoco sotto forma di radi frustuli carboniosi e di resti di materiali concotto … un prelievo da me curato nell'u.s. 210 è stato liberalmente analizzato dall E.N.E.A. di Bologna, Dipartimento T.I.B.*
La datazione è stata fissata al 490 a.C., più o meno novant'anni ."
Poi, proseguendo nella sua relazione il Fedeli conclude: "... *La datazione degli esemplari* [ceramici] *confrontati oscilla tra la tarda età del bronzo (Allumière) e la prima età del ferro (tutti gli altri esemplari)"*[11].
Seguendo sempre la dorsale da Poggio Castelluccio verso nord, la sua antichissima frequentazione è poi confermata anche dal ritrovamento[12], due chilometri più a sud di Monte Venere in località Sassorosso, di una fornace per laterizi, la cui utilizzazione è cessata circa fra il 330 a.C. ed il 130 d.C., visto che la datazione dei resti dei carboni rinvenuti nel fornello[13] è compresa in questo ampio periodo di tempo.
È attendibile quindi che il primo impianto sia stato costruito dagli Etruschi poi riutilizzato dai Romani, trovandosi sul percorso frequentato da entrambi i popoli in epoche successive.
L'esistenza di una strada etrusca diretta fra Felsina e Fiesole è quindi confermata:

(11) LUCA FEDELI: *Campagna di scavi 1989 presso i tratti stradali della dorsale transappenninica fra il Setta, il Savena e il Santerno*, in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pagg. 74, 75, 89.
(12) Il ritrovamento è avvenuto in occasione degli scavi effettuati sul crinale dall'ACOSER per posare i tubi del gas da Monzuno a Madonna dei Fornelli.
(13) Questi carboni sono stati datati con il metodo del Carbonio C 14 dal dott. Agostino Salomoni dell'ENEA di Bologna, il quale, in data 18 febbraio 1991, ha rilasciato la certificazione attestante una datazione oscillante fra il 330 a.C. e il 130 d.C. Questi carboni quindi, che costituiscono i resti dell'ultima cottura, possono risalire al IV sec. a.C.; è evidente che la costruzione dell'impianto e la sua utilizzazione risale all'epoca etrusco-celtica. Per maggiori dettagli su questo rinvenimento si può consultare il capitolo XVI (pagg. 191-195) del nostro libro *La strada Bologna – Fiesole dal II secolo a.C. (Flaminia Militare)*, Editrice CLUEB, Bologna 2000, ora visualizzabile sul sito www.flaminiamilitare.it.

- da tutte le considerazioni orografiche fatte da eminenti studiosi della viabilità antica (da noi ricordati nelle pagine precedenti) che hanno definito il valico della Futa la "*via transappenninica naturale*";
- dai rinvenimenti archeologici che dimostrano una antichissima frequentazione di questo percorso;
- infine anche da notizie derivate dalla storiografia latina che ricordiamo nel paragrafo seguente.

4 – L'asse diretto Felsina-Fiesole si deduce anche dal racconto di Polibio e dalle parole di Paolo Giudici

Polibio ricorda la città di Fiesole proprio in occasione di una invasione dell'Etruria da parte di un esercito di Celti.
Nel 225 a.C. un esercito di 70.000 Celti Gesati valicò le Alpi, chiamato dai Galli Boi ed Insubri e, superato l'Appennino, dopo aver sbaragliato un esercito di Etruschi e Sabini vicino a Fiesole, invase l'Etruria in cerca di bottino, senza incontrare altra resistenza perché i Romani avevano rinforzato il fronte adriatico, aspettandosi un attacco in territorio piceno. I Celti arrivarono così fino a Chiusi, ove entrarono in contatto con l'esercito romano di stanza in Etruria accampandosi vicino a loro.
Polibio a questo punto racconta: "… *Calata la notte, i Celti, accesi i fuochi, lasciarono sul posto solo i cavalieri con l'ordine che, levatosi il giorno, sotto gli occhi dei nemici si ritirassero per la stessa loro strada. Essi, invece, si diressero di nascosto verso la città di Fiesole e vi si appostarono con l'intenzione di attendervi la loro cavalleria ed attaccare di sorpresa gli avversari lanciati all'inseguimento. I Romani, sorto il giorno, visti i cavalieri soli e pensando che i Celti fossero fuggiti, si diedero all'inseguimento dei cavalieri per la via della loro ritirata...*"[14].
Da questo racconto s'intuisce che la finta ritirata della fanteria celtica avvenne, molto probabilmente, sulla stessa strada percorsa durante l'avanzata in Etruria, da loro ben conosciuta e considerata sicura. E se i Celti si fermarono vicino a Fiesole per mettere in atto l'imboscata, è evidente che la strada, dalla quale erano calati in Etruria, passava proprio da Fiesole. È verosimile, quindi, che C. Flaminio abbia utilizzato la pista transappenninica che raggiungeva Fiesole da Felsina tramite il valico della Futa.
Questa ipotesi trova ulteriore conferma nelle parole di Paolo Giudici il quale, a proposito della calata dei Celti in Etruria nel 225 a.C., scrive[15]: " … *Lucio Emilio Papo assunse il comando delle operazioni contro i Galli e con un esercito di ventimila soldati, al quale altrettanti Umbri si unirono per via, andò ad Arimino. Un forte esercito di Galli Cenomani e di Veneti, popolazioni che avevano sposato la causa di Roma, s'accampava intanto minaccioso ai confini dei Boi e un altro esercito di Etruschi e Sabini, capitanato da un pretore, si preparava ad impedire al nemico il passo dell'Etruria. Un ultimo esercito, infine, rimaneva come riserva a Roma. Calò il formidabile esercito dei barbari in Etruria, valicando gli Appennini. Alla loro marcia si oppose l'esercito etrusco-sabino nelle vicinanze di Fiesole, ma invano, perché le orde barbariche ebbero, nella battaglia che ne seguì, il sopravvento e, sconfitte le truppe del pretore, proseguirono il loro cammino saccheggiando fino a Chiusi.* Anche il Mommsen conferma questo saccheggio[16].
Dunque Fiesole è stata la prima città etrusca incontrata dai Celti nelle loro calata da nord; è evidente, quindi, che essi utilizzarono la pista transappenninica esistente tra Felsina e Fiesole, che doveva essere abbastanza comoda e solida

(14) POLIBIO: *Storie*, libro II, par. 25.
(15) PAOLO GIUDICI: *Storia d'Italia narrata al popolo*, Casa Ed. G. Nerbini, Firenze 1930.
(16) TEODORO MOMMSEN: *Storia di Roma*, Editrice Aequa, Roma 1938, vol. terzo, cap. terzo, par. 9° pag. 99: "*I Celti trovarono l'Appennino fiaccamente difeso e saccheggiarono a loro agio le ricche pianure etrusche che da lungo tempo non erano visitate dai nemici*".

per consentire il transito ad un imponente esercito di "*cinquantamila fanti e ventimila fra cavalieri e carristi*"[17], come attesta Polibio.
Pur immaginando le oggettive difficoltà che l'esercito celtico comunque incontrò nell'attraversamento dell'Appennino, si deve tuttavia presumere che la "pista" fosse una vera e propria strada, altrimenti gli invasori non sarebbero riusciti a calare in Etruria. Si consideri infatti che se ci fosse stato solo un sentiero, ventimila fra cavalieri e carristi e cinquantamila fanti sarebbero stati costretti a marciare in fila indiana. Alla distanza uno dall'altro anche di solo m 1,5, quando la testa della colonna era a Fiesole, la coda era ancora circa a Bologna, rimanendo così l'esercito esposto a facili attacchi sui fianchi. Inoltre se la larghezza della pista non fosse stata almeno 2-2,5 metri, i carri non sarebbero potuti passare e se il fondo stradale non fosse stato molto solido, la strada non sarebbe stata più percorribile dopo il transito di alcune centinaia di carri e cavalieri.
Queste riflessioni sono doverose perché ci calano nella realtà di quei momenti e ci aiutano a percepire notizie importanti sulla viabilità antica. Nella ricerca delle fonti latine ci siamo abituati a cogliere da una scarna notizia geografica i lumi indispensabili per ricostruire gli spostamenti degli eserciti e, conseguentemente, l'esistenza o meno delle strade.
In conclusione, questi avvenimenti bellici ci hanno confermato l'esistenza, nel 225 a.C., di un asse viario transappenninico importante tra Felsina e Fiesole attraverso il passo della Futa; asse viario che poi, nel 187 a.C., è stato migliorato e pavimentato, ove necessario, dai legionari romani.

5 – Gli Etruschi hanno percorso anche altre strade per collegarsi con Misa (Kainua)[18] e con Felsina

È, peraltro, evidente che questa non fu l'unica pista transappenninica usata dagli Etruschi per i loro collegamenti con l'Etruria padana. Seguendo quei principi che da sempre hanno condizionato la scelta della via più conveniente, anche gli Etruschi hanno sicuramente frequentato altri *tramites* per valicare l'Appennino, qualora fossero preferibili per la brevità del percorso.
Se provenivano dall'Etruria del nord (oggi Pisa, Lucca, Pistoia etc.) è molto probabile che per raggiungere Misa o Felsina abbiano praticato il passo della Collina e percorso la valle del Reno senza passare da Fiesole. Così da Fiesole a Faenza, avranno attraversato gli attuali territori di Borgo S. Lorenzo, Marradi, Brisighella senza passare da Felsina. Allora, più di oggi, la brevità del percorso era fondamentale perché consentiva economia di tempo; 30 km in meno facevano risparmiare un giorno di viaggio, con i conseguenti vantaggi logistici. Anche Misa (vicino a Marzabotto) fu indubbiamente luogo di transito dei commerci etruschi, che seguivano la valle del Reno e si proiettavano oltre l'Appennino attraverso il passo della Collina.
Non crediamo, invece, che i traffici da Felsina diretti a Fiesole (e quindi diretti anche verso il centro sud dell'Etruria), passassero dal valico della Collina, seguendo il corso del Reno, nonostante la presenza di Misa in quella valle, per-

(17) POLIBIO: libro II, par. 23: "… *Essi stessi* (i Celti) *partiti animosamente con tutto l'esercito, mossero verso l'Etruria con quasi cinquantamila fanti e ventimila fra cavalieri e carristi*…".
(18) Il nome etrusco dell'importante insediamento venuto alla luce a Marzabotto è incerto. Alcuni studiosi hanno riconosciuto in quelle vestigia l'antica *Misa.* Altri hanno proposto di riconoscere il nome etrusco della città di Marzabotto in *Kainua,* un toponimo rinvenuto in iscrizioni presenti in due coppe in bucchero (GIUSEPPE SASSATELLI, in *Culti, forma urbana e artigianato a Marzabotto. Nuove prospettive di ricerca*, Atti del Convegno Bologna 2003, Antequem, Bologna 2005, pagg. 47-55) Senza propendere per l'uno o l'altro nome, soltanto allo scopo di favorire la interpretazione del nostro breve scritto, ci richiamiamo al più noto toponimo *Misa* lasciando agli studiosi della materia la decisione finale sul vero nome della Marzabotto etrusca.

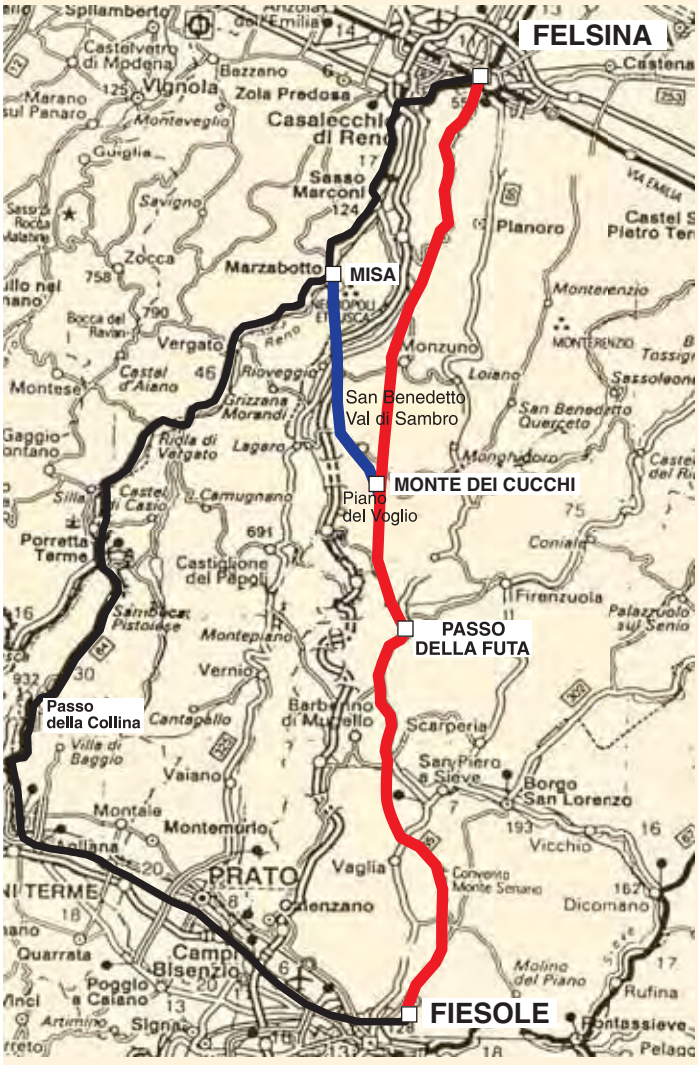


Tavola 4

Il probabile percorso etrusco da Fiesole a Felsina.

La deviazione verso Misa che percorreva il crinale di Montorio

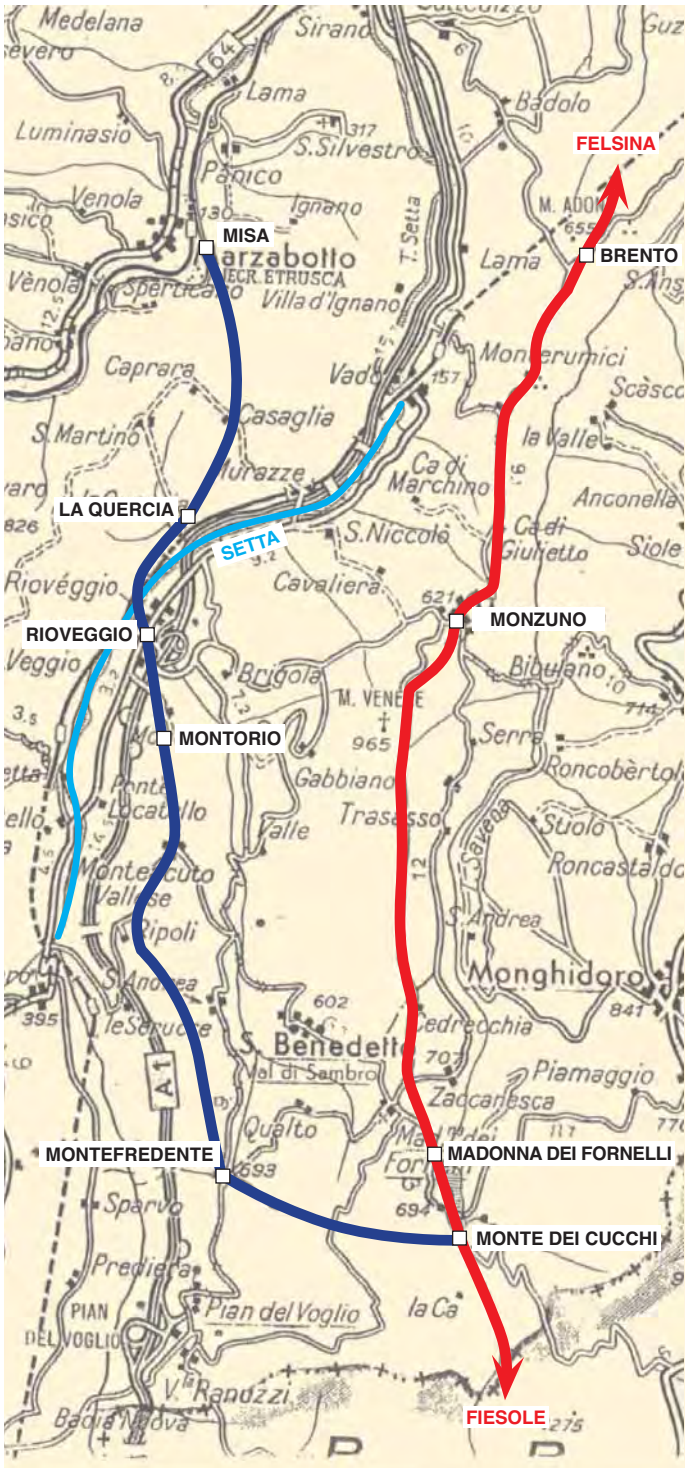


Tavola 5

Il percorso diretto Fiesole - Felsina

Il tracciato del diverticolo etrusco che da Monte dei Cucchi percorreva il crinale di Montorio, scendeva a Rioveggio e, dopo aver attraversato il torrente Setta e la località "La Quercia", raggiungeva Misa

ché avrebbero dovuto percorrere 29-30 km in più rispetto alla strada della Futa. Quest'ultimo itinerario, poi, poteva essere convenientemente utilizzato anche per i collegamenti fra Fiesole e Misa. Durante le nostre esplorazioni abbiamo, infatti, constatato che da Monte dei Cucchi, 2 km a nord di Pian di Balestra, inizia diagonalmente, verso sinistra per chi proviene da Fiesole, una dorsale che tocca le borgate di Montefredente, Monte Acuto Vallese e Montorio degradando progressivamente fino al fiume Setta, a monte di Rioveggio; da questa località Misa dista soltanto 9-10 km che si possono percorrere comodamente, passando dalla borgata "La Quercia" ed attraversando il parco storico di Monte Sole.

Non condividiamo, quindi, l'opinione di quegli studiosi che ignorano il passo della Futa come valico preferito dagli Etruschi per i collegamenti con la Pianura Padana.

Misa, peraltro, non poteva certamente competere con Felsina, divenuta nel V secolo a.C. un centro urbano di primaria importanza, punto di riferimento dei molteplici insediamenti etruschi nella pianura, in posizione chiave per i contatti con la loro regione d'origine, definita da Plinio "*Princeps Etruriae*".
Anche Massimo Pallottino evidenzia l'importanza di Bologna etrusca: "… *Antico mercato e centro viario con tutte le sue tradizioni Bologna resta la città principale di quella che le fonti antiche considerano la dodecapoli tirrenica: vi convergono in sintesi i diversi fattori dell'etruscità padano-adriatica*"[19].
Quindi gli Etruschi, che provenivano dal centro e dal sud dell'Etruria ed erano diretti a Misa, molto probabilmente convergevano a Fiesole e percorrevano l'asse diretto su Bologna. Giunti a Monte dei Cucchi, seguivano la dorsale sulla sinistra che attraversava Montefredente, Monteacuto Vallese, Montorio e scendevano a Rioveggio, ove valicavano il Setta e proseguivano verso "La Quercia" le pendici di Monte Sole fino a Sperticano.

Foto n° 6
Località "La Quercia" (Comune di Marzabotto), maggio 2011. Cesare Agostini con il nipotino Giulio a fianco al cantiere della variante autostradale di valico ove sono venuti alla luce resti di un insediamento etrusco-romano. I tendoni gialli proteggono il luogo degli scavi.

Anche su questo tracciato sono state rinvenute tracce di frequentazioni etrusche: nel 1912 e 1934 vicino a Montorio sono stati rinvenuti quattro bronzetti del tipo schematico probabilmente pertinenti ad una stipe votiva[20].
A conferma della frequentazione di questo diverticolo etrusco da Monte dei Cucchi a Misa, ci è giunta la notizia della recente scoperta di importanti resti etrusco-romani nella località "La Quercia", a nord di Rioveggio, rinvenuti in occasione dei lavori effettuati per la costruzione della variante di valico autostradale sulla Casalecchio-Firenze.

6 – Il luogo della fondazione di *Bononia* scelto a presidio della transappenninica etrusca nonostante fosse lontano dal fiume Reno e dal torrente Savena

Non possiamo iniziare queste nostre riflessioni, sulle motivazioni della scelta del luogo della fondazione di *Bononia* romana, senza riportare una delle più belle pagine scritte da Giancarlo Susini. Questo insigne studioso di storia antica e romana ha saputo comunicarci e trasmetterci emotivamente l'estrema importanza della disponibilità dell'acqua, venerata nel mondo antico come una divinità. "*L'acqua è bene essenziale, forse la prima risorsa dell'uomo; per alcuni degli antichi filosofi era l'elemento fondamentale del creato, in ogni tempo costituisce una condizione per l'esistenza. Per questo motivo, le più antiche memorie demiche, cioè le tracce dei più antichi insediamenti degli uomini, coincidono in ogni cultura con la presenza e la disponibilità dell'acqua; allo stesso modo, i più antichi sentieri, le orme degli uomini in movimento da un luogo ad un altro, le loro prime "vie" coincidono con le tracce degli animali inseguiti nelle*

(19) M. PALLOTTINO 1984, pag. 208.
(20) GIOVANNI MILLEMACI: *Viabilità transappenninica etrusca (VI-V sec. a.C.)*, in "Rivista di topografia antica, JAT" IX, 1999, pag. 135.

boscaglie, nelle radure e nei deserti alla ricerca dell'acqua: per bere, per guarire. Così accade che gli idronimi, cioè i nomi dei luoghi dei corsi d'acqua, siano i più antichi tra le denominazioni date dagli uomini nell'ambiente ed i più tenaci nella conservazione e nella sopravvivenza"[21].
Come tutte le popolazioni antiche i Romani hanno tenuto in estrema considerazione la presenza delle sorgenti e dei corsi d'acqua nella scelta dei luoghi di fondazione di insediamenti abitativi.
Basti pensare alle capitali europee come Roma sul Tevere, Londra (*Londinium*) sul Tamigi, Parigi (*Lutetia Parisiorum*) sulla Senna, Vienna (*Vindobona*) sul Danubio, ed altre grandi città come Lione (*Lugdunum*) sul Rodano e Colonia (*Colonia Claudia*) sul Reno, Firenze (*Florentia*) sull'Arno etc..
E per rimanere in territorio emiliano-romagnolo ed all'epoca del consolidamento del dominio di Roma nella Valle Padana, possiamo ricordare Rimini (*Ariminum*) sul Marecchia, Forlì (*Forum Livii*) sul Montone, Faenza (*Faventia*) sul Lamone, Imola (*Forum Cornelii*) sul Santerno, *Claterna* sul Quaderna, Modena (*Mutina*) sul Secchia, Reggio Emilia (*Regium Lepidi*) sul torrente Crostolo, Parma sul torrente omonimo etc..
Alla luce di questa realtà sorprende che i senatori Lucio Valerio Flacco, Marco Atilio Serano e Lucio Valerio Tappone, incaricati di fondare la colonia latina di *Bononia* nel 189 a.C., non abbiamo tracciato il primo impianto ortogonale della città sulla sponda del torrente Savena, che scendeva più ad oriente (anche se allora più vicino a Bologna rispetto all'attuale corso); né su quella del fiume Reno, che scorreva più ad occidente. Soprattutto non si spiega perché non scelsero le sponde del fiume Reno, all'altezza di Casalecchio, ove confluiva la viabilità proveniente da sud lungo il bacino di questo fiume, o poco più a valle, nell'attuale quartiere Borgo Panigale, sulla pista pedemontana proveniente da Rimini e diretta a Piacenza, già esistente prima della costruzione della via Emilia.
Poiché sono fuori discussione l'intelligenza e la capacità dei Romani di utilizzare e sfruttare il territorio, traendo da esso ogni vantaggio possibile, dovevano esistere motivi di grande interesse, (addirittura prevalenti rispetto alla necessità di disporre di acqua abbondante e comoda) per fare loro preferire un insediamento sulle sponde del modestissimo torrente Aposa[22].
Forse tali motivi vanno ricercati nell'esigenza di controllare i traffici commerciali provenienti dall'Etruria, attraverso la pista transappenninica che, valicato il passo della Futa, percorreva il crinale alla sinistra del Savena e si immetteva nella Pianura Padana proprio in quel luogo, ove incrociava la pista pedemontana proveniente da Rimini e diretta a nord.
L'esistenza di una importante pista proveniente dall'Appennino è riconosciuta anche da Franco Bergonzoni, eminente studioso di Bologna romana: "*... Bononia si impianta, come s'è detto, sulla conoide del torrente Aposa, ai piedi delle colline, forse tangenzialmente ad una preesistente pista pedemontana e nel punto di sbocco in pianura di almeno una delle piste di attraversamento dell'Appennino"*[23].

---

(21) GIANCARLO SUSINI: *Pagine d'introduzione*, in *Acquedotto 2000. Bologna, l'acqua del duemila ha duemila anni*, Grafis edizioni Bologna 1985, pag. 14 e ss..

(22) La scarsissima e stagionale portata d'acqua del piccolo torrente Aposa non poteva certamente garantire la sicurezza di un approvvigionamento idrico neppure per le poche migliaia dei primi coloni latini. Si può pensare invece che poteva essere stata sufficiente per gli abitanti del primo insediamento villanoviano o del primo insediamento etrusco, ma non certamente per *Bononia*, destinata a diventare, per la sua posizione strategica, la più importante città dell'Emilia. Questa prospettiva di espansione era ben presente nella mente dei Romani, che sappiamo particolarmente esperti nella scelta dei luoghi per utilizzare al massimo le caratteristiche geografiche, idrografiche e geologiche del territorio. Avranno quindi avuto presente la scarsa portata d'acqua del torrente Aposa (e del piccolo ruscello di Vallescura) nel momento della scelta del luogo di fondazione di *Bononia*.

(23) FRANCO BERGONZONI: *Bononia (189 a.C.- secolo V)*, in *Storia di Bologna*, Ed. Alfa, Bologna 1984, pag. 63. Inoltre a pag. 62 scrive: "*nel luogo d'incontro di due antiche piste, l'una discendente dalla valle del torrente Aposa, e l'altra corrente ai piedi delle colline, nell'anno 189 a.C. venne definito l'impianto ortogonale dell'abitato di Bononia*".

Tavola 6

Da questa planimetria del primo impianto stradale urbano di *Bononia* (189 a.C.) si può notare che il cardo massimo, coincidente con le vie Val D'Aposa, Venezian e Galliera (orientamento nord-sud) è in asse perfetto con la strada discendente dall'Appennino. Invece il decumano massimo, coincidente con le vie Ugo Bassi e Rizzoli (orientamento est-ovest) forma un angolo con la loro prosecuzione sia verso est -strada Maggiore, che verso ovest -via S. Felice. (disegno tratto da "Storia di Bologna", ed. Alfa, Bologna, 1978: Franco Bergonzoni, pag. 62).

A conferma dell'indubbia influenza che ha avuto la preesistenza di questa pista transappenninica nella scelta del luogo di fondazione di *Bononia*, basti osservare lo schema del primo impianto della città, ricostruito dallo stesso Bergonzoni.

Si può notare come il *cardo* massimo (coincidente con le attuali via Val d'Aposa, Venezian e Galliera con orientamento nord-sud) fosse perfettamente in asse con l'arrivo della transappenninica, mentre il decumano massimo (coincidente con le attuali via Ugo Bassi e Rizzoli con orientamento est-ovest), presentasse un andamento spezzato rispetto alla pista proveniente da Rimini e diretta a Piacenza, tanto da determinare un angolo nel punto di inizio della prima viabilità extraurbana. Una tale angolazione rimase anche quando, due anni dopo, (e cioè nel 187 a.C.) il console M. Emilio Lepido tracciò la via Emilia, ricalcando verosimilmente il percorso della pista già esistente. Sabatino Moscati accennando alle origini etrusche di Felsina, termina con queste parole: *"… ma dalla seconda metà dell'VIII secolo a.C. le considerazioni si differenziano e nuovamente se ne fanno specchio i reperti funerari, che integrano l'avvenuto costituirsi di un gruppo dominante, detentore del potere politico e della ricchezza economica. Bologna ha scoperto l'industria e soprattutto ha scoperto la propria funzione di grande crocevia fra il centro e il settentrione d'Italia, sicchè i com-*

merci passano necessariamente di là. E così la storia, da momentanea si fa eterna, perché ancora oggi Bologna è quel raccordo, quel collegamento, quello smistamento essenziale e primario"[24].

Anche G. Susini evidenzia la posizione strategica della Bononia romana: "*Un centro come Bologna, posto già allora* [II sec. a.C.] *all'incrocio naturale (poi organizzato) di strade importanti, vide rapidamente uno sviluppo pressoché eccezionale della sua economia...*"[25].

Dunque soltanto un polo d'attrazione importante, come il controllo del traffico transappenninico, può avere indotto i senatori romani a scegliere questa posizione relativamente lontana dai fiumi, indispensabili per l'approvvigionamento idrico di una colonia in espansione, destinata a diventare la maggiore città della regione.

Né potevano certamente contare sulla portata d'acqua del torrente Aposa, modestissima anche d'inverno e dimostratasi poi assolutamente insufficiente alle necessità della comunità. Dopo quasi due secoli, in epoca augustea, infatti, venne costruito un acquedotto con cunicolo sotterraneo, lungo circa diciotto chilometri e settecento metri che, prelevata l'acqua dal torrente Setta, poco a monte della confluenza con il Reno, la convogliava a Bologna, fuori porta S. Mamolo[26].

Se sono fondate queste considerazioni, è evidente che i Romani, scegliendo due anni dopo il tracciato della strada Bologna-Fiesole-Arezzo, hanno seguito la preesistente ed importante viabilità transappenninica, limitandosi a rettificare, allargare e migliorare la carreggiata, adeguandola alle esigenze ed ai canoni tecnici romani e pavimentandola, ove richiesto dalla natura del suolo.

Queste nostre riflessioni, però, possono non essere condivise da coloro che giustificano la ubicazione di "*Bononia*" con la volontà dei Romani di volere sovrapporsi all'abitato di Felsina.

Le nostre controdeduzioni a questa opinione poggiano sulla logica risposta alla seguente domanda: perché Felsina sarebbe sorta proprio in quel luogo se fosse stato vero che i traffici provenienti dall'Etruria percorrevano soltanto la valle del Reno, toccando Misa?

In tal caso sarebbe stato logico che l'agglomerato urbano etrusco si fosse insediato a Casalecchio od a Borgo Panigale tanto più che avrebbe potuto beneficiare delle abbondanti acque del fiume Reno.

Stranamente alcuni studiosi della civiltà etrusca non accettano queste osservazioni e continuano ad escludere l'esistenza di una importante strada transappenninica diretta tra Fiesole e Felsina attraverso il passo della Futa, come documentato nel paragrafo precedente.

---

(24) SABATINO MOSCATI: *E il crocicchio divenne Bologna*, articolo pubblicato sul settimanale "L'Espresso" n° 25, anno XXXIV del 26 giugno 1988, pag. 173.

(25) G. SUSINI: *Bononia: Le origini del Comune romano*, in *Storia illustrata di Bologna*, ALEP editore Bologna 1987, pag. 54.

(26) Al termine dell'epoca imperiale questo acquedotto è stato abbandonato e della sua esistenza ha dato notizia l'abate Serafino Calindri che lo ha ispezionato e descritto alla fine del XVIII sec. (*Dizionario corografico, georgico, orittologico, storico ec. ec .ec. della Italia,* I, Bologna 1781, pag. 189) chiamandolo "condotto augustale". Soltanto nel 1862 il Comune di Bologna si è interessato alla sua riattivazione incaricando l'Ing. Antonio Zannoni di effettuare rilievi ed un progetto di massima. Il 5 giugno 1881 è stato ufficialmente riaperto il maestoso condotto. Ancora oggi esso contribuisce all'approvvigionamento idrico di Bologna.

PREMESSA
AL CAPITOLO IV

Abbiamo scritto questo libro allo scopo preminente di raccontare e documentare la prosecuzione delle nostre ricerche della strada romana dal ponte di Colombaiotto, sul fiume Sieve (Comune di Barberino del Mugello), ad Arezzo.
Con la pubblicazione del 2000[1] infatti avevamo esaurientemente comprovato soltanto il percorso da Bologna fino al ponte di Colombaiotto.
Era quindi indispensabile completare le ricerche fino ad Arezzo per adempiere allo scopo che ci eravamo prefissati quando abbiamo iniziato la nostra avventura di archeologi dilettanti.
Ed appunto nel capitolo V pubblichiamo le prove storiche, archeologiche, fotografiche e cartografiche reperite in questi ultimi dodici anni di ricerca fino ad Arezzo.
Considerato però che il libro del 2000 è da tempo esaurito, abbiamo ritenuto opportuno ed utile raccogliere nel capitolo IV una brevissima sintesi di esso affinché i lettori di questo libro possono contestualmente conoscere i nostri precedenti studi, che ci hanno permesso di documentare, anche con numerosi reperti archeologici, il percorso transappenninico di questa strada romana.
Per evidenti motivi la sintesi è molto breve (meno di un decimo dell'originale), ma comunque sufficiente per rendersi conto della continuità del percorso da Bologna ad Arezzo e dell'imponenza di questa opera stradale.

---

(1) Tutte le nostre ricerche ed i nostri rinvenimenti sono ampiamente raccontati e documentati nel libro pubblicato nel 2000: "La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (*Flaminia Militare*)" Casa Editrice CLUEB – Bologna. Poiché questa edizione è esaurita, è possibile leggere e scaricare il testo dal sito internet:
www.flaminiamilitare.it in lingua italiana
www.flaminiamilitare.com in lingua inglese

CAPITOLO IV

BREVISSIMA SINTESI DEI RINVENIMENTI TRANSAPPENNINICI DELLA STRADA DI CAIO FLAMINIO DA BOLOGNA AL PONTE DI COLOMBAIOTTO SUL FIUME SIEVE NEL MUGELLO

1 – Le ricerche

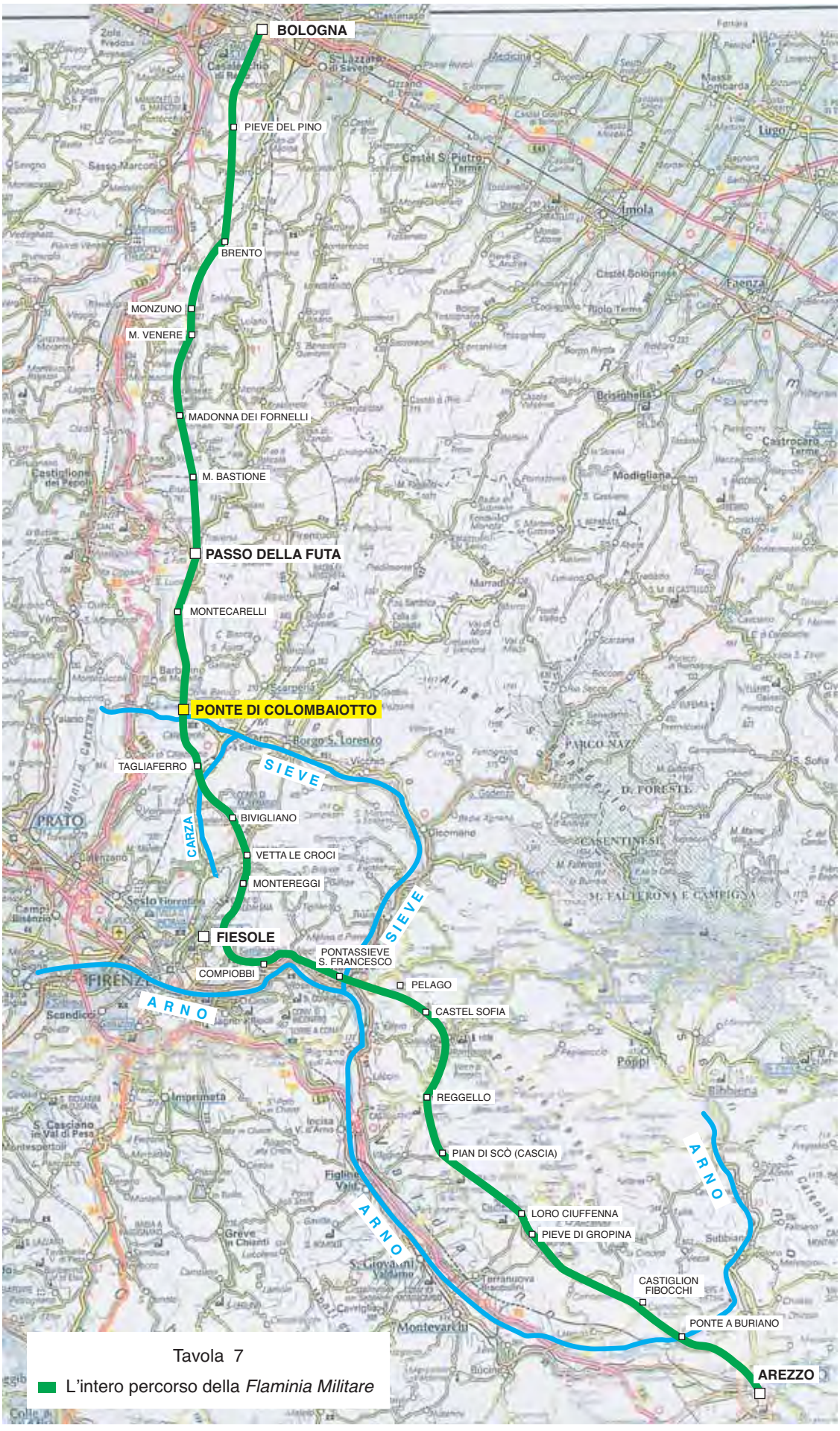
Sulla base della notizia di Tito Livio, dal 1977 abbiamo impegnato il nostro tempo libero alla ricerca di questa opera stradale romana. Ci eravamo convinti che, se il racconto di Livio era veritiero, qualche tratto della strada, seppur sepolto, doveva essersi conservato, in specie nei luoghi rimasti da sempre disabitati e selvaggi di un valico appenninico tosco-emiliano, ove l'uomo non aveva avuto facilità a predarne le pietre e dove le frane e le acque l'avessero risparmiato.

Pur consapevoli delle difficoltà da affrontare, appunto nel 1977, abbiamo iniziato ad esaminare i crinali che dal territorio bolognese si protendono verso i valichi appenninici tosco-emiliani nella fascia compresa fra le valli del Reno e quelle del Sillaro. Al termine delle prospezioni di superficie, ci siamo convinti che il percorso più conveniente per brevità, dislivelli e stabilità del terreno, era quello che sfruttava il crinale fra il torrente Savena e i torrenti Setta-Sambro. Esso infatti, con orientamento nord-sud, da Bologna raggiunge con lievi pendenze direttamente il passo della Futa e di là il Mugello. Su quel crinale molto probabilmente era passata la strada etrusca transappenninica Fiesole-Felsina. Ci siamo decisi a puntare le ricerche su questa dorsale, non soltanto per la sua favorevole orografia, ma anche per una secolare tradizione locale, (che tramandava il ricordo di una strada romana) nonché per il casuale rinvenimento, da parte di Franco Santi, di una moneta romana di epoca repubblicana in una cava di arenaria nei pressi di Castel dell'Alpi, sul versante orientale di m. Bastione.

Foto n° 7
Moneta di bronzo risalente al 320-268 a.C. coniata a Capua e rinvenuta da Franco Santi nella fessura di una cava di pietra arenaria vicino a Castel dell'Alpi, sul versante orientale del m. Bastione. Da un lato è rappresentata la lupa che gira il capo verso Romolo e Remo intenti ad allattarsi. L'altro lato raffigura un'aquila su un trespolo con la scritta ROMA.

Avvalendoci della conoscenza del territorio[1], abbiamo iniziato le ricerche vicino al valico appenninico nella fitta boscaglia, tagliando cespugli, rovi, felci e quant'altro poteva ostacolarci, facendo piccoli scavi qua e là lungo la linea di crinale, ove con maggiore probabilità poteva essere stata costruita la strada. Speravamo di intercettare sotto terra alcune pietre contigue che testimoniassero l'opera dell'uomo.

(1) Siamo originari infatti di Castel dell'Alpi, un paese sull'alta valle del Savena, e fin da giovani abbiamo frequentato quei boschi dove abbiamo fatto le ricerche e le scoperte.


BOLOGNA
PIEVE DEL PINO
BRENTO
MONZUNO
M. VENERE
MADONNA DEI FORNELLI
M. BASTIONE
PASSO DELLA FUTA
MONTECARELLI
PONTE DI COLOMBAIOTTO
TAGLIAFERRO
SIEVE
CARZA
BIVIGLIANO
VETTA LE CROCI
MONTEREGGI
FIESOLE
PONTASSIEVE
S. FRANCESCO
COMPIOBBI
ARNO
PELAGO
CASTEL SOFIA
REGGELLO
PIAN DI SCÒ (CASCIA)
LORO CIUFFENNA
PIEVE DI GROPINA
CASTIGLION FIBOCCHI
PONTE A BURIANO
AREZZO
Tavola 7
L'intero percorso della *Flaminia Militare*

2 – L'intero percorso transappenninico

Questa strada in sostanza, partendo da Bologna, si portava sul crinale a Paderno, poi lo seguiva sempre fino al valico della Futa attraversando Pieve del Pino, le pendici di Monte Adone, Brento, Monterumici, Monzuno, Monte Venere, Le Croci, Monte Galletto,

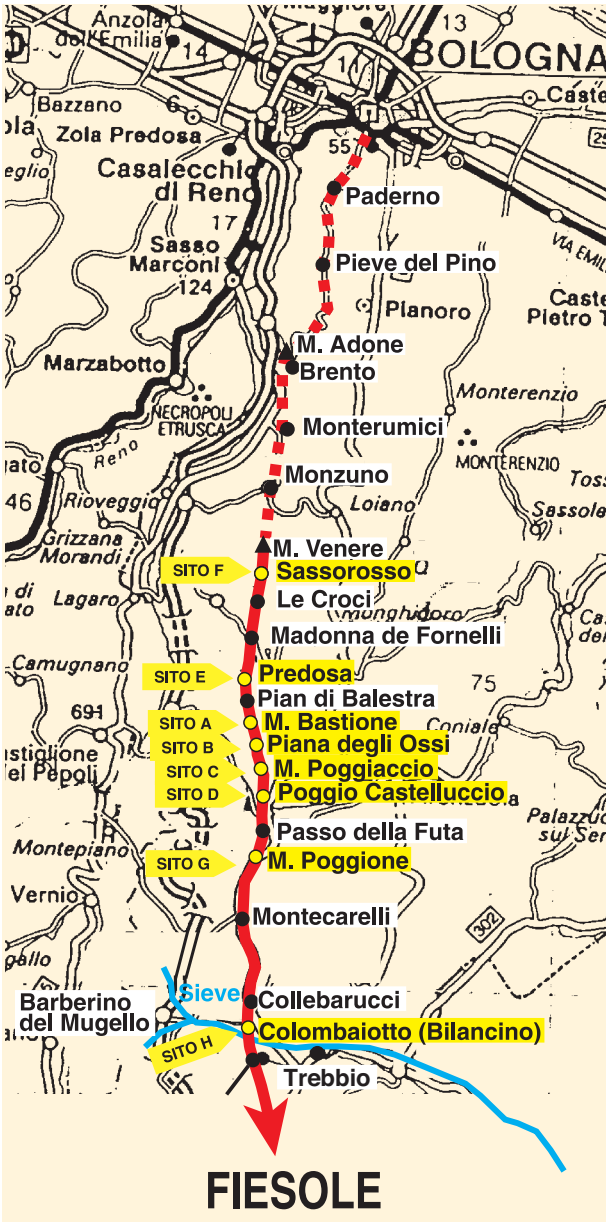


Tavola 8

Tracciato della strada *Flaminia Militare* da Bologna al ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve in località Bilancino (Comune di Barberino del Mugello):

Luoghi dei rinvenimenti archeologici da m. Venere a ponte di Colombaiotto.

Madonna dei Fornelli, Monte dei Cucchi, Pian di Balestra, m. Bastione, Piana degli Ossi, m. Poggiaccio, Poggio Castelluccio, il passo della Futa ed oltre. A sud di Montecarelli non è stato possibile effettuare scavi in quanto, sulla stessa direttrice della strada romana, che segue sempre la dorsale discendente nel Mugello, è stata costruita nel 1762 la prima strada carrozzabile poi la strada moderna della Futa (S.S. n. 65) ed i terreni contigui sono stati abitati fino dal Medioevo, tanto da ritenere che non siano sopravvissute concrete testimonianze della pavimentazione antica. Questa situazione dei luoghi non ha tuttavia impedito di effettuare prospezioni di superficie che hanno fatto intuire il tracciato romano fino al fiume Sieve, il cui corso taglia ortogonalmente la direttrice della strada in località Bilancino (Comune di Barberino del Mugello).

3 – I primi rinvenimenti a m. Bastione

Soltanto nel 1979 la nostra costanza è stata premiata con il rinvenimento, vicino alla vetta del monte Bastione, 60 cm sotto terra, di un primo tratto di pavimentazione lungo 20 m, largo m 2,40, corrispondente ad 8 piedi romani, costruito con grosse pietre di arenaria.
Sul lato a monte sono allineate pietre prevalentemente larghe 40/50 cm. e profonde 25/30 cm, posate su un letto di piccoli pezzi di pietra arenaria, evidentemente raccolti dal materiale di scarto delle cave, ed avente la duplice funzione di dare stabilità alla pavimentazione e favorire il drenaggio delle acque piovane. Ogni tanto esse sono intercalate da pietre più strette, ma comunque sempre profonde 25/30 cm.
Nel bordo a valle, invece, sono state utilizzate prevalentemente pietre più strette e profonde che assolvono meglio alla funzione di sostegno della parte centrale della carreggiata, ove sono posate pietre di dimensioni più piccole. Tutte le pietre sono perfettamente aderenti l'una all'altra e la pavimentazione si presenta compatta e solida. Altri tratti portati alla luce, sempre nel sito A/1, presentano invece il bordo a valle

molto sconnesso, ed in alcuni punti scomparso, mentre il bordo a monte conserva la sua originale compattezza.
È sorprendente poi lo spessore di 60 cm dell'humus sotto il quale è stato ritrovato il basolato sul lato a monte della carreggiata. Si deve tener conto, infatti, che in questo punto la strada si trova soltanto 8/10 metri più in basso della sommità del crinale; è evidente che in questa posizione di vertice non si sono potuti sedimentare in abbondanza il terriccio ed i piccoli detriti che vengono normalmente trascinati dalle acque piovane, per il semplice fatto che a monte della pavimentazione non c'è un declivio che abbia potuto alimentare lo scivolamento di questo micro-materiale, tanto da coprire in pochi secoli la carreggiata stradale.
Né si può ipotizzare uno slittamento di piccole frane superficiali, proprio perché ci troviamo al vertice del crinale. I 60 cm che coprivano il bordo, lato a monte, sono quindi molto significativi, in quanto sono il frutto di una lentissima sedimentazione dovuta in gran parte alla caduta di foglie e rami ed in minore quantità al trasporto, ad opera del vento, di pulviscolo e piccoli detriti; un tale spessore della sedimentazione può ben giustificare il decorso di duemila anni[2].

(2) Per dare un'idea della lenta crescita degli strati sedimentari organici, frutto della macerazione minuta delle foglie e dei rami, merita riferire la constatazione da noi fatta nella zona del m. Poggiaccio, ove ci siamo imbattuti in trincee a uomo scavate da militari americani nell'autunno 1944; attorno alle trincee abbiamo rinvenuto coperchi di scatolette, posate, bustine in carta argentata di liofilizzati di caffè, zucchero etc. che si trovavano sotto uno strato di humus di soli 2-3 cm, e sono passati più di 50 anni!

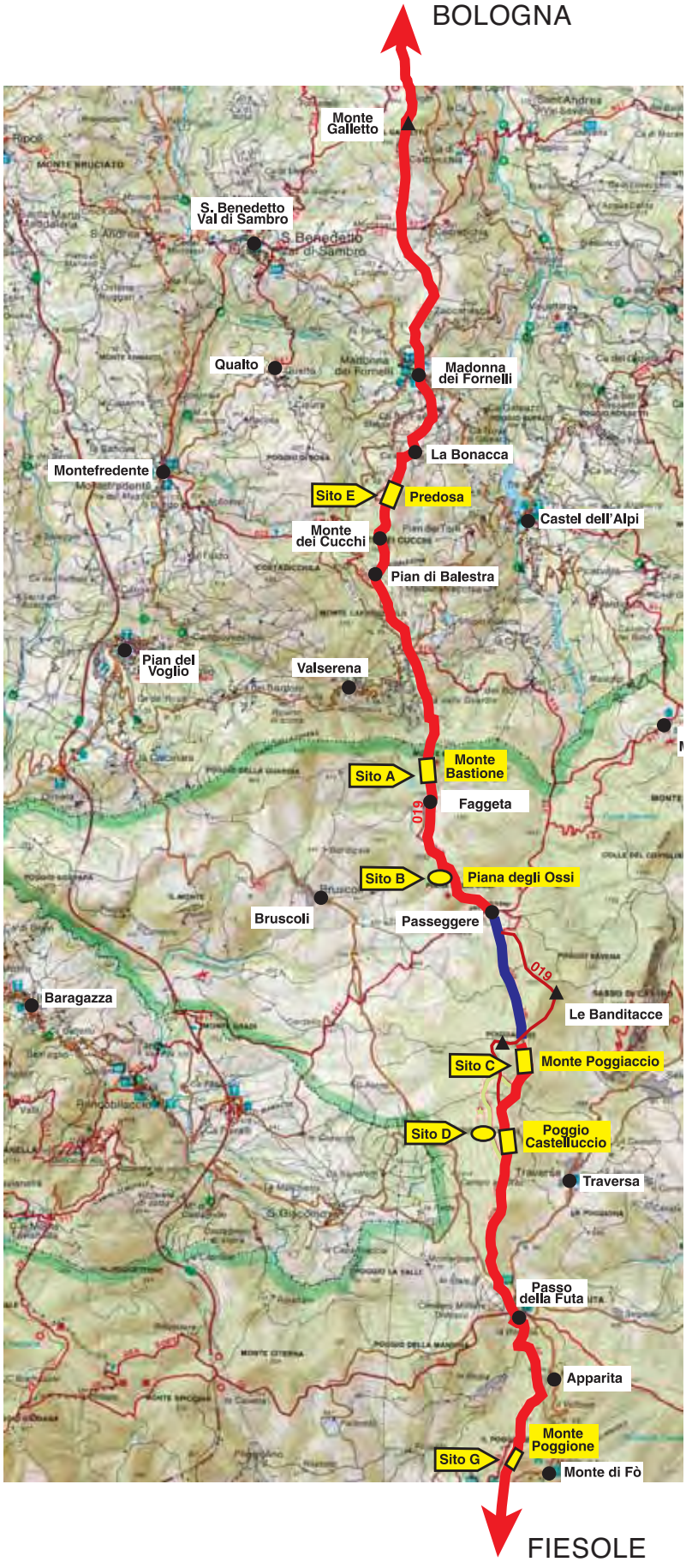


Tavola 9

Il percorso della strada *Flaminia Militare* con l'indicazione dei luoghi dei rinvenimenti dei resti di pavimentazione romana che hanno facilitato la esatta individuazione del suo tracciato nella parte più alta del valico appenninico.

Foto n° 8
M. Bastione (sito A - direzione nord): il tratto di strada rinvenuto a m. Bastione.

Foto n° 9
M. Bastione (sito A/1-direzione nord): un'immagine ravvicinata della pavimentazione.

Foto n° 10
M. Bastione (sito A/1): particolare del bordo a monte della pavimentazione ; sono in evidenza le larghe pietre di arenaria strettamente connesse e lo strato di 60 cm. di terriccio che le ricopriva. È importante notare la vicinanza della sommità del crinale (8-10 m) che si vede sullo sfondo della fotografia.

4 – I rinvenimenti al m. Poggiaccio

Dopo questa prima scoperta, per ben dieci anni e con grande entusiasmo, abbiamo proseguito sempre da soli le ricerche e gli scavi manuali riportando alla luce saltuari tratti di basolato romano per una continuità di 8 chilometri fino al passo della Futa.
Quattro chilometri a nord del passo della Futa, sulle pendici del m. Poggiaccio abbiamo intercettato tratti superstiti di basolato in parte scomparsi per piccoli smottamenti delle pendici ed alle volte a causa del secolare transito sulla mulattiera medioevale quando questa si è sovrapposta alla pavimentazione romana. Così nelle posizioni in cui questa sovrapposizione non è stata totale, alcuni bordi sono rimasti intatti e ci hanno permesso di riconoscerli come appartenenti alla strada consolare per la sua tipologia costruttiva.

Foto n° 11
Monte Poggiaccio (sito C/2 – direzione nord): la mulattiera, ove ha coinciso con la strada lastricata, ha causato il dissesto e la scomparsa delle pietre lasciando intatta, invece, quella parte di carreggiata che era fuori dal suo percorso.

5 – I rinvenimenti a Poggio Castelluccio

Seguendo sempre la stessa direttrice, un km più a sud del Poggiaccio, sulle pendici di Poggio Castelluccio, abbiamo portato alla luce alcuni tratti della pavimentazione ben conservati perché non coincidenti con il percorso della mulattiera, ancora evidente a pochi metri di distanza. Abbiamo, quindi, potuto verificare sia la stessa tipologia costruttiva, sia la stessa larghezza di quella rinvenuta a m. Bastione.

Foto n° 12
Monte Poggiaccio – direzione sud (SITO C/2). Il bosco di faggio ha ricoperto tutta la carreggiata stradale lasciando spuntare tra le foglie secche soltanto il bordo a valle. Ciò è avvenuto per la presenza in quel punto di un forte declivio della montagna che la strada interseca e che ha favorito il dilavamento della sedimentazione organica.

Foto n° 13
Poggio Castelluccio (sito D direzione sud): Cesare Agostini e Franco Santi al lavoro. La pendenza di questo tratto non ha favorito la consueta, rilevante sedimentazione che ricopre il basolato; è stato, quindi, agevole portarlo alla luce. Si noti che il bordo a monte è ancora ben conservato mentre quello a valle ha subito un cedimento.

Foto n° 14
Poggio Castelluccio (sito D): il basolato perfettamente conservato, percorre rettilineo la sommità del crinale sotto il bosco che lo ha coperto e protetto per secoli dopo il suo abbandono.

Foto n° 15

Poggio Castelluccio (sito D/ direzione nord): al termine dello scavo è riemersa in tutta la sua imponenza la pavimentazione. In evidenza lo strato di 60 cm di sedimentazione sopra la quale i carbonai, inconsapevoli della presenza sotterranea del basolato, per secoli hanno stabilito la loro piazzola di lavoro. È evidente quindi che il basolato, a memoria d'uomo, era sconosciuto, altrimenti dal Medioevo fino all'epoca moderna i carbonai non avrebbero potuto utilizzare quel preciso luogo come piazzola per produrre il carbone su una strada ancora percorsa.

6 – Altri rinvenimenti

6a – I "*castellieri*" liguri

Contemporaneamente abbiamo individuato altri importanti reperti archeologici sul percorso della strada romana, quali i "*castellieri*" liguri del m. Bastione, di m. Poggiaccio e di Poggio Castelluccio.
Questi tre "*castellieri*" (o "*castellari*"), per la loro posizione sulla sommità della catena appenninica ed in vista l'uno dell'altro, hanno i requisiti costruttivi tipici di quelle fortificazioni le cui vestigia si trovano numerosissime in Liguria.
Renato Del Ponte, studioso della civiltà ligure, così ha descritto questi impianti difensivi:
"*… disposti in maniera tale da costituire una vera e propria catena, in vista uno dell'altro, dominano in posizione strategica valli e valichi … di struttura assai elementare i castellari liguri comprendono alcuni anelli di cinta murari di forma ellittica o irregolare, eretti in blocchi di pietre a secco, di solito costruite su cime già difese dalla natura su due o tre versanti da strapiombi o scarpate ripidissime. Alcuni castellari più ampi potevano accogliere al loro interno più nuclei abitati; altri, di proporzioni minori, in qualità di vere e proprie fortezze accoglievano piccole guarnigioni, fossero esse stabili o temporanee, in vista di un pericolo imminente…*"[3]. Ed infatti i tre "*castellari*" erano stati costruiti allineati in cinque chilometri e prospicienti la antichissima pista transappenninica dalla quale poteva provenire il pericolo per la loro sicurezza.

Foto n° 16
Poggio Castelluccio (sito D): uno scorcio del vallo che circonda per 270 gradi le prime pendici di Poggio Castelluccio. Questa opera difensiva ed i rinvenimenti ceramici sulla sua cima, confermano la funzione di antico *castelliere* ligure di questa vetta. Si consideri poi che il fossato doveva essere molto più profondo se è ancora oggi evidente, nonostante la millenaria sedimentazione delle foglie e dei rami scivolati dai lati.

Foto n° 17
Poggio Castelluccio (sito D): frammenti ceramici ad impasto grossolano della cultura appenninico- ligure (sec.VIII-IV a.C.) rinvenuti in grande quantità sulla vetta di Poggio Castelluccio.

(3) RENATO DEL PONTE, "I Liguri – Etnogenesi di un popolo dalla preistoria alla conquista romana", Editrice ECIG s.a.s., Genova, 1999, pagg. 176, 177.

6b – Le fornaci da calce di Piana degli Ossi

Abbiamo individuato anche un imponente impianto di sei fornaci per la produzione a catena di un ingente quantità di calce, in località Piana degli Ossi, 2 km a sud del m. Bastione in adiacenza del percorso della strada. Quella che appariva meglio conservata è stata riportata alla luce dalla Soprintendenza Archeologica della Toscana, su nostre precise indicazioni.

Foto n° 18
Una fornace della Piana degli Ossi riportata alla luce. Si noti sul fondo lo spessore bianco della calce prodotta dalla cottura delle pietre calcaree.

Foto n° 19
Piana degli Ossi (luglio 1989): la base interna della fornace. Si notino i residui carboniosi nel fornello e, a destra, un'ingente quantità di calce viva rimasta sul fondo. È in tutta evidenza, inoltre, la parte interna del corridoio di accesso alla fornace attraverso il quale veniva alimentato il fuoco necessario per la cottura del calcare.

Tavola 10
Ricostruzione ideale dell'impianto di forni della Piana degli Ossi, che ha trovato conferma dalla campagna di scavi (disegno di Stefano Borelli).

7 – I rinvenimenti a sud del passo della Futa

Per avere la sicurezza che i rinvenimenti della strada fossero resti sopravvissuti della transappenninica costruita dal console C. Flaminio, era importante acquisire le prove archeologiche che lo stesso basolato, con le stesse caratteristiche costruttive, proseguisse oltre il passo della Futa, verso il Mugello.
Negli anni '90 le ricerche sono proseguite appunto oltre il passo della Futa. Con l'aiuto di alcuni amici di Bruscoli[4], nel frattempo unitisi a noi, siamo riusciti ad individuare, 3 km a sud del passo della Futa (m. Poggione) alcuni tratti di basolato ricoperti da 80-120 cm. di terreno. Dopo alcuni anni di scavo sono riemersi basolati perfettamente conservati la cui presenza ha definitivamente confermato il tracciato verso Fiesole di questa strada. Nonostante la pavimentazione fosse sepolta anche da più di un metro di terreno, siamo riusciti ad individuarla facendo scavi mirati che hanno tenuto conto della fondamentale caratteristica costruttiva delle strade romane: la rettilinearità.
Così spesso abbiamo centrato in pieno il basolato senza dispersione inutile di fatiche, come documentato nella fotografia.

Foto n° 20
Monte Poggione (sito G/2). Sotto la rigogliosa e selvaggia vegetazione che ricopre tuttora il valico appenninico, nel corso di uno scavo profondo m 1,20, comincia a ritornare alla luce il basolato romano. Confidando sulla rettilinearità della strada, abbiamo individuato esattamente la posizione della pavimentazione senza dovere spostare inutilmente numerosi metri cubi di terreno.

Foto n° 21
Monte Poggione (sito G): al termine dello scavo, quando il piano di calpestio si è asciugato, le pietre di arenaria colore grigio chiaro hanno illuminato il sito, dando la sensazione di un gradito risveglio dopo secoli di letargo forzato sotto un metro di terra.

(4) Emanuele Stefanini ed Andrea Vignoli.

Foto n° 22
Monte Poggione (sito G): questa immagine evidenzia l'imponenza dell'opera stradale e la sua perfetta rettilinearità, nonostante si trovi in luogo impervio di valico appenninico, alla quota di 800 m s.l.m..

Foto n° 23

Monte Poggione (sito G/1): il tratto di 16 m del lastricato stradale al termine degli scavi. Il bordo di destra è rimasto parzialmente coperto da resistenti ceppaie di faggio e quindi dà l'errata sensazione di non essere perfettamente rettilineo. Due mozziconi di tronchi di faggio sono rimasti nella parte interna della carreggiata non avendo noi voluto danneggiare il basolato nel tentativo di toglierli. (foto V. Cavara)

8 – Caratteristiche del tracciato

Il tracciato della strada scoperta e documentata archeologicamente è oggi percorribile per uno sviluppo di circa 24 chilometri, da Monte Venere, 21 km a nord del passo della Futa, al m. Poggione, 3 km a sud di esso.
I tratti pavimentati presentano caratteristiche peculiari tipiche di una strada ufficiale, quali si possono registrare in altre strade romane già note. Esse possono così schematizzarsi:

- la strada ha una linearità spiccata e sostanziale; è di crinale, ma corre circa 10-20 metri più in basso per ripararsi dal vento;
- la larghezza è costante: m 2,40, corrispondente alla misura canonica romana di 8 piedi, usata ad esempio, nelle strade centuriali, ma anche in altre circostanze; 8 piedi è la misura minima per la larghezza delle strade pubbliche, a suo tempo stabilita dalle XII Tavole, risalenti al 450 a.C..
- la pendenza è studiatamente limitata ed uniformemente ben distribuita.

Foto n° 24
M. Poggiaccio (sito C): il bordo a valle della strada si è conservato compatto e rettilineo nonostante che, in questa posizione, percorra pendici molto scoscese. Si noti che il basolato è incassato totalmente nel terreno senza muro di sostegno a valle.

8a – Caratteristiche costruttive dei tratti "*basolati*"

Da uno scavo in sezione della pavimentazione si è potuto accertare la tecnica costruttiva adottata. Dopo aver tracciato il percorso, è stato effettuato uno scavo largo 3 metri e profondo 60-70 cm affondandolo maggiormente a monte se il declivio laterale da intersecare con la strada era rilevante, onde incassare totalmente nel terreno il manufatto in costruzione; si evitava così di dover costruire sul lato a valle muri di sostegno della pavimentazione.

La trincea è stata riempita, per uno spessore di 30-35 cm, con pezzatura minuta di arenaria tanto da costituire un valido letto di appoggio del basolato ed assolvere anche alla funzione di drenaggio. Sopra di esso sono poste sui bordi grosse pietre di arenaria, prelevate da vicine cave, opportunamente sagomate per poterle accostare perfettamente una all'altra, larghe 40-50 cm ed alte 25-30 cm; sovente sono tagliate a forma piramidale rovescia affinché, penetrando nello strato sottostante, mantengano una perfetta stabilità. All'interno dei bordi la pavimentazione è compatta anche se il pietrame è più minuto.

Foto n° 25
Poggio Castelluccio (sito D): uno scorcio dei basoli ancora ben allineati che costituiscono il bordo a valle della strada.

Foto n° 26
Monte Bastione (Comune di San Benedetto Val di Sambro). I resti di una delle cave di arenaria dalla quale i legionari romani hanno prelevato le pietre per costruire la pavimentazione della strada.

Foto n° 27
Monte Poggiaccio (sito C): lo scavo ha messo in evidenza la sezione della strada. Le pietre della pavimentazione si presentano con la parte più stretta rivolta verso il basso (a piramide rovescia); in tal modo si assestavano sempre meglio penetrando nello strato sottostante ed, a parità di superficie, opponevano maggiore resistenza alle spinte che ricevevano dall'alto.

Se dalle vicine cave di arenaria venivano portate ai posatori pietre larghe e sottili, queste venivano messe in opera sui bordi in verticale. Molti elementi litici allungati disposti trasversalmente, nei tratti in pendenza, tendono a formare dei cordoli di deviazione delle acque fuori dalla carreggiata con funzione anche di antiscivolo.

Foto n° 28
Monte Poggiaccio (sito C): la sezione della pavimentazione ha evidenziato che le pietre larghe e sottili sono state posate in verticale. Su questa pietra si notano ancora i segni delle scalpellature fatte al momento della posa. I piccoli segni bianchi sono stati provocati da noi nell'intento di fare la sezione della pavimentazione.

Se si tiene conto che la larghezza del basolato rinvenuto è costantemente di circa cm 240 (8 piedi romani: cm 29,76x8=cm 238,08) ed il materiale impiegato è profondo complessivamente come minimo 50 cm, si può calcolare che per ogni metro lineare di strada sono stati utilizzati circa 25 quintali di arenaria. Avendo la prova archeologica dell'esistenza della strada basolata dal m. Bastione al m. Poggione, per una continuità di 11 km, (1/9 dell'intero percorso Bologna-Fiesole) soltanto in questo tratto il peso complessivo dell'arenaria utilizzata è di 275.000 quintali, tenuto conto che il peso specifico di quella arenaria è di 26 quintali al metro cubo. Si tratta quindi di un opera imponente ed impegnativa (tanto più perché costruita sul valico appenninico a 1000 m s.l.m.) che soltanto la forza organizzativa delle legioni romane e la potenza economica di Roma potevano realizzare.

8b – Caratteristiche costruttive dei tratti "*glareati*"

Come noto i Romani nella costruzione delle strade extraurbane utilizzavano i materiali idonei ad assicurare un comodo e duraturo transito, tenendo conto soprattutto della geologia e delle pendenze. Se il terreno era solido e compatto si limitavano a spianarlo ed a migliorarlo stendendo pezzatura minuta di ghiaia, pietrame etc. (strada "*glareata*"). Se invece il terreno era fangoso e molle predisponevano una solida pavimentazione, così come descritta nel paragrafo precedente (strada *basolata*).
È evidente che ove era stata costruita la strada *basolata* si può sperare di individuarla e rilevarne le caratteristiche, mentre una strada "*glareata*" è più difficile da individuare e soprattutto potere attribuirne la costruzione ai Romani. Anche nella ricerca dei resti della "*Flaminia Militare*" sono state notate differenze della geologia, tanto che ove erano evidenti gli affioramenti di calcare (per esempio da Monte dei Cucchi a Monte Venere) si sono cercati resti di strada *glareata* e si è abbandonata la speranza di ritrovare basolati.

Foto n° 29
Tipico esempio di semplice spianamento di un affioramento di pietra calcarea per realizzare un comodo e solido piano stradale. Questo si trova 600 m a nord della località Predosa (zona archeologica "E") sul tracciato romano, ma, evidentemente, non è databile l'opera di spianamento. Sullo sfondo la borgata "Bonacca".

Ove invece tali affioramenti non erano evidenti sono state fatte ugualmente ricerche che hanno portato ad un sorprendente risultato in località "Predosa" tra Madonna dei Fornelli e Monte dei Cucchi.
Seguendo le tracce della mulattiera medioevale, che ha sempre ricalcato il percorso romano, si è notato che il suo piano di calpestio si era incassato di almeno m 1,50 rispetto all'originario piano di campagna e che, sui fianchi del fossato creatosi nei secoli, appariva evidente uno strato di piccola pezzatura di calcare di 50/60 cm chiaramente posto in opera dai costruttori della strada. Questa situazione ha fatto ritenere che i Romani, in questo luogo, abbiano costruito una strada *glareata* con la loro consueta tecnica: dopo avere scavato una trincea larga circa 3 metri e profonda 60/70 cm, l'hanno riempita di calcare minuto prelevandolo dai vicini affioramenti e l'hanno compattato avendo cura di stendere lo strato di calcare con pezzatura più grossa nella parte inferiore del manufatto.
Nei secoli successivi, dopo l'abbandono della manutenzione romana, il transito millenario dei viandanti medioevali, coincidente esattamente in questo punto con il centro della strada *glareata*, e la forza dilavante delle acque, hanno creato un vero e proprio fossato lasciando in evidenza, ai lati, la "lente" del calcare posato dalle legioni romane.

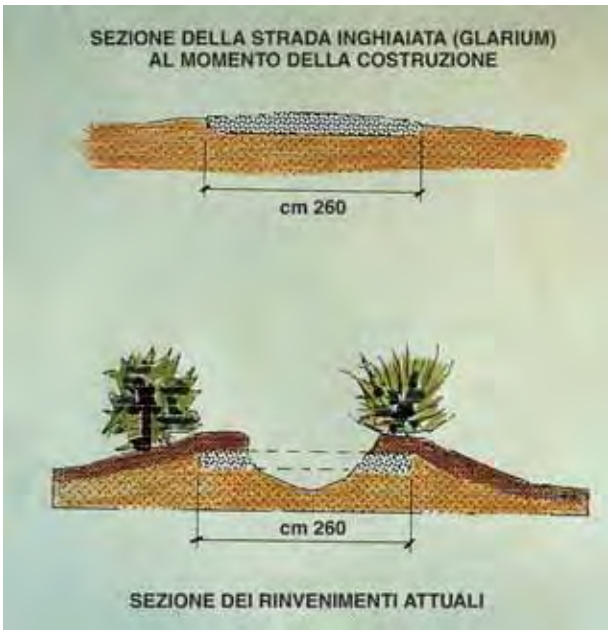


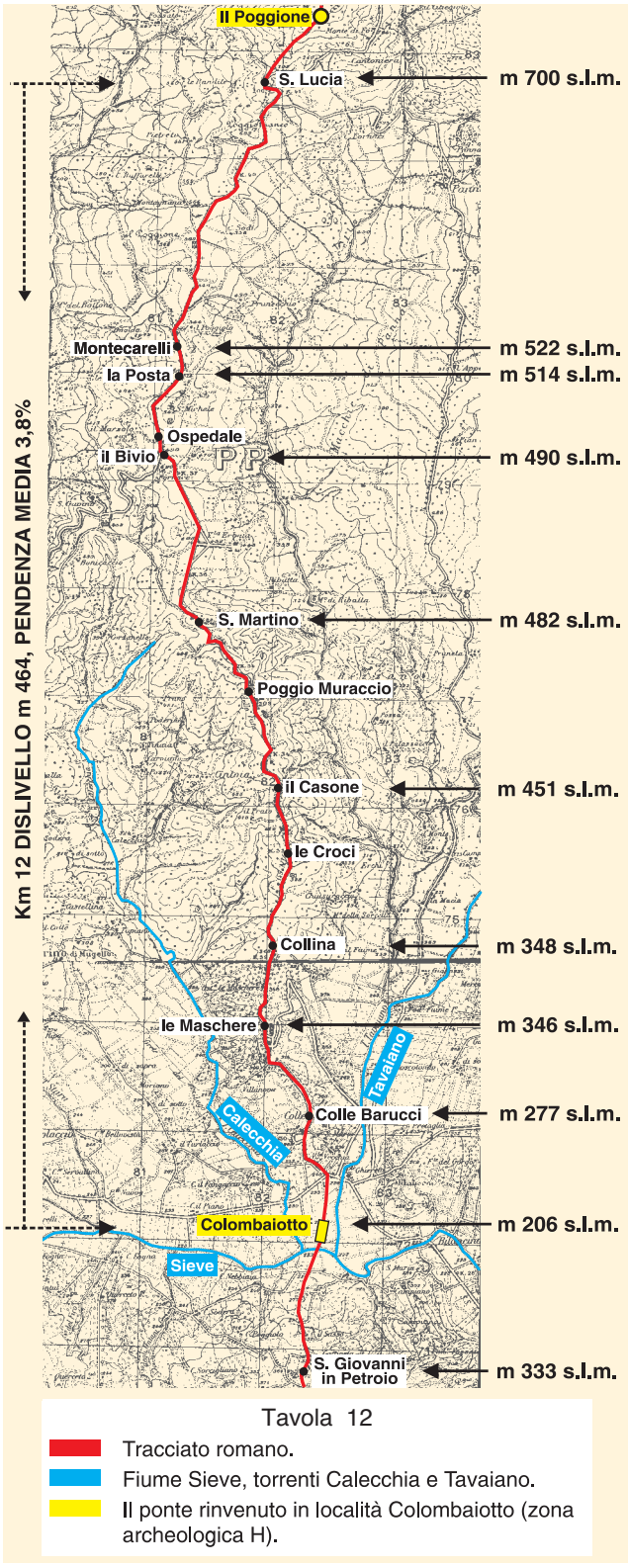
Tavola 11
Località Predosa (zona archeologica "E"); sopra: rappresentazione grafica della sezione della strada *glareata* al momento della sua costruzione. Sotto: sezione attuale della strada *glareata*.

Foto n° 30
Località Predosa (zona archeologica "E"): dopo cauta ripulitura del fianco laterale dell'antica mulattiera infossata compare uno strato di piccole pietre di calcare che segue costantemente la direzione del tracciato, evidenti resti della strada *glareata*.

Foto n° 31
Località Predosa (zona archeologica "E"): i resti della strada *glareata*. Si notino: 1) le pietre più grosse posate nella parte inferiore; 2) il terreno vergine sotto; 3) lo strato di terra ed humus sopra, testimonianza della millenaria sedimentazione.

9 – Il ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve in località Bilancino (Barberino del Mugello)

Dopo i rinvenimenti della strada al m. Poggione abbiamo proseguito le ricerche seguendo in direzione sud la sommità del crinale che discende dolcemente verso il Mugello. Soltanto 1 km dopo, però, sul quel crinale si innesta la S.S. n° 65 (della Futa) che lo segue per 12 km fino al fiume Sieve. Ci è stato quindi impossibile eseguire saggi di scavo sotto od in adiacenza a questo tracciato moderno, anche perché esso è fronteggiato da case private e terreni recintati.
Comunque eravamo e siamo convinti che la strada romana abbia seguito la sommità di questo crinale fino al fiume Sieve, che scorre con orientamento ortogonale rispetto alla direzione della strada.
Abbiamo quindi cercato tracce in loco di resti di un ponte, senza esito. Ci siamo documentati anche sulle fonti storiche per cogliere la notizia dell'antica esistenza di un ponte, ma senza risultato.
Poi, nell'aprile 1994, siamo venuti a conoscenza del casuale rinvenimento di alcuni piloni di un ponte sconosciuto, in occasione dei lavori di scavo per la costruzione dell'invaso del "Bilancino" sul fiume Sieve.
I lavori, iniziati negli anni 1990, hanno previsto la costruzione della diga vera e propria, nonché alcuni viadotti sopraelevati, per assicurare la continuità dei collegamenti nei tratti di strada che sarebbero finiti sott'acqua, una volta riempito il bacino.
Sono stati eseguiti anche imponenti lavori di scavo a monte della diga, per ricavare materiale utile alle opere in corso, e nello stesso tempo per aumentare la capacità del bacino. Appunto durante l'esecuzione di queste opere, nel podere "Colombaiotto", circa 200 metri a nord dall'attuale corso del fiume Sieve, nella primavera del 1992 sono emersi i resti di sei pile di un ponte sconosciuto lungo 100 metri. Si trovavano alla profondità di 5-6 metri sotto il livello del piano di campagna ove, a memoria d'uomo, sono esistiti soltanto campi coltivati. Alla sorpresa di tutti si è aggiunto per noi un enorme interesse che ci ha spinti immediatamente sul posto. Quei reperti, anche se poco spettacolari, hanno suscitato in noi grande emozione perché sentivamo di avere sotto gli occhi il tassello mancante nel tracciato romano da Bologna a Fiesole. La loro posizione e l'orientamento erano perfettamente coincidenti con il percorso da noi ipotizzato nel versante mugellano, confermato proprio nel febbraio precedente con il rinvenimento del lastricato a sud del valico della Futa.



Per una analisi dettagliata dei resti di questo ponte e per le relative considerazioni sull'imponenza di questa opera stradale rinviamo all'articolo scritto dal Prof. Vittorio Galliazzo, docente di archeologia e di storia dell'arte greca e romana presso l'Università "Cà Foscari" di Venezia, pubblicato a pag. 232 e ss. del nostro libro del 2000.

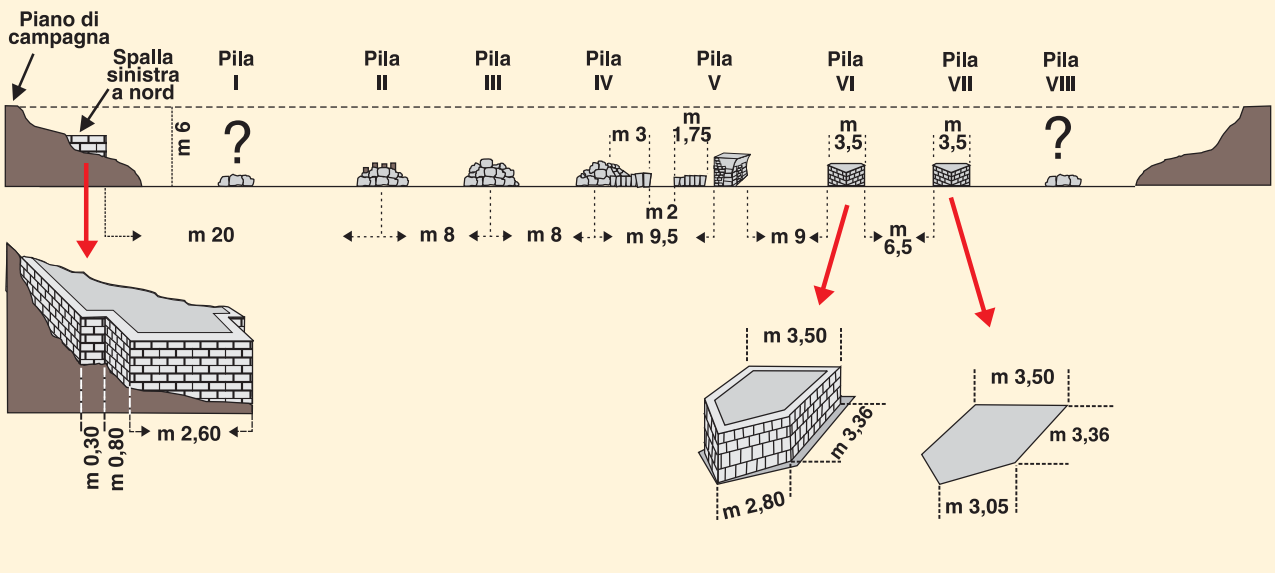


Tavola 13

Grafico ricostruttivo dei resti del ponte con pianta prospettica della probabile pila VII e prospettiva della spalla sinistra (a nord) e della pila VI.

Foto n° 32

Ponte del Colombaiotto sul fiume Sieve (Comune di Barberino del Mugello). Visione generale dei resti del ponte dalla pila VII verso la spalla sinistra superstite.

Foto n° 33
Località Bilancino (Comune di Barberino del Mugello) - Giugno 1997. I resti di una pila del ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve, riemersa in occasione degli scavi per costruire la diga del Bilancino, osservata da vicino da Cesare Agostini.

Foto n° 34
Resti di una arcata del ponte di Colombaiotto.

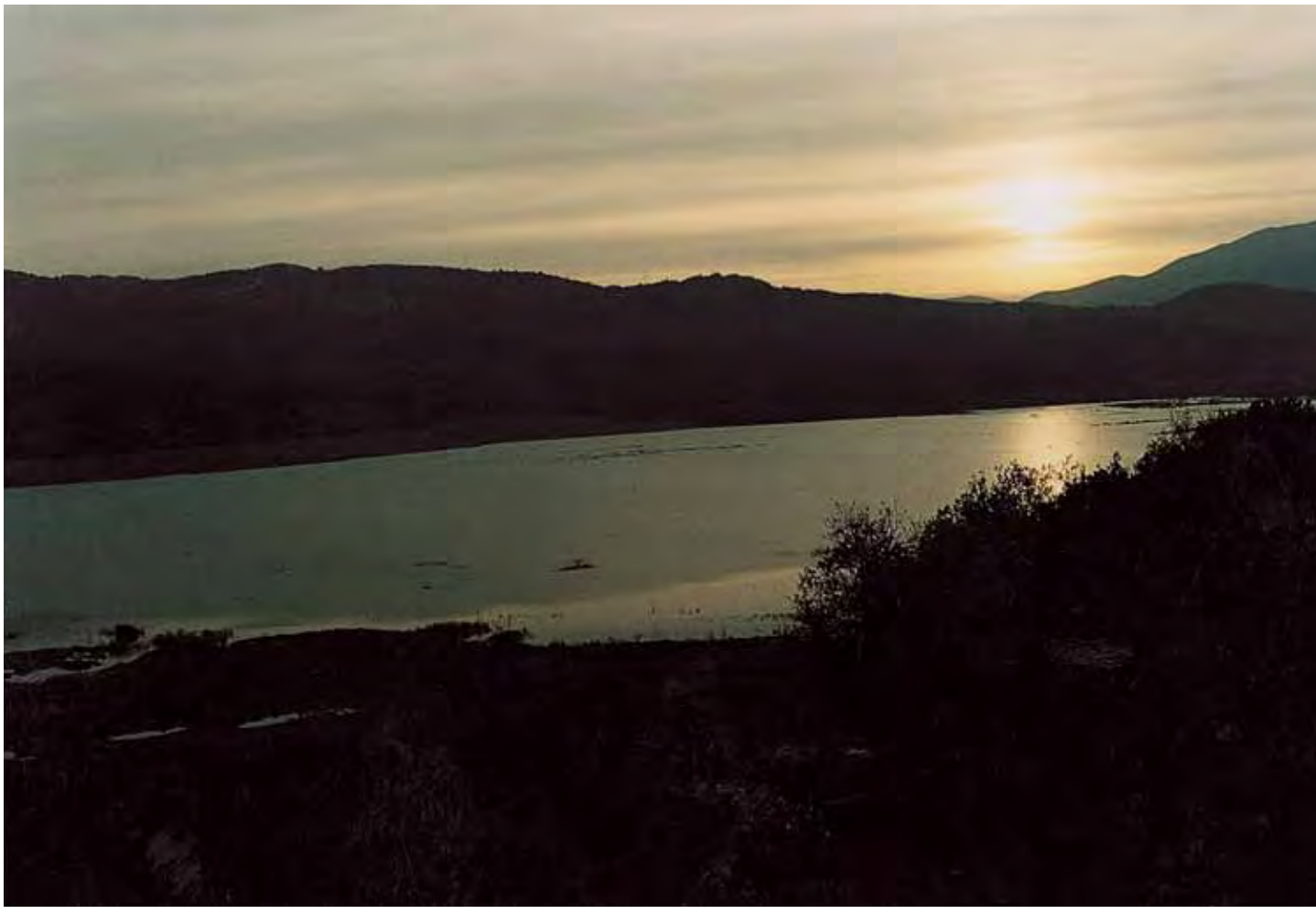


Foto n° 35
Bacino del Bilancino (gennaio 1999): il sole del precoce tramonto invernale lambisce con i suoi raggi l'acqua del bacino che ha già ricoperto i resti del ponte di Colombaiotto. Quel fortunato destino, che ha temporaneamente riportato alla luce le sue vestigia, ha voluto che venisse ricoperto per sempre, quasi per rispettare il suo secolare riposo.

CAPITOLO V

IL PERCORSO DELLA *FLAMINIA MILITARE* DAL PONTE DI COLOMBAIOTTO SUL FIUME SIEVE NEL MUGELLO AD AREZZO

A - Dal ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve a Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve)
B - Da Tagliaferro a Vetta Le Croci e Fiesole
C - Da Fiesole a Castel Sofia (Comune di Pelago) passando da Pontassieve
D - Da Castel Sofia (Comune di Pelago) ad Arezzo
E - Ipotesi di un tracciato alternativo da Vetta Le Croci a Castel Sofia (Comune di Pelago) attraverso il Ponte a Vico

REALTÀ E PROBLEMI PER LA RICERCA DEL TRACCIATO DI UNA STRADA ANTICA DIMENTICATA MA NON DEL TUTTO SCOMPARSA

Già nel libro da noi pubblicato nel 2000[1] avevamo evidenziato alcuni principii ai quali ci si deve attenere nella ricerca del tracciato di una strada antica scomparsa, così come la *Flaminia Militare.* Riteniamo utile riportare qui tali concetti per fare comprendere quali sono state le difficoltà da noi incontrate e giustificare se in alcuni tratti nella ricerca ci siamo appellati maggiormente alla continuità logica del percorso che non a testimonianze archeologiche.

1 - Difficoltà nella percezione di indizi nei luoghi intensamente abitati

Lo sforzo maggiore per chi vive in mezzo ad estesi insediamenti abitativi ed industriali è quello di riuscire ad immaginare come poteva apparire duemila anni fa il territorio. Si deve ignorare praticamente tutto quanto costruito dall'uomo, perché allora non c'era.

In zone intensamente abitate, come la valle del Sieve e del torrente Carza, ed ancora di più le colline verso Fiesole, con un reticolo di strade che collegano grossi paesi e piccoli borghi costruiti ovunque, è molto difficile cancellare dagli occhi queste presenze che inconsciamente condizionano la ricerca. In particolare la presenza della viabilità attuale svia l'attenzione di chi cerca d'intuire il tracciato di una strada antica scomparsa.
Anche per noi è stato problematico guardare quelle valli, quelle colline, quei crinali prescindendo dall'intreccio di strade asfaltate e bianche che si snodano in tutte le direzioni. È stata indubbiamente più agevole la ricerca nei boschi incontaminati del valico appenninico, percorsi per secoli soltanto da frettolosi viandanti che nulla avevano modificato della natura; essa là ci ha permesso di leggere il lontano passato avendo lasciato intatti piccoli segnali di quella antichissima presenza nascosta.
Ben diverso si è presentato a noi il territorio a sud del Sieve. Avevamo abbandonato la speranza di ritrovare prove tangibili della strada; al massimo avremmo potuto valutare l'appartenenza a questo tracciato di resti occasionalmente rinvenuti nel passato ed eventualmente segnalati da guide archeologiche o da testimonianze locali.

(1) CESARE AGOSTINI – FRANCO SANTI, Bologna 2000.

Ma nulla era venuto a nostra conoscenza prima del 2000. Del resto ciò poteva essere giustificato se l'impianto stradale romano, in questo territorio, non avesse avuto l'inderogabile necessità di una pavimentazione vera e propria, come alle alte quote del valico appenninico. Abbiamo pensato che la strada, molto probabilmente in prevalenza *glareata,* una volta abbandonata la sua utilizzazione a lungo percorso e senza più manutenzione, poteva avere perso in breve tempo le caratteristiche della grande viabilità, degradandosi a strada di collegamento locale e subendo le deviazioni imposte dalle esigenze dei nuovi insediamenti abitativi.

2 – Cautele nella interpretazione dei toponimi

Abbiamo tenuto in considerazione anche i toponimi, ma con la dovuta cautela; infatti se in uno stesso luogo si sono succeduti nel corso della storia insediamenti ed avvenimenti di diversa importanza, può essersi tramandato il nome del fatto più recente. Come avvengono le sovrapposizioni degli insediamenti, anche i toponimi possono sovrapporsi, cosicché l'uno esclude l'altro.

Per non cadere pertanto in errori interpretativi occorre individuare l'epoca esatta a cui i toponimi si riferiscono, altrimenti si rischia di avvalersi di indizi temporalmente lontani fra loro che sviano la corretta ricostruzione storica.

Il concetto di "temporalmente lontano" merita un chiarimento.

Come quando si scruta l'orizzonte le immagini lontane si sovrappongono e appaiono vicine fra loro, così, studiando gli avvenimenti della storia antica, siamo indotti a ridurre gli spazi temporali, senza percepire le modificazioni verificatesi in quelle epoche con il decorso di 50 o 100 anni. Quando pensiamo, per esempio, ad un avvenimento verificatosi nel 200 a.C. o nel 100 a.C., non cogliamo nella loro effettiva valenza le differenze temporali, storiche, politiche ed ambientali verificatesi in quei 100 anni, perché abbiamo l'impressione che, più o meno, poco sia cambiato.

Diversa invece è la percezione del decorso del tempo più prossimo. Pensando infatti oggi ad un avvenimento risalente al 1900, sono passati sempre 100 anni, ma istintivamente cogliamo la molteplicità degli avvenimenti che hanno contraddistinto quest'ultimo secolo e l'enorme evoluzione e le differenze maturate in tutti i settori dell'attività umana. L'appiattimento temporale degli avvenimenti antichi, del tutto istintivo, rischia però di dare una falsa rappresentazione di quelle lontane realtà, soprattutto per quanto riguarda le modificazioni intervenute sul territorio.

Questi principi fondamentali, da tenere presenti nello studio della topografia antica, sono stati condivisi proprio in riferimento alle strade romane, da Giuliano De Marinis. Merita qui riportare alcuni frammenti di un suo saggio sull'argomento: "*Se soffermiamo la nostra attenzione, infatti, sulle fonti letterarie relative all'epoca "romana", vedremo come i fatti più antichi forse riferibili alla viabilità di quest'area, di cui parla T. Livio a proposito della costruzione di una strada Bologna-Arezzo ad opera di C. Flaminio Nepote, si pongano nel primo ventennio del II secolo a.C.; mentre i più recenti, quelli descritti da Procopio nell'ambito di un episodio della guerra goto-bizantina (prima, peraltro, ed unica fonte per il mondo antico in cui appaia il nome Mugello come località geografica), al secondo quarto del VI secolo d.C.: si tratta, come si vede, di un lasso di tempo di più di sette secoli…. La geomorfologia di un territorio, è vero, condiziona fortemente, dal punto di vista topografico, la collocazione delle direttrici di comunicazione, e bisogna ammettere che il mondo antico era, in linea generale, più conservativo del nostro, ma bisogna pensare a quali e quanti eventi storici, e mutazioni anche sostanziali, si siano succeduti nell'arco cronologico sopra detto… . Si può forse pensare che attraverso tutto ciò una rete stradale non abbia subito modificazioni a seconda delle vicende storiche, soprattutto socio-economiche, che coinvolgevano di volta in volta il territorio relativo?*

Non vanno dimenticate, infine, le catastrofi naturali … che possono essersi verificate in un periodo così lungo: alluvioni, movimenti franosi, terremoti, possono avere, in vari momenti,

causato danni od interruzioni tali, su singoli tratti di tracciato, da renderne impossibile, o comunque non conveniente, il ripristino, con la conseguenza, quindi, di abbandonarlo a favore di un percorso alternativo "[2].

Non si deve, quindi, considerare uguale la situazione degli insediamenti e della viabilità compresi, per esempio, nei cento anni dal 150 a.C. al 50 a.C., quando invece le modificazioni sono state enormi e devono essere considerate nella loro cronologia. Ecco perché un toponimo deve essere indagato per cercare non soltanto il motivo locale che ha tramandato quel nome, ma anche per essere correttamente inquadrato nel momento storico della sua origine, onde trarre spunti certi per l'esatta ricostruzione cronologica del territorio.

Un esempio chiarisce questo concetto. I toponimi "Terzolle", "Quarto", "Quinto", "Sesto Fiorentino", "Settimello" etc., di attuali località vicine a Firenze, che si snodano in direzione di Barberino del Mugello, sono stati ritenuti giustamente da tutti gli studiosi di origine "*miliaria*" e, quindi, considerati rivelatori di un coincidente tracciato romano verso l'Appennino. È però discutibile identificare questo tracciato con la prima transappenninica costruita dai legionari romani, senza avere preliminarmente accertato il momento e le motivazioni storiche della nascita di quei toponimi che sono riferibili, invece, ad una strada costruita, dato il suo tracciato, in epoca successiva alla fondazione di Firenze, cioè più di 130 anni dopo.

Evidentemente questi toponimi sono giunti fino a noi perché il secondo tracciato si è perpetuato più a lungo sostituendo il primo, ormai abbandonato e caduto nell'oblio.

3 – Le ricerche dal ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve a Fiesole prima dell'anno 2000

Già prima del rinvenimento del ponte (anno 1994) avevamo esplorato le colline a sud del fiume Sieve cercando di intuire la prosecuzione del tracciato romano verso Fiesole. Le fonti storiche antiche menzionavano concordemente l'esistenza di estese paludi nella valle del fiume ad est del Bilancino. Era intuitivo, quindi, che il percorso romano le avesse evitate salendo verso le colline di S. Giovanni in Petroio e del Trebbio.

Dopo il fortuito rinvenimento del ponte, proprio nella posizione ove ci aspettavamo che fosse stato costruito, si sono dissolte le ultime riserve sulla prosecuzione rettilinea della strada. Ci siamo dedicati con ottimismo alla ricerca del tracciato verso Fiesole, osservando l'orografia senza lasciarci influenzare dalle strade e dalle costruzioni oggi esistenti.

La mancanza di toponimi itinerari sicuramente coevi alla prima metà del II sec. a.C., e di rinvenimenti archeologici certi nel territorio compreso fra il ponte di Colombaiotto e Fiesole, ci aveva costretto ad affidarci unicamente alla minuziosa esplorazione del territorio, cercando di intuire quale poteva essere stato il tracciato della "nostra strada", in relazione alla morfologia del paesaggio. Abbiamo immaginato quelle colline e quelle valli boscose, selvagge e prive di insediamenti abitativi di qualche rilievo, con un intreccio di sentieri ed attraversate da una unica strada etrusca che collegava Fiesole con Felsina.

Ed ancora più selvaggio ha immaginato il Mugello lo storico toscano dell'Ottocento, Lino Chini quando, nei secoli precedenti la dominazione etrusca e la conquista romana, quel territorio era abitato prevalentemente dai *Liguri Magelli*. La sua immaginaria descrizione è talmente viva e poetica che

(2) GIULIANO DE MARINIS: *La viabilità romana nel Mugello,* in *Strade fra Val di Sieve e Romagna - storia e archeologia* pubblicato nel 1995 a cura del Gruppo Archeologico Dicomanese.

merita di riportarla in nota[3]. Dopo questa epoca buia riteniamo che soltanto con gli Etruschi la viabilità abbia assunto una valenza transappenninica.
Nella ricerca a sud del ponte di Colombaiotto, era logico seguire il tracciato più rettilineo.
Ci eravamo convinti che i Romani, attraversato il fiume Sieve in corrispondenza di quel ponte (quota 233 s.l.m.), avessero proseguito diritto salendo a S. Giovanni in Petroio (quota 372 s.l.m.) fino al Trebbio (quota 435 s.l.m.) ridiscendendo a Tagliaferro (quota 250 s.l.m.) nella valle del torrente Carza. Praticamente la strada in sei chilometri saliva e discendeva di circa 200 metri, con pendenza media del 6,45%. Questo primo tratto (ponte di Colombaiotto – Tagliaferro) ci aveva convinto; maggiori dubbi avevamo avuto nella individuazione del percorso verso Fiesole. Con doverose riserve quindi avevamo ipotizzato un tracciato che costeggiava il torrente Carza fino a Fontebuona, saliva a Pratolino e seguiva l'attuale S.S. n° 65 fino alla località Il Cionfo, scendeva al torrente Mugnone e risaliva a Fiesole.
Quest'ultimo percorso però non ci aveva convinto, tanto che negli anni successivi abbiamo più volte raggiunto Fiesole seguendo un altro tracciato; abbiamo effettuato accurate prospezioni di superficie e saggi di scavo seguendo un tracciato sostanzialmente rettilineo, che da Tagliaferro attraversa subito il torrente Carza e risale il versante opposto fino a Vetta le Croci e Fiesole.
Nei paragrafi A, B, C e D di questo capitolo, corrispondenti ai quattro tratti del percorso fino ad Arezzo, illustriamo dettagliatamente i risultati dei nostri studi che abbiamo portato a termine con la collaborazione di nostri amici fiorentini[4].

4 – Le ricerche dopo l'anno 2000

A - Dal ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve a Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve)

Dopo l'anno 2000, non soddisfatti degli indizi già riscontrati, abbiamo ripreso le ricerche tra il ponte di Colombaiotto (Sito A) e Tagliaferro sperando di trovare qualche traccia del basolato romano. Il percorso da noi già individuato era indubbiamente il più aderente ai principi costruttivi delle strade romane: si snodava nella direzione voluta con andamento rettilineo e collegava le due località con la distanza più breve, superando con comodità la collina del Trebbio. Permetteva inoltre sia di evitare le paludi allora esistenti ad est del ponte nella valle del Sieve, sia di dominare il territorio attraversato.

---

(3) LINO CHINI: *Storia antica e moderna del Mugello*, Vol. I, Firenze 1875. Copia anastatica Multigrafica Editrice, Roma 1969, pagg. 54 e 55: "…*Con dolce trasporto di patrio affetto io numerava i suoi turriti castelli, i suoi templi, le sue ville, i suoi bianchi casali, i suoi bei campi e vigneti, non senza ringraziare il cielo d'avermi fatto nascere in sì ricca non men che bella e felice contrada, per antiche geste e per uomini grandi famosa, e pel carattere onesto, pacifico, industrioso de' suoi abitanti degnissima d'onoranza e di affetto. Allorquando dopo un vario succedersi in me di patrie memorie, d'immagini e di affetti, un'antica possente idea mi fulgurò alla mente e con tenace irresistibile forza a sé mi avvinse e mi tenne. Profondandomi in essa, ecco a un tratto, siccome in grande lucidissimo specchio, veggo il Mugello addivenire una deserta valle ingombra di orrore e di pauroso silenzio. I suoi castelli, le sue chiese, i suoi villaggi, i suoi casolari spariti, dileguati affatto: de' tanti suoi ben culti vigneti, ridenti campi, bellissime strade, amene rive, ombrosi viali … più nulla; e in quella vece folte e nere boscaglie all'intorno, e profondo lago di acque nel mezzo, su cui aquile selvagge, falchi e corvi rapaci roteando per l'aria, squassavano le penne, mentre fiumi rovinosi giù scendendo dai monti sturbavano e rimescolavano con rauco fremito la bassa torbiera. Volgo lo sguardo all'intorno, e le più alte vette de' monti appaiono ammantate di nevi e di ghiacci, e i minori poggi degradanti giù fino alla valle, presentano incominciati disboscamenti presso a rozze ed umili capanne, intorno alle quali errano mandrie di bufali e di vacche, e pochi e rari individui aventi figure più di fiere che d'uomini, cinti i lombi d'irsute pelli, irti il crine, con tetro sguardo, con piglio feroce. – Cotal m'apparve in quell'ideale visione il Mugello, e siffatto quadro restommi si fisso nella memoria, che ancora, dopo 18 anni, mentalmente lo vedo e mi sta sempre dinanzi. Chiamisi pure, se vuolsi, visione poetica, sogno fantastico o cosa simile: io son d'avviso però aver accennato a fatti molto prossimi al vero, e che al tempo dei Liguri Magelli la nostra contrada fosse anche in più orrido aspetto e in peggior condizione di quella che ho immaginata e descritta*".

(4) Trattasi di Mauro Bacci di Sesto Fiorentino ed Alberto Facchini di Firenze.

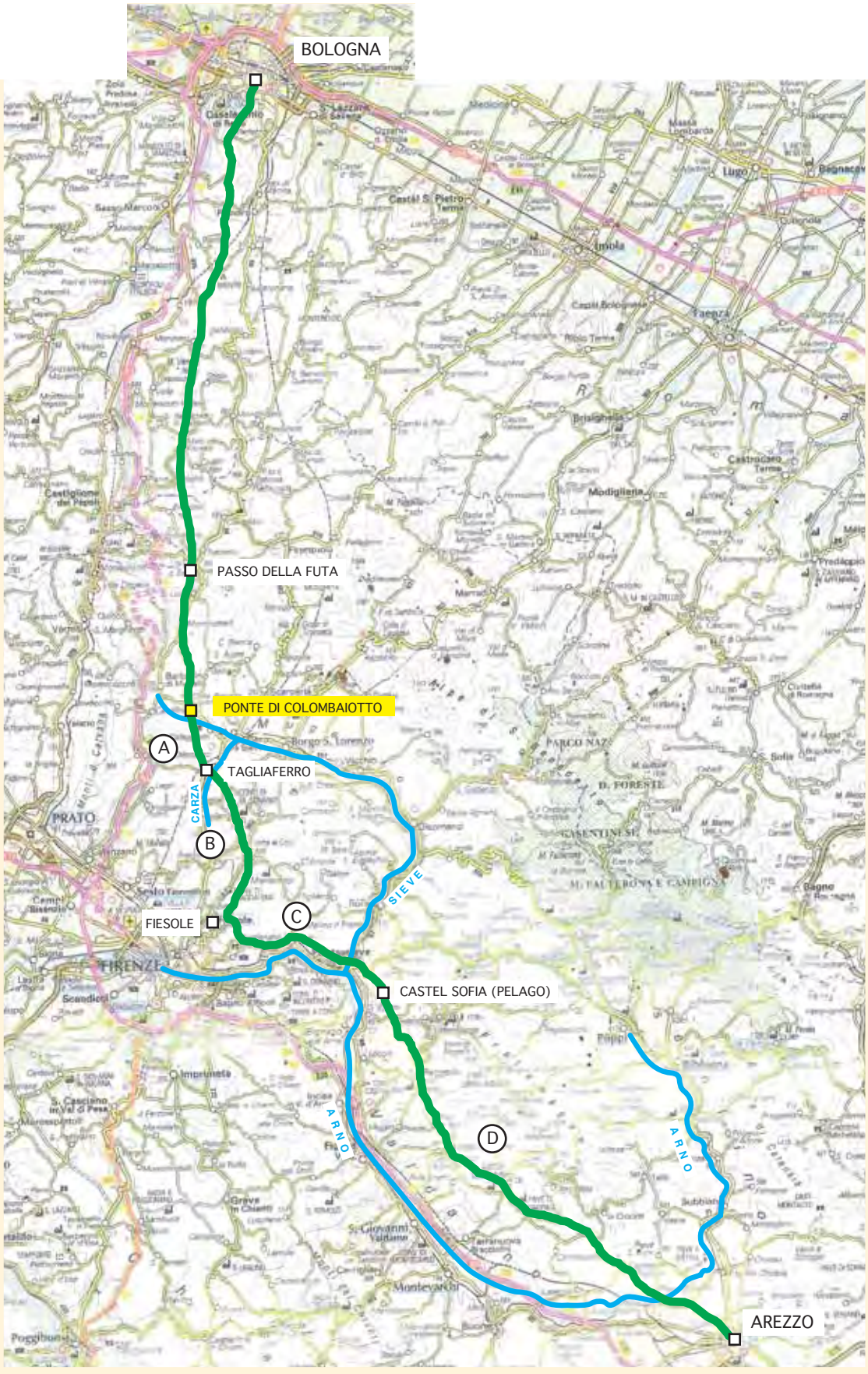


Tavola 14

Percorso della *Flaminia Militare* da Bologna ad Arezzo

tratti A - B - C - D dal ponte di Colombaiotto ad Arezzo

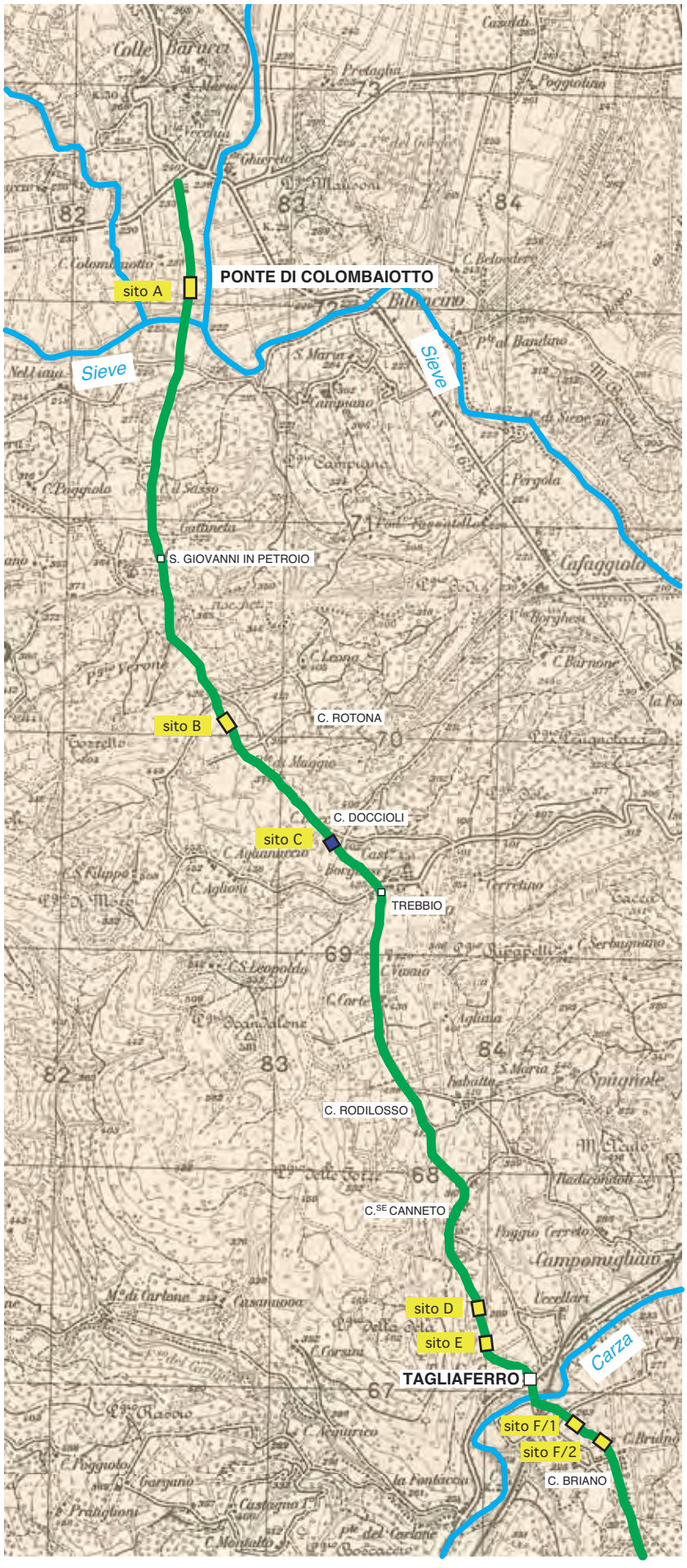


Tavola 15

Percorso della *Flaminia Militare* dal ponte di Colombaiotto a Tagliaferro

Luoghi del rinvenimento di basolati romani

Luogo ove si trova l'antica *"edicola"*

(I.G.M. Autorizzazione n.5034 del 13-07-1999)

Abbiamo quindi ripreso con più determinazione le ricerche di indizi sul teorico asse rettilineo della viabilità romana, cercando di non farci condizionare dalla viabilità moderna che spesso ha un andamento curvilineo per ridurre le pendenze o per collegare località soltanto oggi esistenti.
Così applicando il principio della "linea di mira" ci siamo trovati spesso a percorrere strade campestri apparentemente al servizio di piccoli trasporti locali.
Quando ci siamo imbattuti in una traccia campestre che si trovava sull'allineamento della strada ricercata, abbiamo scandagliato minuziosamente il terreno per cogliere l'indizio della presenza di minimi resti di basolati. Sarebbe stato indubbiamente più probabile trovare resti superstiti della pavimentazione fuori dalle strade moderne anche se poco frequentate e non ancora asfaltate. Non abbiamo invece tenuto in considerazione quei tratti selciati che erano evidentemente estranei alla direttrice voluta.
Tenendo presente questi principi abbiamo subito notato che dalla sponda destra del Sieve, in esatta direzione del ponte ritrovato, partiva una stradina bianca rettilinea in salita che arrivava a S. Giovanni in Petroio[5]. Poteva questo essere il percorso romano che dal ponte di Colombaiotto si portava rapidamente sul culmine della collina ove oggi c'è la chiesa di S. Giovanni in Petroio (quota m 333); una salita breve, di soli 1300 metri con una pendenza del 10%, del tutto accettabile.
Convinti che quella era la direzione giusta, abbiamo proseguito le ricerche verso sud cercando di seguire un percorso rettilineo anche quando l'attuale strada bianca carrozzabile effettuava numerose curve.
Dopo alcuni giorni di inutili sondaggi abbiamo conosciuto Rino Cecchini, l'anziano custode del castello del Trebbio, dimostratosi profondo conoscitore dei luoghi perché discendente da una famiglia per secoli colà residente, ed essendo lui stesso nato e vissuto sempre al Trebbio.
A lui abbiamo chiesto notizie sulla dimenticata antica viabilità che attraversava i campi sull'asse da noi cercato e con andamento rettilineo, al di fuori della moderna viabilità.

Foto n° 36
Località S. Giovanni in Petroio (Comune di Barberino del Mugello), settembre 2004. Questa strada, discendente rettilinea da S. Giovanni in Petroio in direzione del ponte di Colombaiotto (Sito A), ricalca probabilmente il tracciato romano; sulla destra si intravede la diga del Bilancino.

Avendo egli inteso lo scopo della nostra indagine si è prestato gentilmente ad accompagnarci nei campi del podere "Rotona" che si trova più o meno a metà strada fra S. Giovanni in Petroio ed il Castello del Trebbio. In uno di quei campi, ci ha indicato l'esatto luogo ove aveva notato alcune pietre di alberese allineate sporgere appena dal terreno; le abbiamo subito liberate dal terriccio che in parte le copriva.

(5) Ora la sua parte iniziale è sommersa dall'acqua del bacino del Bilancino.

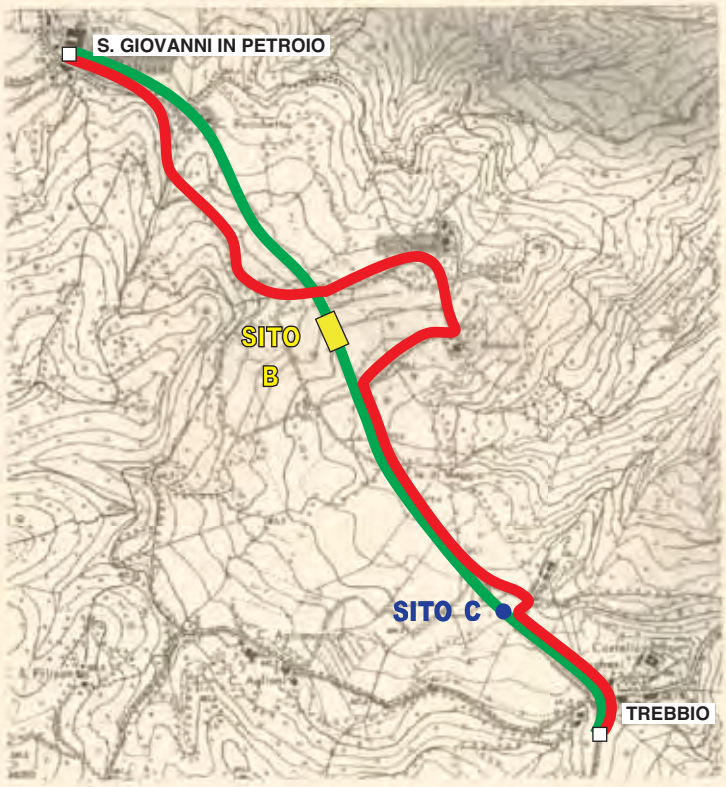


Tavola 16

Località Il Trebbio (Comune di S. Piero a Sieve).
In questo dettaglio cartografico si può notare che il **sito B** (basolati) e **sito C** (edicola) si trovano su un tracciato pressoché rettilineo da S. Giovanni in Petroio al Trebbio, prescindendo dalla attuale viabilità carrabile che effettua molte curve.
(Rilievo di Mauro Bacci).

- Tracciato della Flaminia Militare
- Viabilità carrabile moderna
- Viabilità carrabile attuale coincidente con la viabilità romana.

Seguendo il loro allineamento abbiamo individuate altre pietre larghe 50 – 60 cm, posizionate in perfetta linea retta, che evidentemente erano i bordi superstiti di una importante antica strada pavimentata (Sito B). Essi erano quasi in superficie per la scarsa sedimentazione dovuta alla pendenza del terreno; per le loro dimensioni e la messa in opera ad arte, dimostravamo la loro ascendenza all'epoca romana[6]. La direzione nord-sud di questo basolato, in asse perfetto con l'ipotizzata provenienza dal ponte di Colombaiotto e diretto a Tagliaferro, ci ha persuaso di avere trovato una conferma del tracciato della *Flaminia Militare*. Ci siamo allora soffermati a lungo ad osservare attentamente i campi a sud di questo rinvenimento.
A circa 500 metri in località Cà Doccioli (quota 402) ha attirato la nostra attenzione un manufatto costruito prevalentemente in mattoni nel quale una piccola nicchia custodiva l'immagine della Madonna (Sito C). Si tratta della tipica "*edicola*" edificata dai devoti per indicare la direttrice principale in un bivio.

Foto n° 37
Podere Rotona, località il Trebbio (S. Piero a Sieve), settembre 2004, Sito B. Franco Santi e Franco Bacci al lavoro per scoprire i basolati ancora interrati (direzione nord).

(6) In questa posizione abbiamo riportato alla luce soltanto poche pietre del bordo della strada, ed anche nei tratti più a sud, ma sono stati sufficienti per riconoscerle identiche a quelle prime pietre rinvenute dal 1979 al 1999, a nord e a sud del passo della Futa (vedasi foto). Allora, abbiamo avuto la forza di scavare manualmente scoprendo i basolati della strada in tutta la loro larghezza di m 2,40 e per una lunghezza alle volte di 20, 30, 50, 60 m. Nel 2004, venticinque anni dopo la prima scoperta, all'età di 67 e 75 anni, non abbiamo avuto più l'energia necessaria per fare altrettanto e, quindi, ci siamo dovuti accontentare di riportare alla luce soltanto alcuni bordi, comunque sufficienti per confermarci l'ascendenza romana della pavimentazione.

Foto n° 38
Località Il Trebbio (S. Piero a Sieve), settembre 2004, Sito B. Basoli del bordo della strada larghi circa 50-60 cm nel campo del podere Rotona (direzione nord). E' evidente l'estrema somiglianza con il bordo appena scoperto della pavimentazione della *Flaminia Militare* riportata alla luce al Monte Bastione nel 1979.

Foto n° 39
Monte Bastione (Comune di Firenzuola), agosto 1979. I primi bordi della strada romana individuati nel lontano agosto 1979 sotto una rigogliosa vegetazione di felci.

Foto n° 40
Località Il Trebbio (Comune di S. Piero a Sieve), settembre 2004, Sito B. Cesare Agostini sui bordi del basolato rinvenuto nel podere Rotona (direzione sud). Si noti sullo sfondo il castello del Trebbio e l'attuale strada bianca carrozzabile nella quale si immette, al termine della discesa rettilinea, la strada basolata.

Nulla di così eccezionale, visto che alle volte si incontravano, e si incontrano ancora, sulle strade secondarie o già abbandonate a testimonianza di un antico percorso. Questa però la distingue dalle altre per tre motivi:

1. si trova all'inizio di un campo ove non si vedono più i resti di una mulattiera o di un sentiero;
2. la parte anteriore è orientata verso ovest ed invece la strada bianca attuale effettua una deviazione verso est;
3. il materiale utilizzato per la sua costruzione è costituito da pietre di alberese (nel basamento) e da mattoni; fra di essi abbiamo notato alcuni mattoni di spessore superiore agli altri che ci hanno fatto ritenere essere frammenti di mattoni "manubriati" romani.

Foto n° 41
Podere Doccioli, 400 metri a nord del Castello del Trebbio (S. Piero a Sieve), settembre 2004, Sito C. Questa "*edicola*" con l'immagine della Madonna si trova fuori dai percorsi moderni in un campo agricolo recintato dalla proprietà. Il manufatto, in allineamento con i basoli rinvenuti poco più a nord e poco più a sud, testimonia l'antichissimo passaggio, in adiacenza, di una importante strada ora totalmente scomparsa. All'orizzonte si intravede il passo della Futa.

L'orientamento della parte anteriore verso ovest, ove non si potevano scorgere tracce di una passata viabilità, ci ha fatto ritenere che fosse molto antica, costruita su una strada a suo tempo molto frequentata, ma da secoli abbandonata. L'abbandono di questo percorso deve risalire a tempi immemorabili in quanto oggi quel campo è diventato proprietà privata recintata come dimostrato dalla fotografia.

Abbiamo constatato che l'*edicola* si trova sull'ideale prolungamento rettilineo dei basolati rinvenuti 500 metri più a nord e, quindi, ci conferma che era stata costruita a conforto dei viandanti che percorrevano nei secoli scorsi la mulattiera, probabilmente ricalcante il tracciato romano. Questa "*edicola*" non costituisce certamente una prova dell'esistenza della strada romana, ma un indizio per seguire il suo tracciato soltanto perché si trova allineata a basolati trovati poco più a nord e poco più a sud. Non riteniamo infatti che dalle semplici presenze di monasteri, pievi od altri edifici religiosi, si possa trarre la prova che la strada costruita dal console romano sia passata da quei luoghi, senza avere anche sicure testimonianze archeologiche lungo quel percorso.

Foto n° 42
Una foto ravvicinata dell'antica "*edicola*"; si può notare che sono stati utilizzati anche mattoni di maggiore spessore tipici dei laterizi romani.

Foto n° 43
L'attuale strada bianca carrozzabile rettilinea che verosimilmente ricalca il tracciato romano sull'allineamento del tratto basolato. All'orizzonte si vede il castello del Trebbio.

Con maggiore impegno abbiamo allora proseguito le ricerche a sud del Trebbio[7], seguendo l'attuale strada rettilinea diretta a Rodilosso, convinti, per il suo andamento, che avesse ricalcato sostanzialmente il percorso della strada romana. In questa località l'attuale strada carrabile svolta a sinistra verso Spugnole e, seguendola, siamo stati sviati avendo abbandonato senza motivo il principio della rettilinearità da noi sempre considerato.
A questo errore hanno rimediato gli amici Mauro Bacci ed Alberto Facchini i quali, partendo da Tagliaferro ci sono venuti incontro scrutando attentamente il territorio appunto fino a Rodilosso.
Essi hanno notato in questa località tracce di un vecchio selciato che proseguono in linea retta proprio dove la strada attuale svolta a sinistra verso Spugnole. Hanno allora seguito l'allineamento indicato da quei selciati giungendo a Canneto, oltre il quale hanno individuato una vecchia strada campestre rettilinea diretta a Tagliaferro.

Foto n° 44
Il Castello del Trebbio (Comune di S. Piero a Sieve).

Foto n° 45
Località Rodilosso (Comune di S. Piero a Sieve), ottobre 2007. Fievoli indizi del bordo sinistro di un antico selciato che prosegue in linea retta a differenza della strada moderna che svolta a sinistra. (Foto Alberto Facchini).

(7) Abbiamo già ricordato il ritrovamento di una stele etrusca incastonata nella parete di una torre del Castello del Trebbio, a testimonianza della presenza etrusca su questo tracciato. Per maggiori notizie vedere il capitolo III, par. 3° ove abbiamo pubblicato anche la foto.

Foto n° 46
Località Canneto (Comune di S. Piero a Sieve). Ottobre 2007. Un tratto rettilineo dell'antica carrareccia che dal Trebbio scende verso Tagliaferro (Foto Mauro Bacci).

Seguendola hanno scorto (400 metri a nord di Tagliaferro) alcune pietre di alberese allineate che hanno fatto intuire essere i bordi di una strada basolata (Sito D). Ci siamo recati sul posto ed abbiamo riportato alla luce altre pietre che hanno confermato la loro appartenenza ad una strada antica importante, proprio come il basolato rinvenuto da noi 3 km più a nord nel podere Rotona. Proseguendo nelle ricerche, 300 metri più a sud verso Tagliaferro, sempre sulla stessa strada campestre rettilinea, hanno individuato altri resti di selciato (Sito E). Volendone verificare la continuità, hanno ripulito dall'erba un ulteriore metro quadro di carreggiata riportando alla luce una grossa pietra del basolato che per dimensione e forma fa pensare ad una sua ascendenza romana.

Foto n° 47
Località Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve), ottobre 2007, Sito D. Il bordo della strada rinvenuto a nord di Tagliaferro a confronto con il bordo della via Salaria.

Foto n° 48
Crepidine sinistra della via Salaria antica dopo il chilometro 53 (tratta da "*Strade romane, percorsi e infrastrutture*" del prof. Lorenzo Quilici dell'Università di Bologna. Estratto: *la via Salaria da Roma all'alto Velino*. Casa ed. L'"Erma" di Bretschneider, pag. 103).

Foto n° 49
Località Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve), ottobre 2007, Sito D. Alcune pietre appartenenti al bordo della strada antica basolata rinvenuto a fianco di una strada campestre. Si noti l'estrema somiglianza con il basolato romano di monte Bastione (foto 39).

Foto n° 50
Località Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve), ottobre 2007, Sito D. Successivi scavi hanno portato alla luce la continuità del bordo della strada da attribuirsi ai Romani.

Foto n° 51
Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve), agosto 2011, Sito D. Da sinistra Oscar Orlandi, Franco Santi e Alberto Facchini impegnati a riportare alla luce il basolato romano 400 metri a nord di Tagliaferro.

Foto n° 52
Località Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve), ottobre 2007, Sito E. I resti dell'antica strada basolata proseguono sotto il manto erboso della strada campestre che discende rettilinea verso Tagliaferro. Sullo sfondo si vede la S.S. n. 65 della Futa (foto Alberto Facchini).

I nostri rinvenimenti quindi e quelli dei nostri amici fiorentini sono complementari e comprovano l'esistenza di un unico contesto stradale molto antico. Si conferma così la prima ipotesi formulata nel libro pubblicato nel 2000, quando abbiamo intuito che il percorso romano, valicato il fiume Sieve, avesse proseguito salendo al Trebbio e fosse ridisceso fino a Tagliaferro, intersecando in linea retta l'attuale strada bianca carrozzabile ove questa effettua curve e deviazioni.

B – Dal Tagliaferro a Vetta le Croci e Fiesole

Osservando attentamente l'orografia e la idrografia del territorio, abbiamo preliminarmente confrontato i due percorsi più sensati che si potevano seguire per arrivare a Fiesole da Tagliaferro, sia in riferimento alla lunghezza che all'altimetria.

Foto n° 53
Località Tagliaferro (Comune di S. Piero a Sieve), ottobre 2007, Sito E. Foto ravvicinata di una delle pietre riportata alla luce sotto un sottile strato di humus, che per la sua grande dimensione, fa pensare appartenere ad una strada basolata di ascendenza romana (foto Alberto Facchini).

Consultando la planimetria (Tav. 17) si ha l'idea precisa delle due ipotesi di percorso con le località attraversate e dalla altimetria si possono verificare i rispettivi dislivelli da superare e la distanza tra Tagliaferro e Fiesole.
Constatiamo che i due percorsi sono pressoché equivalenti. Il percorso B (via Fontebuona – Pratolino - Trespiano) è più breve di chilometri 1,4, mentre il percorso A (via Bivigliano, Vetta le Croci, Montereggi) presenta un minore dislivello di 138 m. Tuttavia il motivo che ci ha fatto decidere di ricercare le tracce della strada sul percorso A è essenzialmente di natura strategico-militare. Infatti siamo convinti che i Romani non abbiano costruito la strada nel fondo valle del torrente Carza, per evitare di essere vittime di facili agguati da parte dei nemici Liguri non ancora totalmente debellati.
Essi hanno preferito attraversare subito il torrente e risalire sul versante opposto fino al crinale seguendolo in leggera discesa fino a Fiesole. Questo percorso ad ampia visuale poteva sia dominare il territorio, sia controllare la strada proveniente da Bologna che scendeva dalle colline del Trebbio. Indubbiamente questi vantaggi, uniti al minore dislivello da superare, hanno largamente compensato la maggiore lunghezza di un solo miglio. Del resto è molto probabile che i Romani abbiano seguito una preesistente strada etrusca che da Felsina si dirigeva verso il Mugello ed oltre verso sud fino a Fiesole.

Che su questo stesso tracciato esistesse una strada etrusca è confermato da Francesco Niccolai nei suoi scritti del 1914: "*Più di una strada etrusca, traversava la regione* [il Mugello] *il cui tracciato venne poi seguito dalle vie militari romane. La Via dei Bosconi, che da Fiesole per*

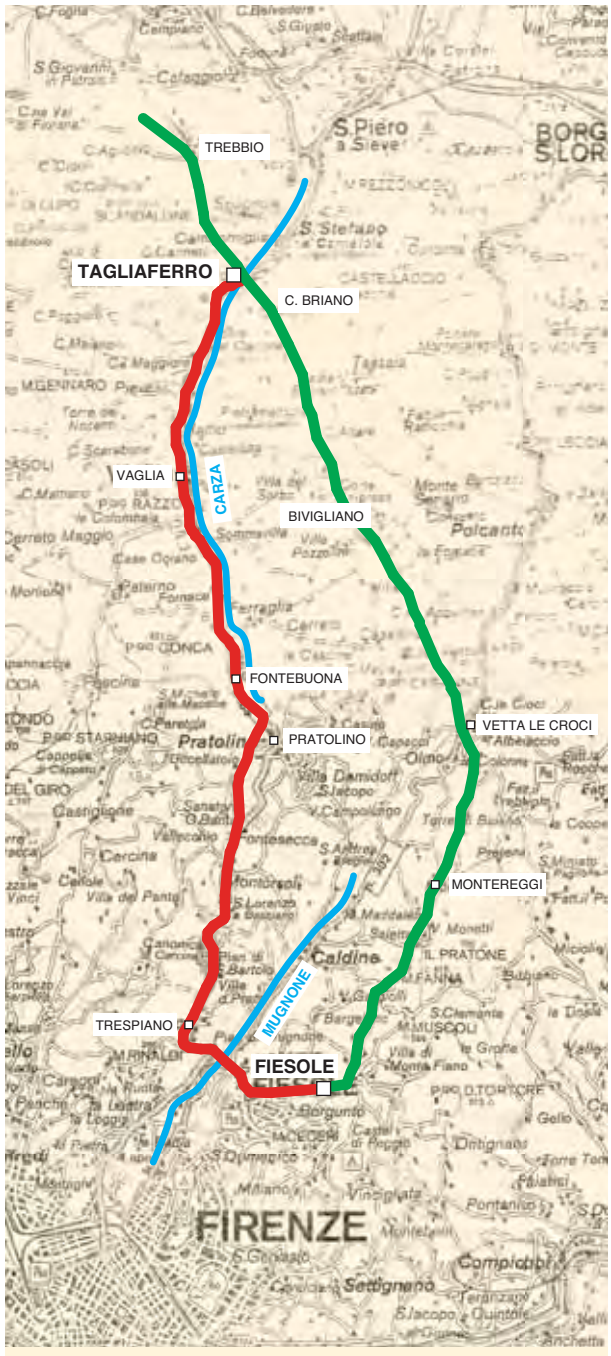


Tavola 17

Due ipotesi di percorso da Tagliaferro a Fiesole

Tracciato A

Tracciato B

Tavola 18

Il percorso della *Flaminia Militare* da Tagliaferro a Fiesole

Montereggi sbocca oggi nella Faetina all'Olmo, segue il percorso di una antichissima etrusca. Perché se una via esistette che univa Fiesole, sede della lucumonia cui il Mugello soggiacque, con Felsina, oltre Appennino, questa doveva pur traversare la valle."[8].

Convinti di seguire il percorso giusto abbiamo iniziato le ricerche partendo da Tagliaferro e risalendo il versante opposto verso Briano. Quel territorio da esplorare però è compreso in una grande fattoria privata il cui accesso carrabile è chiuso da un cancello. Ci siamo rivolti quindi al proprietario[9], per avere l'autorizzazione all'accesso e per fare eventuali saggi. Egli si è dimostrato molto interessato ai nostri studi storico-toponomastici e ci ha concesso ampia libertà di ricerca partecipando alcune volte di persona, dandoci anche preziose indicazioni sulla antica viabilità campestre.

Un primo indizio è stato da noi percepito a nord est della casa Briano ove due lunghi filari di alberi perfettamente rettilinei, dividono i campi coltivati; fra i due filari, distanti l'uno dall'altro circa 4 metri, si intravvedevano, fra una incolta fascia di arbusti, numerosi sassi di varie dimensioni, evidentemente gettati in quel luogo per liberare i campi da coltivare. Questa situazione ci ha fatto pensare che delimitassero una antica strada. Per verificare ciò abbiamo spostato tutti i sassi che evidentemente costituivano una semplice discarica e, finalmente, sotto uno strato di terriccio abbiamo trovato numerose grosse pietre ben posizionate, cioè una pavimentazione vera e propria (Sito F).

Foto n° 54

Località Briano (S. Piero a Sieve), aprile 2010. Il lungo filare di alberi rettilineo che divide i campi nella fattoria di Tagliaferro vicino all'antica casa colonica di Briano che si scorge sulla destra. (Foto Alberto Facchini).

---

(8) FRANCESCO NICCOLAI: *Mugello e Val di Sieve – Guida topografica storico – artistica illustrata*, Borgo S. Lorenzo 1914, Ristampa a cura della Multigrafica editrice, Roma 1974, pag. 140.

(9) Il proprietario della fattoria ci ha dato prova della sua cortese ospitalità invitandoci più volte a pranzo nella sua casa. Per tutto ciò vogliamo qui esprimere la nostra riconoscenza e ringraziamento.

Si è potuto così constatare che questa pavimentazione è più elevata rispetto ai campi contigui. Ciò dimostra che la pavimentazione è molto antica in quanto essa è rimasta alla quota del momento della sua costruzione, mentre i campi contigui, nel corso dei secoli, per la periodica aratura e l'erosione delle acque si sono progressivamente abbassati. Né si può ritenere che si tratti di una mulattiera medievale, avendo noi più volte dimostrato che le mulattiere, nel corso dei secoli, si abbassano rispetto al piano di campagna tanto da costituire dei veri e propri fossati, in specie in un percorso in pendenza come questo.
Una conferma della continuità di questa strada pavimentata l'abbiamo avuta effettuando una seconda ripulitura 100 metri più avanti. Colà abbiamo rinvenuto una pavimentazione parzialmente dissestata, ma costituita da grosse pietre perfettamente squadrate anche a forma

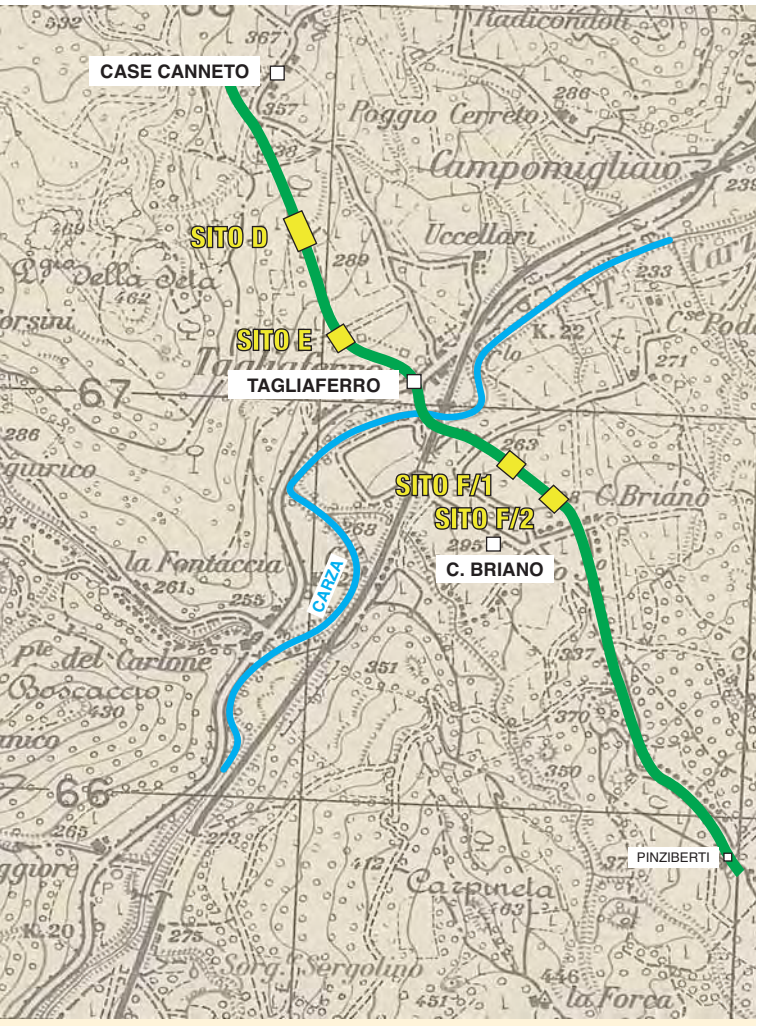


Tavola 19

- Il percorso della *Flaminia Militare*
- Luoghi dei rinvenimenti di basolati romani (siti D, E, F/1 e F/2)

Foto n° 55
Località Briano (S. Piero a Sieve), aprile 2010, Siti F/1 e F/2. Tra due filari di alberi, folti arbusti ricoprono i sassi gettati dai campi. Sotto di essi sono stati rinvenuti i resti di una antichissima strada pavimentata molto probabilmente romana (foto Alberto Facchini)

Foto n° 56
Località Briano (S. Piero a Sieve), agosto 2011, Sito F/1. I resti di una pavimentazione stradale rinvenuti all'interno dei due filari di alberi che si dirigono in salita verso Pinziberti.

Foto n° 57
Località Briano (S. Piero a Sieve), agosto 2011, Sito F/1. Basoli portati alla luce fra i due filari di alberi; per la loro forma e dimensione sono attribuibili ad una pavimentazione romana. Gli spigoli arrotondati dimostrano il secolare transito di veicoli, animali e pedoni. (Foto Oscar Orlandi).

Foto n° 58
Località Briano (S. Piero a Sieve), agosto 2011., Sito F/2. Il secondo scavo ha portato alla luce grosse pietre squadrate con forma piramidale rovescia che sono proprie della tecnica di costruzione delle strade romane.

Foto n° 59
Alcune grosse pietre del basolato; si noti il loro arrotondamento conseguente al logorio del secolare passaggio di carri, quadrupedi e viandanti, Sito F/2.

Foto n° 60
Località Briano (Comune di S. Piero a Sieve), dicembre 2011. Franco Santi (a destra), con gli amici fiorentini, osserva i muri perimetrali dell'antica casa colonica di Briano costruita anche con pietre già utilizzate per la pavimentazione della vicina antichissima strada. (Foto Oscar Orlandi).

piramidale rovescia, così come da noi portate alla luce al Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio, 3 – 4 km a nord del passo della Futa (vedasi capitolo IV paragrafo 5°). Si può quindi affermare l'ascendenza romana anche di questa pavimentazione, della quale sono rimasti soltanto alcuni resti per il probabile riutilizzo delle sue pietre nelle costruzioni locali.

Proprio per verificare questa eventualità siamo andati a vedere i muri perimetrali di una antica casa colonica poco distante (località Briano). Fortunatamente il materiale utilizzato era ancora visibile per la mancanza di intonaco. Abbiamo così constatato che la casa era stata costruita con pietre i cui spigoli sono ancora vivi; tra di essi sono visibili grosse pietre i cui spigoli sono invece arrotondati in conseguenza della consumazione provocata da un loro precedente utilizzo; queste pietre sono uguali per forma e dimensioni a quelle facenti ancora parte della citata vicina pavimentazione. Particolarmente significativa è una pietra a forma piramidale proveniente senz'altro dal basolato.

È evidente, quindi, che al momento della costruzione dell'antico edificio colonico, le pietre sono state prelevate dal manufatto stradale romano ormai da secoli in disuso. Ciò ha determinato la scomparsa di gran parte della pavimentazione, ma comunque la parte superstite è stata sufficiente per dimostrare la sua ascendenza romana.

Sulla esatta direzione dei citati resti di basolato prosegue la strada carrabile moderna che si dirige verso la borgata Pinziberti. In un campo arato, adiacente a questa strada, 200 metri sopra la casa di Briano, abbiamo trovato numerosi frammenti di laterizi (tegole, coppi, anfore,

Foto n° 61
Località Briano (Comune di S. Piero a Sieve), dicembre 2011. La fotografia ravvicinata di uno dei muri perimetrali della casa colonica di Briano mette in evidenza l'utilizzazione di molte pietre arrotondate negli spigoli, evidentemente prelevate dai resti della pavimentazione della strada romana poco distante. (Foto Oscar Orlandi)

Foto n° 62
Località Briano (Comune di S. Piero a Sieve). Dicembre 2011. (Foto Oscar Orlandi). Un dettaglio del muro prospiciente la casa colonica di Briano mette in evidenza una grossa pietra a forma piramidale sicuramente prelevata dalla vicina strada romana. E' evidente l'estrema somiglianza con le pietre utilizzate dai Romani nella costruzione della strada da noi riportata alla luce nei pressi del passo della Futa (foto 63) e con quelle della via Flaminia Roma-Rimini costruita nel 220 a.C. (foto 64).

Foto n° 63
Monte Poggiaccio: una pietra della pavimentazione stradale a forma piramidale posata con la punta in basso nella pavimentazione rinvenuta a nord del passo della Futa.

Foto n° 64
Resti della via Flaminia a *Carsulae* vicino a S. Gemini (prov. di Terni) (da "*Le strade romane in Italia*" di Daniele Sterpos, "*Quaderni di Autostrade*", pag. 31). Si noti la forma piramidale delle pietre.

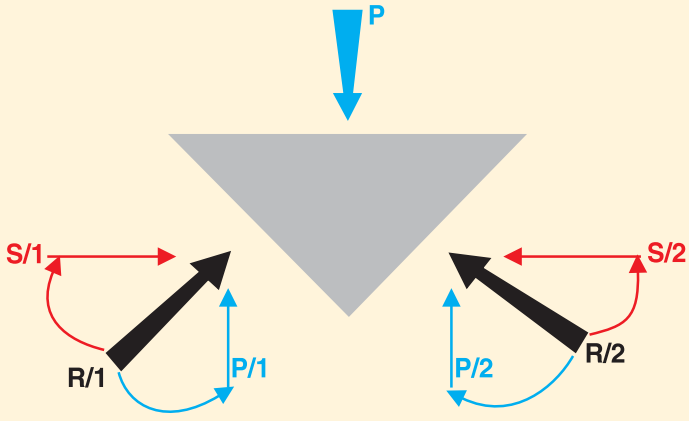


Tavola 20

La forma piramidale, diversamente da quella parallelepipeda, garantisce alla pavimentazione una maggiore stabilità; infatti le reazioni generate dai carichi verticali, essendo perpendicolari alle facce oblique della piramide, forniscono ad ogni pietra anche una spinta orizzontale sulle quattro facce che garantisce il mantenimento nella posizione originaria, evitando sia spostamenti laterali, sia il fenomeno del "cullamento".

Foto n° 65
Località Briano (S. Piero a Sieve) aprile 2010. Mauro Bacci e Franco Santi sul campo ove sono stati trovati numerosi frammenti di laterizi (tegole, coppi, anfore, embrici) di impasto romano.

embrici) di impasto romano che hanno attirato la nostra attenzione per la loro quantità. Abbiamo quindi verificato se poco distante c'erano i resti di una fornace. Il caso ha voluto che nella parte alta del campo, sia stata aperta recentemente una strada campestre. Dallo scavo sono emerse numerose pietre arrossate dal calore che evidentemente costituiscono i resti delle pareti della fornace. In questo luogo meriterebbe effettuare lo scavo necessario per verificare la nostra ipotesi. Comunque, trattandosi di laterizi romani, ben riconoscibili per forme tipologiche e per caratteristiche dell'impasto, la fornace, se tale è, molto probabilmente è romana; ovviamente non si può riconoscere se di età repubblicana od imperiale.

Dopo questi ritrovamenti abbiamo proseguito le ricerche per individuare il tracciato della *Flaminia Militare* consapevoli che in luoghi intensamente abitati nei secoli scorsi difficilmente si sono conservate prove tangibili dell'esistenza di questa strada.

Infatti non abbiamo individuato altri basolati attribuibili sicuramente all'età romana (salvo quelli trovati in località Melosa – Sito G –) forse perché, anche se un tempo esistenti, sono stati nei secoli utilizzati per altri scopi edilizi, oppure mai posati perché la geologia era sufficientemente idonea per costruire una stabile strada "*glareata*". Pertanto nella nostra ricerca fino ad Arezzo, abbiamo percorso il territorio seguendo una direttrice ben precisa, tenendo conto dell'andamento altimetrico più comodo, della posizione dominante e dell'orientamento.

Foto n° 66
Località Pinziberti (Comune di S. Piero a Sieve), aprile 2010. L'attuale strada bianca carrozzabile che raggiunge il borgo di Pinziberti, prosegue sulla direttrice dei basolati scoperti a Briano ed ha probabilmente ricalcato il tracciato romano per la sua evidente rettilinearità.

Foto n° 67
Località Pinziberti (Comune di S. Piero a Sieve), agosto 2011. In primo piano la strada che da Tagliaferro (a nord) sale verso Vetta le Croci e Fiesole (a sud). Con la freccia A è indicata la carrareccia adiacente alla quale abbiamo rinvenuto i bordi della strada romana proveniente da nord (Siti D ed E). Si noti come da questo versante si può tenere sotto controllo visivo un lungo tratto della strada proveniente dal Trebbio indicato con la freccia B. (Foto Mauro Bacci)

Se nelle nostre indagini, preordinate seguendo i canoni stradali romani, ci siamo imbattuti in mulattiere, antiche carrareccie abbandonate o strade lastricate, le abbiamo considerate come semplici testimonianze di una residua viabilità antica, compatibile con il percorso romano, tenendo conto di quei lastricati soltanto come indizi del tracciato e non come prova archeologica della sopravvivenza di basolati romani. Sovente infatti la elementare tecnica di costruzione, le modeste dimensioni delle pietre utilizzate e i loro spigoli non arrotondati ci hanno fatto escludere una loro diretta ascendenza romana.
Comunque quelle presenze sono state molto utili ben sapendo che le grandi direttrici della viabilità medioevale o rinascimentale hanno seguito, ed alle volte si sono sovrapposte ai percorsi romani, come da noi constatato e documentato sul valico appenninico.
Quindi il complessivo andamento di questa residua viabilità ci ha aiutato ad orientare il nostro studio seguendo il filo logico del percorso più comodo e più rettilineo. Così è stato,

Foto n° 68
La strada inghiaiata rettilinea che tra le case coloniche di Sodera e Roncuccio si dirige verso Casa Altare proseguendo sulla stessa direttrice del percorso fin qui seguito. (Foto Mauro Bacci)

per esempio, per la strada bianca attuale che da Briano raggiunge il borgo di Pinziberti. La sua perfetta rettilinearità ci induce a ritenere che abbia ricalcato il tracciato romano.
Dopo Pinziberti si può seguire una carrareccia rettilinea che porta fino alla strada asfaltata comunale che collega la Badia di Buonsollazzo[10] con Bivigliano. A questo punto la viabilità moderna si è sovrapposta ed ha cancellato per circa un km la viabilità antica. Quest'ultima però si ritrova presto adiacente ad un filare di alberi che delimita due campi tra le case coloniche di Sodera e Roncuccio. Proseguendo, si arriva ad una strada campestre rettilinea fino a Casa Altare. Oltre Casa Altare si può seguire un'ampia carrareccia che porta sempre alla stessa quota fino a Corte Chiarese, dove poco oltre scompare causa la forte urbanizzazione abitativa e turistica del paese di Bivigliano. Ma proseguendo, la direttrice è ricalcata dalla diritta via Roma, ed oltrepassando il centro di Bivigliano, si percorre una radura, dove, anche se non ci sono più tracce, è facile riconoscere la direttrice verso Vetta le Croci.
Seguendola si arriva alla strada asfaltata comunale di Monte Senario. Proseguendo sul crinale, superato Acquirico, si percorre una agevole mulattiera, che transita dal Podere Capanne ed arriva a Poggio Capanne (con un'ampia veduta sul Fiesolano e del Pratomagno) poi a Vetta le Croci, ricalcando molto probabilmente il percorso antico.
Tra il Podere Capanne e Poggio Capanne, sul tracciato ipotizzato, abbiamo constatato la presenza di una serie di basoli che formano il bordo di una consistente strada antica. Esso è stato da

Foto n° 69
L'antica strada che da Casa Altare si dirige verso Bivigliano sempre rettilinea non è stata ancora distrutta e ci ha permesso di riconoscere la prosecuzione del tracciato. Si notino i basoli che delimitano la carreggiata. (Foto Mauro Bacci)

(10) In una pianta catastale del 1820 il sentiero nel bosco è ben tracciato e viene indicato come la strada per Buonsollazzo.

noi ripulito per un tratto di 4/5 metri circa; tuttavia sia prima, che dopo si intravedono, fra l'erba, altri basoli che non sono stati ancora scoperti. Anche Vittorio Ferrini ricorda "…*Sul lato nord occidentale di Poggio Capanne è stato possibile rilevare la presenza di una strada selciata provvista di basolati laterali*"[11].

Da Poggio Capanne verso Vetta le Croci abbiamo poi individuato un selciato ricoperto dall'erba ai bordi di una strada campestre rettilinea. Questi indizi sono una ulteriore prova che su questa dorsale esisteva una antica via collinare sulla direttrice da noi sostenuta, confermata non soltanto nelle parole del Niccolai, già riportate nelle pagine precedenti (nota 8), ma anche nelle seguenti: "…*Nemmeno è da trascurarsi un'altra tradizione, che ha molta base di verosimiglianza, la quale vuole che le truppe di Radagaiso fossero nella sanguinosa battaglia del dì 8 Ottobre del 405 abbattute dal prode Stilicone nella località detta Le Croci, presso l'antica via militare che discendeva in Mugello tra gli opposti versanti del Mugnone e del Faltona. Quivi, "sexto ab urbe milliario", sarebbe stato in tempi posteriori un sacellum, cui sarebbe stato appunto imposta la designazione ad cruces per le sepolture di una quantità stragrande di cadaveri."*[12].

Niccolai indica come luogo dello scontro fra gli eserciti di Radagaiso e di Stilicone la località "Le Croci" precisando che tale località si trovava ***"presso l'antica via militare che discendeva in Mugello"***.

È evidente che si tratta della strada militare costruita nel 187 a.C. dai Romani, la quale appunto discendeva in Mugello seguendo il tracciato da noi illustrato e proseguiva in direzione di "*Bononia*" dopo avere valicato il passo della Futa. Questo episodio di guerra ci suggerisce una ulteriore considerazione a conferma del percorso della *Flaminia Militare*. Infatti è inimmaginabile che due eserciti così numerosi potessero transitare sulla dorsale della Vetta le Croci se non ci fosse stata una vera e propria strada agibile tra Fiesole e quella località.

Foto n° 70
Alcune pietre del bordo della strada antica da noi dissepolte sul pianeggiante panoramico crinale che collega Podere Capanne con Poggio Capanne. All'orizzonte si vede Monte Senario. (Foto Alberto Facchini)

Foto n° 71
Nella strada campestre che scende da Poggio Capanne verso Vetta le Croci si intravedono tracce di selciato ricoperto parzialmente dall'erba. Si noti la posizione dominante del percorso sempre rettilineo (foto Alberto Facchini).

(11) VITTORIO FERRINI: *La presenza umana dall'Antichità al Medioevo*, in *Le antiche Leghe di Diacceto, Monteloro e Rignano*, Pontassieve 1988, pag. 155.
(12) Vedi nota 8.

Un'altra notizia importante ci fornisce il Niccolai quando ricorda che "*sexto ab urbe milliario*" sarebbe stato posto un "*sacellum*" con il nome "*ad cruces*" in ricordo dei numerosissimi soldati morti in quella battaglia. L'attuale Vetta le Croci si trova appunto a quasi 9 chilometri da Fiesole, cioè 6 miglia romane.
È evidente che questi fatti e queste citazioni non sono riferibili all'età romana repubblicana, ma sono ugualmente importanti perché dimostrano che il tratto stradale in questione continuò ad essere importante anche nelle epoche successive.
Siamo dell'opinione che i Romani provenienti da *Bononia,* una volta giunti a Vetta le Croci, probabilmente si sono trovati di fronte ad un bivio di strade etrusche: una che proseguiva a destra verso Fiesole e l'altra che andava diretta verso Arezzo. Tenendo presente i principi seguiti dai Romani nella costruzione delle strade che dovevano collegare due città importanti, si è indotti a pensare che anche in questo caso il console romano abbia seguito il percorso etrusco più diretto verso Arezzo trascurando Fiesole.
In un primo momento anche noi abbiamo condiviso questa ipotesi perché teoricamente è la più attendibile, tenuto presente l'interesse che aveva Roma di collegarsi alle sue colonie con il percorso più breve, ed in specie a "*Bononia*" , fondata appena due anni prima.
Poi quando siamo andati ad esplorare il territorio compreso tra Vetta le Croci e Castel Sofia (Pelago), ed abbiamo rilevato le distanze ed i dislivelli dei due percorsi alternativi, ci siamo convinti che C. Flaminio si sia diretto verso Fiesole, anche se passando da Fiesole si allungava il percorso di sei miglia, come risulta dallo studio comparato illustrato nel paragrafo E di questo capitolo.
Del resto la maggiore lunghezza è modesta, se considerata in raffronto all'intera distanza di 180 km tra Bologna ed Arezzo (occorrevano sei giorni per percorrerla): trattasi in pratica di meno di due ore di viaggio che valeva la pena affrontare per avere il grande vantaggio di sostare e rifocillarsi in una città come Fiesole, protetti dai nemici Liguri ancora incombenti.
Si deve tenere presente poi che nel 187 a.C. tra Bologna ed Arezzo non esisteva alcuna altra città sulla quale contare, se non Fiesole. Sarebbe stato del tutto insensato ed incauto proseguire verso Arezzo, dopo avere attraversato l'Appennino, affrontando altri tre giorni di viaggio, soltanto per evitare di camminare quasi due ore in più, ma senza potere godersi il riposo e la sicurezza che offriva Fiesole. Su questa circostanza ci siamo allineati al pensiero dell'Uggeri il quale, in un recente saggio ha scritto: *"… Firenze, che in età imperiale aveva sostituito per importanza Fiesole, alla quale si sarà invece appoggiato il console, come tappa intermedia prima di risalire il Valdarno fino ad Arezzo … "*[13].
Inoltre non si deve dimenticare che già esisteva una importante strada etrusca tra Fiesole ed Arezzo; essa evidentemente collegava le due città con il percorso più diretto e C. Flaminio ha trovato comodo seguirlo partendo da Fiesole senza dovere costruire una nuova strada.
Ritornando alla individuazione del tracciato della nostra strada, da Vetta le Croci proseguendo in direzione di Fiesole (che è ben in vista), si scende leggermente fino alla località Indicatorio e, ricalcando l'attuale strada comunale detta "Dei Bosconi", ci accorgiamo che viaggiamo sempre in quota e sul versante ovest del crinale collinare (posizioni sempre privilegiate dai Romani). Si giunge così alla dorsale collinare Passo della Catena, fino a Torre di Buiano e Montereggi.
Quest'ultima località è ricordata da Emanuele Repetti come punto di partenza di un acquedotto romano: "... *Ma ciò che rende importante questo poggio sono le sue fonti copiose e perenni che per acquedotto sino dai tempi romani dentro Fiesole pervenivano, e che a' tempi nostri in varie piazze di Firenze a pubbliche fontane somministrano costantemente acqua potabile*"[14].

---

(13) G. UGGERI: *La viabilità romana nel territorio di Arretium*, in *Arezzo nell'antichità* (a cura di G. Camporeale e G. Firpo), Editore Giorgio Bretschneider, Roma 2009, pag. 227.
(14) EMANUELE REPETTI: *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Vol. III, Firenze 1839, pag. 500.

Foto n° 72
La dorsale che da Vetta le Croci degrada dolcemente verso Fiesole, evidenzia l'ampia visuale che aveva la strada romana che percorreva il suo versante occidentale. Da quella posizione si poteva tenere sotto controllo sia il percorso che risaliva lo stesso versante provenendo da Tagliaferro, sia il percorso proveniente dal Trebbio sul versante opposto.

Proseguendo verso Fiesole la strada passava da S. Margherita a Saletta e Baccano. A Baccano esisteva un bivio importante: in questa località, che si trova circa ad un miglio da Fiesole, arrivava la strada etrusca che proveniva da Arezzo e che i Romani hanno verosimilmente seguito.

In altre parole le legioni facevano sosta a Fiesole, poi riprendevano la marcia verso sud ripercorrendo quel miglio che divideva Fiesole da Baccano e seguivano la *Flaminia Militare* che aveva molto probabilmente ricalcato il percorso etrusco fino ad Arezzo.

Foto n° 73
Le possenti mura di Fiesole etrusca e romana.

C – Da Fiesole a Castel Sofia (Comune di Pelago) passando da Pontassieve

Proseguendo nella ricerca dell'antica strada verso Arezzo siamo stati facilitati dagli scritti di alcuni studiosi che si sono posti il problema di individuare il percorso della "*Cassia vetus*", che in sostanza corrisponde a quella della "*Flaminia Militare*". Infatti abbiamo già chiarito nella premessa che i Romani avevano chiamata *Cassia* la strada che partiva da Roma (ponte Milvio) e raggiungeva Arezzo. Quando C. Flaminio ha costruito la strada Bologna-Arezzo, anche questa venne da loro chiamata *Cassia* considerandola una sua prosecuzione; quindi la *Flaminia Militare* (da noi arbitrariamente così chiamata) non è altro che la *Cassia*.
Questo nome poi è rimasto fino al 123 d.C., quando l'Imperatore Adriano ha costruito una nuova strada da Chiusi a Firenze senza passare da Arezzo, chiamata pure essa *Cassia*. Al vecchio tracciato della *Cassia* fu allora aggiunto l'aggettivo "*vetus*" per distinguere le due strade. Volendo individuare il percorso della strada costruita nel 187 a.C. dobbiamo cercare quindi quello della *Cassia Vetus,* tenendo ben presente che in epoca romana esso è stato l'asse principale di collegamento tra Fiesole ed Arezzo per ben 310 anni (dal 187 a.C. al 123 d.C.) lasciando indelebili testimonianze del suo percorso. Ciò è pacificamente riconosciuto dagli studiosi che ci hanno preceduti.
Nel 1938 Johan Plesner scriveva: "*Una delle due strade di Arezzo (e forse tutt'e due) si chiamava all'epoca romana "Via Cassia". È probabile che la via più lunga, cioè l'orientale, sopra la riva destra dell'Arno per Pelago e Pontassieve, che passa quasi dappertutto su un terreno relativamente facile, sia la più antica, ed è certo che essa rappresenta anche la comunicazione naturale, pre-romana fra le città etrusche di Fiesole ed Arezzo.*" [15].
Nel 1978 un profondo conoscitore del territorio ed acuto ricercatore toscano, Alvaro Tracchi, ha scritto una monografia che ci ha guidato su tutto il percorso Fiesole – Arezzo. A proposito

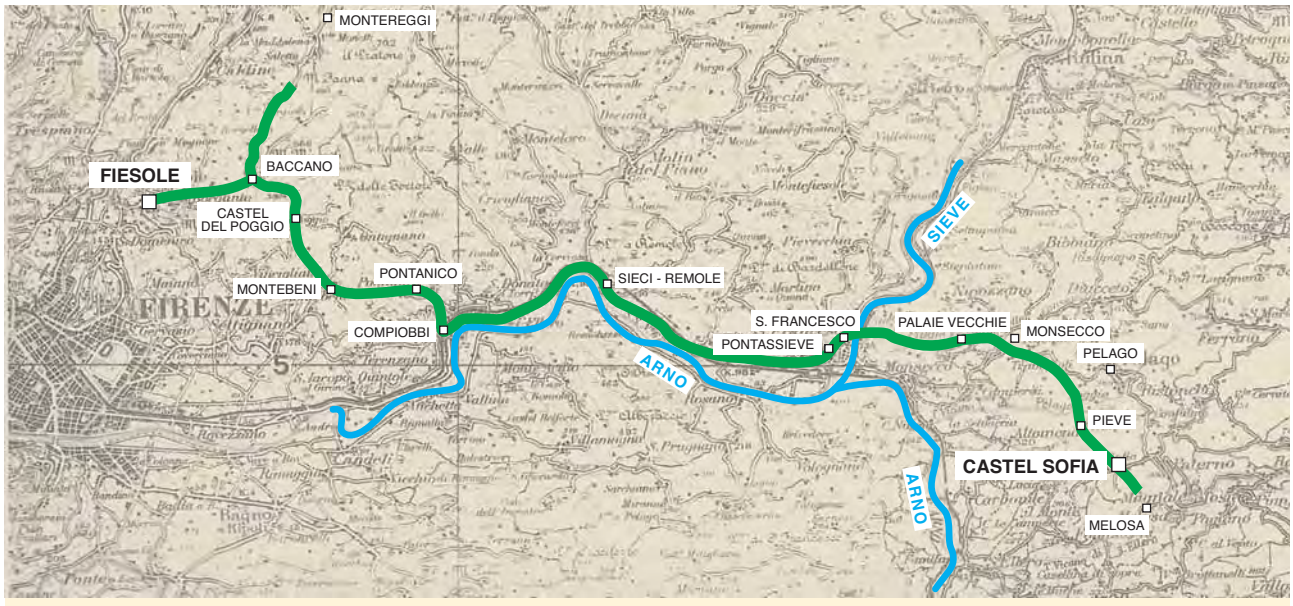


Tavola 21

Il percorso della *Flaminia Militare* da Fiesole a Castel Sofia

(15) JOHAN PLESNER: *Una rivoluzione stradale del Dugento*, in "*Acta Jutlandica X*", Copenaghen 1938. Ristampato da Papafava editore, Firenze 1979, pag. 57.

della "*Cassia Vetus*" egli scrive: "*È il ramo più antico della via consolare aperta dai romani nella valle dell'Arno dopo la conquista dell'Etruria, utilizzando in gran parte il vecchio percorso etrusco che univa Arezzo a Fiesole attraverso gli altopiani del versante destro del fiume, lungo le pendici occidentali del Pratomagno.*" [16].

Vediamo ora di seguire questa più antica strada romana.

Partendo da Fiesole si doveva ripercorrere verso Montereggi poco meno di un miglio, per arrivare al bivio di Baccano, ove la *Flaminia Militare* iniziava la discesa verso Compiobbi, arrivando alla sponda destra del fiume Arno. L'attuale strada comunale che va verso Castel del Poggio e Montebeni quindi ricalca probabilmente la strada romana.

Questa direttrice di crinale prosegue sulla strada comunale per Montebeni, fino al bivio per Settignano.

Ci troviamo in un territorio da sempre molto abitato e conseguentemente è molto difficile cogliere indizi della viabilità romana, se non ci accontentiamo di seguire percorsi medievali abbandonati, convinti che abbiano ricalcato la più antica strada.

Così è per un sentiero rettilineo nel bosco della larghezza di circa m 2,50 individuato a lato della strada comunale che, passando vicino alla Chiesa di Pontanico, scende a Compiobbi, ma il suo fondo non reca visibili tracce di pietre.

Oltre la chiesa di Pontanico, all'altezza del bivio per la località Romena, si intravedono resti di una vecchia strada ben più diritta dell'odierna. Un tratto, fra due filari di pietre, ci permette di misurare la larghezza di 3 metri ed, a lato, una canaletta in pietra larga 50 centimetri; più a valle la strada prosegue nel bosco, ed è ancora percorsa da autoveicoli locali (per accedere ad una zona adibita ad orti).

Si è giunti così a Compiobbi, e da qui la strada proseguiva verosimilmente sulla sponda destra del fiume Arno, ricalcando grosso modo la S.S. n. 67 Tosco-Romagnola, e passando da Le Sieci (l'antica Remole), dov'è una accertata villa romana, raggiungeva Pontassieve. Trattasi di un percorso pianeggiante a monte dell'alveo dell'Arno, e quindi senza rischi alluvionali, come invece è la sponda sinistra verso la piana di Ripoli.

Foto n° 74
Poco a valle di Pontanico si colgono fievoli indizi di una antica strada, circa all'altezza del bivio per la località Romena. Si notino i bordi laterali del selciato che proseguono rettilinei rispetto alla strada bianca attuale che volta a sinistra. (Foto Mauro Bacci).

Qui la strada attraversava il fiume Sieve, prima della sua confluenza nell'Arno[17], probabilmente con un ponte ligneo.

Ora si attraversa il corso d'acqua su un robusto ponte di pietra costruito dai Medici nella metà del XVI secolo; nell'alveo, poco a valle, sono visibili i resti semisommersi di una pila del ponte medievale.

(16) ALVARO TRACCHI: *Dal Chianti al Valdarno*, "Ricognizioni archeologiche in Etruria 3", Roma 1978, pag. 127.

(17) Successivamente Lopes Pegna, pur sostenendo il tracciato che passava da Pontassieve, ha fatto confusione nel dire che questo percorso attraversava la Sieve a Ponte a Vico scambiandolo per il ponte mediceo. Vedi Lopes Pegna: *Le strade romane del Valdarno*, Firenze 1971.

Foto n° 75
PONTASSIEVE. Il ponte attuale che attraversa il fiume Sieve ricostruito a metà del XVI secolo dai Medici. (Foto Mauro Bacci)

Foto n° 76
Panorama sul percorso in leggera salita della *Flaminia Militare* dal ponte di S. Francesco alle Palaie Vecchie. (Foto di Mauro Bacci)

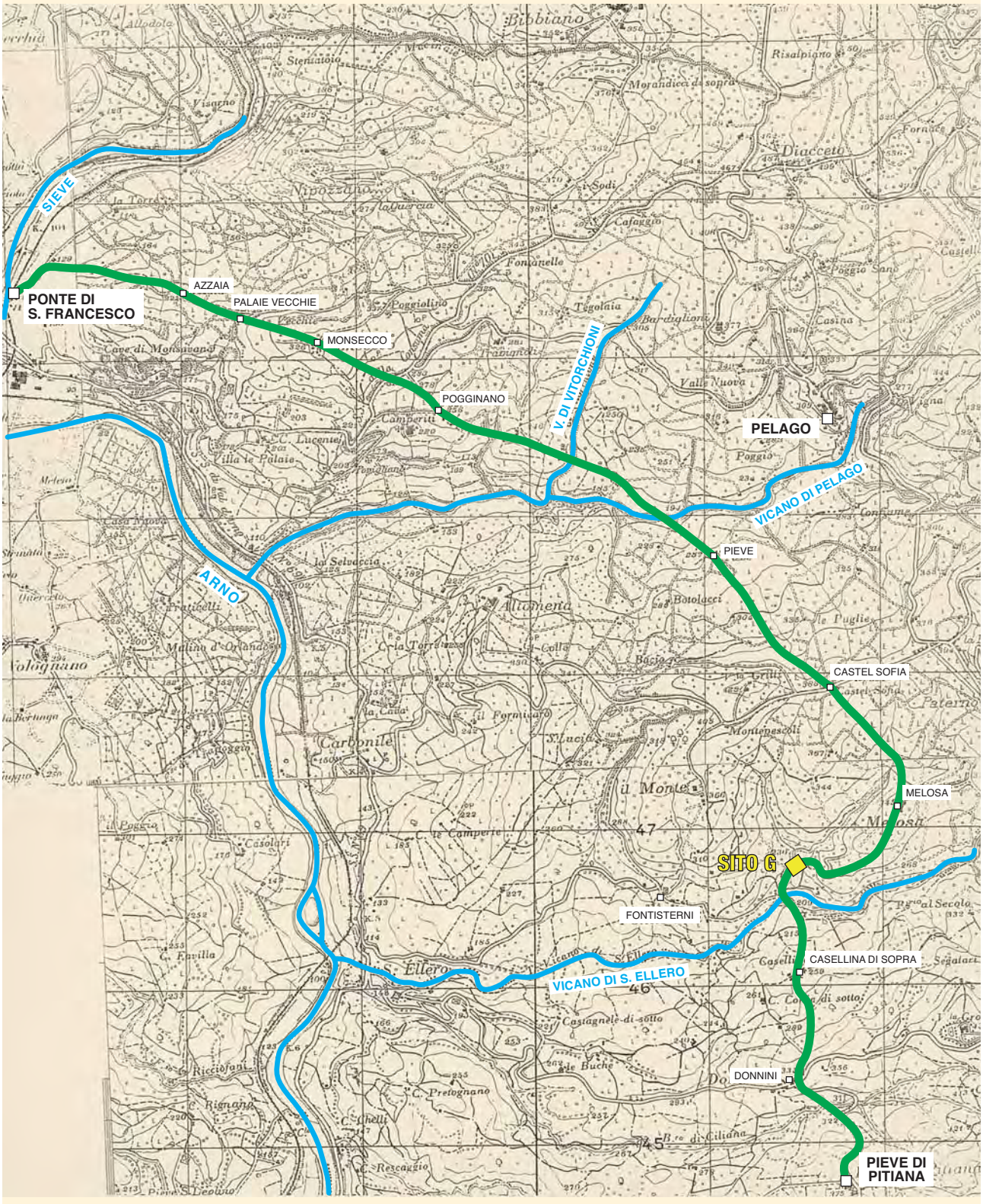


Tavola 22

- Il percorso della *Flaminia Militare* dal ponte di S. Francesco (Pontassieve) a Pieve di Pitiana
- Località Melosa: rinvenimento di basolato romano (sito G)

Foto n° 77
Veduta panoramica da sud del percorso della strada romana da Monsecco a Castel Sofia. (Foto Mauro Bacci)

Passata la Sieve siamo in località S. Francesco; è fondata l'ipotesi che la nostra via abbia seguito l'attuale strada ora asfaltata che sale diritta verso Monsecco, ricalcando un percorso etrusco che attraversava le località Azzaia e Le Palaie Vecchie, ed aggirava a destra il Poggio di Monsecco. Dopo aver passato la località Piaggia dei Morti, così chiamata per rinvenimenti archeologici di una necropoli romana, attraversava la S.S. n. 70 della Consuma, scendendo in direzione della vecchia Pieve di Pelago, (scomparsa nel Cinquecento, causa una notevole frana) e seguiva le attuali strade campestri passanti da Pogginano e sotto Gavignano, località che richiamano due nomi prediali latini.
Dopo il guado del fosso di Vitorchioni si oltrepassa Pelagalto e, seguendo un percorso lineare ricalcante la morfologia del terreno, si arriva al torrente Vicano di Pelago.
Qui attualmente non esiste alcun ponte, ma bisogna considerare che in questa zona, come in altre, il guado del torrente è abbastanza agevole e comunque la costruzione di un ponte di legno sarebbe stata senz'altro possibile in diverse posizioni.
Dal Vicano si sale quasi diritto verso La Pieve di Pelago. Da La Pieve a Castel Sofia l'antica strada è scomparsa, cancellata dagli odierni campi tutti coltivati ad olivi, ma sia una pianta catastale dell'Ottocento, sia la memoria del proprietario del casale Le Puglie, sia una carta IGM al 25.000 testimoniano l'esistenza di questa strada. Si può quindi intuire che il tracciato puntava in lieve salita verso Castel Sofia.

Questo tratto del percorso da Fiesole a Pelago è confermato anche dal Tracchi il quale, descrivendolo in direzione opposta alla nostra, cioè Pelago – Fiesole, così si esprime: …"*Al di là del vicano di Pelago poi, l'antico itinerario è ancora riconoscibile, anche se a tratti interrotto dalle trasformazioni agrarie, presso i casolari di Gavignano, di Pogginano e sotto l'abitato di Monsecco, oltre il quale s'immette nella <strada vecchia> della Consuma che per Azzaia scende nella Sieve nei pressi di S. Francesco di Pontassieve.*
Oltre la Sieve, infine, la strada doveva seguire la destra dell'Arno, per Le Sieci e Compiobbi. Da questa località infatti iniziava l'ascesa verso Fiesole, mentre più tardi, dopo la deduzione di Florentia, un ramo fu condotto anche alla nuova colonia romana." [18].

D – Da Castel Sofia (Comune di Pelago) ad Arezzo

A Castel Sofia siamo in crinale e la vista spazia su un ampio panorama, verso Melosa, Donnini, fino alla Pieve a Pitiana, cioè un tratto del versante occidentale del Pratomagno con un'ideale prosecuzione verso Arezzo della strada romana *Cassia Vetus*, oggi chiamata dei Setteponti.
Da Castel Sofia il percorso (ora scomparso, ma ben visibile sulla carta IGM al 25.000) scende nella vallata sotto Paterno per arrivare alla chiesa di S. Martino a Pagiano, poi risale leggermente la collinetta dov'è situata Melosa, un borgo rurale dell'XI secolo trasformato in villa-fattoria rinascimentale con vista dominante su Donnini e Pieve a Pitiana.

Foto n° 78
Panorama da ovest del percorso romano che attraversa con modesti dislivelli le ubertose colline toscane seguendo le pendici del Pratomagno alla destra dell'Arno. (Foto Mauro Bacci)

(18) A. TRACCHI 1978, pag. 131.

La proprietaria di questo complesso storico ci ha dato utili indicazioni di un'antica strada, diretta da Melosa verso Donnini. Infatti, proseguendo verso sud, sul pianoro è possibile notare basolati della strada che attraversa diritta ameni oliveti, per poi addentrarsi in ripida discesa nel bosco fino al torrente Vicano di Sant'Ellero, con un percorso, costituito da una strada i cui bordi sono in più punti ancora ben visibili. Questo basolato è largo esattamente m 2,40 e per la tipologia della costruzione riteniamo che siano i resti della pavimentazione romana (Sito G).
Arriviamo al torrente Vicano di Sant'Ellero, attraversato da un ponte ricostruito modernamente, che collega Donnini a Fontisterni.
Da qui la strada prosegue salendo rettilinea a Casellina di Sopra per poi arrivare a Donnini; l'odierna strada che porta a Pieve a Pitiana ricalca probabilmente l'antico tracciato.
Se alcuni storici e studiosi di topografia antica hanno proposto anche un altro tracciato romano nel collegamento tra Vetta le Croci e Pelago, illustrato dettagliatamente nel successivo paragrafo E, univoca è sempre stata invece l'opinione sul percorso della *Cassia Vetus* (alias *Flaminia Militare*) tra Pelago ed Arezzo. Anche Emanuele Repetti ha condiviso questo percorso. Dopo avere ricordato la notizia tramandata da T. Livio della costruzione della strada militare da Bologna ad Arezzo ad opera del console C. Flaminio, si sofferma sulla identificazione del tracciato tra Fiesole ed Arezzo sostenendo, con acuta motivazione, che il condottiero romano ha senz'altro seguito la riva destra dell'Arno (cioè il tracciato

Foto n° 79
Località Melosa, dicembre 2011 (Sito G). Basolato ben conservato ancora evidente sul percorso della *Flaminia Militare* tra Melosa ed il ponte di Fontesterni sul vicano di S. Ellero in direzione di Arezzo. Per la sua larghezza (m 2,40) e la tipologia di costruzione riteniamo che si tratti proprio della pavimentazione romana. (Foto Mauro Bacci)

della *Cassia Vetus*) non potendo egli, in qualità di console, costruire una strada sulla riva sinistra, appartenente già al territorio romano, ove per legge il compito di costruire strade era esclusivo dei censori. "*Non starò a ripetere ciò che è noto a molti, col dire, che una più antica via militare era stata costruita da Arezzo a Bologna dal console C. Flaminio Nepote l'anno 566, o 567, di Roma, 33 anni innanzi che G. Cassio Longino esercitasse la censura con M. Valerio Messalla, nel qual tempo si vuole che fosse aperta la Via Cassia, ch'era di là da Bolsena. Forse qualcuno mi obietterà, che se già dissi all'Art. Via Aurelia, che l'aprire ed il mantenere le strade consolari al tempo della repubblica romana dentro l'Italia d'allora era ufficio riservato ai censori, come poteva un console, o proconsole arrogarsi il diritto di fare una strada militare dentro i confini dell'Italia stessa, siccome dentro la medesima, anzi nella Toscana, era compresa la città d'Arezzo?*

Ma cotale opposizione perderebbe molta forza quando si pensasse, che all'età di C. Flaminio Nepote la città di Arezzo era posta sul confine settentrionale dell'Etruria, essendo la medesima situata presso la ripa sinistra dell'Arno, limite all'ora dell'Italia romana, mentre sino alla ripa destra dello stesso fiume estendere si poteva la giurisdizione del console C. Flaminio, cui erano state assegnate le provincie della Liguria e de' Galli …" [19].

Egli rafforza questa sua opinione nella stessa pagina richiamandosi al famoso discorso di M. Tullio Cicerone ed affermando che la Cassia citata dall'oratore romano non poteva essere quella costruita dall'imperatore Adriano: "*In conclusione, che una Via Cassia passasse in mezzo alla Toscana antica, circoscritta fra il Tevere, l'Appennino, l'Arno ed il Mare, non ne lascia dubbio lo stesso oratore romano, ma tengo opinione altresì che quella Via fosse diversa affatto dall'altra portata da Chiusi a Firenze dall'Imp. Adriano …"* [20].

È peraltro evidente che l'originaria strada costruita nel 187 a.C. ha subito nel corso dei secoli, in specie nel Medioevo ed in epoca moderna, piccole varianti dipendenti soprattutto dal degrado del territorio, ma nel complesso la sua direttrice originaria è rimasta. Ne sono testimonianza alcuni tratti rettilinei abbandonati che rivelano la loro appartenenza al primo impianto stradale.

Questi modesti mutamenti sono evidenziati anche dal Tracchi il quale ricorda che la "*Cassia Vetus è ancora oggi in funzione col nome di <strada dei sette ponti>; è però da tenere presente che la strada attuale corrisponde soltanto per brevi tratti a quella etrusco-romana che doveva essere più a valle e con tracciato più diritto, poiché è evidente che in quei tempi le testate dei torrenti erano più facilmente superabili. Più tardi, a causa degli smottamenti, i corsi d'acqua si sono approfonditi e allargati per cui si è reso necessario lo spostamento di vari tratti viari o il formarsi di lunghe sequenze di curve allo scopo di attraversare i borri nelle zone più a monte, dove il processo di erosione è meno progredito."* [21].

Proprio per questo motivo non è possibile oggi ridisegnare tutto il preciso percorso originario [22] e soltanto a tratti si possono cogliere indizi di esso. Ci limitiamo quindi ad indicare a grandi linee il percorso della *Cassia Vetus* (alias *Flaminia Militare*).

Da Pieve a Pitiana raggiungeva Cascia (vicino a Reggello); è noto che il nome di questa località deriva da *Cassia* a testimonianza e memoria del passaggio della via consolare romana.

Il percorso poi proseguiva toccando Pian di Scò, Badia di Soffena e Loro Ciuffenna. Prima della valle di Loro nei pressi di Certignano si trovava la stazione " *ad fines sive casas caesarianas*" dell'*Itinerarium Antonini* [23].

---

(19) E. REPETTI, *Vol. V, Firenze 1843, pag. 711.*

(20) Ibidem.

(21) A. TRACCHI 1978, pagg. 127 e 128.

(22) Nel tratto transappenninico invece ciò è stato possibile con il ritrovamento del basolato romano, conservatosi per la totale assenza di insediamenti abitativi nei successivi 2000 anni.

(23) A. TRACCHI 1978, pag. 128.

Da questa località la strada etrusco-romana seguiva all'incirca il percorso attuale leggermente spostata a valle arrivando a Pieve di Gropina (toponimo probabilmente derivato dall'etrusco Craupania). Sempre seguendo l'attuale strada Dei Sette Ponti si giunge a Castiglion Fibocchi e poi al ponte a Buriano che attraversa l'Arno.

Dal ponte a Buriano ad Arezzo il percorso è accertato minuziosamente dagli studi di Gianfrancesco Gamurrini e da Alberto Fatucchi come riferito dal Tracchi: "*Il percorso Arezzo-Ponte a Buriano può ormai considerarsi interamente accertato. Il tratto iniziale fino a Montione fu rilevato alla fine del secolo scorso da Gianfrancesco Gamurrini (NS, 1893, p. 139), la sua prosecuzione fino all'Arno, attraverso la distrutta pieve di S. Martino a Golognano (Golonianum, oggi località <Gli Ortali>), è stata accuratamente illustrata dal prof. Alberto Fatucchi in un recente studio sulle strade romane del Casentino (FATUCCHI, Strade romane)"* [24].

Questo percorso è sostanzialmente condiviso, salvo modestissime differenze, anche da Uggeri il quale ha fatto uno studio capillare del percorso della "*Cassia Vetus*" da Arezzo a Fiesole pubblicandolo recentemente in un saggio riguardante più in generale la viabilità romana nel territorio di Arezzo. Merita qui riportare alcuni stralci della sua documentata descrizione: "… *Uscendo da Arezzo attraverso la medievale Porta San Clemente la strada puntava rettilinea verso nord-ovest, in parte perpetuata dalla medievale Via dei Sette Ponti. … L'attraversamento dell'Arno avveniva al Ponte a Buriano, che prima della ricostruzione postbellica conservava incorporate parti di quello romano, che prende nome da un Aburius, forse il proprietario del fundus dove era stato edificato il ponte.*

Entrando nel Valdarno, la strada romana a cominciare dalla Costa di Ferro correva sull'unghia delle colline sulla destra, ai piedi del massiccio del Pratomagno, tenendosi perciò più in basso rispetto alla medievale Via dei Sette Ponti che fu attratta progressivamente dallo sviluppo dell'insediamento d'altura. Passava così sotto Castiglion Fibocchi e sopra la pieve di Pizzano. In questo tratto la sede stradale lastricata con pietra calcarea locale è stata rilevata in diversi punti fino al villaggio del Borro e antichi ruderi sono stati segnalati sulla pendice del Monticello presso San Giustino. … Antichi sono certamente i nomi dei villaggi Baciano, Paterna e Gropina, che ha restituito materiale archeologico romano. … Interessante il toponimo Soffena che sembra di origine etrusca. La carreggiata antica con un imponente muro di sostegno è ben conservata in questa zona poco a valle della strada moderna e per Granaia si giungeva a Piandiscò. … La vicina denominazione della pieve di San Pietro a Cascia, costruita nel 1073, rappresenta una chiara persistenza del nome della strada romana. … Da Donnini la strada antica aveva un andamento diverso rispetto all'attuale scendeva al Vicano di Sant'Ellero e risaliva per Frontignano, Fontisterni di Pagiano e la scomparsa pieve di San Gervasio a Sorgnano, ricordata dal podere Pieve. Tracce della strada antica sono state segnalate nella zona tra Santa Lucia e Altomena, l'ultimo villaggio collinare dal quale si scendeva per attraversare il torrente Vicano di Pelago, portandosi così direttamente sulla sponda destra dell'Arno … Passando sotto la rupe di Monsavano si giungeva alla confluenza della Sieve. La strada moderna corre sull'antica fino a Compiobbi, dove originariamente si lasciava l'Arno e cominciava la salita diretta a Fiesole …"[25].

Vogliamo infine evidenziare che questo tracciato si snoda prevalentemente senza pendenze significative se non da Fiesole a Compiobbi (dislivello di m 218) e da Compiobbi a Castel Sofia (dislivello di m 316); poi l'andamento è costante alla quota compresa fra i 326 m s.l.m. di Pian di Scò, i 319 m di Loro Ciuffenna, i 318 m di Gropina, i 273 m di Castiglion Fibocchi, i 209 m del ponte a Buriano ed infine i 278 m di Arezzo.

---

(24) A. TRACCHI 1978, pag. 128 in nota (1).

(25) G. UGGERI 2009, pag. 230 e ss..

E – Premessa all'ipotesi di un tracciato alternativo della Flaminia Militare da Vetta le Croci a Castel Sofia (Comune di Pelago) attraverso il Ponte a Vico

La nostra ricerca del tracciato della *Flaminia Militare* dal ponte di Colombaiotto ad Arezzo si è fondata soprattutto su una capillare indagine del territorio percorrendolo a piedi per intuire il tracciato che 2200 anni fa sarebbe stato il più breve, il più comodo ed il più sicuro per raggiungere la meta. Una ricerca di questo tipo presupponeva però la perfetta conoscenza di questi luoghi e la capacità di prescindere da tutto quanto costruito dall'uomo in 22 secoli. Dovevamo cioè cancellare dai nostri occhi i paesi, i borghi, gli edifici e soprattutto le strade che oggi si intrecciano in tutte le direzioni, puntando soltanto alla ricerca di una viabilità scomparsa, ma coerente con la primitiva esigenza di seguire una sostanziale rettilinearità.
Poiché non conoscevamo bene quel territorio, ci siamo avvalsi della fondamentale ed entusiastica collaborazione di due nostri amici fiorentini, Mauro Bacci ed Alberto Facchini, che invece erano a perfetta conoscenza di tutti i luoghi che intendevamo esplorare.
Essi ci hanno accompagnato guidandoci sui percorsi antichi ormai abbandonati riuscendo a raggiungerli anche quando erano nascosti da folta vegetazione o gli attuali confini delle proprietà ne impedivano materialmente l'accesso.

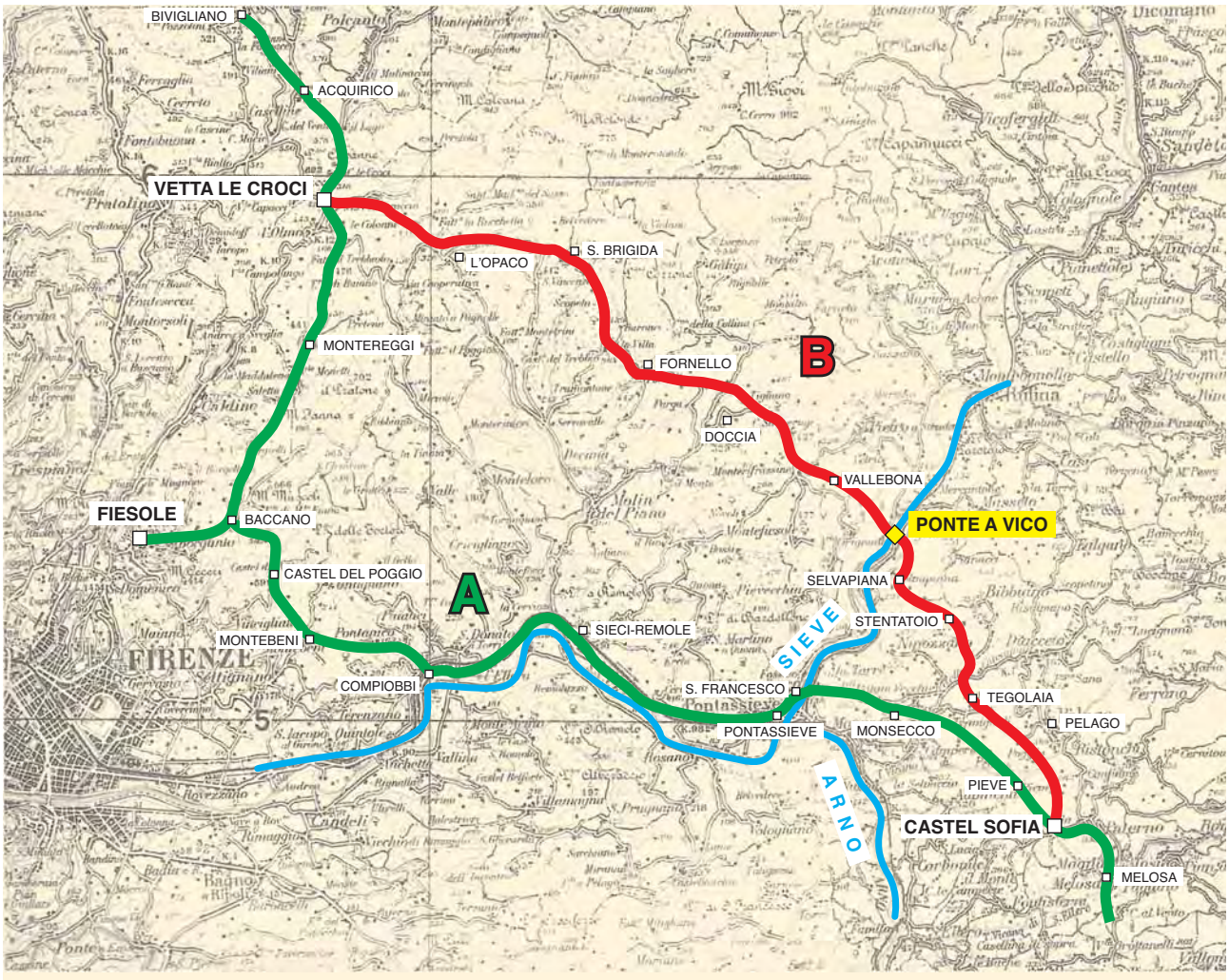


Tavola 23

Percorso **A**: *Flaminia Militare.*

Percorso **B**: ipotetico percorso alternativo.

D'altro canto la nostra ventennale esperienza di ricerca, maturata nei boschi del valico appenninico, è stata utile sia per escludere alcuni percorsi, sia per valutare l'epoca di sopravvissuti selciati antichi.
Queste complementari conoscenze ci hanno permesso di raggiungere i risultati che abbiamo illustrato in questo capitolo, individuando con molta probabilità il tracciato romano fino ad Arezzo.
Nel corso di questi anni di esplorazioni congiunte non sono mancate positive incertezze e discussioni sul percorso più probabile, molto utili perché hanno contribuito a valutare in contraddittorio gli indizi ritrovati.
In sostanza abbiamo condiviso tutto il percorso descritto ed illustrato, salvo un tratto di circa 20 chilometri compreso tra Vetta le Croci e Castel Sofia (Pelago).
Infatti Alberto Facchini si è convinto che C. Flaminio, una volta giunto a Vetta le Croci, abbia puntato direttamente verso Arezzo attraversando la Sieve al Ponte a Vico, mentre noi (Mauro Bacci compreso) abbiamo ritenuto che il console romano abbia leggermente deviato a destra per toccare Fiesole e successivamente attraversare la Sieve al ponte di S. Francesco (Pontassieve).
Per cercare di dirimere questa amichevole e molto utile controversia abbiamo raffrontato l'altimetria e la lunghezza dei due percorsi per trarre da questi dati motivi di convincimento.
È risultato che il percorso A, che tocca Fiesole, è lungo km 26 e deve superare un dislivello complessivo di m 1038. L'altro B, che passa dal ponte a Vico, è lungo km 20,3 e deve superare un dislivello complessivo di m 1070.
La differenza del dislivello è insignificante ed invece la differenza della lunghezza è di km 5,7 + km 3 (per la distanza di km 1,5 da Baccano a Fiesole che si deve percorre 2 volte) e così in totale km 8,7 a vantaggio del percorso B.
Anche se il percorso A è risultato più lungo noi siamo rimasti dell'opinione che il grande vantaggio di potere fare tappa a Fiesole, che si trovava in posizione intermedia tra *Bononia* ed *Arretium*, è stato largamente preminente dato che, su una distanza totale di km 180, percorribile in 6 giorni, si doveva marciare soltanto non più di due ore.
Comunque questo nostro orientamento non è stato condiviso dell'amico Alberto Facchini, il quale ha approfondito lo studio del percorso che passa da ponte a Vico scrivendo un argomentato e documentato saggio che molto volentieri pubblichiamo integralmente; è un importante contributo nella ricerca del percorso della *Flaminia Militare*.

Ipotesi di un tracciato alternativo della Flaminia militare da Vetta Le Croci a Castel Sofia (Pelago) attraverso il Ponte a Vico

Alberto Facchini

Accompagnando gli amici bolognesi Agostini e Santi alla ricerca di un possibile tracciato della via *Flaminia militare* che dalla pieve di San Giovanni in Petroio portasse verso Fiesole e Arezzo, giunti alla sommità di *Poggio Capanne* vicino a *Vetta Le Croci,* scrutavamo l'orizzonte limpido a sud in direzione dell'antica città etrusca, convenendo che l'attuale *via dei Bosconi,* culminante nell'antica *Porta Magellana*, risultava a tutti il percorso più logico.
Poi guardammo a sud-est in direzione di Arezzo verso i monti di Vallombrosa e Pratomagno *(Foto 1)*. Tracciando una linea immaginaria fra noi e quelle montagne, l'occhio cadde su due rilievi boscosi in lontananza: *Monte di Croce* e *Montefiesole*.
Mi ricordai allora di aver letto di una tradizione secolare nella Val di Sieve, riconsiderata in passato dal Niccolai, nella quale si narra di un tracciato stradale etrusco e poi romano proveniente da Arezzo e diretto a Fiesole *"lungo l'antica via che scendeva da Diacceto e per il Ponte a Vico risaliva la costa del Montefiesole."*[1]
Di conseguenza, data l'esistenza di una strada che da Bilancino portava a Vetta Le Croci, l'idea di un raccordo che proseguiva a mezza costa nella valle del torrente Sieci per ricongiungersi con l'antico tracciato etrusco menzionato non era da scartarsi a priori; certo non passava da Fiesole, ma risultava più breve per giungere ad Arezzo ed evitava inoltre l'attraversamento del torrente Sieci, passando sopra la sua sorgente, posta nei pressi della pieve di Lubaco.
Il Repetti ammette di non avere un'idea precisa sul percorso fino a Bologna della *Via Cassia* (così era chiamata in antichità la strada fatta costruire da C. Flaminio nel 187 a.C.), tuttavia anche lui sembra evitare Fiesole: "*…passato il qual bacino (Arno) la via suddetta entrare doveva in Val di Sieve, per valicar l'Appennino del Mugello e arrivare a Bologna senza toccare il Val d'Arno fiorentino"*; e ancora alla voce "Pitiana": "*…lungo la Via Cassia che passava dalla Pieve a Cascia, la quale probabilmente di costa dirigevasi per la Val di Sieve a Bologna".*[2]
Recentemente altri autori si sono interessati a questo percorso, come lo Scotti, che asserisce di aver notato ancora oggi tra i boschi alcuni tratti della pavimentazione romana,[3] e Vittorio Ferrini, studioso e conoscitore della Valdisieve il quale, unendo notizie di recenti rinvenimenti etrusco-romani ad altre ormai note da anni, evidenzia come questi siano particolarmente concentrati nella zona del Ponte a Vico e, in generale, nella direttrice Pelago-Diacceto-Montefiesole-Fornello-Lubaco ipotizzando un antico diverticolo stradale della *"Cassia Vetus"(la medievale Setteponti)* proveniente dal Valdarno superiore[4].
In base a tali riferimenti bibliografici e alla mia personale curiosità ho iniziato un'indagine sul territorio durata alcuni mesi, talvolta assieme agli amici fiorentini Mauro Bacci e Bruno Boretti, al fine di dare un senso a questa ipotesi, anche in considerazione del fatto che prove certe sull'esistenza in

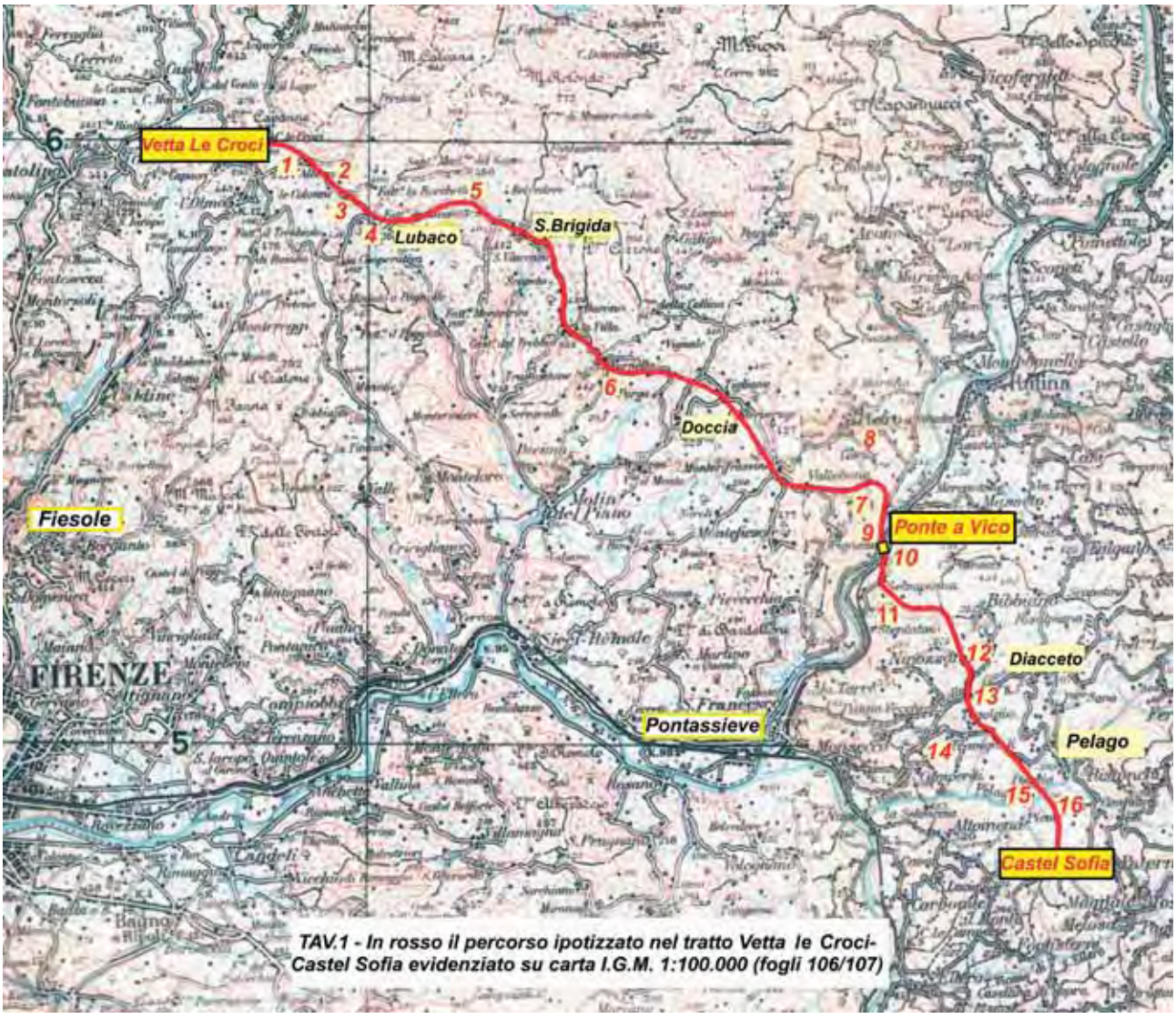
---

(1) F.NICCOLAI, *Guida del Mugello e della Val di Sieve*, Borgo San Lorenzo 1914, p. 723
(2) E.REPETTI, *Dizionario geografico fisico storico della Toscana,* Firenze 1833 e segg., volume V, voce *"Via Cassia vecchia e nuova"* e volume IV, voce *"Pitiana".*
(3) P.SCOTTI, *Fra Arno e Sieve,* Firenze 1978, p. 12 – "Di quello che fu il più antico ponte della zona restano oggi sulla sponda destra del fiume soltanto alcuni ruderi. Il ponte di Vico, a metà strada tra Pontassieve e Rufina, serviva l'antica strada etrusca che da Fiesole portava ad Arezzo. La strada fu poi migliorata dai Romani che la pavimentarono in pietra nei tratti più difficili come è rilevabile in alcuni tratti rimasti intatti fino ai giorni nostri, perché abbandonati nei boschi. Il ponte fu certamente distrutto più volte dalle piene della Sieve e successivamente ricostruito, ma non si hanno notizie storiche in proposito."
(4) V.FERRINI, *La presenza umana dall'antichità al medioevo*. In *"Le antiche leghe di Diacceto, Monteloro e Rignano",* Pontassieve 1988, pp. 88-140.

epoca etrusco-romana del ponte di San Francesco a Pontassieve, da cui la maggior parte degli autori moderni (Tracchi[5], Lopes Pegna[6] ecc.) tendono a far passare l'antica *Via Cassia*, non sono supportate né da fonti letterarie latine né da evidenze archeologiche in superficie.
Oltre ad accurate perlustrazioni in loco, ho preso in considerazione i toponimi, le quote altimetriche, la linearità del tracciato e la comparazione tra le carte geografiche attuali e quelle storiche, cioè le mappe settecentesche del Paganelli sulle strade della Comunità di Pontassieve[7] e le mappe del Catasto Granducale del 1820, scartando le vie e i sentieri non presenti in esse in quanto moderni. Neppure ho sottovalutato la presenza in questo tratto di un numero elevato di pievi: Pelago, Diacceto, Montefiesole, Doccia e Lubaco, la cui organizzazione sul territorio secondo il Plesner[8] viene messa in relazione con l'assetto viario ereditato dall'epoca romana.
Fatta questa premessa passo ad illustrare questo, ripeto ipotetico, itinerario alternativo precisando che i vari selciati o basolati che dir si voglia presenti nelle foto, non hanno certo la pretesa di essere datati di epoca romana visto che tutta la zona fu molto frequentata nel corso dei secoli, ma tuttavia potrebbero ricalcarne tracciati risalenti ad essa.

FOTO 1 - Panorama su Vetta le Croci e l'Alberaccio da Poggio Capanne. All'orizzonte i rilievi di Montefiesole e del Pratomagno. Il percorso varcava il naturale avvallamento fra l'Alberaccio e il Poggio Ripaghera.

(5) A.TRACCHI, *Dal Chianti al Valdarno,* volume 3 delle *Ricognizioni archeologiche in Etruria,* Roma 1978.
(6) M.LOPES PEGNA, *Le strade romane del Valdarno,* Firenze 1971.
(7) R.PAGANELLI, *Dimostrazione di tutte le strade comunitative esistenti ne' Popoli delle due antiche Leghe di Monteloro e di Diacceto componenti al presente la Comunità di Pontassieve,* originale presso l'Archivio Comunale di Pontassieve (1774) e in fac-simile a cura del Comune medesimo, Pontassieve 1984.
(8) J.PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento,* Kopenhagen 1938.



TAV.1 - In rosso il percorso ipotizzato nel tratto Vetta le Croci-Castel Sofia evidenziato su carta I.G.M. 1:100.000 (fogli 106/107)

Ripartendo da Poggio Capanne, il percorso discendeva dolcemente verso il varco di Vetta le Croci (quota 518) per poi risalire il crinale opposto probabilmente dove adesso esiste un bacino artificiale ed entrare nella Val di Sieci superando l'avvallamento esistente fra l'Alberaccio (quota 550) e l'estrema dorsale occidentale del Poggio Ripaghera.
Qui [Punto 1, TAV.1], nel popolo della scomparsa chiesa di San Donato a Ricardeto, doveva esserci un incrocio fra la strada che scende a Lubaco, ancora visibile nella vegetazione e denominata nelle mappe settecentesche del Paganelli *"Via che va al Borgosanlorenzo"*[9], e un'altra, della quale restano tracce di selciato, che invece puntava verso il *Passo della Catena* e Fiesole.
Considerando dunque la vecchia strada che scendeva in Val di Sieci, si prosegue verso la medievale Torre de *Le Colonne*. La strada, abbandonata e a tratti franata, presenta in vari punti tracce di preesistenti selciati *(Foto 2)* che talvolta scompaiono nei campi adiacenti *(Foto 3)* evitando la tortuosità della più recente *Via delle Croci all'Alberaccio.*

(9) R.PAGANELLI, *Op. cit.,* Foglio n° 5.

FOTO 2 – Antico tratto di strada fra Le Colonne e l'Alberaccio [Punto 2, TAV.1]

FOTO 3 – Via delle Croci all'Alberaccio. Particolare del vecchio selciato che prosegue rettilineo rispetto all'attuale strada bianca. [Punto 3, TAV.1]

Lasciata dunque la duecentesca torre medievale de Le Colonne (quota 476), la strada, attraversata la provinciale per Molin del Piano, scende verso Masseto (quota 379) con un bel selciato delimitato da una doppia fila di cipressi *(Foto 4)* incrociando l'antica via, per tradizione definita etrusca, che porta a Fiesole passando da Pagnolle, San Clemente e Muscoli.[10]
Nei campi circostanti non è raro notare frammenti di laterizio risalenti ad epoca romana, cosa peraltro avvalorata dal ritrovamento poco sotto la Pieve di Lubaco, di materiale vario da mettersi in relazione a tombe distrutte da tempo.[11]
Dalla Pieve di Lubaco, l'antica *Alpignano*, la strada prende la direzione di Santa Brigida mantenendosi ad una quota costante e ricalcando la provinciale fino al ponte sul *Fosso Cerreta,* superato il quale ritengo che il vecchio tracciato proseguisse a sinistra verso *Linari (Foto 5)* e *Le Lucole* (da *Lucus*, bosco sacro) dove alcune pratiche rituali, mantenutesi presso il Santuario della *Madonna del Sasso* fino alla prima metà del '900, sono direttamente riconducibili ai propiziatori *riti Arvali* praticati dai centurioni romani fin dal II secolo a.C.[12]

FOTO 4 – Grossi basoli ai bordi della strada che scende a Masseto. [Punto 4, TAV.1]

(10) V.FERRINI, *Op. cit.,* P. 138, *"Strada collinare per Fiesole"*.
(11) V.FERRINI, *Op. cit.,* P. 114.
(12) J.A.M. PAPI, *Oratorio-Santuario Madonna delle Grazie al Sasso, una storia che inizia dal Secolo II a.C.,* Pontassieve 1989, pp.7-12. I *Fratres Arvales* (*da Arvum,* Campo) erano sacerdoti che si dedicavano al culto della Terra che nutre. A conferma della ritualità di sacrifici animali operati durante le feste agricole fino al Novecento è ancora oggi visibile, anche se trasformato, il locale adibito a mattatoio, cosa questa alquanto singolare nel contesto di un edificio religioso.

FOTO 5 – Tracce di vecchi basoli nel sentiero che da Lubaco conduce a Linari. [Punto 5, TAV.1]

Da Santa Brigida (quota 402) a Fornello (quota 410) è logico pensare ad un itinerario simile all'attuale strada provinciale per Doccia, ma molto meno tortuoso, come appare dalle vecchie carte catastali, sia nel varcare il torrente Fornello, che dopo l'attraversamento dell'abitato omonimo, dominato dai resti del castello di *Monte di Croce*. Qui la strada proseguiva rettilinea fra i campi *(Foto 6)* fino alla località *Lucente* (quota 401), dopodichè manteneva una certa linearità puntando verso *Reticaglia* e *Tigliano*, poste nei dintorni della pieve di Sant'Andrea a Doccia, seguendo forse un antico sentiero visibile nell'Ottocento, ma adesso scomparso sotto uno stagno artificiale.

FOTO 6 – Vecchia strada da Fornello a Lucente. [Punto 6, TAV.1]

Tigliano *(Atilianu,* da *Atilius*[13]*)* doveva essere un nodo stradale di una certa importanza in età etrusco-romana dal quale partiva un altro percorso, forse militare, che per *Galiga* (dal latino *Caliga, scarpone militare*) e *Aceraia,* attraversava la Valcava fino a *San Cresci*[14].

(13) S.PIERI, *Toponomastica della Valle dell'Arno,* Roma 1912.

(14) Di una strada romana vennero scoperte le tracce nel 1722 a San Cresci, due braccia sotto terra. Vedi: BROCCHI, *Descrizione del Mugello,* p. 33 e L.CHINI, *Storia antica e moderna del Mugello,* Firenze 1875, Libro II, capitolo IV, p. 133

A Tigliano e nei pressi della pieve di Doccia furono rinvenuti reperti romani di materiale ceramico[15]. Da Tigliano (quota 414) la vecchia strada non ricalcava l'attuale ed era praticamente un rettilineo solo a tratti visibile oggi fra vigne e oliveti passando dalla località *Prunatelli* (quota 364), nelle cui vicinanze c'è il toponimo latino *Campo Rubbiani* (da *Rubius*[16]), per scollinare a Monterifrassine (quota 366) e scendere verso la Sieve (vedi *Foto 7*).

FOTO 7 – Il percorso di mezza costa nella Val di Sieci visto da Montefiesole.

Per cercare di delineare il tracciato di una strada verso il fiume, dato lo stravolgimento agricolo su queste colline ubertose, ho considerato l'idea che esso dovesse aggirare l'erto poggio di Montefiesole scendendo poco sotto *Vallebona* (a quota 360). Passava quindi nei pressi del Podere *Poggerello* (quota 233) dove ci sono tracce di basoli laterali *(Foto 8)* e poi da *Casa Bencistà (Foto 9)* raggiungeva il *Molino di Vico* (quota 101) e *Ponte a Vico* [Punto 10,TAV.1].
Numerosi sono i rinvenimenti archeologici di tipo ellenistico elencati dal Ferrini nelle località circostanti, quali Grignano, Villa Casellino, Vetrice, Montefiesole, Ponte a Vico[17].

(15) V.FERRINI, *Op.cit.,* p. 115
(16) S.PIERI, *Op. cit.*
(17) V.FERRINI, *Op. cit.* p. 100 - 117

FOTO 8 – Particolare della strada nei pressi del podere Poggerello [Punto 7, TAV.1]

FOTO 9 – Strada selciata che da Casa Bencistà scende al Ponte a Vico [Punto 9, TAV.1]

Soprattutto è bene ricordare il bellissimo cippo funerario etrusco del V secolo a.C. *(Foto 10)* ritrovato nel 1893 presso la casa colonica di *Bellosguardo* [Punto 8, TAV. 1] che in origine doveva costituire il segnacolo di una tomba appartenuta a una famiglia etrusca proprietaria terriera del luogo.[18]

"Di quello che fu il più antico ponte della zona restano oggi sulla sponda destra del fiume soltanto alcuni ruderi"[19] *(Foto 11)*. A parte la tradizione popolare che con molta fantasia lo farebbe risalire addirittura alle guerre puniche, nessuno sa quanto antico fosse il Ponte a Vico; certo fu distrutto e ricostruito più volte a causa delle piene e c'è chi sostiene che nel medioevo era già in rovina, come sembrerebbe nella *"Carta dei ponti del contado nel XIV secolo"* compilata dal De La Roncière che lo ignora.[20] Che vi fosse ancora il ponte o no, di certo nel medioevo le due sponde dovevano essere in qualche modo comunicanti, poiché la pieve di Montefiesole ebbe giurisdizione anche al di là della Sieve nella zona di Selvapiana e Cerbognole con funzione cosiddetta "*pontificia*"[21]. Alla fine del settecento comunque nella mappa del Paganelli compaiono solo quattro pile dirute.[22] [TAV.2]

FOTO 10 – Il cippo etrusco rinvenuto presso il podere Bellosguardo (Dicomano, Museo Archeologico del Mugello, Alto Mugello e Val di Sieve, anno 2008)

(18) F.MAGI, *Studi Etruschi,* Vol. VI, 1932, p. 15 e *Carta Archeologica d'Italia,* voc. San Piero a Strada.
(19) P.SCOTTI, *Op.cit.,* p.12
(20) C.M. DE LA RONCIÈRE, *Firenze e le sue campagne nel Trecento,* Firenze 2005, p. 88 - 89
(21) V.FERRINI, *Op.cit.,* p.137
(22) R.PAGANELLI, *Op.cit.,* Foglio 8.

FOTO 11 – Il Ponte a Vico in una foto degli anni settanta tratta dal libro “Fra Arno e Sieve” di P.Scotti

TAV. 2 – I resti del Ponte a Vico nella mappa settecentesca

FOTO 12 – Panorama da Grignano con vista oltre la Sieve verso il versante orientale della Valdisieve.

Varcato il fiume Sieve, come ipotizza il Ferrini, la strada si dirigeva verso sud proseguendo ai piedi delle colline per circa 500 metri; dopodichè vicino alla *Villa Giuntini* (come del resto appare nelle carte del Paganelli) prendeva a risalire la costa passando da Selvapiana *(Foto 13), Casa Pesalova* e, superato senza difficoltà il guado del *Fosso delle Macinaie*, proseguiva dove oggi ci sono solo vigne lasciando a sinistra le località di *Castelvecchio* e *Bibbiano (Pred.Vibianu, da Vibius)* [23].
Qua e là appaiono tracce di selciati difficilmente databili. Interessante è quello fotografato a quota 350 *(Foto 14)* nei pressi del podere *I Sodi* poco prima di incrociare la via di Bibbiano, anche perché lì vicino lo scavo per canalizzare una sorgente ha portato alla luce una discreta quantità di tegole romane e sigillata aretina[24].
Da *I Sodi* probabilmente si raggiungeva il crinale in località *Le Piante*, nei pressi di *Cafaggio*, dove la strada proveniente da Bibbiano si incrociava con la vecchia *Casentinese* (quota 382) in posizione dominante la Valdisieve *(Foto 15)*, per scollinare nell'opposta vallata del *Vicano di Pelago* in direzione di *Travignoli.*

(23) S.PIERI, *Op. cit.*
(24) V.FERRINI, *Op.cit.,* p. 121

FOTO 13 – Questa strada moderna rettilinea che da Selvapiana risale la costa orientale della Valdisieve, ricalca probabilmente il tracciato antico [Punto 11, TAV.1]

FOTO 14 – Selciato vicino al podere I Sodi [Punto 12, TAV.1]

FOTO 15 – Panorama sulla Valdisieve da Cafaggio. In primo piano il podere I Sodi. [Punto 13, TAV.1]

La fattoria di Travignoli [Punto 14,TAV.1] è nota per il ritrovamento nei suoi dintorni di una stele etrusca di tipo fiesolano del VI secolo a.C. *(Foto 16)* composta di tre formelle in bassorilievo raffiguranti scene simboliche relative al culto dei morti.[25]
Le colline di Pelago mantengono la stessa coltura agricola descritta nel versante della Valdisieve; ne consegue naturalmente uno stravolgimento dell'antico assetto viario dovuto alla bonifica dei campi, ciò lo si nota anche dalle numerose pietre accatastate ai lati delle strade poderali. *(Foto 17)*
È opportuno quindi, prima di avventurarsi in inutili congetture, cercare di individuare il guado o il ponte sul torrente *Vicano* dove passava la strada per il Valdarno.
Dalla lettura delle carte sette-ottocentesche si nota nella zona la presenza di due ponti: ad ovest il *Ponte di Pelagalto* nelle vicinanze dell'antica pieve di San Gervasio a Sorgnano, ormai scomparso a causa del terreno franoso; ad est il *Ponte di Linari o Linarino*, attualmente provvisto di una passerella metallica che poggia su tre pile a sezione leggermente romboidale le quali denotano una certa antichità. *(Foto 18)*

(25) V.FERRINI, *Op.cit.,* p.119 (scheda 43) – *Carta Archeologica della Provincia di Firenze,* 1995 (scheda 32.6)

FOTO 16 – Stele etrusca di Travignoli (Dicomano, Museo Archeologico del Mugello, Alto Mugello e Val di Sieve, anno 2008)

FOTO 17 – Strada poderale che da Cafaggio scende nella valle del Vicano di Pelago. Tutto il terreno è stato bonificato per le coltivazioni, come si vede dai cumuli di pietre sulla destra.

FOTO 18 – Resti di un antico ponte sul Vicano di Pelago nei pressi di Linarino di Sopra. Le vecchie pile furono rinforzate alla base con una colata di cemento. [Punto 15,TAV.1]

Inoltre nelle vicinanze sono evidenti fra la vegetazione le tracce di una strada che dall'antica pieve, attraverso questo ponte, conduceva al castello di Pelago in epoca medievale. La pieve fu infatti abbandonata verso la metà del secolo XVI. [26]

Possiamo dunque ipotizzare un itinerario che dalla zona di Cafaggio scendeva nei pressi di Travignoli, forse dove ora c'è la villa di *Tegolaia* (quota 320) per poi seguire la Traversa di Pelago fino a *Morgena* (quota 300).

Da qui una vecchia strada ora scomparsa scendeva al podere di *Linarino* dove poco sotto c'è il vecchio ponte sopra descritto.

Dopo il ponte, nel risalire la collina opposta, sotto un manto erboso abbiamo individuato una interessante strada selciata larga 2,40 metri che sale dritta verso Linari e che nelle carte granducali è denominata *"Via che dal Peraccio*[27]*conduce a Pelago"(Foto 19);* essa oltrepassava Linari salendo alla fattoria de *Le Puglie,* provvista di antica torre medievale, da cui con un lungo rettilineo scollinava infine a *Castel Sofia* (quota 394) per proseguire nella *Setteponti* diretta verso Arezzo.

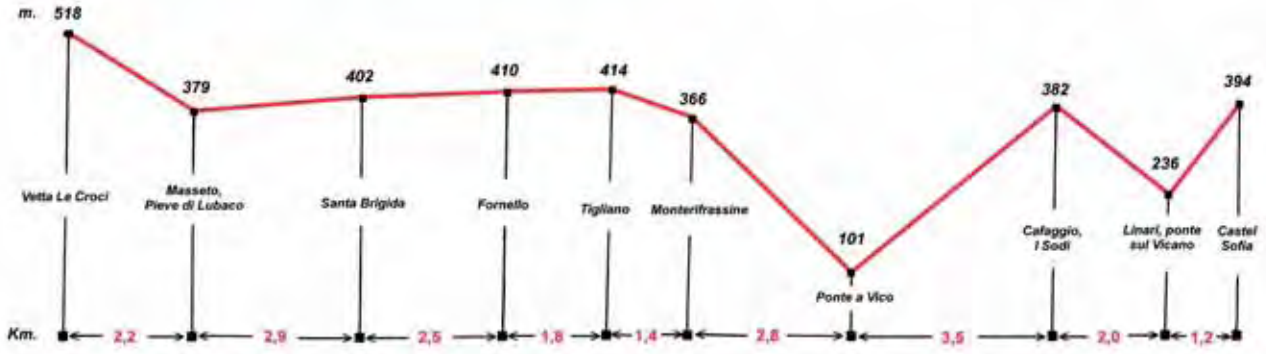
(26) G:RIGHINI, *Mugello e Val di Sieve, note e memorie storico- artistico-letterarie,* Firenze 1956, p. 271

(27) La località di Castel Sofia nell'Ottocento era indicata col toponimo di *Peraccio.*

FOTO 19 – La strada selciata ricoperta da manto erboso che dal ponte di Linarino sale a Linari [Punto 16,TAV.1]

FOTO 20 – La collina a nord-ovest di Pelago vista da Castel Sofia

TAV.3 Altimetria del tracciato da Vetta Le Croci a Castel Sofia (Pelago), Km. 20,3



** (Tutte le foto dell'articolo, tranne la n° 11, sono dell'autore)*

CAPITOLO VI

LA LENTA SCOMPARSA DELLA STRADA CONSOLARE BOLOGNA-AREZZO MA NON DEL SUO TRACCIATO NEL TRATTO TRANSAPPENNINICO

1 – Testimonianze storiche e prove indirette della percorribilità della strada di C. Flaminio nel I sec. a.C.

Nei capitoli IV e V abbiamo documentato la scoperta ed il percorso di questa strada consolare, che trova in questo capitolo VI una ulteriore conferma nello studio delle epoche del suo completo utilizzo e delle successive fasi di decadimento. Se è vero che Tito Livio ha ricordato la costruzione di questa strada, è altrettanto vero che dalle parole di due grandi storici e letterati latini si possono trarre elementi di conferma del suo tracciato e dell'epoca della sua utilizzazione ancora come strada consolare. A tal proposito Sallustio ricorda importanti episodi narrando le circostanze della sconfitta di Catilina a Pistoia nel 62 a.C., in occasione della quale lo stesso Lucio Sergio Catilina perse la vita[1]. I momenti decisivi sono narrati da Sallustio che descrive gli spostamenti degli eserciti nemici negli opposti versanti dell'Appennino tosco-emiliano, fornendo indirettamente notizie importantissime anche per la nostra ricerca. Dopo aver raccontato le trame tessute da Catilina per prendere il potere con l'astuzia o con la forza, sottolinea il contributo dato alla causa di Catilina da Caio Manlio, da lui inviato a Fiesole e dintorni affinché arruolasse un esercito, (*Igitur C. Manlium Faesulas atque in eam partem Etruriae... dimisit)* con l'ordine di addestrarlo e tenersi pronti alla guerra (… *docet se Manlium praemisisse ad eam multitudinem quam ad capiunda arma paraverat...*)[2]. L'Etruria del nord, e soprattutto Fiesole, fu la città ove le forze militari di Manlio si organizzarono. Si ha conferma di ciò sempre nel racconto di Sallustio: "... *pochi giorni dopo il senatore Lucio Senio lesse in Senato una lettera dicendo che gli era stata recapitata da Fiesole; vi era scritto che Caio Manlio aveva preso le armi con un gran numero di uomini … ed allora, per decreto del Senato, Quinto Marcio Re fu inviato a Fiesole"*[3].

Se, dunque, Fiesole era la base di Catilina per predisporre l'attacco militare, si deve presumere che quella città si trovasse in una posizione strategica, soprattutto in vista di una ritirata in Gallia Transalpina (così scrive Sallustio), ove contava su numerosi altri alleati nella congiura. Sapeva cioè di poter percorrere eventualmente la strada transappenninica Fiesole-Bologna, che era, pertanto, ancora perfettamente agibile. La congiura, però, venne scoperta anzitempo. Catilina, non potendo contare sulla sorpresa ed

(1) SALLUSTIO: *De coniuratione Catilinae*, par. XXVII. Sallustio era nato ad Amiterno nell'autunno dell'86 a.C.. Egli ha vissuto i momenti della congiura di Catilina ed ha potuto quindi raccogliere notizie di prima mano descrivendo con precisione gli avvenimenti. Ha scritto questa opera nel 43-42 a.C..

(2) SALLUSTIO: *op. cit*. par. XXVII.

(3) SALLUSTIO: *op. cit*. par. XXX: "*Post paucos dies L. Saenius senator in senatu litteras recitavit, quas Faesulis adlatas sibi dicebat, in quibus scriptum erat C. Manlium arma cepisse cum magna multitudine … Igitur senati decreto Q. Marcius Rex Faesulas … ea loca missi*".

indebolito da molte defezioni, capì che, invece di attaccare, doveva difendersi dalla reazione delle legioni regolari, cercando innanzitutto la ritirata verso nord con il suo esercito. Comprese anche che non poteva sperare di valicare l'Appennino percorrendo la strada diretta e più comoda (Fiesole-Bologna), e, proprio per questo, probabilmente presidiata dal nemico. Decise allora di tentare di raggiungere la Val Padana attraverso sentieri secondari e scoscesi però assolutamente inadatti per un esercito. Queste le parole di Sallustio: "... *quelli che restano, a marce forzate, per passi scoscesi, Catilina li conduceva verso il territorio di Pistoia, con l'intenzione di riparare segretamente, per vie poco battute, nella Gallia Transalpina ...*"[4]. Il timore di Catilina, di trovare l'esercito nemico sulla strada transappenninica più comoda, si rivelò esatto, secondo quanto narra Sallustio: " … *Ma Quinto Metello Celere era stanziato a guardia del Piceno con tre legioni; riflettendo sulle difficoltà in cui Catilina si dibatteva, avendo intuito il suo piano, appena seppe dai disertori dov'era diretto, fulmineamente levò il campo e si pose ai piedi dei monti da dove Catilina, in rapido cammino verso la Gallia, doveva necessariamente discendere*"[5]. Le legioni regolari di Q. Metello Celere, dunque, si erano schierate alle falde settentrionali dell'Appennino per affrontare Catilina se fosse disceso dalla strada più nota Fiesole-Bologna. Catilina invece si era spostato verso le montagne pistoiesi, ove però incontrò difficoltà insormontabili a valicare l'Appennino. Nel frattempo le legioni di Antonio avanzavano da sud. "*Del resto nemmeno Antonio era molto distante: braccava il nemico in fuga con il vantaggio di un grande esercito muovendosi rapido su un terreno pianeggiante. Ma Catilina, quando si vide intrappolato fra i monti e le truppe nemiche, conoscendo che a Roma la rivolta era fallita e che non aveva alcuna speranza di fuga né di aiuto … prese la risoluzione di scontrarsi al più presto con Antonio*"[6]. Questi avvenimenti sono illuminanti perché confermano che Catilina non trovò una via di fuga sulle montagne pistoiesi (o pratesi) per valicare l'Appennino. A questo proposito non condividiamo l'opinione di Gianluca Bottazzi il quale presuppone che Catilina abbia tentato di valicare l'Appennino pistoiese percorrendo "… *una delle principali vie transappenniniche per la Cisalpina …*", quando invece Sallustio racconta che Catilina ha condotto l'esercito "*per passi scoscesi*" e "*per vie poco battute*"[7].

Conseguentemente fu costretto a scendere verso la pianura dell'Arno affrontando lo scontro aperto con Antonio e rimanendo ucciso. È evidente che, se (oltre la via Fiesole-Futa-Bologna) fosse esistita un'altra strada transappenninica agibile per un esercito verso il passo della Collina o verso il passo della Raticosa, Catilina l'avrebbe senz'altro percorsa, sfuggendo alle legioni di Antonio.

Queste conclusioni sono sostanzialmente confermate dalla famosa frase di Cicerone[8] che cita le tre strade che collegavano Roma con Modena. Una era la Flaminia che a Rimini si congiungeva con la via Emilia; un'altra la via Aurelia che, per la verità, era completamente fuori direttrice e comunque inutilmente lunga. La terza, la Cassia, che giustamente Cicerone indica come intermedia. Questa strada arrivava

---

(4) SALLUSTIO: *op, cit*. par. LVII: " … *reliquos Catilina per montis asperos magnis itineribus in agrum Pistoriensem abducit, eo consilio uti per tramites occulte perfugeret in Galliam Transalpinam ...*".

(5) SALLUSTIO*: op. cit*. par. LVII*:* "*At Q. Metellus Celer cum tribus legionibus in agro Piceno praesidebat, ex difficultate rerum eadem illa existumans, quae supra diximus, Catilinam agitare. Igitur ubi iter eius ex perfugis cognovit, castra propere movit ac sub ipsis radicibus montium consedit, qua illi descensus erat in Galliam properanti*".

(6) SALLUSTIO: *op. cit.* par. LVII: "*Neque tamen Antonius procul aberat, utpote qui magno exercitu loci aequioribus expeditus in fuga sequeretur. Sed Catilina, postquam videt montibus atque copiis hostium sese clausum, in urbe res advorsas neque fugae praesidi ulla spem … statuit cum Antonio quam primum confligere*".

(7) GIANLUCA BOTTAZZI, *Le comunicazioni antiche fra il Modenese e la Toscana in età romana e nel medioevo*, in *La viabilità appenninica dall'Età antica ad oggi*, Atti delle giornate di studio 1997, Porretta Terme 1998, pagg. 47-77.

(8) M. T. CICERONE: *Filippiche*, XII, 9: "*Tres viae sunt ad Mutinam.….a supero mari Flaminia, ab infero Aurelia, media Cassia*".

già da Roma attraversando Arezzo, Fiesole (Firenze), Prato, Pistoia e Lucca. Da Roma era senz'altro la più diretta su Modena, ma per arrivare in questa città si doveva attraversare l'Appennino. Dove? Noi siamo convinti che i Romani utilizzassero l'originaria strada di Flaminio (allora pure essa chiamata *Cassia*) attraverso il passo della Futa, tanto più che l'episodio di Catilina esclude un'altra alternativa per valicare l'Appennino. Se infatti Cicerone nel 43 a.C. dava per scontata l'esistenza di una strada comodamente percorribile da Roma a Modena, a maggior ragione era percorribile la stessa strada transappenninica 19 anni prima nel 62 a.C., quando Catilina, intendendo raggiungere gli alleati nella Gallia Cisalpina, non ha voluto percorrerla per non scontrarsi a Bologna con le legioni romane che "*si erano poste ai piedi dei monti*".

2 – I toponimi miliari sull'asse Firenze-Bologna confermano la percorribilità della strada transappenninica consolare ancora nei secoli II e III d.C.

È evidente che i toponimi miliari quali Terzolle, Quarto, Quinto, Sesto (Fiorentino), Settimello, Vigesimo, che si incontrano sul tratto pedemontano fiorentino ed i corrispondenti toponimi "Sesto", "Octo" e "None" che si trovano nel tratto pedemontano bolognese, cioè a sud e a nord del passo della Futa, attestano l'esistenza di una strada consolare di collegamento diretto fra le due importanti città[9]. Non si deve però cadere nell'errore di attribuirli a tutto il percorso di C. Flaminio, bensì a due deviazioni dei due tratti terminali del percorso originario, nate nei secoli successivi quando le popolazioni insediate nella valle del Savena a nord, e dell'Arno e del torrente Marina a sud, lo hanno preferito a scapito dei corrispondenti tratti di crinale. Ragioni di logica ci portano a sostenere questa cronologia nella nascita delle due varianti pedemontane. Infatti, come oggi constatiamo che da Bologna a Pianoro esiste una continuità di insediamenti abitativi ed industriali, mentre sul crinale da Paderno a Pieve del Pino ciò non è avvenuto, altrettanto si deve pensare che sia accaduto duemila anni fa. Ed è ovvio che in un primo momento sia nata una strada da Pianoro a Bologna, poi sia stata costruita una bretella di collegamento fra Pianoro e Brento per raggiungere l'originaria transappenninica di crinale diretta in Toscana. Infine questo nuovo tracciato, sempre più frequentato, ha sostituito definitivamente l'iniziale tratto di crinale, diventando la variante giunta fino a noi attraverso la testimonianza dei toponimi miliari. Possiamo fondatamente pensare che una simile evoluzione abbia determinato anche il sorgere della variante di Val di Marina. Sul versante toscano, poi, la cronologia di avvenimenti storici noti avvalora maggiormente questa ipotesi. È molto probabile che gli insediamenti colonici sui territori definitivamente pacificati siano proliferati maggiormente nella valle dell'Arno, del Bisenzio e del torrente Marina, piuttosto che sulla montagna mugellana. Così il territorio di Fiesole, di Prato e di Calenzano deve avere visto aumentare la popolazione e le attività artigianali in modo progressivo, in specie dopo che, nella seconda metà del II sec. a.C., venne prolungata la via Cassia da Fiesole a Prato, Pistoia fino a Lucca e Pisa. Conferma sostanzialmente questa proliferazione di insediamenti la stessa fondazione di Firenze, alla metà del I sec. a.C.. Questo evento ha indubbiamente spostato gli interessi economici ed i traffici commerciali sul corso dell'Arno, come il precedente prolungamento della via Cassia li aveva indirizzati verso Prato e Pistoia. Soltanto dopo questi avvenimenti può essersi avvertita l'esigenza di

(9) D. STERPOS 1961, pag. 11: "*Nei due tratti estremi l'antichità del percorso sembra provata. Infatti, ad una distanza rispettivamente di sei ed otto miglia romane da Bologna si trovano due toponimi, Sesto e Octò di evidente derivazione itineraria*".

Tavola 24

- Il percorso originario della *Flaminia Militare* (187 a.C.) da Bologna a Fiesole.
- Varianti del percorso romano in epoca imperiale

aprire un nuovo tronco stradale che, distaccandosi dalla via Cassia all'altezza di Sesto Fiorentino[10], imboccasse la Val Marina per servire da collegamento con il valico appenninico della Futa, dopo essersi immesso sull'originario percorso di C. Flaminio poco prima di Montecarelli. Incerta è la data della costruzione di queste due varianti in quanto non si hanno notizie dagli storici latini, ma si può rilevare, con fondata approssimazione, che l'epoca sia posteriore alla fondazione di Firenze e forse anteriore alla costruzione della Cassia Adrianea del 123 d.C..

Del resto crediamo che le due varianti al di qua ed al di là dell'Appennino siano nate lentamente nel corso di decenni per servire in un primo momento i nuovi insediamenti romani nelle valli, che poi hanno prevalso per importanza sulle parti terminali dell'originario percorso, raccordandosi con esso ed utilizzandolo nel punto di valico. Si tenga presente che dalla fondazione di Firenze alla costruzione della Cassia Adrianea sono passati quasi 170 anni, nel corso dei quali l'antropizzazione dei territori più ospitali e fertili ai piedi dell'Appennino è progredita e con essa la necessità di una sempre maggiore e più comoda nuova viabilità. Così come nel 187 a.C. la costruzione della strada Bologna-Arezzo è stata sostanzialmente un prolungamento della Cassia, che già da Roma arrivava ad Arezzo, così dopo la costruzione della Cassia Adrianea del 123 d.C. sono state usate le varianti preappenniniche già esistenti per collegare con un percorso comodo Firenze - Bologna. Si era venuto a creare quindi un asse diretto Roma-Arezzo-Firenze-Bologna che i Romani hanno chiamato giustamente via *Cassia*. Non si dimentichi che siamo stati noi a chiamare convenzionalmente *Flaminia Militare* la strada Bologna-Arezzo costruita nel 187 a.C..

(10) G. UGGERI: *La via Flaminia " Minor" in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pag. 586: "*La diramazione delle due arterie doveva avvenire a Sesto, ossia sei miglia ad ovest di Firenze*".

3 – Il decadimento della transappenninica romana testimoniato indirettamente dal silenzio della "*Tabula Peutingeriana*"

Una importante fonte storica ci aiuta a individuare l'epoca approssimativa in cui la transappenninica Firenze-Bologna ha iniziato la sua decadenza; si tratta della famosa "*Tabula Peutingeriana*"[11] nella quale sono raffigurate le strade consolari dell'Impero romano sicuramente percorribili nel momento della sua redazione, circa nel 340-360 d.C.. In questa mappa però non è indicata la transappenninica costruita da C. Flaminio. Si deve quindi presumere che questa strada non fosse più utilizzata come strada consolare e fosse stata di fatto declassata a strada di collegamento locale, tanto da non meritare menzione. Del resto alla fine del IV sec. d.C. ed all'inizio del V la pressione delle popolazioni barbare provenienti dal nord aveva polarizzato l'attenzione di Roma più sulla difesa del territorio che sulla manutenzione delle strade. E proprio la transappenninica è stata probabilmente la prima vittima di questo abbandono, nella convinzione anche che una strada non comodamente percorribile con carri sul valico della Futa avrebbe potuto rallentare la calata delle orde barbariche in Etruria. Comunque il decadimento deve essere stato molto lento se esso non ha impedito il verificarsi di questo temuto pericolo, così come ricordato da storici quali Niccolai e Calindri. Il Niccolai, come già ricordato nel cap. V paragrafo B, racconta[12] una cruenta battaglia avvenuta l'8 ottobre del 405 d.C. fra Stilicone, comandante della legione romana, e Radagaiso, re dei Goti, proprio nel primo e più antico tratto della strada transappenninica, 6 miglia a nord di Fiesole nella località oggi chiamata "Le Croci". Questa antica superstite strada militare[13], nel 405 d.C. era quindi ancora praticabile da un esercito numeroso come quello dei Goti, dopo quasi seicento anni dalla sua costruzione. S. Calindri, abate e storico bolognese della fine del XVIII secolo, ricorda la distruzione di Brento, " *... nel 439 d.C. ed anche prima, Brento subì distruzioni da orde di barbari che inondarono l'Italia e che, passando dall'Emilia alla Toscana, transitare dovettero per Brento, come luogo di passo in mezzo alla via antichissima che conduceva su per i monti in Toscana"*[14]. Se dunque il potere centrale di Roma nel IV e V secolo d. C. aveva abbandonato la diligente manutenzione della transappenninica, ciò non significa che essa non fosse più transitabile. Le probabili riparazioni eseguite dalle comunità locali possono avere prolungato nel tempo la sua percorribilità, assicurando comunque un passaggio più o meno agevole. La calata dalla Pianura Padana alla Toscana delle orde barbariche con decine di migliaia di soldati in armi e loro accompagnatori ne sono prova indiretta, non potendo essere avvenuta se non su quel percorso. Poi nell'alto Medioevo, il calo demografico, la crisi dei centri urbani ed i conflitti che si accompagnarono allo stanziamento delle popolazioni germaniche portarono ad un degrado generale della rete viaria; quella che ne soffrì maggiormente è stata senz'altro la strada Bologna-Firenze in quanto la dorsale appenninica costituì il confine invalicabile fra i territori tenuti dai Bizantini nel versante a nord e dai Longobardi nel versante a sud. Questo secolare sbarramento ha provocato quindi la materiale scomparsa della strada, soprattutto nel suo

---

(11) La *Tabula Peutingeriana* . Vedi nota n° 2 in Premessa.

(12) F. NICCOLAI 1914, cap. VII, pag. 147.

(13) Dopo la pubblicazione del nostro libro (AGOSTINI - SANTI 2000) abbiamo proseguito gli studi e le ricerche del tracciato della strada di C. Flaminio da Tagliaferro a Fiesole e ci siamo convinti ora che il console romano, una volta giunto a Tagliaferro, abbia seguito una strada etrusca che, valicato subito il torrente Carza, saliva nel versante opposto, toccando Bivigliano, Vetta le Croci, poi seguiva il crinale fino a Fiesole attraversando le attuali località di Montereggi e Baccano. Per notizie dettagliate su questo tracciato vedasi il capitolo V.

(14) S. CALINDRI: *Dizionario corografico, georgico, orittologico, storico ec. ec .ec della Italia*, I, Bologna 1781, pagg. 381 e 382.

tratto in alta quota, ove la folta vegetazione appenninica l'ha coperta e protetta. Su questa interpretazione storica condividiamo in toto il pensiero di N. Alfieri: " *...resta il dubbio che l'eventuale persistenza della via Flaminia in epoca romana sia stata interrotta nell'alto Medioevo, quando questo settore dell'Appennino costituì la zona di confine – e perciò di sbarramento – fra i territori tenuti dai Bizantini e dai Longobardi sugli opposti versanti"*[15]. Questa situazione di totale sbarramento è ricordata anche da D. Sterpos: "*Di qua Bologna bizantina e di là Firenze longobarda; il territorio intermedio diviso fra due padroni e presidiato militarmente: una situazione completamente negativa per quanto riguarda le comunicazioni stradali che c'interessano. Se dopo la guerra gotica esistevano ancora delle vie che con un giro più o meno lungo portavano da Bologna a Firenze, dopo l'invasione longobarda esse non erano certamente più percorse in tutta la loro estensione. Erano spezzate si direbbe, dal fronte di combattimento … Collegamenti costanti e di qualche rilievo tra il Bolognese e il Fiorentino non sembra siano stati possibili, considerata la situazione dei due territori, dalla fine del secolo VI all'inizio dell'VIII, perché ogni volta che i Longobardi volevano passare nella Tuscia, dovevano sempre fare un largo giro a ovest di Reggio Emilia. Del resto dopo la venuta dei Longobardi, specialmente nei primi decenni, la vita del nostro paese s'impoverisce e si immobilizza tanto da far pensare che le strade in genere svolgessero allora un'attività limitatissima, si trovassero in abbandono pressoché completo*"[16].

(15) N. ALFIERI 1975-76, pag. 55.
(16) D. STERPOS 1961, pagg. 21 e 22.

4 – Il tracciato della strada di C. Flaminio e delle sue varianti successive è stato percorso fino al sec. XIX

Nei secoli successivi, quando la situazione politico-militare è sostanzialmente cambiata e la barriera, costituita dal confine fra i territori tenuti dai Bizantini e dai Longobardi è caduta, uomini e cavalli hanno ripreso l'attraversamento dell'Appennino al valico della Futa (allora detto "Dello Stale"). Anche se la primitiva strada non era più visibile, è stata la comodità del percorso e la favorevole orografia del valico a consigliare i viandanti medievali a seguire quel tracciato diretto, tutto sul crinale senza attraversare corsi d'acqua. Così a poco a poco è rinato un sentiero, poi una pista, una mulattiera che inconsapevolmente ha ricalcato la strada di C. Flaminio.

Foto n° 80
Due tipiche mulattiere dell'alto Appennino: una manifesta evidenti segni di un rozzo lastricato posato in tempi antichi vicino ad una borgata allora abitata da molte famiglie.

Foto n° 81
L'altra è incavata rispetto all'originario piano di campagna. Per la mancanza di una pavimentazione il secolare transito di persone, di animali e le acque piovane hanno provocato un progressivo infossamento.

Foto n° 82
Resti di "crepidoma" della strada basolata a Poggio Castelluccio; in questa, come a volte in altre posizioni, la mulattiera medievale ha praticamente distrutto tutta la strada ricalcandone esattamente il percorso, od intersecandola.

Un percorso creato soltanto dal secolare transito di pedoni e animali e non dalla intenzionale costruzione di una strada. La totale mancanza di una progettata pavimentazione con pietre ha determinato un progressivo infossamento del piano di calpestio della mulattiera ed anche, a volte, un suo andamento curvilineo, per superare meglio gli ostacoli naturali (frane, cadute di alberi etc.) che via via si presentavano, e le rare pendenze. Le piogge poi hanno contribuito a dissestare il fondo creando veri e propri piccoli ruscelli.
Tuttavia, anche se la transappenninica medievale si trovava in così precarie condizioni, veniva percorsa per la sua naturale comodità, soprattutto nelle stagioni estive.

Foto n° 83
Monte Poggiaccio (direzione nord): in questa posizione il percorso della mulattiera, segnato in rosso, ha parzialmente coinciso con la strada basolata, causando il dissesto e la scomparsa delle pietre lasciando intatta, invece, quella parte di carreggiata che era fuori dal suo percorso.

Negli anni settanta del Novecento chi percorreva a piedi il crinale alla sinistra del Savena, partendo da Bologna, arrivato nella parte montana, fra Madonna dei Fornelli e la Futa, si incamminava a volte per un sentiero profondamente scavato nel suolo. Seguendo questa pista, ormai abbandonata, attraversava lunghi tratti in cui i segni del passaggio erano stati cancellati dalla vegetazione, che in questa zona cresce rigogliosa e spontanea. A volte il passaggio si riconosceva perché delimitato, ai bordi, da filari di alberi; in altri casi, invece, era coperto quasi completamente da pruni e felci, cresciuti nei pascoli ormai abbandonati da decenni. Questa strada, pur avendo subito nel corso del tempo piccole deviazioni, causate dalla necessità di evitare smottamenti o cadute di alberi, si mantiene sempre sul crinale, oppure si discosta poco. Sono questi i resti della mulattiera chiamata nel XVI secolo "*della Faggeta*" che dal versante bolognese portava in Toscana attraverso l'antico "passo Dello Stale" percorsa fino al XIX secolo.
Quaranta anni or sono un viandante, anche se acuto osservatore della natura, avrebbe potuto soltanto intuire il suo tracciato. Oggi, anche se frettoloso, deve fermarsi ad ammirare imponenti basolati della strada romana che si snoda rispetto ad essa a volte parallela, a volte coincidente.
Questa alternanza dipende unicamente dall'andamento sinuoso della via medievale; sono comunque due realtà distinte sullo stesso crinale. Nel corso delle nostre ricerche sul campo e degli scavi, per portare alla luce il basolato romano, abbiamo avuto la conferma che la mulattiera correva più o meno vicina ad esso, alla sua destra ed, altre volte, alla sua sinistra, tanto che il suo percorso ci ha aiutato ad individuare il contiguo basolato romano nascosto da 50/120 cm di terreno. In alcuni casi, ove il tracciato della mulattiera ha intersecato o si è sovrapposto parzialmente al basolato romano, quest'ultimo era in parte scomparso. Abbiamo così potuto riportare alla luce soltanto la porzione di pavimentazione che era rimasta fuori dalla direttrice medioevale. Due situazioni del genere, per esempio, si trovano alle pendici di Poggio Castelluccio e del m. Poggiaccio. In un caso il percorso della mulattiera ha coinciso esattamente con l'asse centrale del basolato romano, depauperandolo ed incavandolo tanto da lasciare intatti soltanto alcuni basoli dei bordi (foto 82); in un altro caso la mulattiera ha "tagliato" diagonalmente il basolato lasciandolo intatto per buona parte (foto 83).
La sovrapposizione dei due percorsi ci ha poi permesso di individuare un tratto di strada "*glareata*" in località Predosa, come documentato nel capitolo IV, paragrafo 5b. Da questi rilievi si deduce, ovviamente, che il basolato è stato costruito prima della nascita della mulattiera, risultando danneggiato soltanto ove c'è stata una coincidenza di percorso. Ove invece l'evidente percorso della mulattiera ha seguito un tracciato contiguo, il basolato è rimasto perfettamente conservato[17].

5 – Le fonti storiche che attestano l'esistenza di una strada mulattiera

La più antica notizia, dopo la caduta dell'Impero romano, dell'esistenza di questo percorso chiamato "*via Clodia*" si può trovare in un atto di donazione della fine del VIII sec. d.C. riportato in "*Antiquitates Italicae Medii Aevi"* di L. A. Muratori (III, Milano 1740, col. 35-36) con il quale il patrizio romano Opilio dona numerose sue proprietà al monastero padovano di S. Giustina, compresi alcuni fondi posti a "*Gabiano inter Claudia et strata"*. La individuazione della località di "Gabiano" è controversa, ma noi condividiamo l'esegesi fatta

(17) Queste emergenze archeologiche smentiscono chi, per sostenere l'esistenza della *Flaminia Minore* sulla dorsale destra del fiume Idice, ha negato la romanità del basolato da noi rinvenuto, attribuendolo alla "mulattiera" medioevale, quando invece quest'ultima ha la propria identità ed è separata dalla contigua strada romana.

da Antonio Gottarelli[18] che ritiene essere quel Gabbiano che si trova circa un chilometro a sud-ovest di Monte Venere tra il Savena ed il Sambro nel Comune di Monzuno.

Da un importantissimo avvenimento storico possiamo intuire l'esistenza di un percorso tra Bologna e Firenze quando Carlo Magno, nel 786, ha valicato l'Appennino. Anche in questo caso riportiamo le parole dello Sterpos: "*In cammino verso Roma e il Mezzogiorno (s'era mosso soprattutto per prender provvedimenti nei riguardi del clero e per ridurre all'obbedienza il duca di Benevento), Carlo con tutta probabilità si trovava a Bologna l'11 di dicembre*[19]*; è poi certa la sua presenza a Firenze per il Natale. Considerato che lo spostamento di un esercito nel territorio montuoso, di dicembre, non poteva risultare veloce, e quanto fosse opportuno per il re arrivare qualche giorno prima della festività, le due date risultano abbastanza vicine per far pensare a un passaggio diretto dall'una all'altra delle predette città, e in conseguenza all'esistenza di una strada di congiunzione ben definita e in qualche misura almeno transitabile anche d'inverno"*[20]. Si deve quindi pensare che abbia seguito il tracciato romano che, anche se in parte privo della pavimentazione per mancanza di manutenzione, comunque era ancora capace di consentire l'attraversamento dell'Appennino. Del resto il tempo impiegato (circa 8-10 giorni), dimostra le difficoltà incontrate dall' esercito per percorrere soltanto 100 chilometri. Data la precaria situazione della viabilità di quell'epoca (VIII secolo) non si può pensare che Carlo Magno abbia potuto utilizzare veicoli a ruote, ma soltanto cavalli, muli e portantine, che potevano percorrere quella strada classificabile come importante "mulattiera". Se il basolato fosse stato ancora in evidenza e percorribile, l'attraversamento sarebbe stato ben più veloce.

Queste estreme difficoltà di transito sono poi confermate in occasione della discesa in Italia del re Arnolfo di Germania, nell'anno 895, per raggiungere il Papa a Roma, dal quale era stato chiamato. Oltrepassato il Po, per valicare l'Appennino divise il suo esercito in due: una parte composta dai Franchi e guidata dallo stesso Arnolfo valicò il passo della Cisa ed arrivò a Luni. L'altra parte composta dagli Alemanni proseguì fino a Bologna ove iniziò l'attraversamento dell'Appennino per giungere a Firenze. Ed appunto lo Sterpos descrivendo questo viaggio, ricorda: "… *Questo spostamento di truppe preordinato a distanza difficilmente si spiegherebbe se non ci fosse stata una strada sicura e conosciuta, perciò secondo qualcuno, siamo di fronte alla prima prova diretta dell'esistenza di una transappenninica Bologna-Firenze. Non dobbiamo comunque supporre che si trattasse di una strada facile. La stessa fonte che documenta il viaggio, parla di grandi disagi che l'esercito dovette sopportare nel cammino e dei lunghi giri resisi necessari per gli sconvolgimenti*

---

(18) ANTONIO GOTTARELLI: *La via Claudia di età imperiale tra Bologna e Firenze: nuove ipotesi per una storia dei collegamenti stradali tra la VII e la VIII Regio*, in *Vie romane tra l'Italia Centrale e Pianura Padana*, Modena 1988, pagg. 107-108. Riportiamo qui le sue parole: "… *questo Gabiano è chiaramente indicato in Comitato Boloniense e in territorium Bononiensium ... Abbiamo visto come da Monzuno la Bologna-Firenze di età romana segua per Trasasso ad Est di Monte Venere, e l'odierna Gabbiano, pur non distante, è invece lungo la strada che da Monzuno volge al fondovalle del Sambro, a Sud-Ovest di Monte Venere. L'esistenza dei due percorsi spiega esattamente l'affermazione "Gabiano inter Claudia et Strata", in quanto risulta anche qui documentata la presenza di due vie prese a confine delle proprietà nominate. Queste andrebbero così localizzate tra la Strata, che corrisponderebbe a quella di Gabbiano che da Monzuno volge al Sambro, e la via Clodia o Claudia, esattamente coincidente con la via che da Nord a Sud segue da Monzuno per Trasasso e Cedrecchia, la stessa da noi già indicata come itinerario della transappenninica di età romana tra Bologna e Firenze*".

(19) Secondo Gaetano Lorenzo Monti (Bologna 1828, pag. 657) il giorno di partenza da Bologna dovrebbe essere stato il 9 dicembre ("*IV idus decembris*"). Questa differenza di date è comunque irrilevante. Ciò che conta è che anche questo storico conferma che " … *a quel tempo - ma anche in tempi precedenti, quando era fiorente la Repubblica Romana – c'era nella nostra regione una strada che portava in Etruria …*".

(20) D. STERPOS 1961, pag. 24.

causati dalle piogge"[21]. È molto probabile quindi che le stesse difficoltà siano state incontrate anche da Carlo Magno quando, cento anni prima, percorse la stessa strada. Se i basolati fossero stati ancora in evidenza e percorribili l'attraversamento sarebbe stato ben più comodo e Carlo Magno avrebbe impiegato soltanto 4-5 giorni. Anche nell'XI secolo è documentata l'esistenza della mulattiera attraverso il passo della Futa (allora "Dello Stale") che collegava la Toscana a Bologna. Lo ricorda il Repetti nel suo monumentale Dizionario della Toscana descrivendo il monte della Futa: " … *Futa (Monte della) ossia Monte di Fo' nell'Appennino dello Stale. Porta il nome di Futa il varco più frequentato della catena centrale dell'Appennino, che trovasi a 1560 br. sopra il livello del mare Mediterraneo, circa 60 br. più depresso della sovrastante cresta del Monte di Fò. Di costà, venendo del cast. di Gagliano, passava l'antica strada maestra, che dalla provincia del Mugello varcava il giogo dello Stale, da dove proseguiva nei territori di Bologna. ... Fu in quell'occasione che i reggitori della Rep. Fiorentina fecero rintracciare l'istrumento della donazione del territorio dello Stale fatta ai 7 dicembre 1048 dal C. Guglielmo Bulgaro di Fucecchio a favore della badia di Settimo presso Firenze cui assegnò in dote la contrada, che poi prese il nome di Contea dello Stale, affinché quei monaci vi erigessero un ospizio per alloggiarvi i passeggeri in un tempo in cui non era ancora in uso l'arte degli albergatori nelle città, molto meno nelle aperte campagne e nei monti più inospitali dell'Appennino"*[22]. Dunque nell'anno 1048, cioè 53 anni dopo il documentato passaggio dell'esercito di Arnolfo, la Repubblica Fiorentina, avendo constatato che il valico della Futa, del tutto disabitato, era percorso da numerosi viandanti diretti a Bologna, fece costruire dai monaci della Badia di Settimo un ospizio, per dare ospitalità ai "passeggeri", compensandoli con la donazione di quel vasto territorio chiamato "Dello Stale".

Una notizia dell'esistenza di questa strada mulattiera, ancora cinquecento anni dopo, si ha nella prefazione di Leonardo Rombai, docente di geografia storica all'Università di Firenze, nel volume "*Il libro vecchio di strade della Repubblica fiorentina"* a cura di Gabriele Ciampi[23], ove ricorda che nel XVI secolo era chiamata *"della Faggeta o delle Cannove"*.

Foto n° 84
La strada inghiaiata costruita negli anni 1950 per collegare la casa della Faggeta (che si intravede fra gli alberi) con Pian di Balestra. In questo punto coincide esattamente con il crinale venendo quindi a sovrapporsi al tracciato romano e medievale.

(21) D. STERPOS 1961, pagg. 24 e 25. Nella nota n° 24 (pag. 205) lo Sterpos riporta il testo della fonte storica: *Annales Fuldenses,* Hanover et Lipsia 1891, pagg. 126,127: "*Quippe ultra Padum, ibi diviso exercitu Alamamnos per Bononiam ad Florentiam urbem ire permisit, ipse cum Francis per superiores partes Alpium curtem quae dicitur Turris sic usque civitatem Lunam progreditur*".

(22) E. REPETTI: *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana* , Vol. II, Firenze 1835, pag. 348.

(23) L. ROMBAI: Prefazione a *Il libro vecchio di strade della Repubblica Fiorentina* (a cura di Gabriele Ciampi), Francesco Papafava Editore, Firenze 1987, pag. 18.

Queste sono le sue parole: "… *la via "della Faggeta o delle Cannove" che, percorrendo il versante sinistro della valle del Savena, si staccava dalla Bolognese del Giogo a Pianoro e toccando Brento, Trasasso, Cedrecchia, Madonna dei Fornelli, il passo del monte Bastione, la Faggeta ed il Passeggere, scendeva ugualmente allo Stale per dirigersi tramite "la mulattiera" a Barberino* [24].

Una indubitabile testimonianza della percorribilità, alla fine del XVI secolo, della mulattiera della Faggeta, si trova poi in un documento del 1585 pubblicato da P. Foschi. Trattasi di una lettera inviata dai massari delle comunità poste lungo questa mulattiera al Senato bolognese con la quale si lamentavano che i miglioramenti della strada per la Toscana, che passava da Loiano, Monghidoro e Pietramala, avevano attratto il traffico commerciale (fatto soltanto con le bestie da soma) a scapito della mulattiera che passava da Monzuno. Merita che uno stralcio di questa lettera sia qui riportato: "*Illustrissimi signori; anticamente li mullattieri, et vetturali, che da cotesta città si partivano per andare alla città di Firenze, facevano la strada di Monte Rumici, Monzune, et delle Croci, contà di questa città, et parimente al ritorno, quella istessa facevano. Da poco tempo in qua, et da poi che le strade di Loiano, Scargalasino, et Pietra Mala sono salicate, et acomodate, questi mullatieri, et vetturali hano tralasciata la lor strada anticha per andar a detta città, et voltano per dette strade di Loiano, et Scargalasino …*"[25]. Proprio in questi anni abbiamo una ulteriore conferma della percorribilità di questa mulattiera in un documento, pure esso pubblicato dalla Foschi: si tratta di una relazione inviata nel 1588 dal perito architetto Dattili al Vice Legato del Senato di Bologna che lo aveva incaricato di studiare la possibilità, la convenienza ed i costi per rendere carrozzabile una delle quattro mulattiere che dal versante bolognese si dirigevano in Toscana.

Foto n° 85
La chiesetta in località "Le Croci" (Monzuno) 4 km a nord di Madonna dei Fornelli sul percorso della *Flaminia Militare*. La mulattiera medievale ha ricalcato il suo tracciato seguendo la cresta dello spartiacque tra il Savena ed il Sambro.

"*Molto illustrissimo et Reverendissimo Signore et patron mio Colendissimo. Havendomi domandato V.S. Reverendissima informatione particolare delle strade che furono visitate dell'anno 1584 per poter carrozzare da Bologna a Firenze per obedire a quanto la desidera, si dice che dalla banda de Signori Bolognesi si è visto quattro luoghi, l'uno separato dall'altro, per veder dove, et per dove si potesse andare con le carrozze più commodamente fosse possibile.*"[26]. Il Dattili quindi elenca le quattro mulattiere esistenti e fra di esse, appunto ricorda, la mulattiera della Faggeta con queste parole: "*Quarta ed ultima strada de Pianoro, a Brenta, Monterumise per la via de mulli a Moncione, le Croci, al Bastione, Cancellara alla Fagieda, alle confine del Gran Duca".*

(24) La casa della Faggeta, ancora esistente, ma diroccata, si trova circa 7,5 chilometri a nord del passo della Futa vicinissima al confine tosco-emiliano.

(25) PAOLA FOSCHI: *Una nuova tappa di studi sulla via Flaminia Minore*, in "il Carrobbio" XXIX, 2003, pag. 30.

(26) P. FOSCHI: *Nuove scoperte documentarie per la via Flaminia Minore* in "Atti e Memorie di Storia Patria per le Province di Bologna", Volume XLV, 1994 [1995], pag. 308.

Basandosi su queste relazioni le autorità bolognesi decisero poi di migliorare soltanto la strada che era la più frequentata per andare in Toscana, cioè quella che passava da Pianoro, Loiano, Monghidoro fino alle Filigare. Soltanto due secoli dopo furono fatti lavori impegnativi, per renderla carrozzabile. Le ricerche archivistiche della Foschi ci offrono un'altra testimonianza dell'esistenza della mulattiera della Faggeta nel 1661; si tratta di una relazione redatta nel 1702 da un incaricato del Granduca di Toscana di verificare e redigere la posizione dei cippi confinari con il territorio bolognese. La Foschi ricorda questa visita in un suo articolo pubblicato su "il Carrobbio". "*La visita fu condotta da ovest verso est e l'inviato ispezionò tutto il confine del Vicariato di Firenzuola, quindi al n. 20 incontrò il "termine del Bastione": qui indicò con il n. 21 la "Strada di Barberino dividente fra Barberino, e Bologna", cioè la mulattiera che già conosciamo e che abbiamo indicato come via dello Stale. La strada correva proprio sotto il "Monte del Bastione", indicato con il n. 22, mentre il n. 25 è un albero imponente indicato come "Faggeta". Anche in questo caso la confinazione toscana del 1661 anticipa e conferma le informazioni di circa mezzo secolo posteriori fornite dalle visite bolognesi fatte a partire dal 1702 e per tutto il corso del XVIII secolo: la strada lungo la quale si trovano ancora oggi i termini confinari fra Granducato di Toscana e Stato Pontificio* ***e*** *che si pretende romana era invece la mulattiera ben conosciuta e di grande importanza che da Bologna conduceva a Firenze attraverso Barberino del Mugello"*[27].
Questo documento dimostra che la strada mulattiera che andava in Toscana passava proprio vicino al cippo confinario n° 22 posto sotto la vetta del m. Bastione ed era in quell'epoca, come dice la Foschi, ben conosciuta e di grande importanza. Noi condividiamo questa sua opinione, ma non il suo commento "*che si pretende romana*" riferito agli 11 chilometri di basolati, da noi portati alla luce su quella stessa direttrice, che la ricercatrice bolognese sostiene essere stati costruiti nel Medioevo od in epoca rinascimentale[28]!

Foto n° 86
Monte Oggioli, confine tosco-emiliano: un cippo originale cilindrico in arenaria identico a quello che si trovava fino al 1992 sul confine tosco-emiliano, alle pendici di m. Bastione, che Serafino Calindri ha ricordato di aver visto alla fine del XVIII secolo vicino ad una antichissima via. Esso è stato un punto di riferimento per iniziare le nostre ricerche. Proprio quel cippo è stato rubato 20 anni or sono, ma altri originali di identica fattura si trovano ancora lungo il confine che c'era fra lo Stato Pontificio ed il Granducato di Toscana, datati 1789, anno in cui vennero posti, com'è testimoniato dalla data scolpita sul fianco.

(27) P. FOSCHI 2003, pag. 31.
(28) Nel capitolo VII, par.2 di questo libro abbiamo scritto una succinta esegesi degli avvenimenti politici e militari e dei documenti disponibili riguardanti la viabilità che interessano l'Appennino tosco-emiliano dall'epoca dell'Impero romano all'epoca moderna, dimostrando che i basolati rinvenuti non possono essere attribuibili ad una mulattiera medioevale o rinascimentale.

Anche nel XVIII e XIX secolo abbiamo testimonianze storiche che la mulattiera della Faggeta era percorsa con cavalli e muli.
Il già citato Abate Calindri ricorda nel 1781 che questa mulattiera passava alle pendici del monte Bastione: "*... sotto ad esso, a poca distanza evvi un termine territoriale che propriamente rimane poco discosto da una antichissima via che da Bologna per Monzone conduceva in Toscana e per la quale, nelle buone stagioni, vanno ancora alcuni vetturali e viandanti*"[29]. Qui il Calindri precisa che la frequentazione della mulattiera in questo tratto di alta quota (m 1100 s.l.m.) era limitato alle "buone stagioni". In inverno era preferita la deviazione da Madonna dei Fornelli verso Qualto, Montefredente, Pian del Voglio, Bruscoli fino alla Futa, che rimaneva ad una quota costante di circa m 800 s.l.m.).
Una ulteriore testimonianza della percorribilità di quella mulattiera la troviamo in una mappa catastale redatta nel 1823 ove viene chiamata "*Strada Vecchia Bolognese*" proprio in località "La Faggeta".
Ed infine nella descrizione del territorio della Parrocchia di Cedrecchia, che ritroviamo nella nota pubblicazione dell'anno 1849: "*Chiese parrocchiali della Diocesi di Bologna ritratte e descritte etc.*" è ricordato il passaggio di una via proveniente da Monzuno e diretta in Toscana (vol. III pag. 71): "*Nella vetta dell'Alpe di Qualto sorge la parrocchiale di Cedrecchia ventidue miglia circa da Bologna fuori di Porta S. Stefano, a mezzo miglio dalla sinistra sponda della Savena nè lontana dalla via di Monzone che per mezzo a Serre s'apre alla volta di Firenze*"....

Tavola 25

Porzione di mappa catastale redatta da Luigi Guasti il 2 luglio 1823. In evidenza la località "La Faggeta" ed il percorso della mulattiera che la costeggia chiamata "Strada Vecchia Bolognese".

(29) S. CALINDRI: *Dizionario corografico, georgico, orittologico, storico ec. ec. ec della Italia*, I, Bologna 1781, pagg. 236-237. Il monte Bastione si trova circa 8 chilometri a nord del passo della Futa.

CAPITOLO VII

L'ANALISI STRUTTURALE DELLA PAVIMENTAZIONE, GLI AVVENIMENTI STORICI, LE NOTIZIE SULLA VIABILITÀ TRANSAPPENNINICA E LE CONCORDI OPINIONI DI DOCENTI DIMOSTRANO CHE QUEI BASOLATI POSSONO ESSERE STATI COSTRUITI SOLTANTO DAI ROMANI

1 – L'analisi strutturale dei basolati e le opinioni di docenti di topografia, geografia e storia antica escludono la loro costruzione in epoca medioevale, rinascimentale o moderna

1a – Analisi strutturale e confronto visivo

Per quanto riguarda l'analisi strutturale dei basolati romani di epoca repubblicana facciamo rinvio alla nostra descrizione nel capitolo IV, par. 5 di questo libro. Qui ci limitiamo a mettere a confronto visivo il basolato da noi portato alla luce con quello della via Clodia all'ingresso di Saturnia, costruita nel 183 a.C.. La sua costruzione risale quindi a soli 4 anni dopo quella della via *Flaminia Militare* ed è evidente la totale corrispondenza nella posa delle pietre, con le più grandi sui bordi laterali che, essendo più solide, avevano la funzione di contenimento di quelle interne per mantenere il perfetto allineamento rettilineo.

Soltanto alcuni studiosi bolognesi hanno messo in dubbio la romanità dei basolati della Futa attribuendoli alla mulattiera transappenninica che nel Medioevo ha collegato Bologna a Firenze valicando il passo dello Stale (ora Futa). Invece molti autorevoli docenti universitari e ricercatori di viabilità antica hanno riconosciuto senza dubbi la realizzazione di questo imponente impianto stradale ad opera delle legioni romane.

1b – Gli studi ed i riconoscimenti di Giovanni Uggeri

Rilevanti, a tal proposito, sono stati gli studi del prof. Giovanni Uggeri il quale ha ricercato il percorso di questa strada prevalentemente nel versante toscano, da Arezzo al passo della Futa pubblicando un argomentato saggio[1].
L'opportunità di dedicarsi a questa ricerca è derivata dall'interesse di Nereo Alfieri di avere la sua collaborazione per individuare la prosecuzione, in territorio toscano, del percorso della strada di C. Flaminio da lui ipotizzato, in partenza dalla via Emilia in località Maggio (dove era esistita la romana Claterna), fino al passo della Raticosa.

(1) G. UGGERI 1984, pagg. 577-593.

Nell'affrontare questo problema l'Uggeri preliminarmente evidenzia le oggettive difficoltà che incontrano oggi i ricercatori di una strada costruita quasi 2200 anni fa, il cui utilizzo (e relativa manutenzione) è stato precocemente abbandonato: "... *Dobbiamo pensare che per una strada così antica i manufatti superstiti non possano essere numerosi e tantomeno appariscenti. In questo senso un limite alle nostre ricerche è rappresentato per ora dalla mancanza di un'edizione accurata ed aggiornata della carta archeologica, assai lacunosa e bisognosa di revisione soprattutto nel settore montano, generalmente ancora poco conosciuto"* [2].

Il suo accenno all'importanza di reperire prove archeologiche "*nel settore montano"* preconizza i rinvenimenti dei basolati romani da noi portati alla luce negli anni '80 – '90 sulla dorsale a nord ed a sud del passo della Futa ed allora non ancora resi noti.

Uggeri poi sottolinea un'altra oggettiva difficoltà legata alla scarsa affidabilità dei percorsi medioevali per ricostruire tracciati di strade consolari romane. "*… Per questo motivo i numerosi studi regionali e locali sulla viabilità medievale non sono direttamente utilizzabili. Il distacco tra la strada repubblicana e le arterie medievali può essere stato anche più sensibile del solito in questo tratto dell'Appennino, se si tiene conto delle variazioni imposte ai collegamenti viari dal sopravvenuto confine tra Longobardi e Bizantini, perpetuato ed in parte complicato nel corso del medioevo da nuove frontiere e gabelle"* [3].

Foto n° 87

Foto n° 88

La via Clodia a Saturnia costruita nel 183 a.C.. Si noti la stessa identica tecnica di costruzione della strada coeva (foto n° 89) da noi rinvenuta vicino al passo della Futa.

---

(2) G. UGGERI: *La via Flaminia " Minor" in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pag. 583.

(3) G. UGGERI 1984, pag. 583.

Foto n° 89
Monte Poggione: questa immagine della *Flaminia Militare* evidenzia l'importanza dell'opera stradale e la sua perfetta linearità, nonostante si trovi in luogo impervio e di valico appenninico alla quota di 800 m s.l.m.

Viceversa attribuisce rilevante importanza all'individuazione delle più importanti strade etrusche: "*…È infatti fenomeno di portata generale quello relativo all'utilizzo di massima di tracciati viari preesistenti, quando non intervengano sovvertimenti naturali, politici od insediativi radicali. Possiamo perciò ritenere verisimile l'inclusione nella nuova via della vecchia arteria etrusca, che doveva congiungere sulla destra dell'Arno Arezzo con Fiesole"* [4].
Egli quindi ipotizza fondatamente che il console romano, nel tratto compreso fra Arezzo e Fiesole, abbia riutilizzato l'importante strada etrusca che aveva collegato per secoli, sulle pendici occidentali del Pratomagno, le due città; si tratta di quella strada che poi venne chiamata "*Cassia Vetus*" (ora strada dei Sette ponti) essendo stata la prosecuzione fino a Fiesole ed oltre, della Cassia Roma-Arezzo. Dunque Fiesole era per Uggeri (e noi condividiamo in pieno il suo pensiero) la prima tappa importante dopo Arezzo della strada proveniente da Roma e contemporaneamente il capolinea di partenza del tratto transappenninico.
L'Autore poi ha affrontato la ricerca del percorso di avvicinamento al valico appenninico utilizzando gli indizi che l'orografia, la storia, la topografia antica e la viabilità medioevale potevano offrigli. Tenendo fermo il capolinea di Fiesole, ha verificato quale, fra le numerose strade medioevali, poteva essere quella che con maggiori probabilità aveva ricalcato il tracciato romano.
Ha quindi scelto, in linea di massima, il territorio d'indagine tenendo conto dell'orientamento orografico dei crinali, delle valli che erano dirette verso nord e che per il loro andamento rendevano comodo l'attraversamento dell'Appennino. Non potendo, però, avvalersi di prove archeologiche, quali resti di basolato che indicassero con precisione il percorso seguito, ha dovuto ricorrere ad indizi, ancora oggi esistenti, di una strada romana che, in partenza da Firenze, si dirigono verso nord-ovest; si tratta di una serie di testimonianze toponomastiche

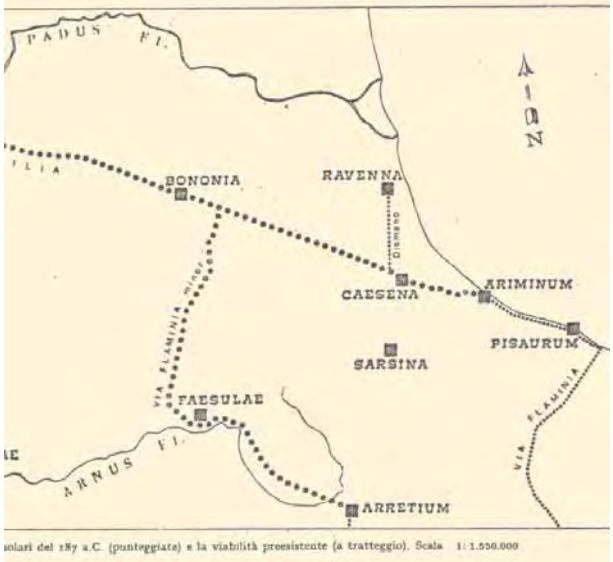


Tavola 26

La prima ipotesi del tracciato della strada del Console Caio Flaminio secondo l'opinione di G. Uggeri: si noti che il percorso da Arezzo raggiunge Fiesole lungo la Valdarno e non percorre il Casentino. (Schizzo planimetrico tratto da G. Uggeri: *"La via Flaminia Minor in Etruria"* op. cit. pag. 582).

(4) G. UGGERI 1984, pag. 583.

di carattere itinerario quali “Terzolle”, “Quarto”, “Quinto”, “Sesto” (Fiorentino) poi “Settimello” più a nord, incuneato al piede dell’Appennino nella Val di Marina verso Barberino del Mugello (Vigesimo).
Questi toponimi sono senza dubbio la sopravvivenza di distanze allineate lungo una strada romana di grande importanza e dall’Uggeri sono stati correttamente interpretati, non attribuendoli alla originaria strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C. , ma ad una deviazione di essa costruita in epoca imperiale dopo la fondazione di Firenze.
“… Va naturalmente considerato che Firenze non esisteva ancora, almeno come centro urbano, all’epoca della costruzione della via Flaminia minor (187 a.C.); questa doveva passare originariamente ai piedi di Fiesole e di tutto il sistema collinare affacciato sulla destra dell’Arno. In età imperiale, però, la nuova colonia di Firenze venne ad assumere un tale rilievo da polarizzare tutta la viabilità della zona, che originariamente gravitava a monte su Fiesole e a valle sul guado d’Arno, da localizzare all’incirca in corrispondenza di Ponte Vecchio” [5].
Dalle parole dell’Uggeri si evince con chiarezza il suo pensiero, e cioè che la strada di Flaminio “*...originariamente gravitava a monte su Fiesole ...*” (cosa che condividiamo pienamente) e che il tracciato della via *Flaminia Minor* ha subito una deviazione conseguente alla ristrutturazione territoriale imposta dalla “*Colonia Florentia*”; di ciò è prova la numerazione dei toponimi miliari che inizia da Firenze.
Lo studio dell’Uggeri prosegue poi verso il valico Appenninico e ricostruisce il percorso della *Flaminia Minore* toccando “Vigesimo”, vicino a Barberino del Mugello e S. Gavino; si porta poi sull’attuale S.S. n° 65 che percorre la cresta della dorsale in progressiva e dolce salita verso le località di Montecarelli e S. Lucia.
A questo punto, ancora una volta, l’Uggeri dimostra un intuito eccezionale, ipotizzando la prosecuzione del tracciato esattamente nel punto in cui noi, dieci anni dopo, abbiamo portato alla luce imponenti resti del basolato romano.

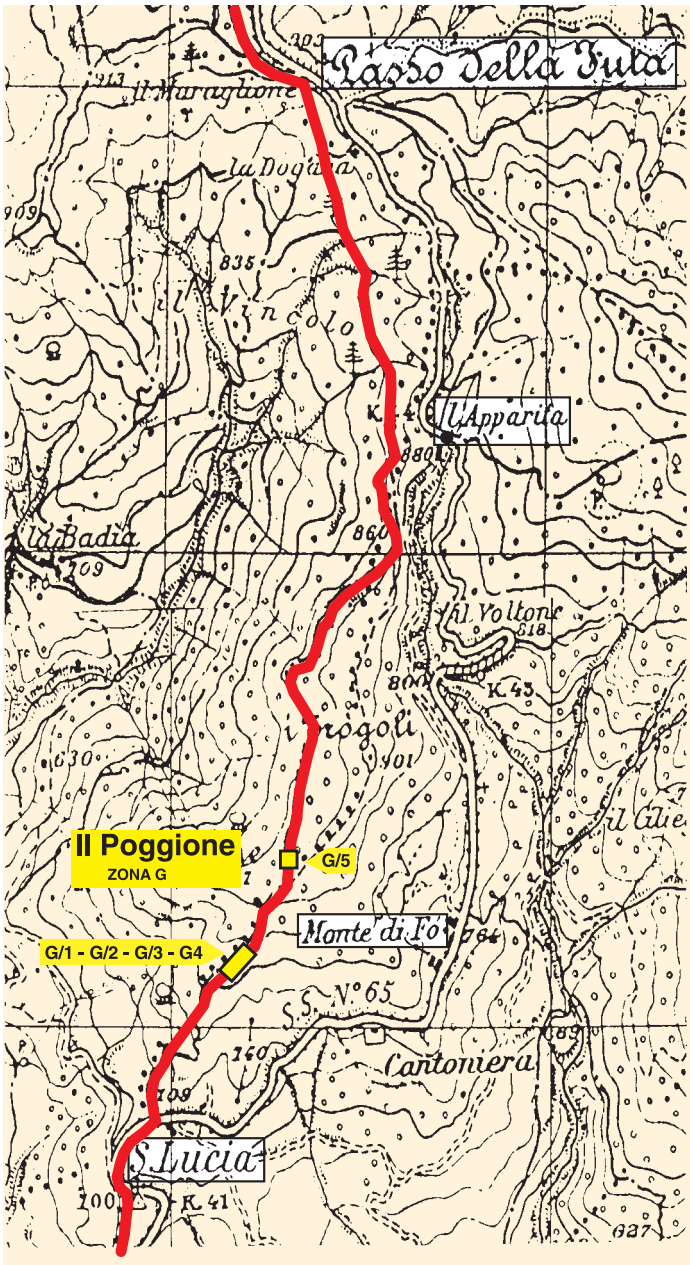


Tavola 27

Il tracciato della strada di C. Flaminio ipotizzato da G. Uggeri tra S. Lucia e il passo della Futa che ha trovato positiva conferma nel successivo rinvenimento di alcuni tratti di basolato romano perfettamente conservati, qui indicati con due rettangoli gialli.
(IGM autorizzazione n° 50334 del 13/07/1999)

Riportiamo con vera emozione le sue parole: “*… A nord di Santa Lucia (quota m 702) l’andamento della strada antica si riconosce nella mulattiera rettilinea che rimane ad ovest della strada statale; essa è ancora utilizzata come confine comunale e questo è un indizio della antichità del tracciato”* [6].

(5) G. UGGERI 1984, pag. 586.
(6) G. UGGERI 1984, pag. 591.

Foto n° 90
M. Poggione in località Monte di Fò, 1 km a nord – ovest di S. Lucia, sono stati da noi rinvenuti tratti di basolato romano proprio in corrispondenza della mulattiera che G. Uggeri aveva intuito che ricalcasse il percorso di C. Flaminio.

A conferma della sua intuizione, a nord di S. Lucia, sulle pendici del m. Poggione (vedasi cartina planimetrica), proprio ad ovest dell'attuale S.S. n° 65, e vicino ad un tratto rettilineo della "mulattiera" che delimita il confine tra i Comuni di Firenzuola e Barberino del Mugello, abbiamo riportato alla luce, dalla profondità di un metro, imponenti ed intatti basolati romani. Questi reperti si trovano circa 3 km a sud del passo della Futa e sono sulla direttrice di quelli che, negli anni precedenti, abbiamo trovato a nord del passo della Futa, a Poggio Castelluccio, al Poggiaccio ed al m. Bastione, sulla stessa dorsale diretta verso Bologna.
Il tracciato indicato dall'Uggeri arriva poi al passo della Futa, il valico più comodo per attraversare l'Appennino.
A questo punto però aveva proposto una decisa deviazione verso nord-est per raggiungere il passo della Raticosa seguendo, in linea di massima, il percorso dell'attuale S.S. n 65 che tocca le località La Traversa, Covigliaio e Pietramala.

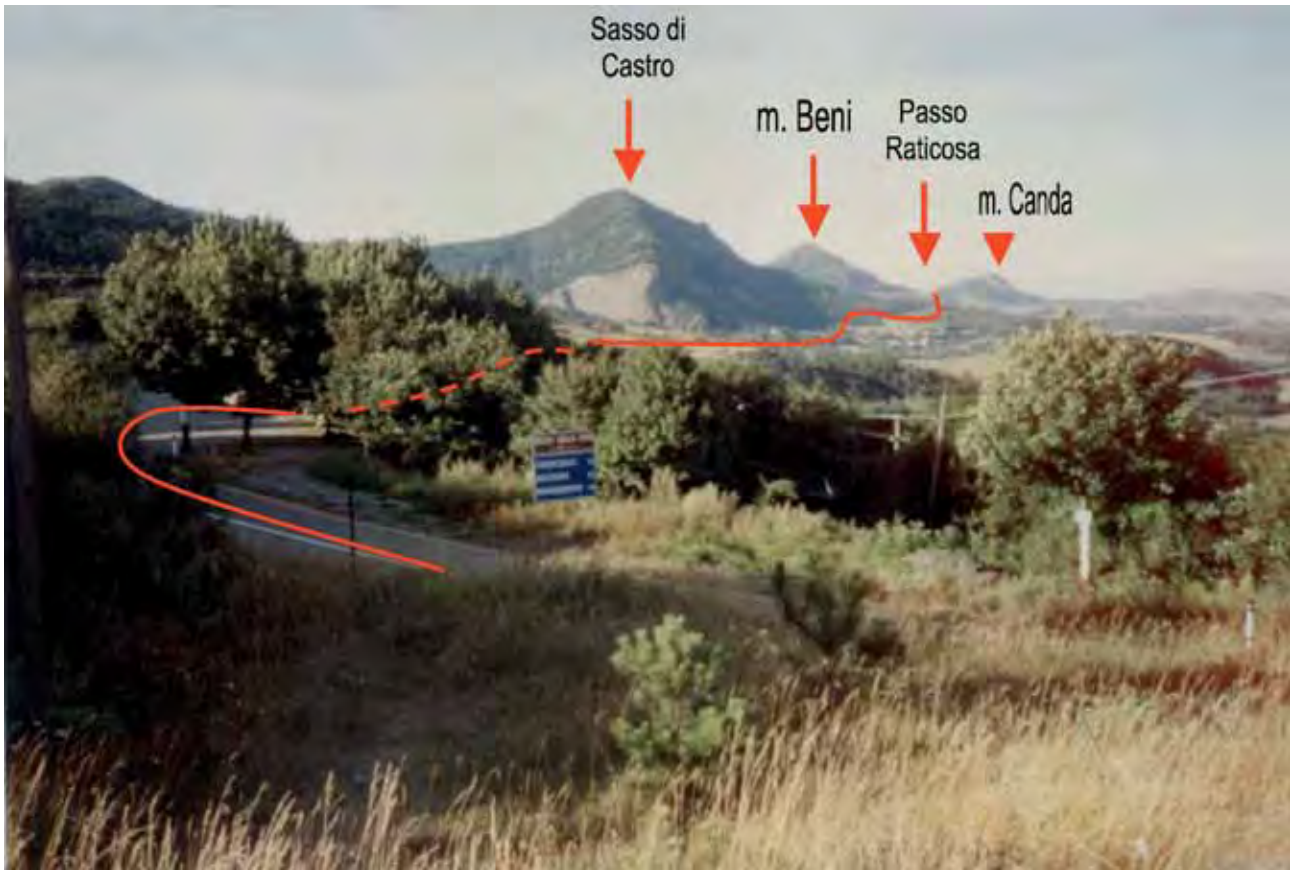


Foto n° 91
Se dal passo della Raticosa fosse stata costruita la strada consolare fino al passo della Futa (in primo piano nella foto), il suo percorso (indicato con la linea rossa) sarebbe dovuto passare ai piedi del Sasso di Castro e del m. Beni, con il conseguente rischio di imboscate da parte dei Liguri non ancora totalmente sconfitti.

Noi siamo convinti che in questa parte finale della sua ricerca, sia stato condizionato dalla necessità di raccordarsi con la *Flaminia Minore* proveniente da Claterna, già ipotizzata sulla dorsale tra Idice e Sillaro. Istintivamente però l'Uggeri aveva colto la scarsa attendibilità di quel percorso emiliano, tanto è vero che, dopo averlo accettato nel suo tratto montano, poco a sud di Monterenzio Vecchia ha proposto la prosecuzione su Bologna percorrendo la valle del Savena, cioè sul tracciato diretto proveniente dalla Futa.
Concludeva auspicando che nuovi rinvenimenti archeologici potessero fornire quelle prove che allora mancavano per individuare con precisione la originaria strada di Flaminio. E le prove archeologiche da lui auspicate sono oggi a disposizione degli studiosi per i risultati raggiunti dalle nostre ricerche e dai nostri scavi.
Quindici anni dopo la pubblicazione dei suoi studi abbiamo informato Uggeri dei nostri rinvenimenti archeologici invitandolo a fare un sopralluogo. Con cortesia ha accettato nel luglio 2000 di essere accompagnato su alcuni tratti di basolato romano a sud del passo della Futa. L'ispezione ha suscitato in lui molto interesse ed un particolare compiacimento quando ha potuto constatare che in località Poggione, a nord-ovest di S. Lucia, la sua intuizione aveva trovato puntuale conferma. Proprio sotto quella "*strada mulattiera rettilinea*" che aveva ipotizzato ricalcasse il percorso romano, ha potuto vedere tratti di basolato perfettamente conservato ed incredibilmente rettilinei, nonostante il luogo sia particolarmente impervio.
Dalle fotografie si può cogliere il suo compiacimento, in quanto questi reperti testimoniavano l'esattezza dei suoi studi fino al passo della Futa.
Tale compiacimento non è venuto meno anche quando reperti altrettanto imponenti, a nord della Futa, hanno dimostrato che la strada romana, dopo questo valico, proseguiva rettilinea verso Bologna senza deviare a nord-est per raggiungere il passo della Raticosa, come aveva ipotizzato nel 1984 per raccordarsi al percorso dell' Alfieri.

Del resto, Uggeri aveva istintivamente già percepito che il tracciato più logico doveva essere quello diretto su Bologna, avendo indicato nella valle del Savena la sua ipotesi del tracciato finale romano vicino a Bologna. Rimane comunque il fatto che, dopo la presa d'atto delle nuove prove archeologiche visionate, ha modificato la sua prima opinione, riconoscendo la validità del percorso da noi suggerito dalla Futa a Bologna.

Foto n° 92
M. Poggione, 26 Luglio 2000. Il prof. G. Uggeri a colloquio con Franco Santi sul bordo del basolato romano riportato alla luce proprio nel luogo da lui ipotizzato.

L'occasione per esprimere questa sua nuova convinzione è venuta il giorno della presentazione del nostro libro, organizzata dal Comune di Fiesole (18 novembre 2000) nel corso della quale ha preso la parola descrivendo con una articolata prolusione la problematica storica, le caratteristiche costruttive della strada ed

illustrando il contributo che le nostre scoperte hanno portato per la definitiva individuazione dell'esatto percorso seguito dal console C. Flaminio.

A cura del Comune di Fiesole gli interventi degli oratori sono stati pubblicati [7] e da essi traiamo queste parole dell'Uggeri: "*...Gli studiosi bolognesi avevano affrontato il problema dal versante emiliano a loro familiare, ma avevano arrestato le loro ricerche allo spartiacque appenninico. Mi si pose allora il problema di riprendere e completare la ricostruzione del tracciato della strada militare studiata dai colleghi bolognesi, conducendola sul versante toscano verso Arezzo, in base alla mia esperienza di questi territori.*

A conclusione delle mie ricerche, nel 1984, proposi quel tracciato diretto da Bologna verso sud, indiziato qua e là da viottoli e mulattiere, che mi pareva il più consono alle esigenze militari che dovevano aver dettato il progetto della via Flaminia minor nel 187 a.C.. D'altronde, il percorso da me proposto era sicuramente una strada romana, sia in prossimità di Bologna, come dimostravano le pietre miliari lungo la valle del Savena (Sesto, Ottavo, e Villa None presso Pianoro), sia in prossimità di Fiesole, per lo stesso motivo, perché la serie di pietre miliari ad ovest di Firenze non si limitava alla Cassia per Pistoia (Terzolle, Quarto, Quinto, Sesto), ma proseguiva diramando a nord per Settimello e per Barberino del Mugello, dove

Foto n° 93

Comune di Fiesole. 18 novembre 2000. Presentazione del libro: "La strada Bologna – Fiesole del II secolo a.C. (*Flaminia Militare*)": il tavolo dei relatori. Al centro il prof. Giovanni Uggeri docente di topografia antica all'Università "La Sapienza" di Roma; alla sua destra il prof. Paolo Marcaccini, docente di geografia all'Università di Firenze, ed alla sua sinistra il prof. Leonardo Rombai, docente di geografia storica all'Università di Firenze, il prof. Gabriele Ciampi ricercatore di geografia sempre all'Università di Firenze. Ultimo a destra nella foto Cesare Agostini.

(7) *Presentazione del volume "La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare)"*, 18 novembre 2000, Casa Marchini Carrozza – Fiesole, a cura del Comune di Fiesole.

Foto n° 94
Comune di Fiesole. 18 novembre 2000. Presentazione del libro: "La strada Bologna – Fiesole del II secolo a.C. (*Flaminia Militare*)". Il prof. G. Uggeri osserva con interesse alcune fotografie della strada di Caio Flaminio indicate da Cesare Agostini.

cadeva il XX miglio della strada. Il collegamento tra questi due tronconi, cioè tra Pianoro e Barberino, poteva essere postulato sicuramente come romano, anche se rimanevano incertezze sul tracciato tra Pianoro a nord e il passo della Futa a sud. Infatti, a parte vari indizi di antica frequentazione, non disponevo di alcun elemento probante per scegliere tra il percorso occidentale Brento, Monterumici, Monzuno, Madonna dei Fornelli e quello orientale... che – erroneamente – mi pareva allora più probabile ….
Conscio della precarietà degli indizi, auspicavo che la paziente ricerca sui luoghi fornisse nuovi elementi archeologici. Questi sono venuti, ora, da una lunga e faticosa ricerca sul campo, che era stata già intrapresa dai nostri Eroi e che è proseguita per tanti anni con entusiasmo e abnegazione. Ma anche con grande competenza….
… Questa strada presenta caratteristiche peculiari. Non è, pertanto, una delle tante mulattiere che in ogni epoca hanno attraversato l'Appennino; ma ha alcune caratteristiche tipiche di una strada ufficiale, quali si possono riscontrare in altre strade romane già note. Esse possono così schematizzarsi:
La strada ha una linearità spiccata e sostanziale; è di crinale, ma corre circa m 10 sotto questo per ripararsi dal vento.
La larghezza è costante; di m 2,40, perfettamente corrispondente alla misura canonica romana di 8 piedi, usata ad esempio nelle strade centuriali, ma anche in altre circostanze.
I bordi della strada sono rinforzati con pietre più grosse e difatti le dimensioni dei blocchi sui due bordi sono notevoli, ossia di ca 40/60 x 20/30 cm.
Qualche blocco lavorato, notevolmente più alto, piantato ai lati della strada, serviva anche qui per montare a cavallo.
All'interno la pavimentazione è compatta, anche se il lastricato è di pietrame più minuto, facile da reperire e da trasportare.
Molti elementi litici allungati, disposti trasversalmente, tendono a formare dei cordoli di trattenuta delle acque ed antiscivolo.
La pendenza è studiatamente limitata, uniforme e ben distribuita.
Significative sono anche le diramazioni di collegamenti viari secondari o locali, quasi si trattasse di una direttrice un tempo portante per la viabilità." [8].

1c – I concordi consensi di altri docenti di viabilità antica

Molti studiosi hanno condiviso l'opinione che i basolati da noi riportati alla luce siano i resti della strada costruita da C. Flaminio in epoca repubblicana.
Fra i primi è stato il parere categorico del prof. **Giancarlo Susini**, titolare di cattedra di storia antica all'Università di Bologna ed Accademico Nazionale dei Lincei, quando nel 1988, vedendo i nostri basolati così si è espresso: "… *non c'è il minimo dubbio, dal punto di vista archeologico, … perché l'evidenza dei dati*

(8) G. UGGERI: *Prolusione* (Fiesole), pag. 9.

portati è assolutamente schiacciante. Non c'è il minimo dubbio! Si tratta di una strada romana, non c'è il minimo dubbio che sia una strada romana repubblicana …" [9].

Foto n° 95
Poggio Castelluccio (24 settembre 1988): il Prof. Giancarlo Susini dell'Università di Bologna e Franco Santi sulla strada romana alle pendici di Poggio Castelluccio.

Pochi anni dopo il prof. **Nereo Alfieri**, che per primo aveva proposto l'ipotesi del tracciato sulla dorsale alla destra del fiume Idice (c.d. *Flaminia Minore*), in occasione del Convegno del 1989, ha riconosciuto la romanità della nostra strada, pur non attribuendola a C. Flaminio, con queste parole: " … *Su queste basi si è sviluppata una serie di ricerche a carattere interdisciplinare, che hanno meglio definito il tracciato della via Flaminia nel versante emiliano, distinguendolo nettamente da quello della strada – pur essa romana – della contigua valle del Savena ...*"[10].
Sempre su questo argomento una testimonianza autorevole è quella portata dal prof. **Raymond Chevallier**, docente di archeologia e lingua latina all'"Université François Rabelais" di Tours (Francia), il quale, nella prolusione tenuta in occasione della presentazione del nostro libro il 3 maggio 2000 a Palazzo Malvezzi (sede della Provincia di Bologna), così si è espresso: "*Vorrei insistere sulle caratteristiche dell'itinerario studiato: linearità, che prosegue sul versante toscano evidenziando la scelta del passo della Futa, che ho avuto l'occasione di percorrere parecchie volte durante il mio soggiorno alla scuola francese di Roma;*
larghezza costante di otto piedi romani, quando le strutture non sono state rovinate dal traffico e dai movimenti del terreno (le frane così frequenti nell'Appennino, probabilmente sono l'origine dell'abbandono della strada).
Gli autori hanno osservato che le riparazioni sono state accompagnate da una riduzione della larghezza, osservazione interessante.
Altre caratteristiche:
- *bordi ben costruiti e solidissimi;*
- *disposizione ben curata delle lastre di rivestimento là dove il materiale era disponibile, se no la via è di tipo "glareata" (abbiamo questo tipo, il glareato, anche in Francia);*
- *pendenza limitata al massimo.*

Foto n° 96
Bologna. 3 maggio 2000. Palazzo Malvezzi sede della Provincia di Bologna. Prolusione del prof. Raymond Chevallier, docente di archeologia e lingua latina all'Università di Tours (Francia), in occasione della presentazione del libro sulla *Flaminia Militare*. A sinistra il Sindaco Poli di S. Benedetto Val di Sambro ed a destra Cesare Agostini.

(9) Queste parole sono state pronunciate e registrate in occasione di un suo intervento al termine di una nostra conferenza (illustrata con diapositive) tenuta il 16 febbraio 1988 al Rotary Club di Bologna.
(10) N. ALFIERI: *La via Flaminia "Minore"*, in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pag. 99.

Queste caratteristiche, che non si trovano sulle mulattiere, interessano l'insieme della via e indicano senz'altro l'unità della concezione … Già esistono numerose prove della romanità di epoca alta della via in questione. Si può accettare come ipotesi la data del 187 a.C., io l'accetto e certamente si tratta di una strada di epoca alta."[11]

Sempre in occasione della presentazione del nostro libro a Palazzo Malvezzi ha preso la parola il prof. **Vittorio Galliazzo**, docente di archeologia e di storia dell'arte greca e romana all'Università "Ca Foscari" di Venezia, il quale ha tenuto una relazione sul ponte di Colombaiotto, rinvenuto casualmente 6 metri sotto terra nell'alveo antico del fiume Sieve, in occasione degli scavi per la costruzione del bacino del Bilancino. In questa circostanza lo studioso ha descritto i resti di questa importante opera stradale ed ha concluso con queste parole: *"Ed ecco allora l'importanza del ponte che è stato trovato. Non è un ponte qualunque, non è soltanto un ponte di strada romana, è un ponte significativo nella cultura occidentale … Ora mi domando perché un ponte così importante, di circa 100 metri, non sia rimasto nei testi storici. Ciò indica che ha una grande antichità e che quando è crollato stava su un tracciato perfettamente praticato, e non casualmente, e non da pecore o da pecorai, e che il costo era enorme. Ora, nessun territorio, nessuno Stato si impegna di fare un ponte importante laddove c'è il nulla. Questa è un'altra prova della sua importanza e delle importanti risorse necessarie per la sua costruzione … . Tenete conto quindi che soltanto con i mezzi enormi, con gente che sapeva spendere, che era organizzatissima, si è potuto costruire una strada grandiosa sull'Appennino tosco-emiliano, e non è per uso personale, ma "ad aeternitatem!"*[12].

Foto n° 97
Bologna. 3 maggio 2000. Palazzo Malvezzi sede della Provincia di Bologna. Prolusione del prof. Vittorio Galliazzo, docente di archeologia e storia dell'arte greca e romana all'Università "Cà Foscari" di Venezia, in occasione della presentazione del libro sulla *Flaminia Militare*. Al centro Franco Santi lo ascolta in meditazione; a destra il prof. Carlo Alvisi.

Infine sempre sul tema dell'epoca di costruzione di questi basolati riportiamo il parere del prof. **Leonardo Rombai**, docente di geografia storica all'Università di Firenze, espresso in occasione della presentazione del libro sulla "*Flaminia Militare*" il 18 novembre 2000 al Comune di Fiesole: "*Quindi i basolati della Futa, mai ricordati nelle fonti medievali e moderne, non possono essere e non sono opera di un grande Comune come il fiorentino; le mulattiere e i sentieri che esistono, ancora oggi li vediamo, quando si sono conservati, come percorsi medievali. Basti ricordare la visita fatta dagli ufficiali dell'esercito Lorenese nel 1747, la topografia di strade, un'opera inedita della biblioteca Moreniana, oppure il censimento dei Capitani di Parte della viabilità del 1763, che è conservato nell'Archivio di Stato di Firenze: sono fonti su strade di valico, soprattutto dell'Appennino, che ricordano anche con grande accuratezza la presenza di resti archeologici di antichi tratti, soprattutto di lastricato o di altre opere d'arte, ma in quell'area, in tutto questo quadrante che ci interessa, non si fa mai cenno a questi resti antichi. Ecco per cui vi dicevo che nel 1989 mi convinsi, insieme ad altri colleghi presenti a quel Convegno, della matrice antica che non può che essere romana, probabilmente su qualcosa che preesisteva,*

(11) RAYMOND CHEVALLIER: *Prolusione* (Bologna), pagg. 19 e 20.
(12) VITTORIO GALLIAZZO: *Prolusione* (Bologna), pagg. 24 e 27.

come ci raccontava prima l'avv. Agostini, quindi risalente a tempi etruschi."[13].
È da sottolineare che il Rombai, profondo studioso della viabilità dell'Appennino, testimonia che i basolati in questione *non sono mai ricordati nelle fonti medievali e moderne* e quindi non possono che essere romani.

Foto n° 98
Monte Poggione (località Monte do Fò), 16 settembre 2000. Franco Santi accompagna sui basolati romani il prof. Paolo Marcaccini ed il prof. Leonardo Rombai dell'Università di Firenze.

2 – Una attenta analisi degli avvenimenti storici e delle specifiche notizie sulla viabilità dell'Appennino tosco-emiliano, conferma che i basolati rinvenuti a nord ed a sud del passo della Futa possono essere stati costruiti soltanto dai Romani

Le univoche opinioni di docenti universitari, riportate nel paragrafo precedente, sarebbero sufficienti per chiudere la controversia in favore delle origini romane di questi basolati. Noi vogliamo comunque verificare se nella storia degli avvenimenti politici-militari o dai documenti sulla viabilità transappenninica, esistono notizie od indizi che possano fare presumere la loro costruzione dopo l'epoca romana.
Teniamo conto innanzi tutto di un dato incontestabile: i basolati si vedono e quindi c'è la prova archeologica della loro esistenza continuativa per 11 chilometri, dal m. Bastione al m. Poggione, (località Monte di Fò) rispettivamente a nord ed a sud del passo della Futa. Questa loro posizione "a cavallo" dello spartiacque appenninico è la prova dell'appartenenza ad una strada a lunga percorrenza, di raccordo fra gli opposti versanti e non per collegamenti locali; non esistono infatti, e non sono mai esistiti sulla loro direttrice e nelle loro vicinanze, insediamenti rurali o religiosi che meritassero un'opera così imponente, la cui realizzazione ha richiesto un impegno organizzativo, tecnico ed economico rilevantissimo; si consideri che soltanto negli 11 chilometri individuati archeologicamente sono stati utilizzati ben 275.000 quintali[14] di pietre di arenaria locale prelevate da cave limitrofe al tracciato.
Pertanto se si vuole negare che sono stati i Romani a costruirla e che si tratta invece di resti di una mulattiera medioevale o rinascimentale o addirittura moderna, si deve trovare nella storiografia e nella documentazione antica o moderna la notizia della data e dello Stato o della Comunità che l'ha costruita. Infatti si tratta di un'opera così impegnativa e costosa che della sua edificazione dovrebbe essersi tramandato il ricordo non soltanto nella tradizione orale, ma anche nella storiografia ufficiale.
Una tale ricerca avrebbero dovuto farla coloro che sostengono la modernità dei basolati; ma poiché non l'hanno fatto, abbiamo provato noi a sfogliare le pagine della storia, epoca per epoca, ed i principali documenti, che hanno visto protagonista il nostro Appennino tosco-emiliano dalla caduta dell'Impero Romano d'Occidente

(13) LEONARDO ROMBAI: *Prolusione* (Fiesole), pag. 17.
(14) Il materiale utilizzato è stato da noi calcolato nel precedente capitolo V, paragrafo 5°, tenendo conto che il peso specifico dell'arenaria è di 26 quintali al metro cubo e che per ogni metro lineare della strada ne venivano impiegati circa 25 quintali.

all'età moderna, per accertare se, nel corso di questi 1500 anni, si può reperire la notizia, o quantomeno validi indizi, della costruzione di questo imponente impianto stradale.
Ci siamo avvalsi anche delle ricerche e delle documentazioni pubblicate dagli studiosi che si sono interessati di viabilità antica transappenninica, traendo da essi le notizie utili per chiarire l'origine dei basolati. Soprattutto abbiamo attentamente valutato la documentazione pubblicata da uno studioso dell'argomento, Daniele Sterpos. Con lui abbiamo preso contatto ed, in occasione di un incontro personale avvenuto a Firenze il 6 giugno 1981, ci ha fatto dono del suo libro "Comunicazioni stradali attraverso i tempi: BOLOGNA-FIRENZE"; in seguito abbiamo avuto frequenti scambi di opinioni sulla viabilità transappenninica antica, traendo preziosi orientamenti con grande nostra soddisfazione ed altrettanta riconoscenza. Ci siamo avvalsi anche delle ricerche di studiosi bolognesi e pubblicate in tempi diversi.
Interpretando comunque autonomamente la documentazione da loro ritrovata, abbiamo letto preziose notizie che hanno contribuito proprio ad escludere l'origine medioevale, rinascimentale o moderna dei basolati.

2a – L'epoca delle invasioni barbariche (secc. V – VIII). Il tracciato della transappenninica medioevale ricalca il percorso della "*Flaminia Militare*"

Riportiamo qui le parole dello storico bolognese Arturo Palmieri che danno un quadro sintetico, ma efficace, della situazione delle strade dopo la caduta dell'Impero Romano d'Occidente: "*Le strade romane avevano perduto nel Medio Evo la loro importanza e <caddero anzi, segnatamente dal V al X secolo, nel più triste e rovinoso abbandono>. Il disordine politico, lo scompiglio amministrativo, le guerre, i contrasti di razza e di religione, la mancanza d'industrie e di commerci, tolsero ogni mezzo ed ogni occasione per la conservazione delle strade. Delle vie romane non potè restare che la traccia. Le belle strade selciate scomparirono presto per larghissimi tratti e, con l'andar del tempo, per tutto il percorso. Rimasero semplici viottoli formati dal passaggio di cavalli e pedoni.*"[15].
È indubbio che gli eserciti barbari hanno utilizzato le superstiti strade per calare in Italia e per valicare l'Appennino. Così i Goti guidati da Radagaiso, che all'inizio del V secolo era già a Firenze; altrettanto dicasi di Alarico, re dei Visigoti, che nel 408 assediò Roma. La notizia della lenta marcia di questi eserciti dimostra la precarietà delle strade che dovevano percorrere. Il loro scopo di conquista, distruzione e saccheggio delle terre occupate esclude qualsiasi ipotesi di costruzione di strade basolate tanto meno transappenniniche. Anche nel secolo successivo le ulteriori ondate degli eserciti barbarici hanno ricalcato quel poco che era rimasto delle strade consolari romane. Così è stato in occasione delle guerre contro i Goti, come ricorda lo Sterpos: "… *Fra i fatti della guerra che, sotto i successori di Teodorico, i Goti combatterono contro il corpo di spedizione inviato dall'imperatore di Bisanzio, Giustiniano, alla riconquista dell'Italia, alcuni se ne conoscono riguardanti così le due città come il territorio fra esse compreso, e perciò anche le strade che potevano tuttora essere usate per collegare Bologna e Firenze e viceversa. E cioè: l'invasione iniziale, che porta rapidamente le truppe imperiali a Firenze e a Bologna (537-38), la riconquista gotica e la venuta di un corpo bizantino contro Fiesole (e contro Firenze, perché pare che essa fosse tornata sotto i barbari) per ristabilire la situazione; il successivo attacco contro Firenze del re goto Totila, la definitiva presa di possesso di tutta la regione da parte di Bizantini, vincitori del conflitto. Questi i momenti in cui le strade sopra considerate furono raggiunte dalla guerra e servirono per essa…. Uno solo dei predetti episodi, per la narrazione fattane da Procopio, lo storico*

(15) ARTURO PALMIERI: *La montagna bolognese del Medio Evo*, Bologna 1929. Ristampa anastatica pubblicata da Arnaldo Forni Ed., 1981, pag. 322.

contemporaneo che fu a lungo in Italia al seguito di Belisario, è localizzabile con una certa precisione attorno a due vie che abbiamo riconosciuto come esistenti in età romana e probabilmente usate per i collegamenti fra <Bononia> e <Florentia>, precisamente attorno ai due tronchi da Firenze al Mugello, i cui prolungamenti concludono rispettivamente verso la Futa e verso Faenza"[16].

In questa situazione di guerra non si può certamente immaginare che gli eserciti dei Goti da un lato, e dei Bizantini dall'altro, impegnati a fronteggiarsi fino alla vittoria decisiva, abbiamo avuto l'intenzione di costruire una nuova strada transappenninica di tale imponenza. Poi nella seconda metà del VI secolo l'invasione dei Longobardi ha ulteriormente peggiorato le comunicazioni fra Bologna e Firenze, tanto da interromperle completamente in quanto l'esercito Bizantino sul versante bolognese, e quello Longobardo sul versante fiorentino, presidiavano militarmente i loro confini spezzando di fatto i precari collegamenti superstiti. Questa situazione si protrasse più di 150 anni, fino alla metà dell' VIII secolo, quando i Longobardi conquistarono Bologna ed il valico appenninico. Ci sarebbero quindi state le condizioni politiche per una ripresa delle comunicazioni tra Firenze e Bologna sotto l'unico dominio longobardo, ma la successiva calata dei Franchi, guidata da Carlo Magno, ha sconfitto i Longobardi impedendo loro di migliorare la viabilità transappenninica, ammesso che ne avessero avuto l' intenzione.

2b – L'epoca della dominazione dei Carolingi (secc. IX - X). Il tracciato transappenninico continua a ricalcare il percorso della "*Flaminia Militare*"

Le condizioni politiche favorevoli per la riapertura delle comunicazioni tra Firenze e Bologna si presentarono proprio dopo la conquista dei Franchi, che unificarono sotto il loro dominio sia Firenze che Bologna, anche se quest'ultima città era stata riconosciuta formalmente come possesso del Papa. Condividiamo quindi le parole dello Sterpos: "*... dopo la conquista franca le condizioni storiche sono nuovamente favorevoli allo sviluppo delle comunicazioni tra Bologna e Firenze; per stabilire però se tale sviluppo vi sia stato davvero e fino a quale punto, non si hanno abbastanza elementi"*[17]. Significativa è questa conclusione dello Sterpos: lasciando nel dubbio se sotto i Franchi sia stata rivitalizzata o meno la strada transappenninica, dimostra di non avere trovato nella storiografia o nella documentazione medioevale la notizia della costruzione di una strada carrozzabile, come poteva essere stata quella testimoniata dai basolati rinvenuti al passo della Futa; notizia che gli storici dell'epoca e la tradizione orale non avrebbero dimenticato di ricordare, data l'importanza di un simile impianto stradale. Possono invece essere sfuggite agli storici le notizie di eventuali semplici miglioramenti dell'obsoleto percorso romano, rendendolo ripercorribile con cavalli, muli e portantine e, quindi, riaprendo di fatto una mulattiera sufficiente da permettere un collegamento diretto tra Bologna e Firenze.

Una conferma dell'esistenza di una viabilità transappenninica più o meno praticabile si ha nell'896 quando una parte dell'esercito del Re Arnolfo di Carinzia valicò l'Appennino da Bologna a Firenze per dirigersi a Roma. Come ricordato nel paragrafo 5° del capitolo VI, lo Sterpos, ci informa che la stessa fonte che documenta il viaggio parla di grandi disagi che l'esercito dovette sopportare nel cammino e "*dei lunghi giri resisi necessari per gli sconvolgimenti causati dalle piogge"*[18].

Questo dimostra che sotto la dominazione dei Carolingi non era stata costruita una strada transappenninica che potesse giustificare la presenza dei basolati della Futa.

(16) D. STERPOS 1961, pagg. 19 e 20.
(17) D. STERPOS 1961, pag. 24.
(18) D. STERPOS 1961, pag. 26.

2c – L'epoca del Feudalesimo (secc. IX – XII). Il tracciato transappenninico ricalca ancora il percorso della "*Flaminia Militare*"

I Carolingi per mantenere il dominio effettivo del sovrano avevano concesso beni e diritti ai propri sudditi fedeli. Essi erano diventati i Signori di un territorio ben definito del quale avevano la proprietà privata ed il potere di governo. Era nato così il "Feudalesimo" che non contribuì a creare quelle condizioni di unità politica in Appennino, presupposto necessario per costruire una strada importante tra Bologna e Firenze. Lo Sterpos bene rappresenta questa situazione di frazionamento territoriale: "*Neppure in questo periodo dunque il territorio compreso fra Bologna e Firenze raggiunse quell'unità giurisdizionale che sarebbe stata un presupposto positivo per i contatti fra le due città e per la fortuna delle comunicazioni stradali. Anzi con il feudalesimo trionfò qui come altrove il particolarismo, il potenziamento locale a danno della residua autorità dello stato. Il comitato bolognese, in specie la montagna, si frazionò presto in molti feudi minori, tanto da subire nello spazio di un secolo, all'incirca tra il 950 e il 1050, anche esteriormente, un grande cambiamento... per la quasi contemporanea costruzione di numerosi castelli, rocche, apprestamenti fortificati. Dall'altra parte, nel comitato di Firenze, nobili longobardi e franchi, non di rado ecclesiastici, avevano preso stanza nella campagna e con vario titolo feudale ne dominavano ognuno una porzione piccola o grande. Nel secolo XII le fortezze del territorio fiorentino si fecero tanto numerose, che in qualunque luogo lo sguardo potesse spaziare lontano, doveva scorgere il profilo minaccioso di qualche castello…. La vita della regione, per lo più collinosa e montagnosa, compresa tra Bologna e Firenze, nei secoli X e XI s'incentra certo attorno a queste munite sedi feudali*"[19].

Per dare una idea della frattura del territorio tosco-emiliano che si era venuta a creare sulla direttrice Bologna-Firenze, sia lungo la valle del Savena che dell'Idice, con la divisione dei possedimenti dei diversi feudatari, si consideri che nel XII secolo:

I Conti di Bologna si estendevano fino a Pianoro.

I Signori di Monzuno controllavano anche i territori di Bibulano, Qualto, Castel dell'Alpi e Grizzana.

I Conti di Panico, discendenti ed imparentati con i Conti di Bologna e con i Signori di Monzuno, arrivarono ad avere il dominio su una vasta area appenninica, sempre nel versante emiliano, che comprendeva possedimenti anche a Monteacutoragazza, Grizzana, Montefredente**,** Castel dell'Alpi, Qualto, Ripoli, Santandrea etc..

I Conti Alberti di Prato (o di Mangona) estesero i loro dominii anche nel versante appenninico emiliano, tanto da confinare con i possedimenti dei Conti di Panico. Due diplomi imperiali, uno del 1164 e l'altro del 1209 confermano i diritti di questa famiglia sopra i territori anche di Montecarelli, Baragazza, Castiglione, Pian del Voglio, Bruscoli, Monteacuto Vallese.

Gli Ubaldini, padroni dei territori del Mugello a nord del Fiume Sieve, espansero il loro dominio sui valichi appenninici ed oltre, anche nel versante emiliano. Così li troviamo padroni dispotici sui territori di Le Valli, Cornacchiaia, Castro Rifredo, Pietramala, Cavrenno, Cà Buraccia ed addirittura fino a Monterenzio, Scanello e Barbarolo[20].

Da questa brevissima carrellata dei feudatari che dominavano le vie naturali transappenniniche si può comprendere che nei secc. X – XI e XII non può essere stata costruita l'imponente strada testimoniata dai basolati della Futa, non avendone essi né l'interesse politico-militare, né la forza organizzativa ed economica. Al massimo è stata costruita o mantenuta una rudimentale rete di mulattiere all'interno dei singoli feudi o di collegamento fra di essi, ma non certamente con la volontà di realizzare un importante asse transappenninico tra Bologna e Firenze.

(19) D. STERPOS 1961, pag. 27.
(20) A. PALMIERI 1929, pagg. 54 -55.

In queste epoche sono sorte anche molte Pievi o Chiese battesimali che costituivano un polo di attrazione per la viabilità locale ed un punto di riferimento per gli spostamenti appenninici a più lungo raggio. A tal proposito così si esprime lo Sterpos: "*Lungo le vie naturali da Bologna a Firenze si susseguivano dunque le chiese battesimali, ognuna rappresentando, non meno del castello, nel territorio sottoposto alla propria giurisdizione, un luogo di convergenze di tutti gli abitanti, e non solo per interessi spirituali*"[21].

Pur di fronte a questo sostanziale silenzio della storiografia ufficiale sulla viabilità, in queste epoche ci sono evidenti indizi di una mulattiera che seguiva sostanzialmente il percorso della *Flaminia Militare* valicando l'Appennino allo "Stale" (passo della Futa). Ancora lo Sterpos scrive: "*Lo sviluppo raggiunto come centro feudale della montagna bolognese da Monzuno, … e l'esistenza in quel luogo già all'inizio del XI secolo di un ospedale per alloggio di pellegrini ed ammalati, tenuto dai Vallombrosani, fanno presumere che si trattasse di un abitato ben collegato con altri borghi e castelli della montagna e con Bologna stessa*"[22]. Si tratta di quel percorso romano che ha visto passare in successione cronologica prima gli eserciti barbari, poi Carlo Magno, quindi Arnolfo di Carinzia ed infine tutti coloro che avevano necessità di attraversare l'Appennino.

2d – Fine secolo XII. Spostamento del tracciato transappenninico sull'asse Pianoro-Loiano-Monghidoro-Cavrenno-passo della Raticosa-Pietramala-Le Valli-Cornacchiaia-passo dell'Osteria Bruciata-S. Agata del Mugello

Alla fine del XII secolo, però, questo percorso è stato meno frequentato e si è affermato un altro itinerario spostato più ad oriente che si era creato lentamente per servire gli scopi militari e commerciali della potente signoria degli Ubaldini che dominava tutti i territori dell'alto Appennino. Lo Sterpos conferma la nascita di questo tracciato: "*Verso la metà del secolo XII gli Ubaldini sono saliti a una grande potenza, non certo minacciata ancora dalle forze comunali che da alcuni decenni si sono affermate a Bologna e a Firenze. … nel territorio sottoposto alla giurisdizione della grande famiglia si svilupparono dei contatti che favorivano lo stabilirsi di un tracciato continuo dalla Sieve alle alture sulla destra Savena, per S. Agata, Cornacchiaia, Pietramala, Cavrenno e Monghidoro. Ma non il solo bisogno di assicurare alcuni collegamenti indispensabili all'interno dei suoi possessi poteva interessare il feudatario alla viabilità: c'era anche il desiderio di riscuotere un tributo dai viandanti, dai forestieri.*"[23].

Ciò ha determinato uno spostamento nel settore montano della via principale da Bologna a Firenze che si sostanzia, alla fine del XII secolo, in un trasferimento dalla sinistra alla destra del Savena e dal passo della Futa al passo della Raticosa. Lo Sterpos così giustifica questa lenta e progressiva variazione di itinerario: " *Il cambiamento di tracciato è stato posto in relazione con la costruzione del castello di Scaricalasino, e con lo sviluppo di Loiano come centro amministrativo e commerciale e con quello di Barbarolo come centro religioso. Fattori indubbiamente importanti, che però entrano in gioco, piuttosto tardi e che potevano semplicemente determinare la nascita di una via Bologna-Pianoro-Loiano-Scaricalasino.*"[24].

Questo nuovo percorso quindi non è il frutto di un organico progetto di un impianto stradale voluto e realizzato dai poteri politici di Bologna e di Firenze, ma il risultato di un naturale collegamento della precaria rete stradale esistente nel territorio degli Ubaldini con una strada, che su iniziativa dei Bolognesi, permetteva l'accesso alle nuove località di Pianoro, Loiano e Monghidoro. Si trattava comunque di collegamenti che non ascendevano al rango di

(21) D. STERPOS 1961, pag. 29.
(22) D. STERPOS 1961, pagg. 29-30.
(23) D. STERPOS 1961, pagg. 36-37.
(24) D. STERPOS 1961, pag. 35.

Tavola 28

- Il tracciato della mulattiera medioevale ricalcante la *Flaminia Militare.*
- Il tracciato montano della mulattiera transappenninica preferito dal XII secolo all'inizio del XIV secolo.

strada, ma soltanto di precarie mulattiere, come tramandato dalla storiografia e dalla tradizione orale di quelle località. Il Palmieri con poche parole ci conferma questo quadro disastroso dei percorsi medievali[25].

Ed una tale situazione non esisteva soltanto per l'attraversamento dell'Appennino tosco-emiliano, ma era estesa a tutta l'Europa. Norbert Ohler, docente di storia all'Università di Freiburg, ha pubblicato un libro che descrive in modo esauriente le condizioni della viabilità nel Medioevo della rete stradale in alcuni territori europei, evidenziando gli ostacoli ed i pericoli che dovevano affrontare i viandanti: "*Sui torrenti nella migliore delle ipotesi veniva collocata una trave per i pedoni, altrimenti si passava a guado, come i fiumi. Qui si poteva già essere contenti se c'era una corda, tesa da una sponda all'altra, a offrire un appiglio di fortuna. Questo perché il livello dell'acqua poteva addirittura sovrastare la testa dei passanti e durante le piene anche i piccoli corsi d'acqua costituivano degli ostacoli insormontabili. La costruzione e la manutenzione dei ponti erano costose, e d'altra parte l'allestimento di un servizio di traghetti aveva senso solo se poteva garantire il sostentamento a un barcaiolo con la sua famiglia. … A parte alcune eccezioni, nell'Europa centrale si può parlare di manutenzione stradale solo tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo; fino ad allora le buche sulla strada venivano riempite di terra e fascine …*"[26]. Se questa era la situazione nella prevalenza delle strade extraurbane, altrettanto disagevoli erano gli spostamenti nella città:

(25) A. PALMIERI 1929, pag. 325: "*Nel primo Medio Evo la manutenzione e perfino l'apertura delle strade era lasciata ai passeggeri delle località attraversate. Erano essi che con l'andare e tornare formavano il piano stradale e lo conservavano battuto. Tenevano finchè era possibile l'alto dei monti e quando dovevano scendere nelle valli lo facevano senza troppe tortuosità e con altrettanta concisione affrontavano la pendice opposta. È naturale quindi che in tempi di pioggia e di nevi queste strade sorte quasi naturalmente si trasformassero in disordinati e rovinosi torrenti*".

(26) NORBERT OHLER: *I viaggi nel Medio Evo*, Garzanti editore Spa, Milano 1988, pagg. 51 e 87.

"… *Non esistevano né fognature né raccolte dei rifiuti. Erano già un gran vantaggio se, in caso di pioggia, si riusciva a saltare da una pietra a un'altra, evitando in tal modo di inzaccherare di fango scarpe e vestiti …".*

Ritornando al nostro Appennino, si deve rilevare che comunque, alla fine del XII secolo ed all'inizio del XIII, la fervida attività mercantile e manufatturiera di Firenze aveva un crescente interesse a conservare un diretto e sicuro collegamento con Bologna, città che le apriva la possibilità di espandere i propri commerci in Pianura Padana ed oltre. In un primo tempo, quindi, il Comune di Firenze, in collaborazione con quello di Bologna, sulla spinta di precisi accordi che tendevano a sviluppare i commerci ed a garantire la sicurezza dei viandanti e regolamentare i pedaggi da pagarsi[27], migliorarono tratti di strade del sistema viario locale che già univa le varie località montane, rettificando alcuni percorsi ed impegnandosi ad una periodica minima manutenzione.

Così progressivamente si viene a creare una strada (così detta strada "*maestra*") organica di collegamento fra le due città che è attestata, come ricorda lo Sterpos: " *...non più da indizi indiretti, per quanto importanti, ma da esplicite menzioni delle fonti. I più antichi statuti bolognesi e fiorentini, in rubriche che risalgono rispettivamente al 1262-88 ed al 1250-86 parlano "della strada per la quale si va a Firenze" e della strada che porta a Bologna"*[28].

Da tali documenti si può ricostruire il suo percorso che attraversava le seguenti località partendo da Bologna: Pianoro, Loiano, Roncastaldo, Scaricalasino (Monghidoro), Cavrenno, passo della Raticosa, donde scendeva a Pietramala, Le Valli, Cornacchiaia (dopo l'attraversamento del Santerno) e da qui risaliva al passo dell'Osteria Bruciata, ultimo ostacolo appenninico prima di raggiungere il Mugello a S. Agata. Una conferma di questo percorso si trova in un documento del Comune di Firenze il quale, nell'anno 1296, stabiliva di costruire sulla Bologna-Firenze, tra la località "Le Valli" e Cornacchiaia, due ponti precisamente sul torrente Risano e sul fiume Santerno[29] a monte della confluenza di questi due corsi d'acqua che, separatamente, potevano essere attraversati più agevolmente, data la singola minore portata d'acqua.

L'importanza che aveva assunto questa strada per i traffici transappenninici si desume anche dal fatto che il Comune di Firenze prescrisse di costruire questi due ponti in muratura (… *de lapidibus* …)[30]; è noto infatti che sulle normali mulattiere di montagna i ponti non erano altro che robuste passerelle in legno, sufficienti per il transito di muli, cavalli, lettighe o portantine. Infine sempre lo Sterpos[31] ricorda che il Wolfger indica S. Agata come luogo di transito per raggiungere Firenze da Bologna all'inizio del XIII secolo. Se quindi in quell'epoca si passava da Cornacchiaia e S. Agata si deve ritenere attendibile che il percorso valicasse il crinale appenninico al passo dell'Osteria Bruciata, che si trova appunto sulla loro direttrice. Nonostante questa strada fosse la più frequentata in quell'epoca (c.d. strada "*maestra*") si trattava comunque di una mulattiera disagevole non carrozzabile, anche se la manutenzione era seguita dai Comuni di Bologna e di Firenze.

---

(27) D. STERPOS 1961, pag. 39: "*... Infine il 10 marzo 1219 nel palazzo comunale bolognese un trattato viene concluso specificamente «sulla questione dei pedaggi o passaggi da pagarsi, alle porte della città di Firenze e dentro la città, dagli uomini della città di Bologna e del suo distretto» e «dagli uomini della città e distretto di Firenze, alle porte della città e nella città di Bologna». Si stabilisce che Bolognesi e Fiorentini pagheranno la stessa tariffa per ogni soma, una volta sola senza altre aggiunte*". Da questo accordo si desume che i trasporti transappenninici erano possibili soltanto a dorso di mulo o di cavallo (… *per ogni soma*).

(28) D. STERPOS 1961, pagg. 40 e 41.

(29) Lo Sterpos riporta nella nota 56 (pag. 207) il testo originale della decisione del Comune di Firenze: " … *per stratam per quam a civitate Florentiae itur Bononiam … duo idonei pontes de lapidibus et calcina fieri et costrui debeant inter terram Cornaclarii et terram Vallium in strata predicta … unus videlicet super flumen Risani et alterum super flumen Santerni*".

(30) D. STERPOS 1961, nota 56 pag. 207.

(31) D. STERPOS 1961, pag. 42.

Una interessante testimonianza della precaria percorribilità di questa strada si ha quando, nell'ottobre dell'anno 1300 il Comune di Bologna decise di eseguire un restauro generale del tratto Pianoro-Pietramala perché si era reso conto, fra le proteste dei viandanti, che la strada "maestra" per Firenze era pressoché impraticabile. Soprattutto furono determinanti le proteste delle migliaia dei pellegrini che dal nord Europa si erano diretti a Roma per il primo Giubileo indetto da Papa Bonifacio VIII. Lo Sterpos riporta uno stralcio della deliberazione del Comune che è molto significativa: " *...non solo i mercanti – dice il documento – e tutti quelli che l'usano continuamente ci informano che la strada di Firenze è tanto sconquassata e piena di frane da non poterci passare senza pericolo degli uomini e delle bestie, ma anche i pellegrini che vanno e vengono da Roma per l'indulgenza plenaria"*[32]. Preso atto di questo nuovo tracciato, dobbiamo quindi escludere che i basolati della strada della Futa siano stati costruiti in quell'epoca, non soltanto perché la loro imponenza strutturale presuppone l'esistenza di una strada carrozzabile, ma anche per la loro posizione topografica trovandosi su tutta un'altra direttrice.

2e – Epoca comunale e rinascimentale (secc. XIII – XVII). Ulteriore spostamento ad oriente del valico montano della strada transappenninica (c.d. "*Maestra*")

L'inizio del XIV secolo vide a Firenze lotte intestine che costrinsero la fazione perdente (Ghibellini e i c.d. Bianchi) a lasciare la città. Essi si allearono agli Ubaldini, ancora signori delle terre appenniniche e si scontrarono con le forze militari di Firenze, rimanendo però sconfitti. Il Comune di Firenze allora decise di fondare Scarperia, proprio nel cuore del dominio degli Ubaldini, per controllare i loro possedimenti più da vicino.

Negli anni successivi, dopo alterne vicende, gli Ubaldini si sottomisero formalmente al Comune di Firenze il quale, per fare valere in concreto il proprio dominio, decise di costruire un avamposto nella valle del Santerno, al di là della prima catena appenninica. Fu così che negli anni 1328-1330 venne fondata Firenzuola, allacciata con Scarperia da una nuova strada che valicava il passo del Giogo e che, dopo Firenzuola, si collegava al percorso precedente diretto a Bologna. Anche in questo caso lo Sterpos riporta uno stralcio dell'atto degli Ufficiali incaricati della fondazione di Firenzuola nel quale è espressamente stabilito che attraverso di essa debba passare una via diretta Firenze-Bologna[33]. Non fu comunque un dominio tranquillo quello dei Fiorentini su Firenzuola perché nel 1351, approfittando della calata dei Visconti di Milano su Firenze, gli Ubaldini si allearono con loro e si impossessarono di Firenzuola, incendiandola.

Tuttavia nei decenni successivi, cessato il pericolo dei Visconti e degli Ubaldini, Firenzuola risorse e con lei la strada nuova assunse l'importanza di strada "*Maestra*" per Bologna.

Essa è documentata all'inizio del XV secolo dalle annotazioni di Rinaldo degli Albizzi nei suoi numerosi viaggi transappenninici effettuati per incarico del Governo fiorentino[34]. Sappiamo da lui, e da altre fonti, che il tracciato della strada "*Maestra*" era allora il seguente: Bologna, S. Ruffillo, Pianoro, Livergnano, La Guarda, Loiano, Roncastaldo, Scaricalasino (Monghidoro), Cavrenno, passo della Raticosa, Pietramala, Le Valli, Firenzuola, Casanova, passo del Giogo, l'Uomo Morto, Ponzalla, Scarperia, S. Piero a Sieve, Tagliaferro, Vaglia, l'Uccellatoio, Trespiano fino a Firenze. Questo era il percorso più frequentato nel secolo XV, tanto che anche il Papa Pio II lo seguì per dirigersi da Bologna a Firenze nel maggio 1459. Le cronache però raccontano che il viaggio fu lento, faticoso disagiato e durò ben cinque giorni[35].

---

(32) D. STERPOS 1961, pag. 54.

(33) D. STERPOS 1961, pag. 65: "*in qua et per quam terram Firenzuole sit et esse debeat una via que vadat versus Florentiam et recte versus Bononiam*".

(34) D. STERPOS 1961, pag. 83 e ss..

(35) D. STERPOS 1961, pag. 90.

Altri cronisti ricordano che personaggi importanti come Girolamo Savonarola nel 1490, i Medici nel 1494, Nicolò Macchiavelli nel 1504, il Papa Leone X nel 1515 etc. percorsero questa stessa strada. Alla fine del secolo XVI la strada "*Maestra*" era sempre molto frequentata, e forse per questo anche dissestata, tanto che il Senato bolognese nel 1584 avvertì l'esigenza di migliorarla e pensò addirittura di eseguire lavori radicali per renderla carrozzabile. Poiché a quell'epoca c'erano anche altre tre mulattiere transappenniniche, ma poco frequentate, il Senato volle verificare quale dei quattro itinerari era meglio scegliere per eseguire convenienti lavori radicali di miglioramento. Per questa verifica venne incaricato il perito architetto Scipione Dattili, (come risulta dalla documentazione pubblicata dalla Foschi[36]) il quale presentò nel 1588 la sua relazione, elencando il diverso percorso delle quattro mulattiere[37] e descrivendo con queste parole le insormontabili difficoltà per renderne carrozzabile almeno una: " … *Visitate che furon dette strade, si fece relatione, che havendo ben considerato l'una et l'altra strada, che si trovava molte difficoltà da superare per le gran montade, et discese, che vi si trovano per ridulcire quelli malissimi passi, tanti pericolosi da poter carrozzare per esser necessario mutar le strade, in molti luoghi, per andar fugendo quelle gran cadute et montade, volteggiando intorno alli*

(36) P. FOSCHI 1995, pag. 303 e ss..

(37) P. FOSCHI 1995, pag. 308: "*La prima strada fu quella che al presente communemente si va da Bologna a Firenze per il camino diritto a Pianoro, Livergnano, la Guarda, Anconella, Sabione, Loiano, Scarical'Asino sino al Filigaro, et confine del Gran Duca di Toscana. La seconda fu quella della fiumana, cioè per il fiume Idice principiando dalla strada vecchia di Pietramala del Gran Duca camina sopra la rocca del Cavireno, per la strada mullatiera arriva all'hosteria della Fiumana, a Bisano, alle Case del Rio, al Mercadello, et poi a Bologna. La terza strada chiamada Fiamenga, si parte pur dalla strada vecchia di Pietramala sopra il Poggio di Canda, Cavreno, Puggiolo de Tre Contadi, Spedaletto, Monterentio, Castel de Britti, et si può anchora descendere al Mercadello et a Bologna. Quarta et ultima strada de Pianoro, a Brente, Monterumise per la via de mulli a Morcione, le Croci, al Bastione, Cancellara alla Fagieda, alle confine del Grand Duca*".

Tavola 29

Il tracciato della mulattiera medioevale ricalcante la *Flaminia Militare.*

Il tracciato montano della mulattiera transappenninica c.d. *"Strada Maestra"* a partire dalla metà del XIV secolo.

monti, tagliando, et ritornando innanti, et indietro tanto che si possa caminar con carrozze, et per esserli delli luoghi molti difficili nasceranno grandissime difficoltà"[38]. Valutata la relazione del Dattili, il Senato bolognese decise di limitarsi a migliorare soltanto la "strada *Maestra*" (Loiano, Monghidoro etc.) più frequentata rinunciando a renderla carrozzabile a causa delle difficoltà tecniche e delle ingenti spese da affrontare per realizzarla. Probabilmente il Senato bolognese decise di incaricare il Dattili dietro richiesta del Granduca di Toscana, che nel 1583 aveva scritto una lettera per sollecitare il miglioramento delle mulattiere transappenniniche nel versante emiliano. Nel testo della lettera, si legge che il Granduca invia il rapporto dei suoi periti, con relativi disegni (i quali avevano esplorato tre mulattiere transappenniniche), e consiglia di migliorare quella che passa sulla dorsale tra l'Idice e il Sillaro: "… *il rapporto, che hanno fatto i miei periti, mando loro con questo dissegno del luogo et delle tre strade, et i miei periti, quanto alla strada ordinaria segnata A che si frequenta di presente, affermano che quelle frane o lazze che chiamino causatevi dall'acque, non si potranno mai fermare, et che però si sarebbe potuto commodamente frequentare la strada mulattiera contrassegnata B per il fiume dello Idige, se non fusse ch'ella apportarebbe troppo gravi spese alle Signorie Vostre per li nuovi ponti et novi pezzi di strada, che vi havrebbono a rifare in alcuni luoghi di maniera che concludevano che il più ammodo et il meglio fosse per tutti l'accomodare et il rimettere in uso la terza strada chiamata Fiaminga, et contrasignata C.".*

Pur non essendosi ritrovati i disegni allegati, si comprende che il percorso "A" è la strada che passava da Monghidoro, Loiano, Pianoro chiamato nella lettera "strada ordinaria" cioè la strada "*Maestra*" più frequentata; il percorso "B" percorreva il fondo valle del fiume Idice ed il percorso "C" è quello sulla dorsale fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro, chiamato "*Flaminga*". Poi, il Senato bolognese decise di migliorare il percorso "A".

BREVI CONSIDERAZIONI SULL'IMPORTANZA PROBATORIA DI QUESTI DOCUMENTI.

Da questa documentazione del XVI secolo si possono trarre conclusioni importanti per escludere che i basolati riemersi nei boschi della Futa siano di epoca medioevale, rinascimentale o moderna.

Dobbiamo innanzitutto sottolineare che il Granduca di Toscana nel 1583 non elenca fra le possibili mulattiere da restaurare quella che passava dalla Futa, dalla Faggeta e da m. Bastione. Evidentemente i periti non l'avevano presa in considerazione perché poco frequentata e soprattutto perché gli undici chilometri di basolati di quella strada non erano più in evidenza e, quindi, a loro sconosciuti; altrimenti avrebbero suggerito di migliorare quella direttrice che, proprio nel punto del valico appenninico, poteva avvalersi di una perfetta e solida strada carrozzabile.

Altrettanto dicasi del parere espresso dal perito bolognese, architetto Scipione Dattili, il quale un anno dopo, avendo controllato fino al confine del Granducato il tracciato della mulattiera che transitava da Monzuno, dal m. Bastione e dalla Faggeta, sconsigliava di eseguire opere di miglioramento per gli imponenti e costosi lavori necessari. Se i citati basolati fossero stati visibili, e di conseguenza percorsi, non avrebbe mancato di segnalarli al Senato di Bologna, consigliando di utilizzare quell'itinerario. Queste precise notizie ci portano a concludere che nel XVI secolo quei basolati, non essendo visibili, o erano già stati sommersi da una plurisecolare sedimentazione di foglie e rami caduti dalla folta vegetazione, oppure non erano ancora stati costruiti.

La prima ipotesi è la più attendibile se si considera che i secoli di disuso sono stati numerosissimi. Infatti gli avvenimenti storici, politici, militari che hanno interessato il nostro Appennino dopo la caduta dell'Impero romano non rivelano né la notizia né l'occasione della costruzione di una opera stradale così importante.

(38) P. FOSCHI 1995, pag. 308.

È invece da escludersi l'ipotesi che siano stati costruiti dopo la fine del XVI secolo. Se così fosse stato, negli archivi civili o religiosi si sarebbe trovata non soltanto la notizia della costruzione di una così imponente opera, ma anche il progetto, il nome dell'Ingegnere direttore dei lavori, lo Stato che si era assunto l'onere della realizzazione ed il costo relativo. Infatti dal Medioevo all'Età moderna si sono tramandati in forma scritta od orale tutti gli avvenimenti e i lavori realizzati sull'Appennino.
Si pensi, ad esempio, alla notizia della costruzione nel 1296 di due ponticelli in muratura sul torrente Risano e sul fiume Santerno in località Cornacchiaia (come ricordato nel paragrafo precedente) per garantire il transito sulla mulattiera che proveniva dal passo dell'Osteria Bruciata.
Ed ancora notizie di minore importanza storica le ha reperite proprio la Foschi in documenti del XVI secolo ove sono ricordati i pagamenti, nel 1584, dei compensi al perito architetto Scipione Dattili da parte del Senato di Bologna per i lavori di ispezione sulle strade mulattiere transappenniniche, compresa proprio quella del Bastione. Riportiamo qui alcune di queste notizie reperite dalla ricercatrice bolognese: " … *mentre il 28 giugno, solo cinque giorni dopo la visita alle strade descritte, fu remunerato con 169 lire < pro visitatione stratarum Tusciae accomodandarum ad usum rhedarum>. Da un pagamento del 29 agosto di quello stesso anno 1584 scopriamo anche chi mise in lizza la strada del m. Bastione: il pagamento di 60 l. è <pro visitatione viae propositae a magnifico domino Joanne Armio pro carroceis per viam Monzuni, et Crucium, et casarum novarum, et Fageti usque ad Barbarinum> … Il Dattili continuò a ricevere pagamenti per la sua attività di ispezione della strada di Toscana, anche il 29 dicembre 1584 per 30 lire e 5 soldi, e addirittura un sussidio di 1000 l. il 30 marzo seguente <in remunerationem et recognitionem laborum et fidelitatis>, in considerazione anche della sua numerosa famiglia, con due figlie da maritare."*[39]. Sono proprio queste irrilevanti notizie giunte fino a noi che comprovano indirettamente la posa dei basolati della Futa in tempi antichissimi, tanto da non essere ricordati[40].

oooooooooooo

Dopo i lavori di miglioramento della strada "*Maestra*" di Toscana si vide un incremento del traffico commerciale e dei passeggeri attraverso Pianoro, Loiano, Monghidoro, il passo della Raticosa, Pietramala, Firenzuola, il passo del Giogo, Scarperia fino a Firenze. Numerose testimonianze ci provengono dai racconti di viaggio di importanti personaggi nel XVII e XVIII secolo, che hanno percorso questa strada con molte difficoltà e sempre a dorso di muli, cavalli o con portantine e lettighe. Ancora lo Sterpos ricorda[41] che nell'anno 1600 il cardinale Aldobrandini, Legato Pontificio diretto da Firenze a Bologna, percorrendo questa strada fu costretto a montare su un mulo nelle salite e su un cavallo nelle discese.
Altra testimonianza eloquente della consuetudinaria percorrenza della strada per la Toscana ricorda sempre lo Sterpos[42] citando la famosa guida di viaggi "Nouveau voyage d'Italie" del francese M. Misson pubblicata nel 1698, il quale descrive questo percorso transappenninico "*strada difficile e percorso molto cattivo".*

(39) P. FOSCHI 1995, pagg. 309-310.
(40) È sorprendente che la Foschi non abbia tratto dalle notizie da lei stessa trovate, e riportate in questo paragrafo, la prova implicita, per connessione logica, che i basolati in questione non possono essere stati costruiti in epoca medioevale rinascimentale o moderna, visto che non è stata tramandata alcuna notizia della loro costruzione, nonostante l'importanza dell'impianto stradale. (Vedasi in proposito il pensiero di L. Rombai riportato nel paragrafo 1c di questo capitolo). Infatti quando sono state costruite nei secoli scorsi opere anche di modesta entità, la notizia è giunta sempre fino a noi.
(41) D. STERPOS 1961, pagg. 112-113.
(42) D. STERPOS 1961, pag. 120.

Ed ancora dal racconto del viaggio di Lady Montagu nel 1740 si trova la conferma del transito da Firenzuola per la descrizione che fa dei fuochi che si sprigionavano dal suolo: "*… mi recai a vedere le montagne ardenti presso Firenzuola, di cui tutti i naturalisti parlano come di cosa molto rara*"[43].

Infine merita qui ricordare quanto scritto dallo Sterpos relativamente alla traversata appenninica, nel 1739 da Bologna a Firenze, di Francesco Duca di Lorena e Granduca di Toscana con la moglie Maria Teresa e con tutto il seguito di cortigiani. Il Granduca aveva fatto sapere che: "*...tutte le carrozze, ancorché gli occupanti si fossero serviti di altri mezzi, dovevano assolutamente arrivare a Firenze, e con sopra i bagagli che vi si trovavano, non essendo roba da caricare sui muli: si provvedesse quindi a riparare le strade, a trovare buoi da sostituire ai cavalli a mettere uomini nei luoghi pericolosi per sostenere, in caso di bisogno, veicoli a braccia …*"[44]. Questa descrizione dà l'idea delle enormi difficoltà di transito delle carrozze, anche senza passeggeri a bordo, lungo il percorso Pianoro, Loiano, Scaricalasino, passo della Raticosa, Firenzuola, Scarperia, S. Piero a Sieve. Dopo questo tormentato e disagevole viaggio il Granduca di Toscana e le autorità bolognesi avvertirono la necessità impellente di costruire una vera e propria strada transappenninica che fosse comodamente percorribile con carrozze, non soltanto migliorando il fondo del tracciato esistente, ma anche, eventualmente, modificando il percorso nel tratto montano, cercando l'attraversamento dell'Appennino in luoghi meno impervi.

E così è stato quando, pochi anni dopo (nel 1748), iniziarono gli studi di un progetto che portò alla costruzione di una strada totalmente carrozzabile a partire dall'anno 1762.

Tavola 30

Il tracciato della mulattiera ricalcante la *Flaminia Militare.*

Percorso della prima strada carrozzabile costruita nel 1762.

(43) D. STERPOS 1961, pag. 121.
(44) D. STERPOS 1961, pag. 127.

2f – Epoca moderna (dalla metà del XVIII secolo al XX secolo). Costruzione di una variante con spostamento a sud-ovest del valico appenninico attraverso il passo della Futa

Il maggiore interesse a costruire una strada di collegamento carrozzabile tra Firenze e Bologna l'aveva il Granduca di Toscana il quale, avendo sposato la figlia dell'Imperatore d'Austria, voleva un collegamento comodo anche da Firenze a Bologna per potere recarsi frequentemente alla corte di Vienna. Fece quindi studiare un nuovo tracciato sul versante toscano che evitasse il passo del Giogo, estremamente disagevole. Nello stesso tempo, per convincere il Reggimento di Bologna ad aderire al progetto, propose di allacciarsi alla strada già esistente dalle Filigare[45] a Bologna, chiedendo che fossero eseguite nel territorio bolognese soltanto opere di miglioramento strutturale senza modifiche di percorso.

In Toscana invece veniva studiato un nuovo tracciato che a Novoli, 2 km da S. Piero a Sieve, si staccava dalla strada del Giogo e, sfiorando il Castello di Cafaggiolo, si dirigeva verso nord-ovest fino al passo della Futa. Per raggiungere questo valico percorreva la cresta di una dorsale che saliva dolcemente verso Montecarelli e S. Lucia seguendo una mulattiera che in sostanza ricalcava il tracciato della *Flaminia Militare*. Poco a sud di Montecarelli si immetteva un'altra mulattiera proveniente da Barberino del Mugello, proprio dove anche oggi esiste il bivio per dirigersi in quel paese. A questo punto riportiamo le parole dello Sterpos il quale, avendo rintracciato il progetto dell'Ing. Anastagi[46], ha illustrato con precisione il nuovo tracciato fino a Pietramala, ove la variante si immetteva sulla secolare strada "*Maestra*" diretta a Bologna e proveniente da Firenzuola: "*...dopo Montecarelli (quota 522) si infittivano i lavori tipici della montagna:*

Foto n° 99
Schizzo del progetto dell'ing. Anastagi per la costruzione della variante carrozzabile in località Monte di Fò. Si noti nella parte alta dello schizzo la tortuosa antica mulattiera e nella parte bassa la variante carrozzabile più rettilinea. (Tratto dalla pubblicazione di Daniele Sterpos, op. cit. pag. 133).

(45) Alle Filigare c'era il confine fra i due Stati.
(46) L'Ing. Anastasio Anastagi era stato incaricato dal Granduca di Toscana di studiare il progetto della variante da Novoli a Pietramala e di dirigere i relativi lavori.

muri di sostegno e "scogliere" per creare un piano artificiale. Passava da Montecarelli, una mulattiera assai antica proveniente da Barberino già usata per salire allo Stale e anche per andare a Bologna. Sul tracciato di questa la nuova strada si doveva orientare fino al valico, nel senso che alcuni tratti di mulattiera, allargati, spianati e sistemati nel fondo sarebbero stati raccordati da parti interamente nuove. Le varianti più nuove sono prescritte dall'Anastagi nel tratto dopo Montecarelli ed a Monte di Fò, dove viene sostituita tutta la strada "che tortuosamente giace nel crine del poggio": infatti il decimo capo o lotto è costituito da un unico "tramutamento" fra Monte di Fò e il valico. Passato "il luogo detto la Futa" si segue, adeguandola, la strada, che prosegue per La Traversa … ma anche nella parte restante (ultimi lotti: Traversa-Covigliaio e Covigliaio-Pietramala) dove pure esiste una passabile strada da seguire con un tratto già pronto, l'impresa non si presenta facile … Finalmente a Pietramala si ritrova "la strada bolognese già praticata", cioè quella proveniente da Firenzuola e diretta alla Raticosa, e per il momento la si lascia come sta."[47].

I lavori furono eseguiti nel rispetto di questo progetto e si conclusero nel 1762, anno che vide per la prima volta, dopo l'epoca imperiale romana, valicare agevolmente l'Appennino attraverso il passo della Futa con carri e carrozze. L'ing. Anastagi quindi, studiando il tracciato di una strada che doveva essere carrozzabile, ha scelto il passo della Futa abbandonando a Novoli il percorso della strada "*Maestra bolognese*", ed evitando così di valicare inutilmente il passo del Giogo e di attraversare il fiume Santerno; proprio la stessa scelta che duemila anni prima aveva fatto Caio Flaminio tracciando la strada Bologna-Fiesole-Arezzo (*Flaminia Militare*).

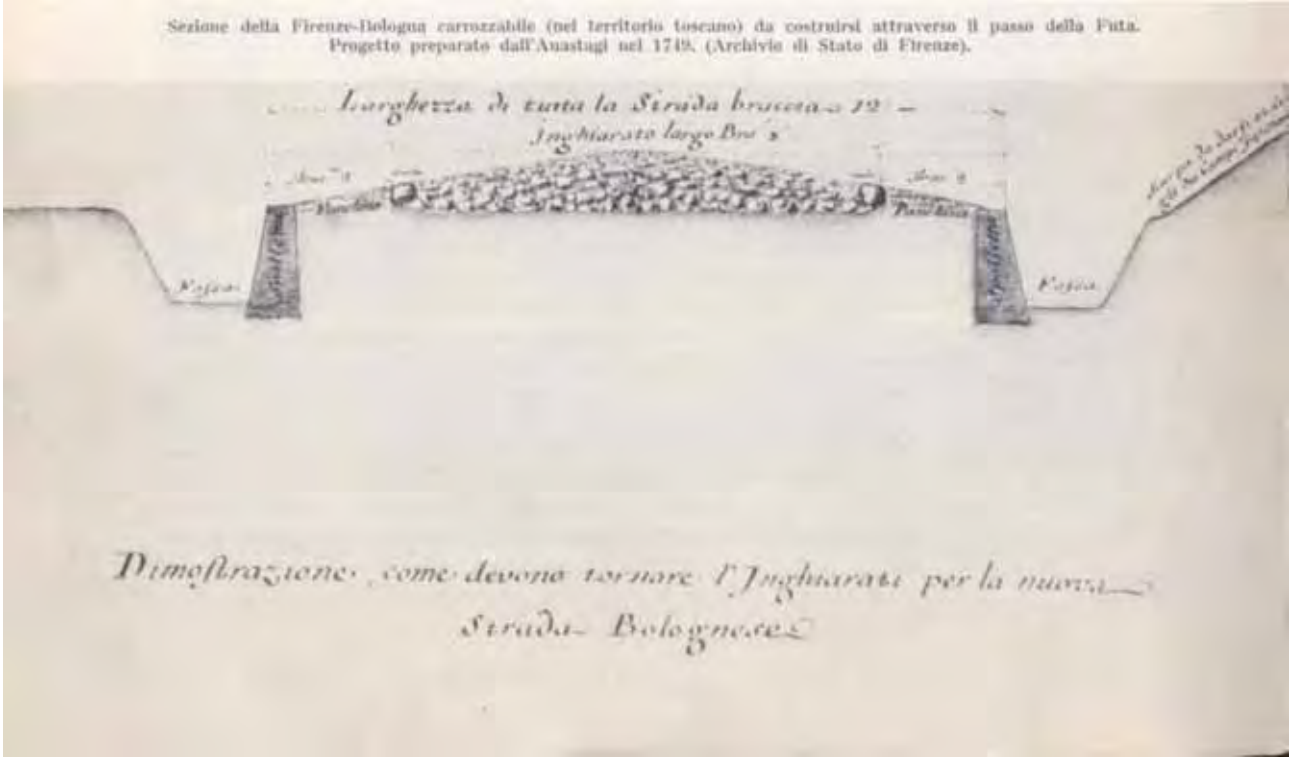


Foto n° 100

Tratto dalla pubblicazione di Daniele Sterpos, op. cit. pag. 132. Si noti che la larghezza della nuova strada nella parte inghiaiata era 8 braccia, cioè m 4,64, quasi il doppio del basolato da noi portato alla luce in località Monte di Fò. Non si può quindi ipotizzare che il basolato sia stato posato alla metà del XVIII secolo in occasione della costruzione della prima strada carrozzabile transappenninica.

(47) D. STERPOS 1961, pag. 134.

Così la variante del 1762 ci conferma ancora una volta l'irrazionalità del percorso ipotizzato dai sostenitori della *Flaminia Minore* che, valicato il passo della Raticosa, sarebbe scesa nella valle del Santerno e risalita al passo del Giogo[48].
Confrontando questa nuova strada moderna con il percorso della *Flaminia Militare* si può constatare che essa, provenendo da Firenze, una volta giunta al passo della Futa, si è diretta verso nord-est fino a Pietramala per raccordarsi con l'esistente via "*Maestra*".
La strada di C. Flaminio, invece, dal passo della Futa proseguiva in linea retta verso nord, come testimoniato dai basolati rinvenuti a Poggio Castelluccio, al Poggiaccio ed a m. Bastione. È quindi topograficamente escluso che quei resti di strada basolata possano attribuirsi alla variante moderna.
Qualcuno però potrebbe sollevare qualche dubbio sui basolati rinvenuti al m. Poggione, proprio sopra l'attuale località di Monte di Fò, dove passava la nuova variante; ma è ipotesi facile da smentire:
1. I basolati si trovano distanti circa un chilometro dalla nuova variante, a monte di essa, e quindi non si possono considerare suoi resti superstiti;
2. La larghezza della strada basolata è di m 2,40 (8 piedi romani), mentre quella della variante era più del doppio, come documentato dallo Sterpos che riporta la sezione disegnata nel progetto dell'ing. Anastagi con la relativa descrizione costruttiva: "... *Il corpo stradale avrebbe dovuto avere dappertutto le stesse caratteristiche: massicciata larga otto braccia (m. 4,64) alta normalmente un braccio nel centro e mezzo braccio agli estremi, contenuta in due guide di pietre grosse, saldate a regola d'arte; da ogni lato della massicciata una banchina di terra di due braccia, delimitata a sua volta da "una spalletta murata a calcina"; al di là delle spallette, due fosse abbastanza larghe per raccogliere le acque della strada e quelle dei terreni adiacenti ..."*[49].
È escluso quindi che anche soltanto uno dei basolati da noi scoperti sia attribuibile alla strada moderna.

3 – Conclusioni: i basolati rinvenuti a nord ed a sud del passo della Futa possono essere stati costruiti soltanto dai Romani

Al termine di questa analisi della storia e dei documenti riguardanti la viabilità dell'Appennino tosco-emiliano è emerso che dopo l'epoca romana non ci sono state notizie, indizi, avvenimenti storici, militari o condizioni politiche che consentano di ipotizzare la costruzione di un impianto stradale così importante. Non certamente all'epoca delle invasioni barbariche, né tantomeno quando i Longobardi fronteggiavano i Bizantini sui valichi appenninici; né all'epoca dei Carolingi si possono cogliere notizie che presuppongano la costruzione di una superstrada transappenninica del genere. E neppure nei secoli immediatamente successivi quando, iniziata l'epoca feudale, la propensione dei diversi "Conti" o "Signori" della montagna era quella di difendere e chiudere i propri confini piuttosto che costruire una strada transappenninica.
Comunque fino all'XI secolo i collegamenti tra Bologna e Firenze si svilupparono in modo precario e disagevole, seguendo la mulattiera che ricalcava il percorso della *Flaminia Militare* attraverso il passo della Futa. Poi dalla fine del XII secolo, l'asse di collegamento fra i due versanti si è spostato ad oriente percorrendo il passo della Raticosa ed il valico dell'Osteria Bruciata, dopo avere attraversato Pietramala e Cornacchiaia, fino ad arrivare a S. Agata del Mugello; è stata quindi abbandonata la direttrice di Monzuno, m. Bastione e del passo della Futa.
Dalla metà del XIV secolo questa così detta strada "*Maestra*", dopo avere valicato sempre il passo della Raticosa, si è ulteriormente spostata ad oriente per transitare dal nuovo borgo fortificato di Firenzuola, salire al passo del Giogo scendendo poi a Scarperia. Nei secoli

(48) Sull'argomento vedasi cap. IX, paragrafo 3-c (in Appendice).
(49) D. STERPOS 1961, pagg. 132-133.

successivi la "*via Maestra*" è transitata sempre dalla Raticosa, Pietramala, Firenzuola, passo del Giogo, Scarperia fino al 1762 quando, con la costruzione della prima carrozzabile, si è tornati ad utilizzare il passo della Futa provenendo dal passo della Raticosa.
In sostanza si può affermare che dall'inizio delle invasioni barbariche al secolo XI non ci sono state le condizioni storiche, militari o politiche per la costruzione di quella strada basolata e che successivamente, fino all'Età moderna compresa, la direttrice della transappenninica più frequentata non ha più toccato il Bastione, il Poggiaccio e Poggio Castelluccio ove sono stati rinvenuti i basolati.
Tenuto conto quindi delle condizioni della strada "*Maestra*", che per secoli è stata una mulattiera con percorribilità disastrosa, non è verosimile che nel periodo compreso dal XII al XVIII secolo gli Stati interessati ad una buona transitabilità della transappenninica abbiano impegnato le loro forze economiche per costruire quegli imponenti ed inutili basolati lontano dalla strada abitualmente percorsa.

Foto n° 101
Un autobus in servizio di linea nel 1910 sale faticosamente verso il passo della Futa. Foto tratta da "La Strada Flaminia Militare" di Cesare Agostini, Vittorio Di Cesare e Franco Santi. Costa editore. Bologna 1989, pag. 102. (Dalla raccolta di Vittorio Guardigli).

Anzi esistono documenti, da noi ricordati nel paragrafo 2-e, in base ai quali risulta che alla fine del XVI secolo vennero eseguite perizie e specifici rilievi per studiare la possibilità di ripercorrere il tracciato della *Flaminia Militare* migliorando la mulattiera che passava dal m. Bastione e dalla Futa; si rinunciò però a tale progetto per le difficoltà tecniche e l'ingente spesa che avrebbe comportato.

La nuova strada carrozzabile è stata poi percorsa fino ai giorni nostri; ad essa sono state apportate più o meno piccole varianti locali, in specie sul versante bolognese, ed opere di costante manutenzione e miglioramento per permettere un transito agevole ai diversi tipi di veicoli. Prima con le diligenze, poi con i veicoli a motore vennero istituiti regolari servizi di linea per il trasporto dei passeggeri che così potevano attraversare l'Appennino in condizioni di comodità e velocità inimmaginabile fino alla metà del secolo XVIII.

Nel secolo XX ha assunto il rango di strada statale (S.S. n° 65) ed ha continuato ad essere percorsa dai veicoli a motore leggeri; il traffico pesante preferiva percorrere la strada Porrettana e valicare l'Appennino al passo della Collina per le minori pendenze che imponeva. Poi l'avvento dell'Autostrada del Sole ha attratto la quasi totalità del traffico: soltanto alcuni romantici turisti, in prevalenza stranieri, percorrono ancora la vecchia strada della Futa affrontando lentamente le centinaia di curve che portano a Firenze. Lungo questo tracciato, che si snoda sempre in cresta, possono godersi lo splendido panorama delle catene appenniniche che si perdono a vista d'occhio all'orizzonte, suscitando le stesse emozioni avute da Stendhal nel 1826 quando scrisse: "*Le numerose vette degli Appennini presentano la singolare immagine di un oceano di montagne che fuggono ad ondate successive*"[50].

(50) STENDHAL: *Rome, Naples et Florence* tratto da *La Futa una strada nella storia*, Ed. L'inchiostroblu, Bologna, 1991, pag. 71.

Cartelli segnaletici con il logo della via *Flaminia Militare* posti lungo il segmento da Badolo al m. Poggione, 3 km a sud del passo della Futa. Alcuni sono corredati dalle distanze da Bologna in miglia romane.

CAPITOLO VII

L'ANALISI STRUTTURALE DELLA PAVIMENTAZIONE, GLI AVVENIMENTI STORICI, LE NOTIZIE SULLA VIABILITÀ TRANSAPPENNINICA E LE CONCORDI OPINIONI DI DOCENTI DIMOSTRANO CHE QUEI BASOLATI POSSONO ESSERE STATI COSTRUITI SOLTANTO DAI ROMANI

1 – L'analisi strutturale dei basolati e le opinioni di docenti di topografia, geografia e storia antica escludono la loro costruzione in epoca medioevale, rinascimentale o moderna

1a – Analisi strutturale e confronto visivo

Per quanto riguarda l'analisi strutturale dei basolati romani di epoca repubblicana facciamo rinvio alla nostra descrizione nel capitolo IV, par. 5 di questo libro. Qui ci limitiamo a mettere a confronto visivo il basolato da noi portato alla luce con quello della via Clodia all'ingresso di Saturnia, costruita nel 183 a.C.. La sua costruzione risale quindi a soli 4 anni dopo quella della via *Flaminia Militare* ed è evidente la totale corrispondenza nella posa delle pietre, con le più grandi sui bordi laterali che, essendo più solide, avevano la funzione di contenimento di quelle interne per mantenere il perfetto allineamento rettilineo.

Soltanto alcuni studiosi bolognesi hanno messo in dubbio la romanità dei basolati della Futa attribuendoli alla mulattiera transappenninica che nel Medioevo ha collegato Bologna a Firenze valicando il passo dello Stale (ora Futa). Invece molti autorevoli docenti universitari e ricercatori di viabilità antica hanno riconosciuto senza dubbi la realizzazione di questo imponente impianto stradale ad opera delle legioni romane.

1b – Gli studi ed i riconoscimenti di Giovanni Uggeri

Rilevanti, a tal proposito, sono stati gli studi del prof. Giovanni Uggeri il quale ha ricercato il percorso di questa strada prevalentemente nel versante toscano, da Arezzo al passo della Futa pubblicando un argomentato saggio[1].
L'opportunità di dedicarsi a questa ricerca è derivata dall'interesse di Nereo Alfieri di avere la sua collaborazione per individuare la prosecuzione, in territorio toscano, del percorso della strada di C. Flaminio da lui ipotizzato, in partenza dalla via Emilia in località Maggio (dove era esistita la romana Claterna), fino al passo della Raticosa.

(1) G. UGGERI 1984, pagg. 577-593.

Nell'affrontare questo problema l'Uggeri preliminarmente evidenzia le oggettive difficoltà che incontrano oggi i ricercatori di una strada costruita quasi 2200 anni fa, il cui utilizzo (e relativa manutenzione) è stato precocemente abbandonato: "... *Dobbiamo pensare che per una strada così antica i manufatti superstiti non possano essere numerosi e tantomeno appariscenti. In questo senso un limite alle nostre ricerche è rappresentato per ora dalla mancanza di un'edizione accurata ed aggiornata della carta archeologica, assai lacunosa e bisognosa di revisione soprattutto nel settore montano, generalmente ancora poco conosciuto"* [2].

Il suo accenno all'importanza di reperire prove archeologiche "*nel settore montano"* preconizza i rinvenimenti dei basolati romani da noi portati alla luce negli anni '80 – '90 sulla dorsale a nord ed a sud del passo della Futa ed allora non ancora resi noti.

Uggeri poi sottolinea un'altra oggettiva difficoltà legata alla scarsa affidabilità dei percorsi medioevali per ricostruire tracciati di strade consolari romane. "*… Per questo motivo i numerosi studi regionali e locali sulla viabilità medievale non sono direttamente utilizzabili. Il distacco tra la strada repubblicana e le arterie medievali può essere stato anche più sensibile del solito in questo tratto dell'Appennino, se si tiene conto delle variazioni imposte ai collegamenti viari dal sopravvenuto confine tra Longobardi e Bizantini, perpetuato ed in parte complicato nel corso del medioevo da nuove frontiere e gabelle"* [3].

Foto n° 87

Foto n° 88

La via Clodia a Saturnia costruita nel 183 a.C.. Si noti la stessa identica tecnica di costruzione della strada coeva (foto n° 89) da noi rinvenuta vicino al passo della Futa.

---

(2) G. UGGERI: *La via Flaminia " Minor" in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pag. 583.

(3) G. UGGERI 1984, pag. 583.

Foto n° 89
Monte Poggione: questa immagine della *Flaminia Militare* evidenzia l'importanza dell'opera stradale e la sua perfetta linearità, nonostante si trovi in luogo impervio e di valico appenninico alla quota di 800 m s.l.m.

Viceversa attribuisce rilevante importanza all'individuazione delle più importanti strade etrusche: "*…È infatti fenomeno di portata generale quello relativo all'utilizzo di massima di tracciati viari preesistenti, quando non intervengano sovvertimenti naturali, politici od insediativi radicali. Possiamo perciò ritenere verisimile l'inclusione nella nuova via della vecchia arteria etrusca, che doveva congiungere sulla destra dell'Arno Arezzo con Fiesole"* [4].
Egli quindi ipotizza fondatamente che il console romano, nel tratto compreso fra Arezzo e Fiesole, abbia riutilizzato l'importante strada etrusca che aveva collegato per secoli, sulle pendici occidentali del Pratomagno, le due città; si tratta di quella strada che poi venne chiamata "*Cassia Vetus*" (ora strada dei Sette ponti) essendo stata la prosecuzione fino a Fiesole ed oltre, della Cassia Roma-Arezzo. Dunque Fiesole era per Uggeri (e noi condividiamo in pieno il suo pensiero) la prima tappa importante dopo Arezzo della strada proveniente da Roma e contemporaneamente il capolinea di partenza del tratto transappenninico.
L'Autore poi ha affrontato la ricerca del percorso di avvicinamento al valico appenninico utilizzando gli indizi che l'orografia, la storia, la topografia antica e la viabilità medioevale potevano offrigli. Tenendo fermo il capolinea di Fiesole, ha verificato quale, fra le numerose strade medioevali, poteva essere quella che con maggiori probabilità aveva ricalcato il tracciato romano.
Ha quindi scelto, in linea di massima, il territorio d'indagine tenendo conto dell'orientamento orografico dei crinali, delle valli che erano dirette verso nord e che per il loro andamento rendevano comodo l'attraversamento dell'Appennino. Non potendo, però, avvalersi di prove archeologiche, quali resti di basolato che indicassero con precisione il percorso seguito, ha dovuto ricorrere ad indizi, ancora oggi esistenti, di una strada romana che, in partenza da Firenze, si dirigono verso nord-ovest; si tratta di una serie di testimonianze toponomastiche

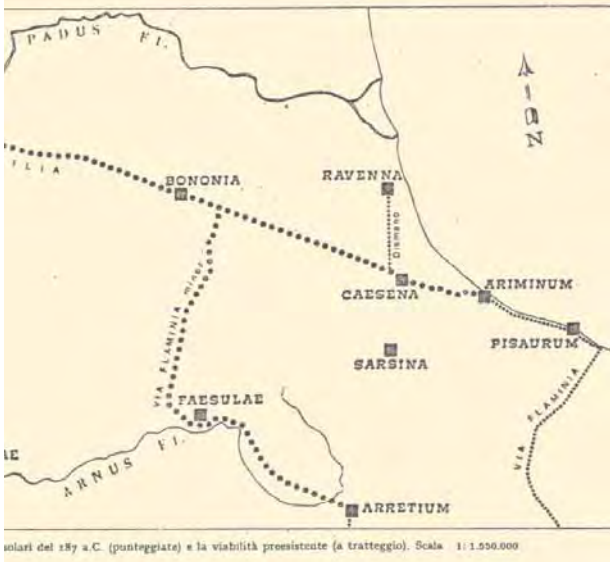


Tavola 26

La prima ipotesi del tracciato della strada del Console Caio Flaminio secondo l'opinione di G. Uggeri: si noti che il percorso da Arezzo raggiunge Fiesole lungo la Valdarno e non percorre il Casentino. (Schizzo planimetrico tratto da G. Uggeri: *"La via Flaminia Minor in Etruria"* op. cit. pag. 582).

(4) G. UGGERI 1984, pag. 583.

di carattere itinerario quali “Terzolle”, “Quarto”, “Quinto”, “Sesto” (Fiorentino) poi “Settimello” più a nord, incuneato al piede dell’Appennino nella Val di Marina verso Barberino del Mugello (Vigesimo).
Questi toponimi sono senza dubbio la sopravvivenza di distanze allineate lungo una strada romana di grande importanza e dall’Uggeri sono stati correttamente interpretati, non attribuendoli alla originaria strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C. , ma ad una deviazione di essa costruita in epoca imperiale dopo la fondazione di Firenze.
“… Va naturalmente considerato che Firenze non esisteva ancora, almeno come centro urbano, all’epoca della costruzione della via Flaminia minor (187 a.C.); questa doveva passare originariamente ai piedi di Fiesole e di tutto il sistema collinare affacciato sulla destra dell’Arno. In età imperiale, però, la nuova colonia di Firenze venne ad assumere un tale rilievo da polarizzare tutta la viabilità della zona, che originariamente gravitava a monte su Fiesole e a valle sul guado d’Arno, da localizzare all’incirca in corrispondenza di Ponte Vecchio” [5].
Dalle parole dell’Uggeri si evince con chiarezza il suo pensiero, e cioè che la strada di Flaminio “*...originariamente gravitava a monte su Fiesole ...*” (cosa che condividiamo pienamente) e che il tracciato della via *Flaminia Minor* ha subito una deviazione conseguente alla ristrutturazione territoriale imposta dalla “*Colonia Florentia*”; di ciò è prova la numerazione dei toponimi miliari che inizia da Firenze.
Lo studio dell’Uggeri prosegue poi verso il valico Appenninico e ricostruisce il percorso della *Flaminia Minore* toccando “Vigesimo”, vicino a Barberino del Mugello e S. Gavino; si porta poi sull’attuale S.S. n° 65 che percorre la cresta della dorsale in progressiva e dolce salita verso le località di Montecarelli e S. Lucia.
A questo punto, ancora una volta, l’Uggeri dimostra un intuito eccezionale, ipotizzando la prosecuzione del tracciato esattamente nel punto in cui noi, dieci anni dopo, abbiamo portato alla luce imponenti resti del basolato romano.

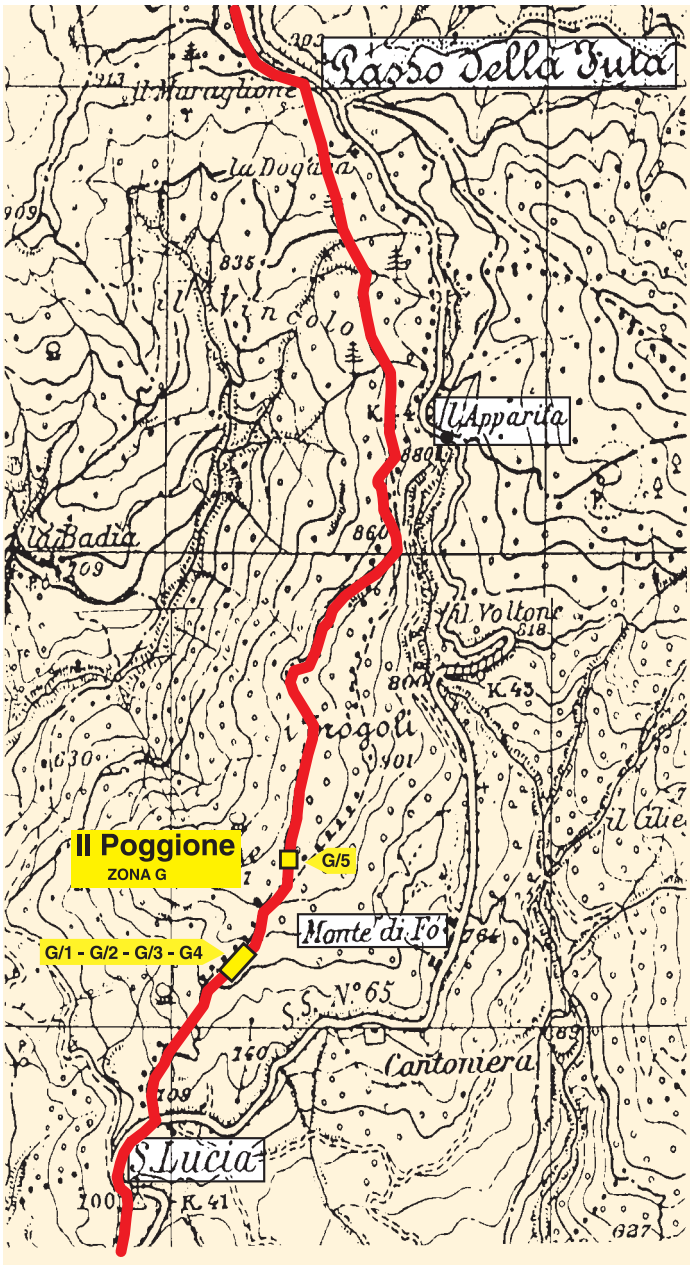


Tavola 27

Il tracciato della strada di C. Flaminio ipotizzato da G. Uggeri tra S. Lucia e il passo della Futa che ha trovato positiva conferma nel successivo rinvenimento di alcuni tratti di basolato romano perfettamente conservati, qui indicati con due rettangoli gialli.
(IGM autorizzazione n° 50334 del 13/07/1999)

Riportiamo con vera emozione le sue parole: “*… A nord di Santa Lucia (quota m 702) l’andamento della strada antica si riconosce nella mulattiera rettilinea che rimane ad ovest della strada statale; essa è ancora utilizzata come confine comunale e questo è un indizio della antichità del tracciato”* [6].

(5) G. UGGERI 1984, pag. 586.
(6) G. UGGERI 1984, pag. 591.

Foto n° 90
M. Poggione in località Monte di Fò, 1 km a nord – ovest di S. Lucia, sono stati da noi rinvenuti tratti di basolato romano proprio in corrispondenza della mulattiera che G. Uggeri aveva intuito che ricalcasse il percorso di C. Flaminio.

A conferma della sua intuizione, a nord di S. Lucia, sulle pendici del m. Poggione (vedasi cartina planimetrica), proprio ad ovest dell'attuale S.S. n° 65, e vicino ad un tratto rettilineo della "mulattiera" che delimita il confine tra i Comuni di Firenzuola e Barberino del Mugello, abbiamo riportato alla luce, dalla profondità di un metro, imponenti ed intatti basolati romani. Questi reperti si trovano circa 3 km a sud del passo della Futa e sono sulla direttrice di quelli che, negli anni precedenti, abbiamo trovato a nord del passo della Futa, a Poggio Castelluccio, al Poggiaccio ed al m. Bastione, sulla stessa dorsale diretta verso Bologna.
Il tracciato indicato dall'Uggeri arriva poi al passo della Futa, il valico più comodo per attraversare l'Appennino.
A questo punto però aveva proposto una decisa deviazione verso nord-est per raggiungere il passo della Raticosa seguendo, in linea di massima, il percorso dell'attuale S.S. n 65 che tocca le località La Traversa, Covigliaio e Pietramala.

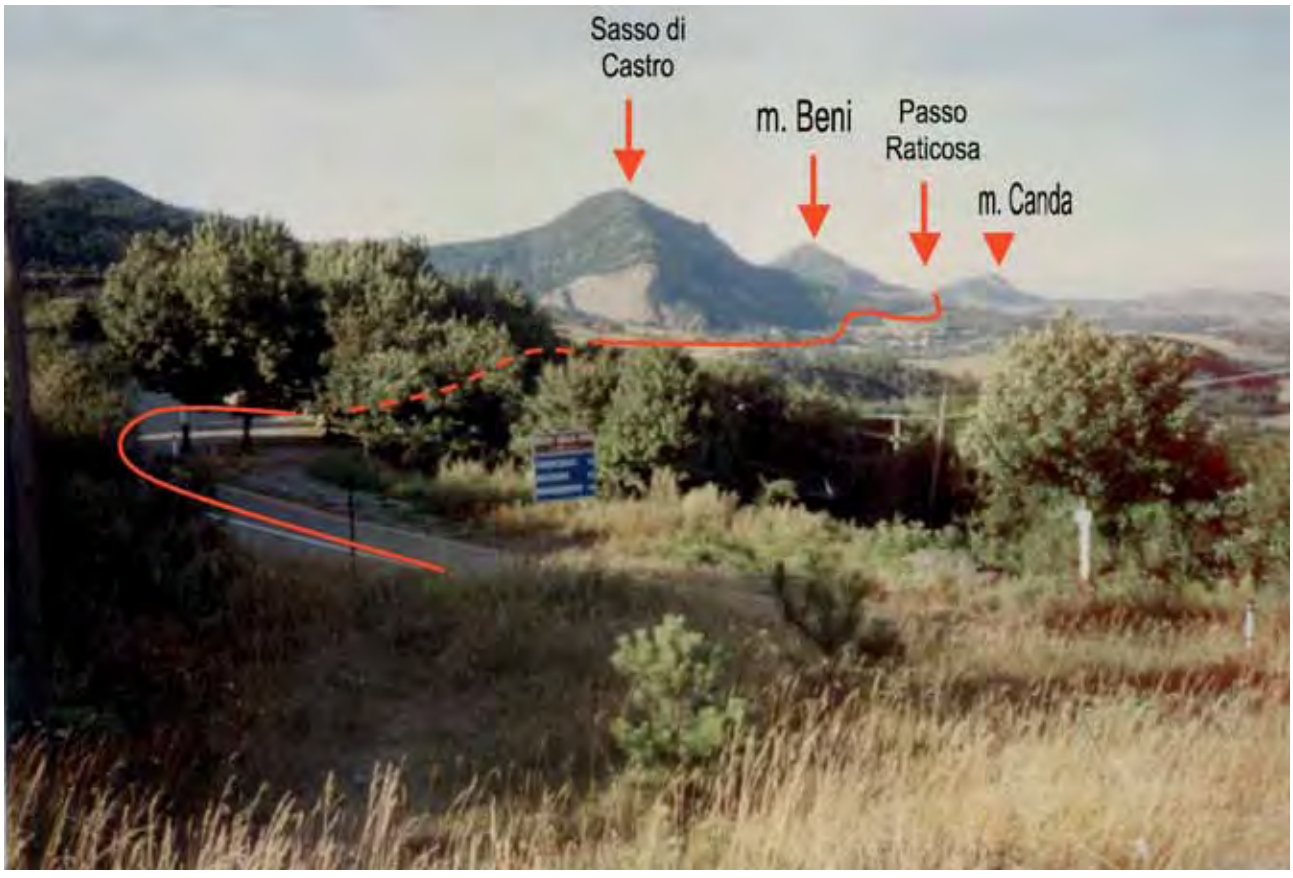


Foto n° 91
Se dal passo della Raticosa fosse stata costruita la strada consolare fino al passo della Futa (in primo piano nella foto), il suo percorso (indicato con la linea rossa) sarebbe dovuto passare ai piedi del Sasso di Castro e del m. Beni, con il conseguente rischio di imboscate da parte dei Liguri non ancora totalmente sconfitti.

Noi siamo convinti che in questa parte finale della sua ricerca, sia stato condizionato dalla necessità di raccordarsi con la *Flaminia Minore* proveniente da Claterna, già ipotizzata sulla dorsale tra Idice e Sillaro. Istintivamente però l'Uggeri aveva colto la scarsa attendibilità di quel percorso emiliano, tanto è vero che, dopo averlo accettato nel suo tratto montano, poco a sud di Monterenzio Vecchia ha proposto la prosecuzione su Bologna percorrendo la valle del Savena, cioè sul tracciato diretto proveniente dalla Futa.
Concludeva auspicando che nuovi rinvenimenti archeologici potessero fornire quelle prove che allora mancavano per individuare con precisione la originaria strada di Flaminio. E le prove archeologiche da lui auspicate sono oggi a disposizione degli studiosi per i risultati raggiunti dalle nostre ricerche e dai nostri scavi.
Quindici anni dopo la pubblicazione dei suoi studi abbiamo informato Uggeri dei nostri rinvenimenti archeologici invitandolo a fare un sopralluogo. Con cortesia ha accettato nel luglio 2000 di essere accompagnato su alcuni tratti di basolato romano a sud del passo della Futa. L'ispezione ha suscitato in lui molto interesse ed un particolare compiacimento quando ha potuto constatare che in località Poggione, a nord-ovest di S. Lucia, la sua intuizione aveva trovato puntuale conferma. Proprio sotto quella "*strada mulattiera rettilinea*" che aveva ipotizzato ricalcasse il percorso romano, ha potuto vedere tratti di basolato perfettamente conservato ed incredibilmente rettilinei, nonostante il luogo sia particolarmente impervio.
Dalle fotografie si può cogliere il suo compiacimento, in quanto questi reperti testimoniavano l'esattezza dei suoi studi fino al passo della Futa.
Tale compiacimento non è venuto meno anche quando reperti altrettanto imponenti, a nord della Futa, hanno dimostrato che la strada romana, dopo questo valico, proseguiva rettilinea verso Bologna senza deviare a nord-est per raggiungere il passo della Raticosa, come aveva ipotizzato nel 1984 per raccordarsi al percorso dell' Alfieri.

Del resto, Uggeri aveva istintivamente già percepito che il tracciato più logico doveva essere quello diretto su Bologna, avendo indicato nella valle del Savena la sua ipotesi del tracciato finale romano vicino a Bologna. Rimane comunque il fatto che, dopo la presa d'atto delle nuove prove archeologiche visionate, ha modificato la sua prima opinione, riconoscendo la validità del percorso da noi suggerito dalla Futa a Bologna.

Foto n° 92
M. Poggione, 26 Luglio 2000. Il prof. G. Uggeri a colloquio con Franco Santi sul bordo del basolato romano riportato alla luce proprio nel luogo da lui ipotizzato.

L'occasione per esprimere questa sua nuova convinzione è venuta il giorno della presentazione del nostro libro, organizzata dal Comune di Fiesole (18 novembre 2000) nel corso della quale ha preso la parola descrivendo con una articolata prolusione la problematica storica, le caratteristiche costruttive della strada ed

illustrando il contributo che le nostre scoperte hanno portato per la definitiva individuazione dell'esatto percorso seguito dal console C. Flaminio.

A cura del Comune di Fiesole gli interventi degli oratori sono stati pubblicati [7] e da essi traiamo queste parole dell'Uggeri: "*...Gli studiosi bolognesi avevano affrontato il problema dal versante emiliano a loro familiare, ma avevano arrestato le loro ricerche allo spartiacque appenninico. Mi si pose allora il problema di riprendere e completare la ricostruzione del tracciato della strada militare studiata dai colleghi bolognesi, conducendola sul versante toscano verso Arezzo, in base alla mia esperienza di questi territori.*

A conclusione delle mie ricerche, nel 1984, proposi quel tracciato diretto da Bologna verso sud, indiziato qua e là da viottoli e mulattiere, che mi pareva il più consono alle esigenze militari che dovevano aver dettato il progetto della via Flaminia minor nel 187 a.C.. D'altronde, il percorso da me proposto era sicuramente una strada romana, sia in prossimità di Bologna, come dimostravano le pietre miliari lungo la valle del Savena (Sesto, Ottavo, e Villa None presso Pianoro), sia in prossimità di Fiesole, per lo stesso motivo, perché la serie di pietre miliari ad ovest di Firenze non si limitava alla Cassia per Pistoia (Terzolle, Quarto, Quinto, Sesto), ma proseguiva diramando a nord per Settimello e per Barberino del Mugello, dove

Foto n° 93

Comune di Fiesole. 18 novembre 2000. Presentazione del libro: "La strada Bologna – Fiesole del II secolo a.C. (*Flaminia Militare*)": il tavolo dei relatori. Al centro il prof. Giovanni Uggeri docente di topografia antica all'Università "La Sapienza" di Roma; alla sua destra il prof. Paolo Marcaccini, docente di geografia all'Università di Firenze, ed alla sua sinistra il prof. Leonardo Rombai, docente di geografia storica all'Università di Firenze, il prof. Gabriele Ciampi ricercatore di geografia sempre all'Università di Firenze. Ultimo a destra nella foto Cesare Agostini.

(7) *Presentazione del volume "La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare)"*, 18 novembre 2000, Casa Marchini Carrozza – Fiesole, a cura del Comune di Fiesole.

Foto n° 94
Comune di Fiesole. 18 novembre 2000. Presentazione del libro: "La strada Bologna – Fiesole del II secolo a.C. (*Flaminia Militare*)". Il prof. G. Uggeri osserva con interesse alcune fotografie della strada di Caio Flaminio indicate da Cesare Agostini.

cadeva il XX miglio della strada. Il collegamento tra questi due tronconi, cioè tra Pianoro e Barberino, poteva essere postulato sicuramente come romano, anche se rimanevano incertezze sul tracciato tra Pianoro a nord e il passo della Futa a sud. Infatti, a parte vari indizi di antica frequentazione, non disponevo di alcun elemento probante per scegliere tra il percorso occidentale Brento, Monterumici, Monzuno, Madonna dei Fornelli e quello orientale... che – erroneamente – mi pareva allora più probabile ….
Conscio della precarietà degli indizi, auspicavo che la paziente ricerca sui luoghi fornisse nuovi elementi archeologici. Questi sono venuti, ora, da una lunga e faticosa ricerca sul campo, che era stata già intrapresa dai nostri Eroi e che è proseguita per tanti anni con entusiasmo e abnegazione. Ma anche con grande competenza….
… Questa strada presenta caratteristiche peculiari. Non è, pertanto, una delle tante mulattiere che in ogni epoca hanno attraversato l'Appennino; ma ha alcune caratteristiche tipiche di una strada ufficiale, quali si possono riscontrare in altre strade romane già note. Esse possono così schematizzarsi:
La strada ha una linearità spiccata e sostanziale; è di crinale, ma corre circa m 10 sotto questo per ripararsi dal vento.
La larghezza è costante; di m 2,40, perfettamente corrispondente alla misura canonica romana di 8 piedi, usata ad esempio nelle strade centuriali, ma anche in altre circostanze.
I bordi della strada sono rinforzati con pietre più grosse e difatti le dimensioni dei blocchi sui due bordi sono notevoli, ossia di ca 40/60 x 20/30 cm.
Qualche blocco lavorato, notevolmente più alto, piantato ai lati della strada, serviva anche qui per montare a cavallo.
All'interno la pavimentazione è compatta, anche se il lastricato è di pietrame più minuto, facile da reperire e da trasportare.
Molti elementi litici allungati, disposti trasversalmente, tendono a formare dei cordoli di trattenuta delle acque ed antiscivolo.
La pendenza è studiatamente limitata, uniforme e ben distribuita.
Significative sono anche le diramazioni di collegamenti viari secondari o locali, quasi si trattasse di una direttrice un tempo portante per la viabilità." [8].

1c – I concordi consensi di altri docenti di viabilità antica

Molti studiosi hanno condiviso l'opinione che i basolati da noi riportati alla luce siano i resti della strada costruita da C. Flaminio in epoca repubblicana.
Fra i primi è stato il parere categorico del prof. **Giancarlo Susini**, titolare di cattedra di storia antica all'Università di Bologna ed Accademico Nazionale dei Lincei, quando nel 1988, vedendo i nostri basolati così si è espresso: "… *non c'è il minimo dubbio, dal punto di vista archeologico, … perché l'evidenza dei dati*

(8) G. UGGERI: *Prolusione* (Fiesole), pag. 9.

portati è assolutamente schiacciante. Non c'è il minimo dubbio! Si tratta di una strada romana, non c'è il minimo dubbio che sia una strada romana repubblicana …" [9].

Foto n° 95
Poggio Castelluccio (24 settembre 1988): il Prof. Giancarlo Susini dell'Università di Bologna e Franco Santi sulla strada romana alle pendici di Poggio Castelluccio.

Pochi anni dopo il prof. **Nereo Alfieri**, che per primo aveva proposto l'ipotesi del tracciato sulla dorsale alla destra del fiume Idice (c.d. *Flaminia Minore*), in occasione del Convegno del 1989, ha riconosciuto la romanità della nostra strada, pur non attribuendola a C. Flaminio, con queste parole: " … *Su queste basi si è sviluppata una serie di ricerche a carattere interdisciplinare, che hanno meglio definito il tracciato della via Flaminia nel versante emiliano, distinguendolo nettamente da quello della strada – pur essa romana – della contigua valle del Savena ...*"[10].
Sempre su questo argomento una testimonianza autorevole è quella portata dal prof. **Raymond Chevallier**, docente di archeologia e lingua latina all'"Université François Rabelais" di Tours (Francia), il quale, nella prolusione tenuta in occasione della presentazione del nostro libro il 3 maggio 2000 a Palazzo Malvezzi (sede della Provincia di Bologna), così si è espresso: "*Vorrei insistere sulle caratteristiche dell'itinerario studiato: linearità, che prosegue sul versante toscano evidenziando la scelta del passo della Futa, che ho avuto l'occasione di percorrere parecchie volte durante il mio soggiorno alla scuola francese di Roma;*
larghezza costante di otto piedi romani, quando le strutture non sono state rovinate dal traffico e dai movimenti del terreno (le frane così frequenti nell'Appennino, probabilmente sono l'origine dell'abbandono della strada).
Gli autori hanno osservato che le riparazioni sono state accompagnate da una riduzione della larghezza, osservazione interessante.
Altre caratteristiche:
- *bordi ben costruiti e solidissimi;*
- *disposizione ben curata delle lastre di rivestimento là dove il materiale era disponibile, se no la via è di tipo "glareata" (abbiamo questo tipo, il glareato, anche in Francia);*
- *pendenza limitata al massimo.*

Foto n° 96
Bologna. 3 maggio 2000. Palazzo Malvezzi sede della Provincia di Bologna. Prolusione del prof. Raymond Chevallier, docente di archeologia e lingua latina all'Università di Tours (Francia), in occasione della presentazione del libro sulla *Flaminia Militare*. A sinistra il Sindaco Poli di S. Benedetto Val di Sambro ed a destra Cesare Agostini.

(9) Queste parole sono state pronunciate e registrate in occasione di un suo intervento al termine di una nostra conferenza (illustrata con diapositive) tenuta il 16 febbraio 1988 al Rotary Club di Bologna.
(10) N. ALFIERI: *La via Flaminia "Minore"*, in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pag. 99.

Queste caratteristiche, che non si trovano sulle mulattiere, interessano l'insieme della via e indicano senz'altro l'unità della concezione … Già esistono numerose prove della romanità di epoca alta della via in questione. Si può accettare come ipotesi la data del 187 a.C., io l'accetto e certamente si tratta di una strada di epoca alta."[11]

Sempre in occasione della presentazione del nostro libro a Palazzo Malvezzi ha preso la parola il prof. **Vittorio Galliazzo**, docente di archeologia e di storia dell'arte greca e romana all'Università "Ca Foscari" di Venezia, il quale ha tenuto una relazione sul ponte di Colombaiotto, rinvenuto casualmente 6 metri sotto terra nell'alveo antico del fiume Sieve, in occasione degli scavi per la costruzione del bacino del Bilancino. In questa circostanza lo studioso ha descritto i resti di questa importante opera stradale ed ha concluso con queste parole: *"Ed ecco allora l'importanza del ponte che è stato trovato. Non è un ponte qualunque, non è soltanto un ponte di strada romana, è un ponte significativo nella cultura occidentale … Ora mi domando perché un ponte così importante, di circa 100 metri, non sia rimasto nei testi storici. Ciò indica che ha una grande antichità e che quando è crollato stava su un tracciato perfettamente praticato, e non casualmente, e non da pecore o da pecorai, e che il costo era enorme. Ora, nessun territorio, nessuno Stato si impegna di fare un ponte importante laddove c'è il nulla. Questa è un'altra prova della sua importanza e delle importanti risorse necessarie per la sua costruzione … . Tenete conto quindi che soltanto con i mezzi enormi, con gente che sapeva spendere, che era organizzatissima, si è potuto costruire una strada grandiosa sull'Appennino tosco-emiliano, e non è per uso personale, ma "ad aeternitatem!"*[12].

Foto n° 97
Bologna. 3 maggio 2000. Palazzo Malvezzi sede della Provincia di Bologna. Prolusione del prof. Vittorio Galliazzo, docente di archeologia e storia dell'arte greca e romana all'Università "Cà Foscari" di Venezia, in occasione della presentazione del libro sulla *Flaminia Militare*. Al centro Franco Santi lo ascolta in meditazione; a destra il prof. Carlo Alvisi.

Infine sempre sul tema dell'epoca di costruzione di questi basolati riportiamo il parere del prof. **Leonardo Rombai**, docente di geografia storica all'Università di Firenze, espresso in occasione della presentazione del libro sulla "*Flaminia Militare*" il 18 novembre 2000 al Comune di Fiesole: "*Quindi i basolati della Futa, mai ricordati nelle fonti medievali e moderne, non possono essere e non sono opera di un grande Comune come il fiorentino; le mulattiere e i sentieri che esistono, ancora oggi li vediamo, quando si sono conservati, come percorsi medievali. Basti ricordare la visita fatta dagli ufficiali dell'esercito Lorenese nel 1747, la topografia di strade, un'opera inedita della biblioteca Moreniana, oppure il censimento dei Capitani di Parte della viabilità del 1763, che è conservato nell'Archivio di Stato di Firenze: sono fonti su strade di valico, soprattutto dell'Appennino, che ricordano anche con grande accuratezza la presenza di resti archeologici di antichi tratti, soprattutto di lastricato o di altre opere d'arte, ma in quell'area, in tutto questo quadrante che ci interessa, non si fa mai cenno a questi resti antichi. Ecco per cui vi dicevo che nel 1989 mi convinsi, insieme ad altri colleghi presenti a quel Convegno, della matrice antica che non può che essere romana, probabilmente su qualcosa che preesisteva,*

(11) RAYMOND CHEVALLIER: *Prolusione* (Bologna), pagg. 19 e 20.
(12) VITTORIO GALLIAZZO: *Prolusione* (Bologna), pagg. 24 e 27.

come ci raccontava prima l'avv. Agostini, quindi risalente a tempi etruschi."[13].
È da sottolineare che il Rombai, profondo studioso della viabilità dell'Appennino, testimonia che i basolati in questione *non sono mai ricordati nelle fonti medievali e moderne* e quindi non possono che essere romani.

Foto n° 98
Monte Poggione (località Monte do Fò), 16 settembre 2000. Franco Santi accompagna sui basolati romani il prof. Paolo Marcaccini ed il prof. Leonardo Rombai dell'Università di Firenze.

2 – Una attenta analisi degli avvenimenti storici e delle specifiche notizie sulla viabilità dell'Appennino tosco-emiliano, conferma che i basolati rinvenuti a nord ed a sud del passo della Futa possono essere stati costruiti soltanto dai Romani

Le univoche opinioni di docenti universitari, riportate nel paragrafo precedente, sarebbero sufficienti per chiudere la controversia in favore delle origini romane di questi basolati. Noi vogliamo comunque verificare se nella storia degli avvenimenti politici-militari o dai documenti sulla viabilità transappenninica, esistono notizie od indizi che possano fare presumere la loro costruzione dopo l'epoca romana.
Teniamo conto innanzi tutto di un dato incontestabile: i basolati si vedono e quindi c'è la prova archeologica della loro esistenza continuativa per 11 chilometri, dal m. Bastione al m. Poggione, (località Monte di Fò) rispettivamente a nord ed a sud del passo della Futa. Questa loro posizione "a cavallo" dello spartiacque appenninico è la prova dell'appartenenza ad una strada a lunga percorrenza, di raccordo fra gli opposti versanti e non per collegamenti locali; non esistono infatti, e non sono mai esistiti sulla loro direttrice e nelle loro vicinanze, insediamenti rurali o religiosi che meritassero un'opera così imponente, la cui realizzazione ha richiesto un impegno organizzativo, tecnico ed economico rilevantissimo; si consideri che soltanto negli 11 chilometri individuati archeologicamente sono stati utilizzati ben 275.000 quintali[14] di pietre di arenaria locale prelevate da cave limitrofe al tracciato.
Pertanto se si vuole negare che sono stati i Romani a costruirla e che si tratta invece di resti di una mulattiera medioevale o rinascimentale o addirittura moderna, si deve trovare nella storiografia e nella documentazione antica o moderna la notizia della data e dello Stato o della Comunità che l'ha costruita. Infatti si tratta di un'opera così impegnativa e costosa che della sua edificazione dovrebbe essersi tramandato il ricordo non soltanto nella tradizione orale, ma anche nella storiografia ufficiale.
Una tale ricerca avrebbero dovuto farla coloro che sostengono la modernità dei basolati; ma poiché non l'hanno fatto, abbiamo provato noi a sfogliare le pagine della storia, epoca per epoca, ed i principali documenti, che hanno visto protagonista il nostro Appennino tosco-emiliano dalla caduta dell'Impero Romano d'Occidente

(13) LEONARDO ROMBAI: *Prolusione* (Fiesole), pag. 17.
(14) Il materiale utilizzato è stato da noi calcolato nel precedente capitolo V, paragrafo 5°, tenendo conto che il peso specifico dell'arenaria è di 26 quintali al metro cubo e che per ogni metro lineare della strada ne venivano impiegati circa 25 quintali.

all'età moderna, per accertare se, nel corso di questi 1500 anni, si può reperire la notizia, o quantomeno validi indizi, della costruzione di questo imponente impianto stradale.
Ci siamo avvalsi anche delle ricerche e delle documentazioni pubblicate dagli studiosi che si sono interessati di viabilità antica transappenninica, traendo da essi le notizie utili per chiarire l'origine dei basolati. Soprattutto abbiamo attentamente valutato la documentazione pubblicata da uno studioso dell'argomento, Daniele Sterpos. Con lui abbiamo preso contatto ed, in occasione di un incontro personale avvenuto a Firenze il 6 giugno 1981, ci ha fatto dono del suo libro "Comunicazioni stradali attraverso i tempi: BOLOGNA-FIRENZE"; in seguito abbiamo avuto frequenti scambi di opinioni sulla viabilità transappenninica antica, traendo preziosi orientamenti con grande nostra soddisfazione ed altrettanta riconoscenza. Ci siamo avvalsi anche delle ricerche di studiosi bolognesi e pubblicate in tempi diversi.
Interpretando comunque autonomamente la documentazione da loro ritrovata, abbiamo letto preziose notizie che hanno contribuito proprio ad escludere l'origine medioevale, rinascimentale o moderna dei basolati.

2a – L'epoca delle invasioni barbariche (secc. V – VIII). Il tracciato della transappenninica medioevale ricalca il percorso della "*Flaminia Militare*"

Riportiamo qui le parole dello storico bolognese Arturo Palmieri che danno un quadro sintetico, ma efficace, della situazione delle strade dopo la caduta dell'Impero Romano d'Occidente: "*Le strade romane avevano perduto nel Medio Evo la loro importanza e <caddero anzi, segnatamente dal V al X secolo, nel più triste e rovinoso abbandono>. Il disordine politico, lo scompiglio amministrativo, le guerre, i contrasti di razza e di religione, la mancanza d'industrie e di commerci, tolsero ogni mezzo ed ogni occasione per la conservazione delle strade. Delle vie romane non potè restare che la traccia. Le belle strade selciate scomparirono presto per larghissimi tratti e, con l'andar del tempo, per tutto il percorso. Rimasero semplici viottoli formati dal passaggio di cavalli e pedoni.*"[15].
È indubbio che gli eserciti barbari hanno utilizzato le superstiti strade per calare in Italia e per valicare l'Appennino. Così i Goti guidati da Radagaiso, che all'inizio del V secolo era già a Firenze; altrettanto dicasi di Alarico, re dei Visigoti, che nel 408 assediò Roma. La notizia della lenta marcia di questi eserciti dimostra la precarietà delle strade che dovevano percorrere. Il loro scopo di conquista, distruzione e saccheggio delle terre occupate esclude qualsiasi ipotesi di costruzione di strade basolate tanto meno transappenniniche. Anche nel secolo successivo le ulteriori ondate degli eserciti barbarici hanno ricalcato quel poco che era rimasto delle strade consolari romane. Così è stato in occasione delle guerre contro i Goti, come ricorda lo Sterpos: "… *Fra i fatti della guerra che, sotto i successori di Teodorico, i Goti combatterono contro il corpo di spedizione inviato dall'imperatore di Bisanzio, Giustiniano, alla riconquista dell'Italia, alcuni se ne conoscono riguardanti così le due città come il territorio fra esse compreso, e perciò anche le strade che potevano tuttora essere usate per collegare Bologna e Firenze e viceversa. E cioè: l'invasione iniziale, che porta rapidamente le truppe imperiali a Firenze e a Bologna (537-38), la riconquista gotica e la venuta di un corpo bizantino contro Fiesole (e contro Firenze, perché pare che essa fosse tornata sotto i barbari) per ristabilire la situazione; il successivo attacco contro Firenze del re goto Totila, la definitiva presa di possesso di tutta la regione da parte di Bizantini, vincitori del conflitto. Questi i momenti in cui le strade sopra considerate furono raggiunte dalla guerra e servirono per essa…. Uno solo dei predetti episodi, per la narrazione fattane da Procopio, lo storico*

(15) ARTURO PALMIERI: *La montagna bolognese del Medio Evo*, Bologna 1929. Ristampa anastatica pubblicata da Arnaldo Forni Ed., 1981, pag. 322.

contemporaneo che fu a lungo in Italia al seguito di Belisario, è localizzabile con una certa precisione attorno a due vie che abbiamo riconosciuto come esistenti in età romana e probabilmente usate per i collegamenti fra <Bononia> e <Florentia>, precisamente attorno ai due tronchi da Firenze al Mugello, i cui prolungamenti concludono rispettivamente verso la Futa e verso Faenza"[16].

In questa situazione di guerra non si può certamente immaginare che gli eserciti dei Goti da un lato, e dei Bizantini dall'altro, impegnati a fronteggiarsi fino alla vittoria decisiva, abbiamo avuto l'intenzione di costruire una nuova strada transappenninica di tale imponenza. Poi nella seconda metà del VI secolo l'invasione dei Longobardi ha ulteriormente peggiorato le comunicazioni fra Bologna e Firenze, tanto da interromperle completamente in quanto l'esercito Bizantino sul versante bolognese, e quello Longobardo sul versante fiorentino, presidiavano militarmente i loro confini spezzando di fatto i precari collegamenti superstiti. Questa situazione si protrasse più di 150 anni, fino alla metà dell' VIII secolo, quando i Longobardi conquistarono Bologna ed il valico appenninico. Ci sarebbero quindi state le condizioni politiche per una ripresa delle comunicazioni tra Firenze e Bologna sotto l'unico dominio longobardo, ma la successiva calata dei Franchi, guidata da Carlo Magno, ha sconfitto i Longobardi impedendo loro di migliorare la viabilità transappenninica, ammesso che ne avessero avuto l' intenzione.

2b – L'epoca della dominazione dei Carolingi (secc. IX - X). Il tracciato transappenninico continua a ricalcare il percorso della "*Flaminia Militare*"

Le condizioni politiche favorevoli per la riapertura delle comunicazioni tra Firenze e Bologna si presentarono proprio dopo la conquista dei Franchi, che unificarono sotto il loro dominio sia Firenze che Bologna, anche se quest'ultima città era stata riconosciuta formalmente come possesso del Papa. Condividiamo quindi le parole dello Sterpos: "*... dopo la conquista franca le condizioni storiche sono nuovamente favorevoli allo sviluppo delle comunicazioni tra Bologna e Firenze; per stabilire però se tale sviluppo vi sia stato davvero e fino a quale punto, non si hanno abbastanza elementi"*[17]. Significativa è questa conclusione dello Sterpos: lasciando nel dubbio se sotto i Franchi sia stata rivitalizzata o meno la strada transappenninica, dimostra di non avere trovato nella storiografia o nella documentazione medioevale la notizia della costruzione di una strada carrozzabile, come poteva essere stata quella testimoniata dai basolati rinvenuti al passo della Futa; notizia che gli storici dell'epoca e la tradizione orale non avrebbero dimenticato di ricordare, data l'importanza di un simile impianto stradale. Possono invece essere sfuggite agli storici le notizie di eventuali semplici miglioramenti dell'obsoleto percorso romano, rendendolo ripercorribile con cavalli, muli e portantine e, quindi, riaprendo di fatto una mulattiera sufficiente da permettere un collegamento diretto tra Bologna e Firenze.

Una conferma dell'esistenza di una viabilità transappenninica più o meno praticabile si ha nell'896 quando una parte dell'esercito del Re Arnolfo di Carinzia valicò l'Appennino da Bologna a Firenze per dirigersi a Roma. Come ricordato nel paragrafo 5° del capitolo VI, lo Sterpos, ci informa che la stessa fonte che documenta il viaggio parla di grandi disagi che l'esercito dovette sopportare nel cammino e "*dei lunghi giri resisi necessari per gli sconvolgimenti causati dalle piogge"*[18].

Questo dimostra che sotto la dominazione dei Carolingi non era stata costruita una strada transappenninica che potesse giustificare la presenza dei basolati della Futa.

(16) D. STERPOS 1961, pagg. 19 e 20.
(17) D. STERPOS 1961, pag. 24.
(18) D. STERPOS 1961, pag. 26.

2c – L'epoca del Feudalesimo (secc. IX – XII). Il tracciato transappenninico ricalca ancora il percorso della "*Flaminia Militare*"

I Carolingi per mantenere il dominio effettivo del sovrano avevano concesso beni e diritti ai propri sudditi fedeli. Essi erano diventati i Signori di un territorio ben definito del quale avevano la proprietà privata ed il potere di governo. Era nato così il "Feudalesimo" che non contribuì a creare quelle condizioni di unità politica in Appennino, presupposto necessario per costruire una strada importante tra Bologna e Firenze. Lo Sterpos bene rappresenta questa situazione di frazionamento territoriale: "*Neppure in questo periodo dunque il territorio compreso fra Bologna e Firenze raggiunse quell'unità giurisdizionale che sarebbe stata un presupposto positivo per i contatti fra le due città e per la fortuna delle comunicazioni stradali. Anzi con il feudalesimo trionfò qui come altrove il particolarismo, il potenziamento locale a danno della residua autorità dello stato. Il comitato bolognese, in specie la montagna, si frazionò presto in molti feudi minori, tanto da subire nello spazio di un secolo, all'incirca tra il 950 e il 1050, anche esteriormente, un grande cambiamento... per la quasi contemporanea costruzione di numerosi castelli, rocche, apprestamenti fortificati. Dall'altra parte, nel comitato di Firenze, nobili longobardi e franchi, non di rado ecclesiastici, avevano preso stanza nella campagna e con vario titolo feudale ne dominavano ognuno una porzione piccola o grande. Nel secolo XII le fortezze del territorio fiorentino si fecero tanto numerose, che in qualunque luogo lo sguardo potesse spaziare lontano, doveva scorgere il profilo minaccioso di qualche castello…. La vita della regione, per lo più collinosa e montagnosa, compresa tra Bologna e Firenze, nei secoli X e XI s'incentra certo attorno a queste munite sedi feudali*"[19].

Per dare una idea della frattura del territorio tosco-emiliano che si era venuta a creare sulla direttrice Bologna-Firenze, sia lungo la valle del Savena che dell'Idice, con la divisione dei possedimenti dei diversi feudatari, si consideri che nel XII secolo:

I Conti di Bologna si estendevano fino a Pianoro.

I Signori di Monzuno controllavano anche i territori di Bibulano, Qualto, Castel dell'Alpi e Grizzana.

I Conti di Panico, discendenti ed imparentati con i Conti di Bologna e con i Signori di Monzuno, arrivarono ad avere il dominio su una vasta area appenninica, sempre nel versante emiliano, che comprendeva possedimenti anche a Monteacutoragazza, Grizzana, Montefredente**,** Castel dell'Alpi, Qualto, Ripoli, Santandrea etc..

I Conti Alberti di Prato (o di Mangona) estesero i loro dominii anche nel versante appenninico emiliano, tanto da confinare con i possedimenti dei Conti di Panico. Due diplomi imperiali, uno del 1164 e l'altro del 1209 confermano i diritti di questa famiglia sopra i territori anche di Montecarelli, Baragazza, Castiglione, Pian del Voglio, Bruscoli, Monteacuto Vallese.

Gli Ubaldini, padroni dei territori del Mugello a nord del Fiume Sieve, espansero il loro dominio sui valichi appenninici ed oltre, anche nel versante emiliano. Così li troviamo padroni dispotici sui territori di Le Valli, Cornacchiaia, Castro Rifredo, Pietramala, Cavrenno, Cà Buraccia ed addirittura fino a Monterenzio, Scanello e Barbarolo[20].

Da questa brevissima carrellata dei feudatari che dominavano le vie naturali transappenniniche si può comprendere che nei secc. X – XI e XII non può essere stata costruita l'imponente strada testimoniata dai basolati della Futa, non avendone essi né l'interesse politico-militare, né la forza organizzativa ed economica. Al massimo è stata costruita o mantenuta una rudimentale rete di mulattiere all'interno dei singoli feudi o di collegamento fra di essi, ma non certamente con la volontà di realizzare un importante asse transappenninico tra Bologna e Firenze.

(19) D. STERPOS 1961, pag. 27.
(20) A. PALMIERI 1929, pagg. 54 -55.

In queste epoche sono sorte anche molte Pievi o Chiese battesimali che costituivano un polo di attrazione per la viabilità locale ed un punto di riferimento per gli spostamenti appenninici a più lungo raggio. A tal proposito così si esprime lo Sterpos: "*Lungo le vie naturali da Bologna a Firenze si susseguivano dunque le chiese battesimali, ognuna rappresentando, non meno del castello, nel territorio sottoposto alla propria giurisdizione, un luogo di convergenze di tutti gli abitanti, e non solo per interessi spirituali*"[21].

Pur di fronte a questo sostanziale silenzio della storiografia ufficiale sulla viabilità, in queste epoche ci sono evidenti indizi di una mulattiera che seguiva sostanzialmente il percorso della *Flaminia Militare* valicando l'Appennino allo "Stale" (passo della Futa). Ancora lo Sterpos scrive: "*Lo sviluppo raggiunto come centro feudale della montagna bolognese da Monzuno, … e l'esistenza in quel luogo già all'inizio del XI secolo di un ospedale per alloggio di pellegrini ed ammalati, tenuto dai Vallombrosani, fanno presumere che si trattasse di un abitato ben collegato con altri borghi e castelli della montagna e con Bologna stessa*"[22]. Si tratta di quel percorso romano che ha visto passare in successione cronologica prima gli eserciti barbari, poi Carlo Magno, quindi Arnolfo di Carinzia ed infine tutti coloro che avevano necessità di attraversare l'Appennino.

2d – Fine secolo XII. Spostamento del tracciato transappenninico sull'asse Pianoro-Loiano-Monghidoro-Cavrenno-passo della Raticosa-Pietramala-Le Valli-Cornacchiaia-passo dell'Osteria Bruciata-S. Agata del Mugello

Alla fine del XII secolo, però, questo percorso è stato meno frequentato e si è affermato un altro itinerario spostato più ad oriente che si era creato lentamente per servire gli scopi militari e commerciali della potente signoria degli Ubaldini che dominava tutti i territori dell'alto Appennino. Lo Sterpos conferma la nascita di questo tracciato: "*Verso la metà del secolo XII gli Ubaldini sono saliti a una grande potenza, non certo minacciata ancora dalle forze comunali che da alcuni decenni si sono affermate a Bologna e a Firenze. … nel territorio sottoposto alla giurisdizione della grande famiglia si svilupparono dei contatti che favorivano lo stabilirsi di un tracciato continuo dalla Sieve alle alture sulla destra Savena, per S. Agata, Cornacchiaia, Pietramala, Cavrenno e Monghidoro. Ma non il solo bisogno di assicurare alcuni collegamenti indispensabili all'interno dei suoi possessi poteva interessare il feudatario alla viabilità: c'era anche il desiderio di riscuotere un tributo dai viandanti, dai forestieri.*"[23].

Ciò ha determinato uno spostamento nel settore montano della via principale da Bologna a Firenze che si sostanzia, alla fine del XII secolo, in un trasferimento dalla sinistra alla destra del Savena e dal passo della Futa al passo della Raticosa. Lo Sterpos così giustifica questa lenta e progressiva variazione di itinerario: " *Il cambiamento di tracciato è stato posto in relazione con la costruzione del castello di Scaricalasino, e con lo sviluppo di Loiano come centro amministrativo e commerciale e con quello di Barbarolo come centro religioso. Fattori indubbiamente importanti, che però entrano in gioco, piuttosto tardi e che potevano semplicemente determinare la nascita di una via Bologna-Pianoro-Loiano-Scaricalasino.*"[24].

Questo nuovo percorso quindi non è il frutto di un organico progetto di un impianto stradale voluto e realizzato dai poteri politici di Bologna e di Firenze, ma il risultato di un naturale collegamento della precaria rete stradale esistente nel territorio degli Ubaldini con una strada, che su iniziativa dei Bolognesi, permetteva l'accesso alle nuove località di Pianoro, Loiano e Monghidoro. Si trattava comunque di collegamenti che non ascendevano al rango di

(21) D. STERPOS 1961, pag. 29.
(22) D. STERPOS 1961, pagg. 29-30.
(23) D. STERPOS 1961, pagg. 36-37.
(24) D. STERPOS 1961, pag. 35.

Tavola 28

- Il tracciato della mulattiera medioevale ricalcante la *Flaminia Militare.*
- Il tracciato montano della mulattiera transappenninica preferito dal XII secolo all'inizio del XIV secolo.

strada, ma soltanto di precarie mulattiere, come tramandato dalla storiografia e dalla tradizione orale di quelle località. Il Palmieri con poche parole ci conferma questo quadro disastroso dei percorsi medievali[25].

Ed una tale situazione non esisteva soltanto per l'attraversamento dell'Appennino tosco-emiliano, ma era estesa a tutta l'Europa. Norbert Ohler, docente di storia all'Università di Freiburg, ha pubblicato un libro che descrive in modo esauriente le condizioni della viabilità nel Medioevo della rete stradale in alcuni territori europei, evidenziando gli ostacoli ed i pericoli che dovevano affrontare i viandanti: "*Sui torrenti nella migliore delle ipotesi veniva collocata una trave per i pedoni, altrimenti si passava a guado, come i fiumi. Qui si poteva già essere contenti se c'era una corda, tesa da una sponda all'altra, a offrire un appiglio di fortuna. Questo perché il livello dell'acqua poteva addirittura sovrastare la testa dei passanti e durante le piene anche i piccoli corsi d'acqua costituivano degli ostacoli insormontabili. La costruzione e la manutenzione dei ponti erano costose, e d'altra parte l'allestimento di un servizio di traghetti aveva senso solo se poteva garantire il sostentamento a un barcaiolo con la sua famiglia. … A parte alcune eccezioni, nell'Europa centrale si può parlare di manutenzione stradale solo tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo; fino ad allora le buche sulla strada venivano riempite di terra e fascine …*"[26]. Se questa era la situazione nella prevalenza delle strade extraurbane, altrettanto disagevoli erano gli spostamenti nella città:

(25) A. PALMIERI 1929, pag. 325: "*Nel primo Medio Evo la manutenzione e perfino l'apertura delle strade era lasciata ai passeggeri delle località attraversate. Erano essi che con l'andare e tornare formavano il piano stradale e lo conservavano battuto. Tenevano finchè era possibile l'alto dei monti e quando dovevano scendere nelle valli lo facevano senza troppe tortuosità e con altrettanta concisione affrontavano la pendice opposta. È naturale quindi che in tempi di pioggia e di nevi queste strade sorte quasi naturalmente si trasformassero in disordinati e rovinosi torrenti*".

(26) NORBERT OHLER: *I viaggi nel Medio Evo*, Garzanti editore Spa, Milano 1988, pagg. 51 e 87.

"… *Non esistevano né fognature né raccolte dei rifiuti. Erano già un gran vantaggio se, in caso di pioggia, si riusciva a saltare da una pietra a un'altra, evitando in tal modo di inzaccherare di fango scarpe e vestiti …".*

Ritornando al nostro Appennino, si deve rilevare che comunque, alla fine del XII secolo ed all'inizio del XIII, la fervida attività mercantile e manufatturiera di Firenze aveva un crescente interesse a conservare un diretto e sicuro collegamento con Bologna, città che le apriva la possibilità di espandere i propri commerci in Pianura Padana ed oltre. In un primo tempo, quindi, il Comune di Firenze, in collaborazione con quello di Bologna, sulla spinta di precisi accordi che tendevano a sviluppare i commerci ed a garantire la sicurezza dei viandanti e regolamentare i pedaggi da pagarsi[27], migliorarono tratti di strade del sistema viario locale che già univa le varie località montane, rettificando alcuni percorsi ed impegnandosi ad una periodica minima manutenzione.

Così progressivamente si viene a creare una strada (così detta strada "*maestra*") organica di collegamento fra le due città che è attestata, come ricorda lo Sterpos: " *...non più da indizi indiretti, per quanto importanti, ma da esplicite menzioni delle fonti. I più antichi statuti bolognesi e fiorentini, in rubriche che risalgono rispettivamente al 1262-88 ed al 1250-86 parlano "della strada per la quale si va a Firenze" e della strada che porta a Bologna"*[28].

Da tali documenti si può ricostruire il suo percorso che attraversava le seguenti località partendo da Bologna: Pianoro, Loiano, Roncastaldo, Scaricalasino (Monghidoro), Cavrenno, passo della Raticosa, donde scendeva a Pietramala, Le Valli, Cornacchiaia (dopo l'attraversamento del Santerno) e da qui risaliva al passo dell'Osteria Bruciata, ultimo ostacolo appenninico prima di raggiungere il Mugello a S. Agata. Una conferma di questo percorso si trova in un documento del Comune di Firenze il quale, nell'anno 1296, stabiliva di costruire sulla Bologna-Firenze, tra la località "Le Valli" e Cornacchiaia, due ponti precisamente sul torrente Risano e sul fiume Santerno[29] a monte della confluenza di questi due corsi d'acqua che, separatamente, potevano essere attraversati più agevolmente, data la singola minore portata d'acqua.

L'importanza che aveva assunto questa strada per i traffici transappenninici si desume anche dal fatto che il Comune di Firenze prescrisse di costruire questi due ponti in muratura (… *de lapidibus* …)[30]; è noto infatti che sulle normali mulattiere di montagna i ponti non erano altro che robuste passerelle in legno, sufficienti per il transito di muli, cavalli, lettighe o portantine. Infine sempre lo Sterpos[31] ricorda che il Wolfger indica S. Agata come luogo di transito per raggiungere Firenze da Bologna all'inizio del XIII secolo. Se quindi in quell'epoca si passava da Cornacchiaia e S. Agata si deve ritenere attendibile che il percorso valicasse il crinale appenninico al passo dell'Osteria Bruciata, che si trova appunto sulla loro direttrice. Nonostante questa strada fosse la più frequentata in quell'epoca (c.d. strada "*maestra*") si trattava comunque di una mulattiera disagevole non carrozzabile, anche se la manutenzione era seguita dai Comuni di Bologna e di Firenze.

---

(27) D. STERPOS 1961, pag. 39: "*... Infine il 10 marzo 1219 nel palazzo comunale bolognese un trattato viene concluso specificamente «sulla questione dei pedaggi o passaggi da pagarsi, alle porte della città di Firenze e dentro la città, dagli uomini della città di Bologna e del suo distretto» e «dagli uomini della città e distretto di Firenze, alle porte della città e nella città di Bologna». Si stabilisce che Bolognesi e Fiorentini pagheranno la stessa tariffa per ogni soma, una volta sola senza altre aggiunte*". Da questo accordo si desume che i trasporti transappenninici erano possibili soltanto a dorso di mulo o di cavallo (… *per ogni soma*).

(28) D. STERPOS 1961, pagg. 40 e 41.

(29) Lo Sterpos riporta nella nota 56 (pag. 207) il testo originale della decisione del Comune di Firenze: " … *per stratam per quam a civitate Florentiae itur Bononiam … duo idonei pontes de lapidibus et calcina fieri et costrui debeant inter terram Cornaclarii et terram Vallium in strata predicta … unus videlicet super flumen Risani et alterum super flumen Santerni*".

(30) D. STERPOS 1961, nota 56 pag. 207.

(31) D. STERPOS 1961, pag. 42.

Una interessante testimonianza della precaria percorribilità di questa strada si ha quando, nell'ottobre dell'anno 1300 il Comune di Bologna decise di eseguire un restauro generale del tratto Pianoro-Pietramala perché si era reso conto, fra le proteste dei viandanti, che la strada "maestra" per Firenze era pressoché impraticabile. Soprattutto furono determinanti le proteste delle migliaia dei pellegrini che dal nord Europa si erano diretti a Roma per il primo Giubileo indetto da Papa Bonifacio VIII. Lo Sterpos riporta uno stralcio della deliberazione del Comune che è molto significativa: " *...non solo i mercanti – dice il documento – e tutti quelli che l'usano continuamente ci informano che la strada di Firenze è tanto sconquassata e piena di frane da non poterci passare senza pericolo degli uomini e delle bestie, ma anche i pellegrini che vanno e vengono da Roma per l'indulgenza plenaria"*[32]. Preso atto di questo nuovo tracciato, dobbiamo quindi escludere che i basolati della strada della Futa siano stati costruiti in quell'epoca, non soltanto perché la loro imponenza strutturale presuppone l'esistenza di una strada carrozzabile, ma anche per la loro posizione topografica trovandosi su tutta un'altra direttrice.

2e – Epoca comunale e rinascimentale (secc. XIII – XVII). Ulteriore spostamento ad oriente del valico montano della strada transappenninica (c.d. "*Maestra*")

L'inizio del XIV secolo vide a Firenze lotte intestine che costrinsero la fazione perdente (Ghibellini e i c.d. Bianchi) a lasciare la città. Essi si allearono agli Ubaldini, ancora signori delle terre appenniniche e si scontrarono con le forze militari di Firenze, rimanendo però sconfitti. Il Comune di Firenze allora decise di fondare Scarperia, proprio nel cuore del dominio degli Ubaldini, per controllare i loro possedimenti più da vicino.

Negli anni successivi, dopo alterne vicende, gli Ubaldini si sottomisero formalmente al Comune di Firenze il quale, per fare valere in concreto il proprio dominio, decise di costruire un avamposto nella valle del Santerno, al di là della prima catena appenninica. Fu così che negli anni 1328-1330 venne fondata Firenzuola, allacciata con Scarperia da una nuova strada che valicava il passo del Giogo e che, dopo Firenzuola, si collegava al percorso precedente diretto a Bologna. Anche in questo caso lo Sterpos riporta uno stralcio dell'atto degli Ufficiali incaricati della fondazione di Firenzuola nel quale è espressamente stabilito che attraverso di essa debba passare una via diretta Firenze-Bologna[33]. Non fu comunque un dominio tranquillo quello dei Fiorentini su Firenzuola perché nel 1351, approfittando della calata dei Visconti di Milano su Firenze, gli Ubaldini si allearono con loro e si impossessarono di Firenzuola, incendiandola.

Tuttavia nei decenni successivi, cessato il pericolo dei Visconti e degli Ubaldini, Firenzuola risorse e con lei la strada nuova assunse l'importanza di strada "*Maestra*" per Bologna.

Essa è documentata all'inizio del XV secolo dalle annotazioni di Rinaldo degli Albizzi nei suoi numerosi viaggi transappenninici effettuati per incarico del Governo fiorentino[34]. Sappiamo da lui, e da altre fonti, che il tracciato della strada "*Maestra*" era allora il seguente: Bologna, S. Ruffillo, Pianoro, Livergnano, La Guarda, Loiano, Roncastaldo, Scaricalasino (Monghidoro), Cavrenno, passo della Raticosa, Pietramala, Le Valli, Firenzuola, Casanova, passo del Giogo, l'Uomo Morto, Ponzalla, Scarperia, S. Piero a Sieve, Tagliaferro, Vaglia, l'Uccellatoio, Trespiano fino a Firenze. Questo era il percorso più frequentato nel secolo XV, tanto che anche il Papa Pio II lo seguì per dirigersi da Bologna a Firenze nel maggio 1459. Le cronache però raccontano che il viaggio fu lento, faticoso disagiato e durò ben cinque giorni[35].

---

(32) D. STERPOS 1961, pag. 54.

(33) D. STERPOS 1961, pag. 65: "*in qua et per quam terram Firenzuole sit et esse debeat una via que vadat versus Florentiam et recte versus Bononiam*".

(34) D. STERPOS 1961, pag. 83 e ss..

(35) D. STERPOS 1961, pag. 90.

Altri cronisti ricordano che personaggi importanti come Girolamo Savonarola nel 1490, i Medici nel 1494, Nicolò Macchiavelli nel 1504, il Papa Leone X nel 1515 etc. percorsero questa stessa strada. Alla fine del secolo XVI la strada "*Maestra*" era sempre molto frequentata, e forse per questo anche dissestata, tanto che il Senato bolognese nel 1584 avvertì l'esigenza di migliorarla e pensò addirittura di eseguire lavori radicali per renderla carrozzabile. Poiché a quell'epoca c'erano anche altre tre mulattiere transappenniniche, ma poco frequentate, il Senato volle verificare quale dei quattro itinerari era meglio scegliere per eseguire convenienti lavori radicali di miglioramento. Per questa verifica venne incaricato il perito architetto Scipione Dattili, (come risulta dalla documentazione pubblicata dalla Foschi[36]) il quale presentò nel 1588 la sua relazione, elencando il diverso percorso delle quattro mulattiere[37] e descrivendo con queste parole le insormontabili difficoltà per renderne carrozzabile almeno una: " … *Visitate che furon dette strade, si fece relatione, che havendo ben considerato l'una et l'altra strada, che si trovava molte difficoltà da superare per le gran montade, et discese, che vi si trovano per ridulcire quelli malissimi passi, tanti pericolosi da poter carrozzare per esser necessario mutar le strade, in molti luoghi, per andar fugendo quelle gran cadute et montade, volteggiando intorno alli*

(36) P. FOSCHI 1995, pag. 303 e ss..

(37) P. FOSCHI 1995, pag. 308: "*La prima strada fu quella che al presente communemente si va da Bologna a Firenze per il camino diritto a Pianoro, Livergnano, la Guarda, Anconella, Sabione, Loiano, Scarical'Asino sino al Filigaro, et confine del Gran Duca di Toscana. La seconda fu quella della fiumana, cioè per il fiume Idice principiando dalla strada vecchia di Pietramala del Gran Duca camina sopra la rocca del Cavireno, per la strada mullatiera arriva all'hosteria della Fiumana, a Bisano, alle Case del Rio, al Mercadello, et poi a Bologna. La terza strada chiamada Fiamenga, si parte pur dalla strada vecchia di Pietramala sopra il Poggio di Canda, Cavreno, Puggiolo de Tre Contadi, Spedaletto, Monterentio, Castel de Britti, et si può anchora descendere al Mercadello et a Bologna. Quarta et ultima strada de Pianoro, a Brente, Monterumise per la via de mulli a Morcione, le Croci, al Bastione, Cancellara alla Fagieda, alle confine del Grand Duca*".

Tavola 29

Il tracciato della mulattiera medioevale ricalcante la *Flaminia Militare.*

Il tracciato montano della mulattiera transappenninica c.d. *"Strada Maestra"* a partire dalla metà del XIV secolo.

monti, tagliando, et ritornando innanti, et indietro tanto che si possa caminar con carrozze, et per esserli delli luoghi molti difficili nasceranno grandissime difficoltà"[38]. Valutata la relazione del Dattili, il Senato bolognese decise di limitarsi a migliorare soltanto la "strada *Maestra*" (Loiano, Monghidoro etc.) più frequentata rinunciando a renderla carrozzabile a causa delle difficoltà tecniche e delle ingenti spese da affrontare per realizzarla. Probabilmente il Senato bolognese decise di incaricare il Dattili dietro richiesta del Granduca di Toscana, che nel 1583 aveva scritto una lettera per sollecitare il miglioramento delle mulattiere transappenniniche nel versante emiliano. Nel testo della lettera, si legge che il Granduca invia il rapporto dei suoi periti, con relativi disegni (i quali avevano esplorato tre mulattiere transappenniniche), e consiglia di migliorare quella che passa sulla dorsale tra l'Idice e il Sillaro: "… *il rapporto, che hanno fatto i miei periti, mando loro con questo dissegno del luogo et delle tre strade, et i miei periti, quanto alla strada ordinaria segnata A che si frequenta di presente, affermano che quelle frane o lazze che chiamino causatevi dall'acque, non si potranno mai fermare, et che però si sarebbe potuto commodamente frequentare la strada mulattiera contrassegnata B per il fiume dello Idige, se non fusse ch'ella apportarebbe troppo gravi spese alle Signorie Vostre per li nuovi ponti et novi pezzi di strada, che vi havrebbono a rifare in alcuni luoghi di maniera che concludevano che il più ammodo et il meglio fosse per tutti l'accomodare et il rimettere in uso la terza strada chiamata Fiaminga, et contrasignata C.".*

Pur non essendosi ritrovati i disegni allegati, si comprende che il percorso "A" è la strada che passava da Monghidoro, Loiano, Pianoro chiamato nella lettera "strada ordinaria" cioè la strada "*Maestra*" più frequentata; il percorso "B" percorreva il fondo valle del fiume Idice ed il percorso "C" è quello sulla dorsale fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro, chiamato "*Flaminga*". Poi, il Senato bolognese decise di migliorare il percorso "A".

BREVI CONSIDERAZIONI SULL'IMPORTANZA PROBATORIA DI QUESTI DOCUMENTI.

Da questa documentazione del XVI secolo si possono trarre conclusioni importanti per escludere che i basolati riemersi nei boschi della Futa siano di epoca medioevale, rinascimentale o moderna.

Dobbiamo innanzitutto sottolineare che il Granduca di Toscana nel 1583 non elenca fra le possibili mulattiere da restaurare quella che passava dalla Futa, dalla Faggeta e da m. Bastione. Evidentemente i periti non l'avevano presa in considerazione perché poco frequentata e soprattutto perché gli undici chilometri di basolati di quella strada non erano più in evidenza e, quindi, a loro sconosciuti; altrimenti avrebbero suggerito di migliorare quella direttrice che, proprio nel punto del valico appenninico, poteva avvalersi di una perfetta e solida strada carrozzabile.

Altrettanto dicasi del parere espresso dal perito bolognese, architetto Scipione Dattili, il quale un anno dopo, avendo controllato fino al confine del Granducato il tracciato della mulattiera che transitava da Monzuno, dal m. Bastione e dalla Faggeta, sconsigliava di eseguire opere di miglioramento per gli imponenti e costosi lavori necessari. Se i citati basolati fossero stati visibili, e di conseguenza percorsi, non avrebbe mancato di segnalarli al Senato di Bologna, consigliando di utilizzare quell'itinerario. Queste precise notizie ci portano a concludere che nel XVI secolo quei basolati, non essendo visibili, o erano già stati sommersi da una plurisecolare sedimentazione di foglie e rami caduti dalla folta vegetazione, oppure non erano ancora stati costruiti.

La prima ipotesi è la più attendibile se si considera che i secoli di disuso sono stati numerosissimi. Infatti gli avvenimenti storici, politici, militari che hanno interessato il nostro Appennino dopo la caduta dell'Impero romano non rivelano né la notizia né l'occasione della costruzione di una opera stradale così importante.

(38) P. FOSCHI 1995, pag. 308.

È invece da escludersi l'ipotesi che siano stati costruiti dopo la fine del XVI secolo. Se così fosse stato, negli archivi civili o religiosi si sarebbe trovata non soltanto la notizia della costruzione di una così imponente opera, ma anche il progetto, il nome dell'Ingegnere direttore dei lavori, lo Stato che si era assunto l'onere della realizzazione ed il costo relativo. Infatti dal Medioevo all'Età moderna si sono tramandati in forma scritta od orale tutti gli avvenimenti e i lavori realizzati sull'Appennino.
Si pensi, ad esempio, alla notizia della costruzione nel 1296 di due ponticelli in muratura sul torrente Risano e sul fiume Santerno in località Cornacchiaia (come ricordato nel paragrafo precedente) per garantire il transito sulla mulattiera che proveniva dal passo dell'Osteria Bruciata.
Ed ancora notizie di minore importanza storica le ha reperite proprio la Foschi in documenti del XVI secolo ove sono ricordati i pagamenti, nel 1584, dei compensi al perito architetto Scipione Dattili da parte del Senato di Bologna per i lavori di ispezione sulle strade mulattiere transappenniniche, compresa proprio quella del Bastione. Riportiamo qui alcune di queste notizie reperite dalla ricercatrice bolognese: " … *mentre il 28 giugno, solo cinque giorni dopo la visita alle strade descritte, fu remunerato con 169 lire < pro visitatione stratarum Tusciae accomodandarum ad usum rhedarum>. Da un pagamento del 29 agosto di quello stesso anno 1584 scopriamo anche chi mise in lizza la strada del m. Bastione: il pagamento di 60 l. è <pro visitatione viae propositae a magnifico domino Joanne Armio pro carroceis per viam Monzuni, et Crucium, et casarum novarum, et Fageti usque ad Barbarinum> … Il Dattili continuò a ricevere pagamenti per la sua attività di ispezione della strada di Toscana, anche il 29 dicembre 1584 per 30 lire e 5 soldi, e addirittura un sussidio di 1000 l. il 30 marzo seguente <in remunerationem et recognitionem laborum et fidelitatis>, in considerazione anche della sua numerosa famiglia, con due figlie da maritare."*[39]. Sono proprio queste irrilevanti notizie giunte fino a noi che comprovano indirettamente la posa dei basolati della Futa in tempi antichissimi, tanto da non essere ricordati[40].

oooooooooooo

Dopo i lavori di miglioramento della strada "*Maestra*" di Toscana si vide un incremento del traffico commerciale e dei passeggeri attraverso Pianoro, Loiano, Monghidoro, il passo della Raticosa, Pietramala, Firenzuola, il passo del Giogo, Scarperia fino a Firenze. Numerose testimonianze ci provengono dai racconti di viaggio di importanti personaggi nel XVII e XVIII secolo, che hanno percorso questa strada con molte difficoltà e sempre a dorso di muli, cavalli o con portantine e lettighe. Ancora lo Sterpos ricorda[41] che nell'anno 1600 il cardinale Aldobrandini, Legato Pontificio diretto da Firenze a Bologna, percorrendo questa strada fu costretto a montare su un mulo nelle salite e su un cavallo nelle discese.
Altra testimonianza eloquente della consuetudinaria percorrenza della strada per la Toscana ricorda sempre lo Sterpos[42] citando la famosa guida di viaggi "Nouveau voyage d'Italie" del francese M. Misson pubblicata nel 1698, il quale descrive questo percorso transappenninico "*strada difficile e percorso molto cattivo".*

(39) P. FOSCHI 1995, pagg. 309-310.
(40) È sorprendente che la Foschi non abbia tratto dalle notizie da lei stessa trovate, e riportate in questo paragrafo, la prova implicita, per connessione logica, che i basolati in questione non possono essere stati costruiti in epoca medioevale rinascimentale o moderna, visto che non è stata tramandata alcuna notizia della loro costruzione, nonostante l'importanza dell'impianto stradale. (Vedasi in proposito il pensiero di L. Rombai riportato nel paragrafo 1c di questo capitolo). Infatti quando sono state costruite nei secoli scorsi opere anche di modesta entità, la notizia è giunta sempre fino a noi.
(41) D. STERPOS 1961, pagg. 112-113.
(42) D. STERPOS 1961, pag. 120.

Ed ancora dal racconto del viaggio di Lady Montagu nel 1740 si trova la conferma del transito da Firenzuola per la descrizione che fa dei fuochi che si sprigionavano dal suolo: "*… mi recai a vedere le montagne ardenti presso Firenzuola, di cui tutti i naturalisti parlano come di cosa molto rara*"[43].

Infine merita qui ricordare quanto scritto dallo Sterpos relativamente alla traversata appenninica, nel 1739 da Bologna a Firenze, di Francesco Duca di Lorena e Granduca di Toscana con la moglie Maria Teresa e con tutto il seguito di cortigiani. Il Granduca aveva fatto sapere che: "*...tutte le carrozze, ancorché gli occupanti si fossero serviti di altri mezzi, dovevano assolutamente arrivare a Firenze, e con sopra i bagagli che vi si trovavano, non essendo roba da caricare sui muli: si provvedesse quindi a riparare le strade, a trovare buoi da sostituire ai cavalli a mettere uomini nei luoghi pericolosi per sostenere, in caso di bisogno, veicoli a braccia …*"[44]. Questa descrizione dà l'idea delle enormi difficoltà di transito delle carrozze, anche senza passeggeri a bordo, lungo il percorso Pianoro, Loiano, Scaricalasino, passo della Raticosa, Firenzuola, Scarperia, S. Piero a Sieve. Dopo questo tormentato e disagevole viaggio il Granduca di Toscana e le autorità bolognesi avvertirono la necessità impellente di costruire una vera e propria strada transappenninica che fosse comodamente percorribile con carrozze, non soltanto migliorando il fondo del tracciato esistente, ma anche, eventualmente, modificando il percorso nel tratto montano, cercando l'attraversamento dell'Appennino in luoghi meno impervi.

E così è stato quando, pochi anni dopo (nel 1748), iniziarono gli studi di un progetto che portò alla costruzione di una strada totalmente carrozzabile a partire dall'anno 1762.

Tavola 30

Il tracciato della mulattiera ricalcante la *Flaminia Militare.*

Percorso della prima strada carrozzabile costruita nel 1762.

(43) D. STERPOS 1961, pag. 121.
(44) D. STERPOS 1961, pag. 127.

2f – Epoca moderna (dalla metà del XVIII secolo al XX secolo). Costruzione di una variante con spostamento a sud-ovest del valico appenninico attraverso il passo della Futa

Il maggiore interesse a costruire una strada di collegamento carrozzabile tra Firenze e Bologna l'aveva il Granduca di Toscana il quale, avendo sposato la figlia dell'Imperatore d'Austria, voleva un collegamento comodo anche da Firenze a Bologna per potere recarsi frequentemente alla corte di Vienna. Fece quindi studiare un nuovo tracciato sul versante toscano che evitasse il passo del Giogo, estremamente disagevole. Nello stesso tempo, per convincere il Reggimento di Bologna ad aderire al progetto, propose di allacciarsi alla strada già esistente dalle Filigare[45] a Bologna, chiedendo che fossero eseguite nel territorio bolognese soltanto opere di miglioramento strutturale senza modifiche di percorso.

In Toscana invece veniva studiato un nuovo tracciato che a Novoli, 2 km da S. Piero a Sieve, si staccava dalla strada del Giogo e, sfiorando il Castello di Cafaggiolo, si dirigeva verso nord-ovest fino al passo della Futa. Per raggiungere questo valico percorreva la cresta di una dorsale che saliva dolcemente verso Montecarelli e S. Lucia seguendo una mulattiera che in sostanza ricalcava il tracciato della *Flaminia Militare*. Poco a sud di Montecarelli si immetteva un'altra mulattiera proveniente da Barberino del Mugello, proprio dove anche oggi esiste il bivio per dirigersi in quel paese. A questo punto riportiamo le parole dello Sterpos il quale, avendo rintracciato il progetto dell'Ing. Anastagi[46], ha illustrato con precisione il nuovo tracciato fino a Pietramala, ove la variante si immetteva sulla secolare strada "*Maestra*" diretta a Bologna e proveniente da Firenzuola: "*...dopo Montecarelli (quota 522) si infittivano i lavori tipici della montagna:*

Foto n° 99
Schizzo del progetto dell'ing. Anastagi per la costruzione della variante carrozzabile in località Monte di Fò. Si noti nella parte alta dello schizzo la tortuosa antica mulattiera e nella parte bassa la variante carrozzabile più rettilinea. (Tratto dalla pubblicazione di Daniele Sterpos, op. cit. pag. 133).

(45) Alle Filigare c'era il confine fra i due Stati.
(46) L'Ing. Anastasio Anastagi era stato incaricato dal Granduca di Toscana di studiare il progetto della variante da Novoli a Pietramala e di dirigere i relativi lavori.

muri di sostegno e "scogliere" per creare un piano artificiale. Passava da Montecarelli, una mulattiera assai antica proveniente da Barberino già usata per salire allo Stale e anche per andare a Bologna. Sul tracciato di questa la nuova strada si doveva orientare fino al valico, nel senso che alcuni tratti di mulattiera, allargati, spianati e sistemati nel fondo sarebbero stati raccordati da parti interamente nuove. Le varianti più nuove sono prescritte dall'Anastagi nel tratto dopo Montecarelli ed a Monte di Fò, dove viene sostituita tutta la strada "che tortuosamente giace nel crine del poggio": infatti il decimo capo o lotto è costituito da un unico "tramutamento" fra Monte di Fò e il valico. Passato "il luogo detto la Futa" si segue, adeguandola, la strada, che prosegue per La Traversa … ma anche nella parte restante (ultimi lotti: Traversa-Covigliaio e Covigliaio-Pietramala) dove pure esiste una passabile strada da seguire con un tratto già pronto, l'impresa non si presenta facile … Finalmente a Pietramala si ritrova "la strada bolognese già praticata", cioè quella proveniente da Firenzuola e diretta alla Raticosa, e per il momento la si lascia come sta."[47].

I lavori furono eseguiti nel rispetto di questo progetto e si conclusero nel 1762, anno che vide per la prima volta, dopo l'epoca imperiale romana, valicare agevolmente l'Appennino attraverso il passo della Futa con carri e carrozze. L'ing. Anastagi quindi, studiando il tracciato di una strada che doveva essere carrozzabile, ha scelto il passo della Futa abbandonando a Novoli il percorso della strada "*Maestra bolognese*", ed evitando così di valicare inutilmente il passo del Giogo e di attraversare il fiume Santerno; proprio la stessa scelta che duemila anni prima aveva fatto Caio Flaminio tracciando la strada Bologna-Fiesole-Arezzo (*Flaminia Militare*).

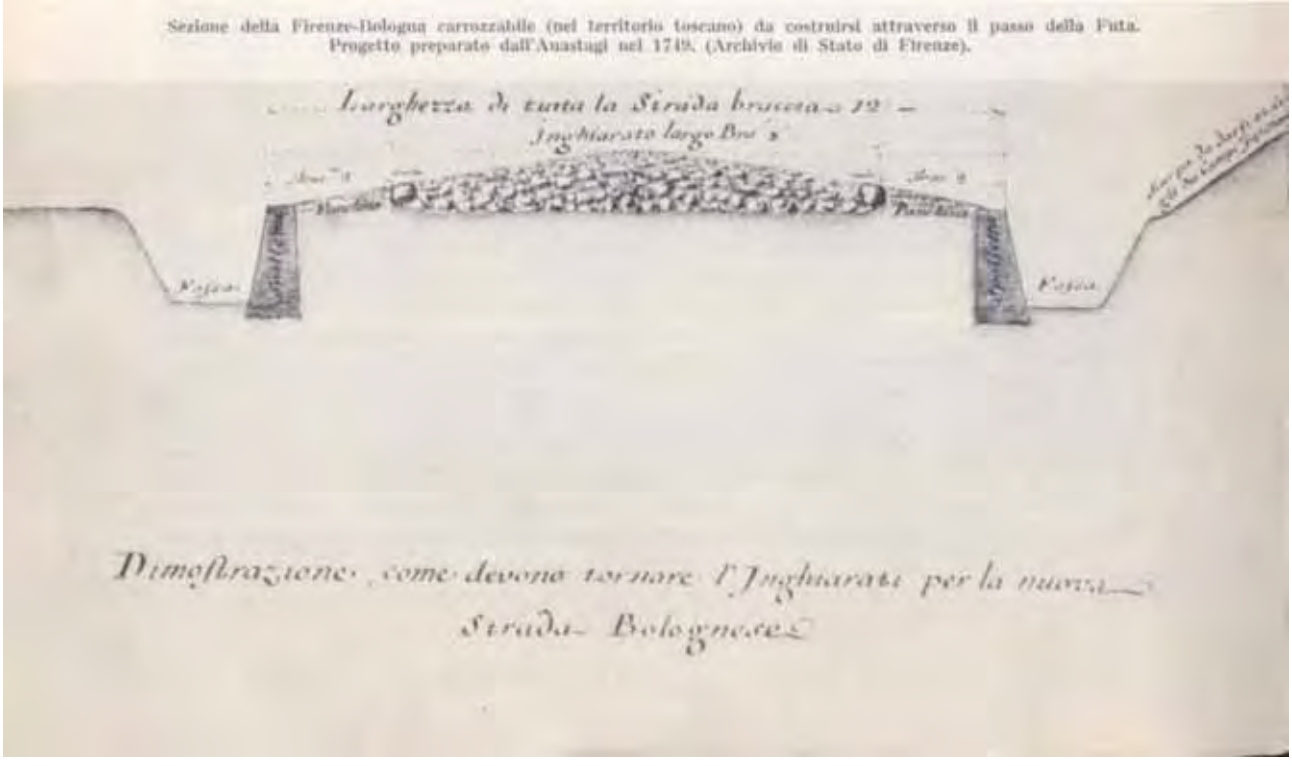


Foto n° 100

Tratto dalla pubblicazione di Daniele Sterpos, op. cit. pag. 132. Si noti che la larghezza della nuova strada nella parte inghiaiata era 8 braccia, cioè m 4,64, quasi il doppio del basolato da noi portato alla luce in località Monte di Fò. Non si può quindi ipotizzare che il basolato sia stato posato alla metà del XVIII secolo in occasione della costruzione della prima strada carrozzabile transappenninica.

(47) D. STERPOS 1961, pag. 134.

Così la variante del 1762 ci conferma ancora una volta l'irrazionalità del percorso ipotizzato dai sostenitori della *Flaminia Minore* che, valicato il passo della Raticosa, sarebbe scesa nella valle del Santerno e risalita al passo del Giogo[48].
Confrontando questa nuova strada moderna con il percorso della *Flaminia Militare* si può constatare che essa, provenendo da Firenze, una volta giunta al passo della Futa, si è diretta verso nord-est fino a Pietramala per raccordarsi con l'esistente via "*Maestra*".
La strada di C. Flaminio, invece, dal passo della Futa proseguiva in linea retta verso nord, come testimoniato dai basolati rinvenuti a Poggio Castelluccio, al Poggiaccio ed a m. Bastione. È quindi topograficamente escluso che quei resti di strada basolata possano attribuirsi alla variante moderna.
Qualcuno però potrebbe sollevare qualche dubbio sui basolati rinvenuti al m. Poggione, proprio sopra l'attuale località di Monte di Fò, dove passava la nuova variante; ma è ipotesi facile da smentire:
1. I basolati si trovano distanti circa un chilometro dalla nuova variante, a monte di essa, e quindi non si possono considerare suoi resti superstiti;
2. La larghezza della strada basolata è di m 2,40 (8 piedi romani), mentre quella della variante era più del doppio, come documentato dallo Sterpos che riporta la sezione disegnata nel progetto dell'ing. Anastagi con la relativa descrizione costruttiva: "... *Il corpo stradale avrebbe dovuto avere dappertutto le stesse caratteristiche: massicciata larga otto braccia (m. 4,64) alta normalmente un braccio nel centro e mezzo braccio agli estremi, contenuta in due guide di pietre grosse, saldate a regola d'arte; da ogni lato della massicciata una banchina di terra di due braccia, delimitata a sua volta da "una spalletta murata a calcina"; al di là delle spallette, due fosse abbastanza larghe per raccogliere le acque della strada e quelle dei terreni adiacenti ..."*[49].
È escluso quindi che anche soltanto uno dei basolati da noi scoperti sia attribuibile alla strada moderna.

3 – Conclusioni: i basolati rinvenuti a nord ed a sud del passo della Futa possono essere stati costruiti soltanto dai Romani

Al termine di questa analisi della storia e dei documenti riguardanti la viabilità dell'Appennino tosco-emiliano è emerso che dopo l'epoca romana non ci sono state notizie, indizi, avvenimenti storici, militari o condizioni politiche che consentano di ipotizzare la costruzione di un impianto stradale così importante. Non certamente all'epoca delle invasioni barbariche, né tantomeno quando i Longobardi fronteggiavano i Bizantini sui valichi appenninici; né all'epoca dei Carolingi si possono cogliere notizie che presuppongano la costruzione di una superstrada transappenninica del genere. E neppure nei secoli immediatamente successivi quando, iniziata l'epoca feudale, la propensione dei diversi "Conti" o "Signori" della montagna era quella di difendere e chiudere i propri confini piuttosto che costruire una strada transappenninica.
Comunque fino all'XI secolo i collegamenti tra Bologna e Firenze si svilupparono in modo precario e disagevole, seguendo la mulattiera che ricalcava il percorso della *Flaminia Militare* attraverso il passo della Futa. Poi dalla fine del XII secolo, l'asse di collegamento fra i due versanti si è spostato ad oriente percorrendo il passo della Raticosa ed il valico dell'Osteria Bruciata, dopo avere attraversato Pietramala e Cornacchiaia, fino ad arrivare a S. Agata del Mugello; è stata quindi abbandonata la direttrice di Monzuno, m. Bastione e del passo della Futa.
Dalla metà del XIV secolo questa così detta strada "*Maestra*", dopo avere valicato sempre il passo della Raticosa, si è ulteriormente spostata ad oriente per transitare dal nuovo borgo fortificato di Firenzuola, salire al passo del Giogo scendendo poi a Scarperia. Nei secoli

(48) Sull'argomento vedasi cap. IX, paragrafo 3-c (in Appendice).
(49) D. STERPOS 1961, pagg. 132-133.

successivi la "*via Maestra*" è transitata sempre dalla Raticosa, Pietramala, Firenzuola, passo del Giogo, Scarperia fino al 1762 quando, con la costruzione della prima carrozzabile, si è tornati ad utilizzare il passo della Futa provenendo dal passo della Raticosa.
In sostanza si può affermare che dall'inizio delle invasioni barbariche al secolo XI non ci sono state le condizioni storiche, militari o politiche per la costruzione di quella strada basolata e che successivamente, fino all'Età moderna compresa, la direttrice della transappenninica più frequentata non ha più toccato il Bastione, il Poggiaccio e Poggio Castelluccio ove sono stati rinvenuti i basolati.
Tenuto conto quindi delle condizioni della strada "*Maestra*", che per secoli è stata una mulattiera con percorribilità disastrosa, non è verosimile che nel periodo compreso dal XII al XVIII secolo gli Stati interessati ad una buona transitabilità della transappenninica abbiano impegnato le loro forze economiche per costruire quegli imponenti ed inutili basolati lontano dalla strada abitualmente percorsa.

Foto n° 101
Un autobus in servizio di linea nel 1910 sale faticosamente verso il passo della Futa. Foto tratta da "La Strada Flaminia Militare" di Cesare Agostini, Vittorio Di Cesare e Franco Santi. Costa editore. Bologna 1989, pag. 102. (Dalla raccolta di Vittorio Guardigli).

Anzi esistono documenti, da noi ricordati nel paragrafo 2-e, in base ai quali risulta che alla fine del XVI secolo vennero eseguite perizie e specifici rilievi per studiare la possibilità di ripercorrere il tracciato della *Flaminia Militare* migliorando la mulattiera che passava dal m. Bastione e dalla Futa; si rinunciò però a tale progetto per le difficoltà tecniche e l'ingente spesa che avrebbe comportato.

La nuova strada carrozzabile è stata poi percorsa fino ai giorni nostri; ad essa sono state apportate più o meno piccole varianti locali, in specie sul versante bolognese, ed opere di costante manutenzione e miglioramento per permettere un transito agevole ai diversi tipi di veicoli. Prima con le diligenze, poi con i veicoli a motore vennero istituiti regolari servizi di linea per il trasporto dei passeggeri che così potevano attraversare l'Appennino in condizioni di comodità e velocità inimmaginabile fino alla metà del secolo XVIII.

Nel secolo XX ha assunto il rango di strada statale (S.S. n° 65) ed ha continuato ad essere percorsa dai veicoli a motore leggeri; il traffico pesante preferiva percorrere la strada Porrettana e valicare l'Appennino al passo della Collina per le minori pendenze che imponeva. Poi l'avvento dell'Autostrada del Sole ha attratto la quasi totalità del traffico: soltanto alcuni romantici turisti, in prevalenza stranieri, percorrono ancora la vecchia strada della Futa affrontando lentamente le centinaia di curve che portano a Firenze. Lungo questo tracciato, che si snoda sempre in cresta, possono godersi lo splendido panorama delle catene appenniniche che si perdono a vista d'occhio all'orizzonte, suscitando le stesse emozioni avute da Stendhal nel 1826 quando scrisse: "*Le numerose vette degli Appennini presentano la singolare immagine di un oceano di montagne che fuggono ad ondate successive*"[50].

(50) STENDHAL: *Rome, Naples et Florence* tratto da *La Futa una strada nella storia*, Ed. L'inchiostroblu, Bologna, 1991, pag. 71.

Cartelli segnaletici con il logo della via *Flaminia Militare* posti lungo il segmento da Badolo al m. Poggione, 3 km a sud del passo della Futa. Alcuni sono corredati dalle distanze da Bologna in miglia romane.

CAPITOLO VIII

DA BOLOGNA AL PASSO DELLA FUTA SEGUENDO A PIEDI LA *FLAMINIA MILITARE* FRA REALTÀ DI OGGI E MEMORIE DEL PASSATO

Prima di concludere questa nostra ricerca abbiamo voluto ripercorrere a piedi il tracciato della strada di C. Flaminio da Bologna al passo della Futa per rivivere ancora una volta la bellezza dominante della dorsale che divide la valle del Savena da quella del Setta e del Sambro ed ascoltare le antiche memorie che essa ci racconta dalle vette delle montagne.
Da Bologna saliamo rapidamente a Paderno e proseguiamo in cresta fino a Pieve del Pino verso Badolo, ricalcando sostanzialmente il percorso della attuale strada asfaltata.
A poche centinaia di metri da Badolo lasciamo l'asfalto deviando a sinistra per seguire una strada bianca. Su un cartello posto all'incrocio c'è l'indicazione per il Monte del Frate. Anche noi avevamo messo in quel bivio un cartello con la scritta: "*Flaminia Militare, XIV miglia* da *Bononia*", ma è stato strappato con un insensato gesto di vandalismo, piegando anche il paletto di ferro che lo sosteneva; forse credevano che, distrutto il cartello, fosse scomparsa per sempre la *Flaminia Militare*.

Foto n° 102
Monte Del Frate (544 m s.l.m). La strada bianca che si dirige verso Monte Del Frate probabilmente ricalca il tracciato romano che doveva aggirare il m. Adone sul versante orientale molto meno scosceso.

Lasciato alle spalle il Monte del Frate arriviamo alle falde di m. Adone. Questo versante settentrionale non ha niente di particolare; è un pendio non tanto erto come quasi tutti i monti del nostro Appennino.
Vorremmo subito salire senza sentiero sulla cima, ma il timore di incontrare ostruito il passaggio da rovi e sterpi ci fa desistere; perciò proseguiamo alla volta di Brento seguendo una strada bianca quasi tutta scavata, poco prima dell'abitato, nella roccia.
Duecento metri prima di Brento, svoltiamo a destra, imboccando un sentiero ben frequentato abbastanza erto, che ci porta fin su la vetta del monte.
È indescrivibile il panorama che si ammira da questa cima. La vista può spaziare a 360 gradi, vedere e dare il nome a monti e paesi fin dove il cielo si confonde con il limite dell'orizzonte. Altra veduta spettacolare sono le guglie che coronano la sua cima; esse sono state modellate dal vento e dalle piogge che hanno asportato gli strati di roccia meno compatti mettendo in risalto le falde più compatte; l'insieme crea così un gioco architettonico veramente raro, se non unico.

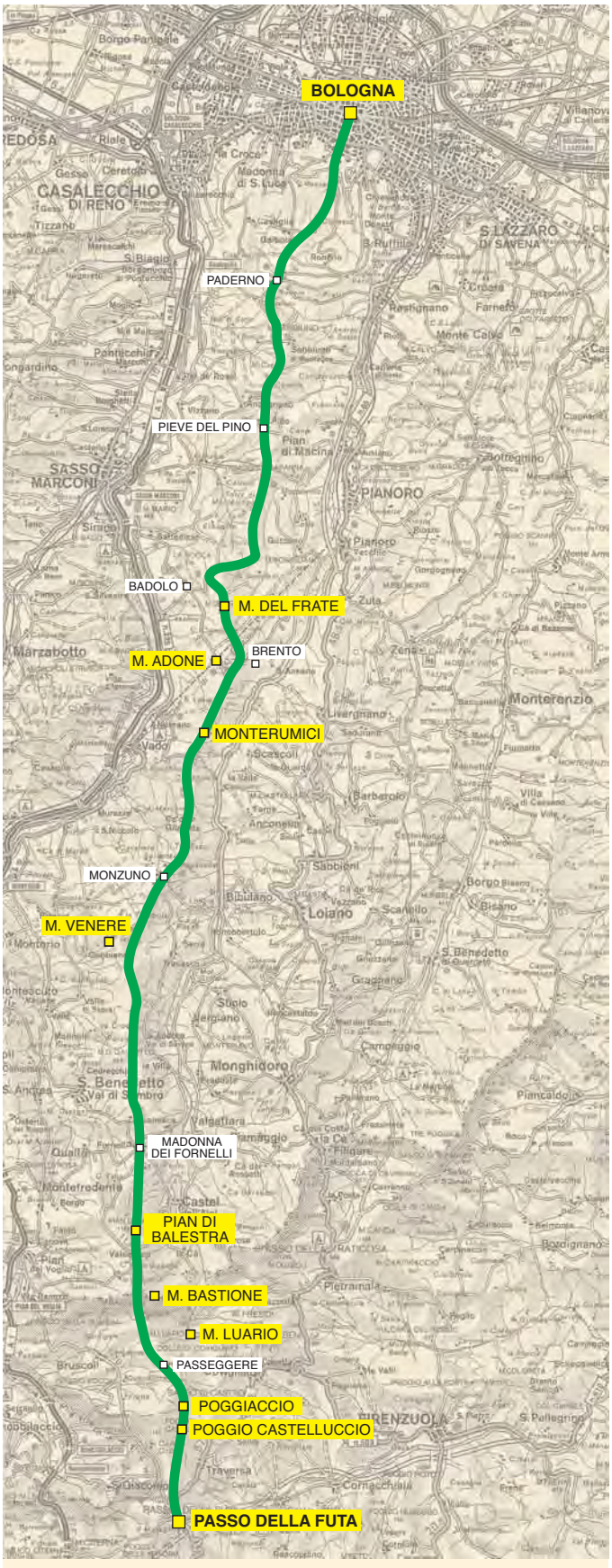


Tavola 30 / bis

La strada di Caio Flaminio da Bologna al passo della Futa percorre le pendici di montagne che evocano antiche memorie.

MONTE ADONE

Questo nome ci riporta molti secoli a.C. quando Adone apparteneva alla mitologia greco-semitica.
Dicono che il suo nome antico sia "*Adon*", ma anche le genti delle montagne, lassù ai livelli più alti, dove le nevi stazionano fino ad aprile, guardano in giù, verso la pianura e vedono Adone senza neve ed i suoi pendii verdi e fioriti per la già sbocciata primavera, e lo chiamano "*Mont Adon*" (con una espressione dialettale).
Torniamo giù per il sentiero che poco prima avevamo salito.
Vorremmo anche visitare la fantastica "*Grotta delle Fate*"; sarebbe interessante, ma rinunciamo, ci rimettiamo a chi l'ha visitata e descritta.
Arriviamo a Brento, il romano *Brintum;* non stiamo a descrivere questa antichissima località; tanti celebri storici hanno riempito pagine di parole per fare la storia di Brento, tutti concordi: da qui passava l'antica via romana che "*menava"* in Toscana.
Prima di proseguire anche noi verso la Toscana, vogliamo tornare indietro verso Bàdolo, non da dove siamo venuti, ma dal lato opposto di m. Adone, cioè per quella straduccia stretta e sinuosa che costeggia le sue pendici occidentali. Questo percorso è sovrastato da una spettacolare parete rocciosa (il contrafforte pliocenico) che si alza per decine di metri, a tratti a piombo, su tutto il breve tragitto.

I *"COLOMBARI"* DI MONTE ADONE

A poche centinaia di metri dall'abitato di Bàdolo si scorgono, su questa parete, due aperture, l'una rivolta a sud e l'altra a ovest. Con molte difficoltà saliamo fin lassù; entrati dall'apertura a sud, ci troviamo in un vano, tutto scavato nella roccia. Nelle pareti che delimitano questa camera, ci sono varie decine di nicchie, incavate pure esse nella roccia; sono loculi che contenevano le urne con le ceneri dei defunti. Il complesso della laboriosa costruzione è chiamato "*Colombario*"; il nome deriva dal fatto che le nicchie ricordano le costruzioni per il ricovero e l'allevamento dei colombi.

Foto n° 103
Monte Adone (m 655 s.l.m). Le pareti occidentali del contrafforte pliocenico si ergono pressoché verticali.

Come tutti gli altri rinvenuti in Italia, si tratta di una camera sepolcrale romana che così è stata descritta: "*Colombario, tipo di sepoltura collettiva, adottata soprattutto a Roma dal I sec. a.C. in poi. L'origine è incerta (si discute se sia etrusca o romana), comunque i colombari nacquero per ragioni pratiche: si trattava cioè di sistemare in spazio ristretto i vasi che contenevano le ceneri dei defunti (urne cinerarie). Vi era una camera sepolcrale nelle cui pareti, in più file sovrapposte, talora anche sette, erano scavati piccoli loculi simili a nicchie di una colombaia, di qui appunto il nome. Questi edifici furono comuni soprattutto durante l'impero di Augusto e di Tiberio, ma rimasero in uso fino al II e III sec. d. Cristo. Erano disposti ai lati delle strade consolari, al di fuori delle mura*"[1].

A tal proposito trascriviamo anche un brano dello studio di un nostro amico, il prof. Francesco Piazzi: *"… Fra i più importanti ritrovamenti di colombari a Roma meritano una citazione:*

- *I colombari di Vigna Codini situati tra la via Appia e la via Latina, a ridosso delle Mura Aureliane;*
- *il colombario di Pompinio Hylas scoperto nel 1831 da Giampietro Campana situato nel Parco degli Scipioni a poca distanza dalle mura Aureliane;*

Foto n° 104
Monte Adone. L'accesso alla "stanza" del *Colombario* si trova sulla parete verticale occidentale del monte alcune decine di metri sopra l'attuale strada Badolo-Brento.

(1) "La Grande Enciclopedia Universo", Casa editrice Istituto Geografico De Agostini, Novara 1970, Vol. III, pag. 494.

Foto n° 105

Il *Colombario* di m. Adone. Sulla parete rocciosa occidentale di questa montagna è stata scavata da tempi immemorabili un'ampia "stanza" all'interno della quale ci sono decine di nicchie che contenevano in epoca etrusca e/o romana le ceneri dei defunti. Franco Santi, di spalle sul bordo della stanza, ammira l'incantevole panorama che si affaccia sulla valle del Reno.

Foto n° 106

Monteruminci (568 m s.l.m). Fotografia scattata dalla cima di monte Adone: l'attuale strada provinciale, che da Brento si dirige verso sud, si snoda esattamente sulla sommità del crinale ricalcando l'antichissimo percorso transappenninico che proseguiva verso Monterumici (in primo piano) e m. Venere (sullo sfondo). Alla sinistra la valle del Savena accompagna tutta la dorsale che si vede all'orizzonte e sulla quale abbiamo rinvenuto il tracciato romano.

- *il colombario di via Pescara, risalente a circa la metà del I secolo d.C. ed appartenente ad un unico nucleo familiare scoperto nel 1932.*

Molti colombari sono stati rinvenuti lungo la via Appia che, a partire dal I secolo d.C., fu utilizzata dai Romani come luogo prediletto per erigere monumenti sepolcrali, probabilmente a causa dell'aumento dei prezzi dei terreni all'interno dell'Urbe. Anche per questo l'uso dei colombari si diffuse rapidamente.
A Roma altri colombari sono stati rinvenuti sulla via Piemontese, sull'Isola Sacra tra Fiumicino e Ostia. Numerosi colombari sono inoltre presenti in Campania, nella Maremma ed in Sicilia…"
Preso atto della presenza del *colombario* sulla parete ovest di m. Adone, dobbiamo necessariamente ritenere che questo cimitero, perché di cimitero si tratta, sia stato costruito vicino ad un centro abitato (e qui c'era *Brintum*) o vicino ad una strada consolare (e qui passava la *Flaminia Militare*).

MONTERUMICI

Dopo m. Adone ci incamminiamo verso sud per una straduccia a tratti diritta e piana, altre volte molto erta e tortuosa: arriviamo così, con un certo fiatone, a una specie di valico dove termina la salita e inizia la discesa con le stesse caratteristiche.
Seduti sul margine della strada per riprendere fiato, nel silenzio rotto solo da qualche soffio di vento, ci viene da meditare su questo luogo: *Monterumici*, nome dall'apparenza insignificante, in specie se comparato ai blasonati vicini. *Rumici* deriva dal latino *rumex* (pianta, giavellotto). L'etimologia di questo nome ci fa ritenere che qui si allevavano alberi dai quali si ricavavano aste per costruire giavellotti; d'altronde questo territorio è sempre stato famoso, fin dall'antichità, per la costruzione di armi che hanno fatto la storia.
Comunque non è sul nome di questo luogo che vogliamo trattenerci a lungo, ma sulle disavventure di questa incantevole località del nostro Appennino.
Lo era, ma ebbe la malasorte di essere sulla

Foto n° 107
Monterumici (568 m s.l.m). La pianeggiante cima di Monterumici con la lapide a ricordo della chiesa rasa al suolo dai bombardamenti delle Forze Alleate nell'inverno 1944 - 1945.

linea del fronte di guerra fra Alleati e Tedeschi, nei lunghi mesi dell'inverno 1944-1945. Tutto venne distrutto; anche il modesto cimitero fu bombardato, profanate le tombe, in un indescrivibile orrore. Oggi sono rimasti qua e là alcuni ruderi; appoggiata a un sasso leggiamo su una lastra sepolcrale: *Qui riposa in pace* … Ironia della sorte!
La chiesetta che si trovava nel punto più alto della montagna, venne, come si suol dire, rasa al suolo.
Non possiamo proseguire il nostro viaggio verso sud senza vedere il luogo dove si trovava il sacro edificio.
Sulla strada c'è una rudimentale scaletta e un cartello con la scritta: "la Chiesa". Forse era più corretto scrivere: "Dov'era la Chiesa" perché, lassù, sulla vetta non c'è proprio niente, se non alcune ginestre piegate dal vento e una stele sormontata da una croce piantata in un rudere di muro.
L'epigrafe è molto significativa e commovente:

QUI SI LEVÒ NEI SECOLI
LA CHIESA PARROCCHIALE
DI MONTERUMICI
DEDICATA A SAN MAMANTE
CHE NEL 1944 SUBÌ INERME
L'ESTREMO OLTRAGGIO
DELLA DISTRUZIONE BELLICA

ANTICHI NON IMMEMORI ABITATORI
DELLA MARTORIATA CONTRADA
PONGONO OGGI QUESTA CROCE
SEGNO DI CRISTIANA PIETÀ
PER LE VITTIME INNOCENTI
E MONITO CONTRO GLI ORRORI
DEI CONFLITTI ARMATI
22 AGOSTO 1984

Peccato, ci sono voluti quarant'anni per porre questo modesto, ma struggente ricordo.
Commossi giriamo attorno a questa radura dove la vegetazione toglie la vista ad un meraviglioso panorama; solo dalla parte sud, dove anche qui scende una scaletta, la vista può spaziare su tutta l'alta valle del Savena: dal Sasso di Castro al Colle di Savena (dove ci sono le sorgenti dell'omonimo torrente), a m. Freddi e più giù fino a Loiano; il versante sinistro è nascosto dal costone est di m. Venere; si intravedono comunque i versanti orientali del m. Bastione e del m. Poggiaccio.
Il corso del torrente Savena, però, è quasi tutto in vista con le sue sinuosità che costeggiano le ultime propaggini dei monti. Prima su una sponda poi sull'altra, le sue acque hanno eroso i terreni più friabili, creando così un magnifico gioco di anse.
Chissà se da questo sperone occhio umano avrà mai ammirato il lago che esisteva prima che le acque del Savena si aprissero un varco in quelle zone friabili che si innalzavano fra Monterumici e Scascoli. I resti del lago si possono vedere oggi, dove le acque, frenate dalla barriera, hanno depositato i materiali erosi dai terreni a monte.

MONTE VENERE

Dalla radura sulla cresta di Monterumici, dov'era la chiesetta, scendiamo giù per la scaletta da dove eravamo saliti. Sulla strada asfaltata proseguiamo verso sud alla volta di m. Venere, che raggiungiamo dopo avere attraversato l'abitato di Monzuno adagiato, si fa per dire, sul grembo della dea della bellezza e dell'amore.
Da quassù, nei giorni tersi, si può godere un'ampia visuale e scorgere la costa dalmata e quasi tutto l'arco alpino fino al Monte Bianco.

Foto n° 108
Monte Venere (m 965 s.l.m). Il versante occidentale.

Venere è una divinità prettamente italica ed i Romani la considerarono la loro progenitrice, l'antenata divina del fondatore di Roma; quindi solo i Romani possono avere attribuito il nome di questa divinità ad una delle cime più belle del nostro Appennino, non certamente lo Stato Pontificio, che diversamente avrebbe dato il nome di un santo.
La tradizione locale vuole che sulla cima di questo monte i Romani avessero costruito un tempio dedicato alla loro più bella dea; nessuno può smentirlo e nessuno può affermarlo con sicurezza, non essendo state fatte ricerche approfondite per avere un responso certo.
Lasciamo m. Venere e proseguiamo sempre verso sud. Non possiamo soffermarci a descrivere e fare la storia di tutte le località attraversate dalla strada romana: dopo m. Venere incontriamo le località Le Croci, m. Galletto e Madonna dei Fornelli dove la strada tutta rettilinea sale fino al Monte dei Cucchi.

PIAN DI BALESTRA

A Monte dei Cucchi inizia la località Pian di Balestra che si estende tutta in piano per circa 3 km, percorsa dalla strada romana.
Il nome di questa località ha radici lontane e non è del tutto azzardato ritenere che sia derivato dal luogo dello scontro decisivo fra i Liguri e le legioni romane nel 187 a.C., ricordato da T. Livio con queste parole: "… *M. Aemilius alter consul agros Ligurum vicosque qui in campis aut vallibus erant ipsis montes*

duos Ballistam Suismontiumque tenentibus deussit depopulatusque est. … ”[2].
Non c’è dubbio che “*ballistam*”, tradotto in italiano, significa “balestra”.
Non è invece ancora stato tradotto il nome di “S*uismontium*” e tantomeno individuata la sua ubicazione. Volendo proporre una interpretazione, quest’ultimo nome potrebbe indicare genericamente il monte dei “cinghiali” visto che “*suis montium*” si può intendere “maiale dei monti”, cioè cinghiale. Ci auguriamo comunque che in futuro eminenti latinisti e studiosi di storia antica riescano a tradurre questo nome e se possibile, individuare esattamente il luogo di questa montagna.

MONTE BASTIONE

Poche centinaia di metri dopo Pian di Balestra si arriva alle falde di m. Bastione.
Questo monte porta il nome di *Bastione* perché sulla sua vetta c’è una fortezza, un “*castelliere*” per chiamarlo con il suo nome antichissimo; esso ha una piazza d’armi circolare di circa cinquanta metri di diametro, difeso a nord-ovest da due profondi fossati, a sud-est da un dirupo. Di lassù si vede tutto il percorso che abbiamo fatto per arrivarci: giù, giù fino al santuario della Madonna di S. Luca sul colle della Guardia a Bologna, e la prossima pianura coi suoi paesi.
L’abate Serafino Calindri, del quale abbiamo la massima stima per avere veramente visitato i luoghi che descrive nella sua opera, del Bastione dice: “ … *Nel sito o vetta alla quale propriamente si da il nome di Bastione, sonovi tuttora gli avanzi di un Forte di terra con sua piazza d’armi, fossa, controfossa, spalto ecc… ”.*
Fin qui tutto vero; ma quando precisa “… *fatto in occasione nelle ultime guerre nel Secolo scorso tra i Fiorentini ed il Papa …*”[3] sorgono seri dubbi.

Foto n° 109
Monte Bastione (1190 m s.l.m). La fotografia è scattata da nord. La strada è stata rinvenuta sul suo versante occidentale 100 m al di sotto della cima. In primo piano Pian di Balestra.

Che sia servito anche a una guarnigione di fiorentini, può darsi poiché la “fortezza” si trova in Toscana, poco oltre il confine emiliano, ma la costruzione risale a numerosi secoli a.C., poiché i frammenti di ceramica che si rinvengono su quella cima sono uguali a quelli rinvenuti negli altri *castellieri* liguri che coronano verso sud il tracciato della via romana, cioè al Poggiaccio ed, in particolare, al Poggio Castelluccio.
Il m. Bastione domina tutta la dorsale appenninica e può essere visto dagli opposti versanti anche da molta distanza.
Esso è depositario di tradizioni antiche che sono molto radicate e ricordate e, qualche volta, sfiorano la leggenda. Per esempio si ricorda che ai tempi della transumanza, che iniziava ai primi di novembre e terminava intorno alla metà di marzo, sulla “*fortezza*”, così chiamavano il Bastione le genti locali, si accendevano grandi falò per indicare la via del ritorno ai transumanti sparsi nel territorio toscano,

(2) Tito Livio “Storia di Roma”, Libro XXXIX, par. 2.
(3) Serafino Calindri, Bologna 1781, Vol. I, pag. 236.

specie nella Maremma che era la méta invernale preferita.
Ciò avveniva nelle notti serene, subito prima e dopo la festività di San Giuseppe. In quei giorni i transumanti spingevano le greggi sulle alture e poi, avvistata la direzione, prendevano la strada del ritorno.
A poche centinaia di metri dalla sommità di m. Bastione, nel declivio sud-ovest, abbiamo rinvenuto il primo tratto di strada basolata della *Flaminia Militare*. La direzione del manufatto è nord-sud, cioè Bologna-Fiesole e quindi la destinazione dell'opera è evidente: collegare le località da noi fin qui descritte con il versante toscano. Questi cento metri quadrati di basolato si sono conservati come furono costruiti, perché poggiano su uno sperone di roccia che lo ha salvato da una grande frana avvenuta sul versante nord, e dall'erosione naturale verso sud. Essi sono in vista, tutti li possono ammirare.

Dal m. Bastione fino al m. Poggione (a sud del passo della Futa), per una lunghezza di circa 11 km, s'incontrano in continuità tratti di basolato della strada da noi liberati dalla sovrastante sedimentazione. Tutti uguali; stessa larghezza, stesso materiale impiegato, uguale tecnica di costruzione già ampiamente descritta nel cap. IV.

MONTE LUARIO

Proseguendo verso il passo della Futa incontriamo il monte Luario dedicato alla Dea Lua, divinità italica fra le più antiche. Secondo la mitologia romana essa presiedeva alle espiazioni dei prigionieri e le venivano dedicate le spoglie dei nemici vinti. Dal lato sud, vicino alla vetta, c'è uno spiazzo (artificiale) dove è stato accertato[4], con un profondo scavo di due metri, che anticamente sono stati accesi grandi fuochi.

Foto n° 110
Monte Luario (1140 m s.l.m). La sua cima domina la Piana Degli Ossi ove è stato rinvenuto l'impianto industriale di fornaci per la produzione della calce. Questa fotografia risale al luglio 1989 quando iniziarono gli scavi sotto la direzione della Soprintendenza archeologica per la Toscana.

(4) Dalla Soprintendenza Archeologica per la Toscana.

Questa cima sovrasta il grande impianto industriale per la produzione di calce rinvenuto alla Piana degli Ossi (vedasi cap. IV, par. 6b).
È noto che lavorare nelle fornaci per la produzione della calce non soltanto costituiva una grande fatica, ma anche che la calce viva, sollevata dal vento, produceva gravi lesioni agli occhi tanto da portare alla cecità. È molto probabile che i Romani avessero assegnato quei lavori ai prigionieri alla cui guardia era destinata, secondo la tradizione pagana, la dea Lua.

I "*CASTELLIERI*" DEL M. POGGIACCIO E DI POGGIO CASTELLUCCIO

Procedendo verso sud, oltre il m. Luario, si incontra il *castelliere* del Poggiaccio, il meno vistoso, ma in una importante posizione strategica, perché è in vista sia con il *castelliere* del Bastione, che con quello di Poggio Castelluccio. Senza il Poggiaccio non si potevano fare segnalazioni dirette fra i citati due *castellieri*.
Dopo il Poggiaccio c'è Poggio Castelluccio, il *castelliere* più grande ed imponente che sovrasta di poche decine di metri la via romana.
Il *castelliere* di Poggio Castelluccio ha richiesto per la sua costruzione un lavoro enorme che ha comportato l'impiego di centinaia di uomini, tenuto conto di quando è stato fatto (secoli IX – V a.C.); soltanto una grande Comunità poteva scavare un fossato così profondo con gli attrezzi disponibili a quell'epoca.
Questo *castelliere*, come quelli del Poggiaccio e di m. Bastione, è stato costruito in una posizione dominante, tanto da potere controllare da vicino la pista transappenninica che già dall'epoca etrusca sfiorava queste vette.
È evidente che i Romani, avendo seguito lo stesso tracciato, hanno utilizzato questi *castellieri* già esistenti per presidiare le comunicazioni fra *Bononia* e Fiesole; comunicazioni comode che erano possibili dopo la costruzione della strada di C. Flaminio.
Ma ormai di questa grandiosa opera non rimane più niente in vista; la natura si è ripresa tutto ciò che i Romani le avevano tolto 2200 anni fa. I pochi tratti che si possono oggi vedere sono stati, con grande fatica, liberati dalla sedimentazione che li copriva e che, alle volte, supera il metro di altezza.
Un'altra grande parte della pavimentazione ha subito quelle conseguenze frequenti a tutti i terreni montani, principalmente l'erosione e le frane.

Foto n° 111
Poggiaccio (1196 m s.l.m) e Poggio Castelluccio (1131 m s.l.m). Seguendo verso sud sempre la dorsale tra Savena-Setta-Sambro, pochi chilometri prima del passo della Futa, emergono le cime del monte Poggiaccio e Poggio Castelluccio sulle quali sono stati individuati due *Castellieri*. Sotto il Passeggere si scorge il paese di Bruscoli.

IL PASSO DELLA FUTA

Oltre il Poggio Castelluccio, verso il Mugello c'è il passo della Futa; tanto famoso quanto importante: famoso perché gli storici hanno scritto tutto ciò che era conosciuto. Diciamo conosciuto perché molti grandi avvenimenti che ha visto questa terra nessuno potrà mai descriverli con esattezza: non ci sono testimonianze nelle tradizioni popolari, né tantomeno scritte.
Comunque è certo che questo valico, essendo il più agevole, è stato frequentato in ogni epoca, come da noi ricordato nei precedenti capitoli. Proprio perché questo valico è il più agevole per superare la catena appenninica tosco-emiliana, in occasione dell'ultima guerra mondiale le forze armate germaniche avevano predisposto imponenti fortificazioni (facenti parte della famosa "Linea Gotica") per contrastare il prevedibile attacco degli "Alleati" sul passo della Futa, avendo capito che sarebbe stato il percorso preferito dai nemici per l'avanzata verso la Pianura Padana.
Terminata la guerra il passo della Futa è rimasto nel ricordo della Germania come simbolo dell'eroismo e del sacrificio dei suoi soldati; ha voluto quindi onorare la loro memoria costruendo un imponente cimitero (il più grande d'Italia) che raccoglie oltre trentamila salme di caduti tedeschi nelle battaglie dell'Italia del nord.
Corre voce[5] che in occasione della sua costruzione siano venuti alla luce i resti di un tempio romano proprio in corrispondenza del poggio che sovrasta l'attuale strada diretta a Bruscoli-Pian del Voglio.
Purtroppo non abbiamo potuto verificarlo: siamo arrivati tardi! Nonostante quel ritrovamento i genieri tedeschi hanno innalzato in questo luogo una grande muraglia ed un pennone che sembra la vela maestra di un grande bastimento.
Terminiamo questa nostra "camminata" sul tracciato della *Flaminia Militare* annotando che il territorio che abbiamo percorso dal m. Bastione fino alla Futa è oggi incontaminato e coperto da una folta vegetazione di faggi. Possiamo immaginare che anche quando arrivarono le legioni di C. Flaminio l'ambiente non doveva essere molto diverso, ma pensiamo invece che sia stato molto diverso al termine dei lavori di costruzione della strada.
Ci sarà stato un "impatto ambientale" negativo, per usare un concetto attuale: prima un modesto disboscamento, poi l'apertura delle cave per l'estrazione di grandi quantità del materiale occorrente e, quindi, la posa del basolato; infine un radicale disboscamento per centinaia di metri ai lati della strada, come era abitudine dei Romani per evitare agguati improvvisi.
Immaginiamo la meraviglia degli sparuti abitanti autoctoni nel vedere la costruzione di un'opera così imponente e l'abbattimento di intere foreste. Queste foreste, oggi non ancora abitate, sono ritornate a coprire le montagne del valico appenninico. Nei loro confronti abbiamo un sentimento di riconoscenza, soprattutto perché hanno conservato la pavimentazione romana, ma anche perché ci hanno permesso, lontano da occhi curiosi, di fare le ricerche ed i saggi qua e là dove abbiamo ritenuto utile, con la massima libertà e con evidenti risultati.

Foto n° 112
Passo della Futa (m 903 s.l.m). La parte più alta del Cimitero Militare Germanico.

(5) Secondo le testimonianze di alcuni lavoratori italiani impegnati nella costruzione dell'opera.

RIFLESSIONI
sulle circostanze che hanno dato un contributo decisivo alla scoperta della *Flaminia Militare* fatta da due semplici cittadini.

Come scritto nella introduzione al libro pubblicato nel 2000, abbiamo iniziato la ricerca di questa strada consolare per passatempo, nelle giornate delle ferie estive. Infatti, per i rispettivi impegni di lavoro e di famiglia, nelle altre stagioni non avremmo avuto la possibilità di dedicare giornate ad una ricerca che, sulla carta, appariva velleitaria. Anche per questo, all'inizio, non avevamo avuto la comprensione dei famigliari, perché dedicavamo il prezioso tempo libero ad una ricerca che, ai loro occhi, era del tutto inutile e molto probabilmente infruttuosa.
Anche noi, per la verità, avevamo poche speranze di raggiungere un risultato concreto e quindi, nei primi tempi, abbiamo cercato di conciliare le giuste pretese dei famigliari con il desiderio della ricerca. Ricerche peraltro che sono state favorite da due circostanze fondamentali:
1 - la dorsale sulla quale avevamo intenzione di effettuare accurate prospezioni di superficie si trova a pochi chilometri dalle nostre residenze estive[6], tanto che in dieci minuti di automobile ci portavamo nel folto dei boschi ove avevamo ipotizzato l'esistenza del tracciato romano. Questa estrema comodità di accesso ci ha consentito di utilizzare fruttuosamente le poche ore disponibili senza pregiudicare i doveri derivanti dal lavoro e dalla famiglia.
2 - Un'altra circostanza favorevole e determinante è stata la nostra perfetta conoscenza dei boschi da esplorare, dovuta al fatto che nella giovinezza avevamo percorso in lungo ed in largo quella dorsale appenninica e tutta l'alta valle del Savena fino al passo della Futa; uno di noi per le innumerevoli escursioni effettuate e l'altro anche per motivi di lavoro. Avevamo quindi presente nei più piccoli dettagli l'orografia del territorio, conoscevamo tutti i sentieri e, soprattutto, il percorso della mulattiera che si snodava seguendo il crinale da Monzuno fino al passo della Futa ed oltre nel Mugello. Questa nostra conoscenza capillare del territorio, e soprattutto la particolare sensibilità di Franco Santi nel cogliere i più piccoli indizi della presenza di un manufatto sepolto che la natura lasciava ancora intuire, sono stati i presupposti determinanti per individuare le tracce del basolato. Senza il possesso di queste conoscenze difficilmente anche gli studiosi professionisti di topografia antica avrebbero potuto raggiungere i risultati ottenuti da due dilettanti, come, ad esempio, il ritrovamento di tratti di basolato perfettamente conservato sotto alcune antiche piazzole per cuocere il carbone.
Osservando attentamente la geografia fisica del versante bolognese dell'Appennino tosco-emiliano, ci siamo convinti che il valico più comodo per attraversarlo era quello della Futa, proprio ove passava l'antica mulattiera non più frequentata abitualmente dai primi decenni del secolo scorso.
Anche se negli anni Settanta il suo percorso era in molti tratti ostruito dalla disordinata crescita della vegetazione, comunque il tracciato di cresta era ancora visibile. Abbiamo potuto seguirlo per alcune decine di chilometri, ed esso ci ha fatto da guida: ci eravamo infatti convinti che quella mulattiera, perfettamente orientata da nord a sud, fosse nata ricalcando il percorso della strada romana, come tramandato da secoli nel ricordo dei nostri avi.
La speranza di ritrovare le tracce di quella strada basolata vicino o sotto la mulattiera, si fondava non soltanto sul suo percorso di cresta, sostanzialmente rettilineo, ma anche sul ritrovamento da parte di Franco Santi di una moneta romana di epoca repubblicana[7] nella fessura di una cava di pietra arenaria vicino a Castel dell'Alpi sulle pendici di m. Bastione. Il ritrovamento della moneta di epoca repubblicana in quel posto ci ha fatto presumere che

(6) Le nostre residenze estive sono a Castel dell'Alpi (nel Comune di S. Benedetto Val di Sambro) nell'alta valle del Savena soltanto a 3-4 chilometri da Pian di Balestra e m.Bastione.
(7) Trattasi di una moneta in bronzo coniata fra il 320 e il 264 a.C. nel territorio di Capua (vedasi foto nel capitolo IV paragrafo 1° di questo libro).

fosse stata persa da un legionario romano durante il prelievo di pietre di arenaria per costruire la pavimentazione della strada. Abbiamo pensato che, se i Romani avevano costruito un basolato, avremmo potuto sperare di trovarne alcuni resti e, quindi, identificarne la tipologia costruttiva e l'esatto percorso seguito dalla strada.
E così è stato.
Il 25 agosto 1979, dopo due anni di vane ricerche ed infruttuosi scavi, abbiamo individuato un bordo della strada, portando alla luce alcune decine di metri quadrati della pavimentazione, potendo quindi verificare che la larghezza della carreggiata era di m 2,40, corrispondenti ad 8 piedi romani. È stata per noi una grande emozione potere toccare quelle grosse pietre di arenaria disposte in modo perfetto, una contigua all'altra, tanto da costituire un piano di calpestio solido e compatto, come altre note strade romane di epoca repubblicana.
Le nostre speranze e le nostre intuizioni avevano trovato una conferma archeologica che meritava di essere comunicata agli studiosi della materia, affinché potessero valutarla ed eventualmente proseguire gli scavi per portare alla luce altri tratti. Però in quel tardo pomeriggio di agosto eravamo soli nel folto di un bosco disabitato, calpestando un prezioso reperto ritrovato senza le doverose autorizzazioni di legge, senza la guida ed il conforto della Soprintendenza Archeologica, senza il parere di un docente di topografia antica.
Ci siamo sentiti colpevoli di non avere rispettato le regole della burocrazia, ma ci siamo anche domandati: se avessimo richiesto tutte le autorizzazioni necessarie, le avrebbero concesse a due cittadini qualunque che prospettavano la speranza di ritrovare i resti di quella strada romana che il prof. Nereo Alfieri, docente di topografia antica dell'Università di Bologna, aveva già scritto che probabilmente si trovava su un altro crinale?

Foto n° 113
Monte Bastione, agosto 1979. Una sbiadita immagine del sopralluogo avvenuto alla fine di agosto del 1979 sul primo rinvenimento del basolato della *Flaminia Militare*; Franco Santi (a destra) illustra la nostra opinione al prof. Nereo Alfieri (al centro), che ascolta con attenzione, mentre l'arch. Franco Bergonzoni prende appunti.

Ci siamo convinti che la risposta sarebbe stata negativa.
Comunque la mancanza di preventive autorizzazioni non ci ha impedito di segnalarla proprio a quel docente che, gentilmente, è venuto a vedere quei metri quadrati di basolato[8]. Egli si è pronunciato escludendo che quelli fossero i resti della strada di Caio Flaminio, perché quella strada consolare, a suo parere, era stata da lui già individuata sul crinale fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro, da Claterna al passo della Raticosa (c.d. *Flaminia Minore*).

(8) Per una più dettagliata descrizione di questo sopralluogo vedasi C. AGOSTINI – F. SANTI 2000, pag. 98 e ss..

Ha anche precisato, però, che non aveva trovato materialmente i resti della strada, ma soltanto toponimi derivati da un nome *Flaminia* secondo lui riconducibili alla strada del console C. Flaminio.
La riconosciuta mancanza di prove archeologiche della *Flaminia Minore* ci ha confortato, tanto da convincerci a proseguire le ricerche e gli scavi fino ed oltre il passo della Futa. E così abbiamo fatto nei successivi venti anni, portando alla luce molti altri resti di basolato per una continuità di undici chilometri dal m. Bastione, al m. Poggione in località Monte di Fò[9]. In sostanza non abbiamo creduto all'opinione di Alfieri, nonostante la sua autorevolezza, riuscendo a portare alla luce la vera strada di Flaminio.
Ma a questo punto è doveroso chiederci: cosa sarebbe successo se noi, invece di essere due cittadini qualunque, fossimo stati degli "studiosi" addetti ai lavori, studenti universitari di archeologia o ricercatori nella facoltà del docente di topografia antica, padre della *Flaminia Minore*?
La risposta è ovvia: la vera strada di C. Flaminio (c.d. *Flaminia Militare*) non sarebbe mai stata ritrovata, e noi avremmo subito l'autorità del docente, come tutti gli appartenenti alla sua "scuola", che hanno accettato la sua prima ipotesi, orientando i loro studi soltanto per trovare ulteriori indizi a supporto della tesi del loro "maestro".
Fortunatamente per noi, e per la scoperta del vero tracciato della strada di Flaminio, non appartenevamo a quella "scuola", e quindi abbiamo potuto proseguire le ricerche sul campo e gli approfondimenti storici svincolati da qualsiasi condizionamento. Così abbiamo avuto il plauso di eminenti docenti di storia romana e topografia antica, anche dell'Università di Bologna, come ricordato nel paragrafo 1° del capitolo VII. Questi autorevoli pareri e gli oggettivi risultati delle nostre ricerche ci hanno convinto definitivamente di avere ritrovato i resti della strada costruita nel 187 a.C. dal console Caio Flaminio.

Foto n° 114
Monte Poggione (sito G/1 - 3 settembre 1999): il Prof. Giancarlo Susini dell'Università di Bologna scruta il basolato romano pietra per pietra.

In tutta questa nostra ricerca archeologica abbiamo ricevuto non soltanto autorevoli consensi, ma anche critiche tendenti a svalorizzare sia i reperti portati alla luce, sia la nostra competenza specifica nella materia, e siamo stati tacciati di appartenere a quella categoria di dilettanti presuntuosi che sono particolarmente deleteri nel mondo dell'archeologia.
Concludiamo rispondendo a queste critiche con le parole pronunciate dal prof. Giancarlo Susini nella sua prolusione tenuta in occasione della presentazione del nostro libro il giorno 3 maggio 2000 a Palazzo Malvezzi, sede della Provincia di Bologna: " … *ma quello che volevo dire in questa sede è un'altra cosa: ma chi sono questi autori, Cesare Agostini, Franco Santi e quanti altri hanno con loro collaborato? Chi sono? Sono dei cittadini, io credo che dobbiamo riflettere su questo fatto, sono dei cittadini, non sono dei professionisti dell'archeologia, non sono dei professionisti della storia antica, sono dei cittadini e hanno fatto un'opera meravigliosa. E allora riflettiamo un attimo su questo fatto. Sono persone che hanno prestato una straordinaria attenzione, spontaneamente, nessuno gli ha detto di farlo, nessun professore gli ha detto di farlo, nessun professore gli ha comandato questo compito; hanno prestato una straordinaria attenzione, loro, i loro amici,*

(9) Una succinta descrizione cartografica e fotografica è stata riportata nel capitolo IV, par. 2° di questo libro e molto più ampiamente nel libro pubblicato nell'anno 2000. (Sito internet: www.flaminiamilitare.it).

Foto n° 115
Bologna 3 maggio 2000 – Palazzo Malvezzi sede della Provincia di Bologna. Prolusione del prof. Giancarlo Susini, titolare di cattedra di storia antica all'Università di Bologna ed Accademico Nazionale dei Lincei, in occasione della presentazione del nostro libro sulla *Flaminia Militare.* Al centro della foto il prof. Vittorio Galliazzo, docente di archeologia e di storia dell'arte greca e romana all'Università Cà Foscari di Venezia. A destra Franco Santi.

i loro compagni, alla memoria, alla memoria sopravvivente, a quel che si bisbigliava e si sussurrava o comunque in qualche modo si delibava tra le chiacchiere della gente, tra le chiacchiere dei più vecchi, dei nonni appunto. Seconda cosa, hanno prestato attenzione al manufatto. La storia di quella moneta, che fu il reperto più antico nel territorio, fa sorridere gli archeologi: quante volte si trova una moneta? Certo, si capisce, una moneta! Può essere lasciata, caduta, tutto quello che si chiede a una moneta antica! Però quello è stato il faro d'avvio di una ricerca che ha portato a questi risultati. Allora, l'attenzione al reperto, l'attenzione al manufatto hanno veramente coinvolto questi cittadini portandoli a risultati di questo calibro. …. Poi un'ultima cosa voglio dire. Il libro è chiaro, ma francamente vorrei che, a cominciare da me stesso e ad andare a tutti i colleghi professionisti dell'archeologia, della topografia antica, della storia antica etc., vorrei che tutti sapessimo usare parole così chiare, parole comprensibili, espressioni facili da recepire e su cui ragionare da parte del lettore. ... .Allora, che cosa intendo? Voglio dire che è un motivo di grande orgoglio per noi, per la nostra società, per la nostra collettività, che due cittadini con mestieri diversi, con professioni diverse, con orizzonti diversi abbiano potuto a un certo momento donare con un atto d'amore (ripeto le parole che ho sentito prima) il prodotto della loro intelligenza, della loro ricerca, della loro pazienza, delle loro delusioni, delle loro illusioni, dei loro entusiasmi, abbiano saputo donare con parole chiare e con tanta accortezza scientifica, abbiano potuto e saputo donare quello che avevano scoperto. Tutto ciò, amici miei, mi fa pensare che una volta di meno dovremmo parlare male, come invece tante volte succede, della nostra cultura corrente, della nostra cultura comune. Tante volte vien fatto di dire: ma, ci sono gli specialisti. Certo, ci sono gli specialisti, bravissimi tutti quanti, senza dubbio, ma però due cittadini, due uomini pieni di passione sono riusciti a raggiungere questo traguardo. …. Ecco, tutto ha portato a risultati di questo genere, di cui la scienza deve tenere esatto e preciso conto, con infinita gratitudine a questi cittadini che così hanno operato: Grazie, proprio a tutti."[10].

E grazie anche a Lei da parte nostra, prof. Susini, per i Suoi preziosi consigli e per i calorosi incitamenti a proseguire le nostre ricerche fin da quando, nel 1988, Lei ha riconosciuto, primo fra i docenti universitari, l'ascendenza all'epoca romana repubblicana della strada da noi riportata alla luce.

(10) G. SUSINI: *Prolusione* (Bologna), pagg. 17 e 18.

APPENDICE

LA VIA
FLAMINIA MINORE

UNA MERA IPOTESI ACCADEMICA
DI UN TRACCIATO IMMAGINARIO

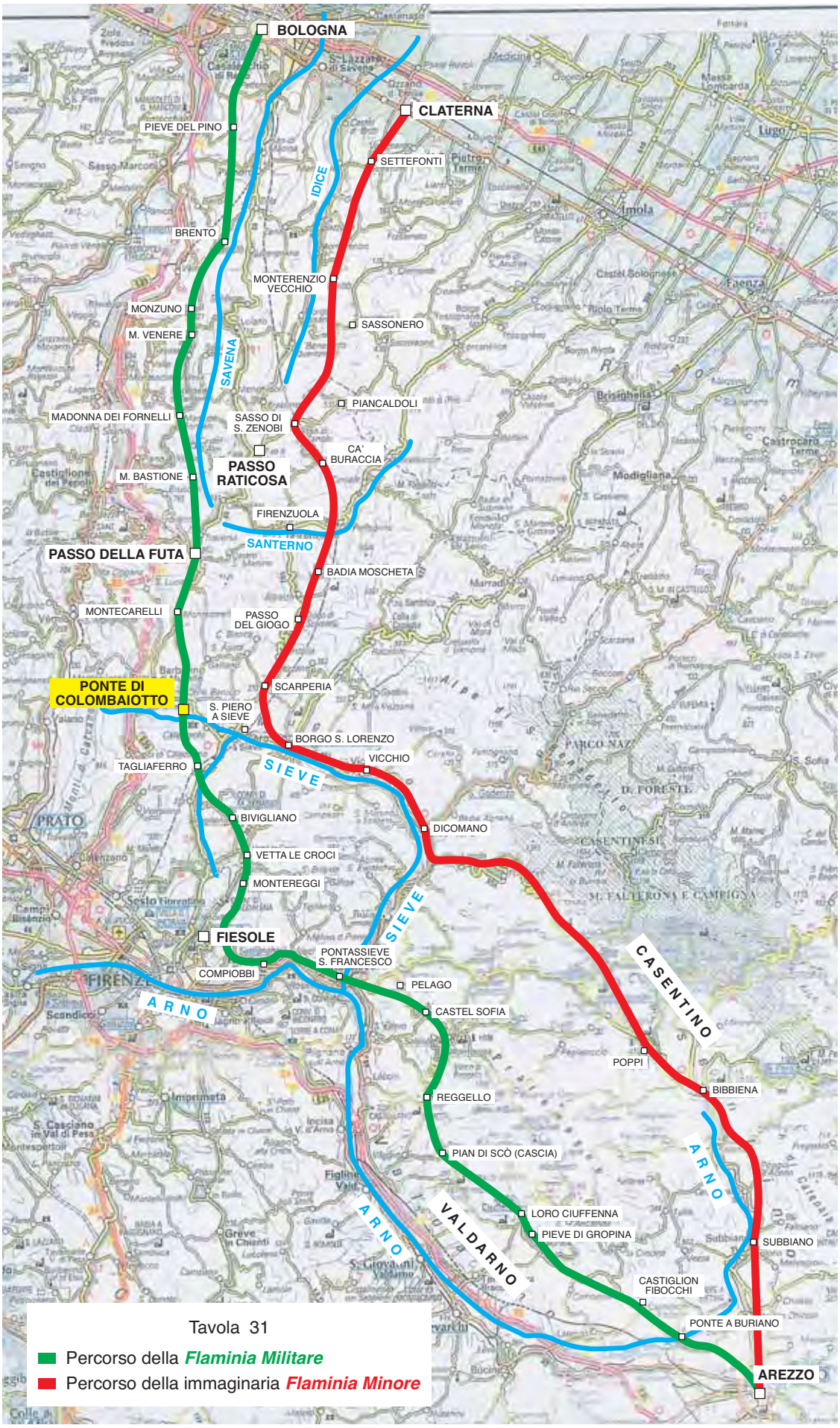
Absit iniuria verbis
(TITO LIVIO, “Storie”, Libro IX, 19, 15)

PREMESSA
AL CAPITOLO IX

Il totale silenzio della storiografia romana in epoca repubblicana ed imperiale, sul percorso seguito dal console Caio Flaminio per collegare Bologna con Arezzo, non ha fornito alcun indizio agli studiosi moderni per individuare il suo tracciato. Inoltre fino alla fine del XX secolo non sono stati trovati, neppure occasionalmente, resti della sua pavimentazione né *basolata* né *glareata*.
Pertanto chi si è dedicato a questa indagine ha cercato di intuire quel percorso studiando la orografia dell'Appennino per valutare quale poteva essere stata la valle o la dorsale prescelta.
Conoscendosi soltanto i capolinea di partenza e di arrivo di una strada transappenninica, era importante soprattutto trovare il valico più comodo sullo spartiacque tosco-emiliano; infatti, una volta individuato il valico, si sarebbe potuto ricostruire almeno a grandi linee la direttrice seguita.
Un altro elemento topografico importante era costituito dalla posizione di Fiesole, unica città allora esistente sull'asse ricercato, più o meno equidistante da Bologna e da Arezzo. Deve quindi essere stata tenuta in considerazione come irrinunciabile tappa intermedia, tanto più che in epoca etrusca Fiesole è stata collegata sia con Arezzo, che con Bologna da una strada che doveva essere importante, se utilizzata per gli abituali traffici commerciali con l'Etruria padana.
Basta osservare l'andamento delle dorsali ed i valichi esistenti nella catena appenninica tosco-emiliana per notare che sull'asse diretto Bologna-Fiesole la dorsale più comoda da seguire è quella tra il fiume Savena ed i torrenti Setta – Sambro, ed il valico più agevole è il passo della Futa; si deve quindi ritenere che, prima gli Etruschi, poi i Romani abbiano costruito la strada su quella direttrice.
Da Fiesole ad Arezzo poi l'esistenza di una importante strada etrusca è fuori discussione[1]; senz'altro C. Flaminio l'avrà seguita per ricongiungersi con la Cassia che da Roma arrivava già fino alla città aretina.
All'inizio del II secolo a.C. erano rimaste molto probabilmente tracce evidenti di questa strada ed il console romano, valutata la corrispondenza al percorso voluto, l'ha tenuta indubbiamente come guida, rettificandola e pavimentandola, ove necessario, per adeguarla alle esigenze costruttive proprie dei Romani.
Queste considerazioni storiche, orografiche e topografiche dovevano essere tenute presenti da tutti gli studiosi moderni che si sono dedicati a questa ricerca per escludere altri improbabili tracciati.
Invece il prof. Nereo Alfieri dell'Università di Bologna nel 1976 ha sostenuto un tracciato diverso ed inedito[2] che, partendo da Claterna[3], avrebbe seguito la dorsale tra il fiume Idice ed il torrente Sillaro fino al passo della Raticosa. Da questo valico avrebbe proseguito fino ad Arezzo passando da Firenzuola, il passo del Giogo, percorrendo poi il Mugello ed il Casentino senza toccare Fiesole.

---

(1) Sull'argomento si vedano le autorevoli opinioni di numerosi studiosi da noi citati nel paragrafo 4° di questo capitolo.
(2) N. ALFIERI 1975-1976.
(3) *Claterna* si trovava nell'attuale località di "Maggio", sulla via Emilia, a circa 15 km da Bologna verso Rimini.


BOLOGNA
CLATERNA
PIEVE DEL PINO
SETTEFONTI
IDICE
BRENTO
MONTERENZIO VECCHIO
MONZUNO
M. VENERE
SAVENA
SASSONERO
PIANCALDOLI
MADONNA DEI FORNELLI
SASSO DI S. ZENOBI
CA' BURACCIA
PASSO RATICOSA
M. BASTIONE
FIRENZUOLA
SANTERNO
PASSO DELLA FUTA
BADIA MOSCHETA
MONTECARELLI
PASSO DEL GIOGO
PONTE DI COLOMBAIOTTO
SCARPERIA
S. PIERO A SIEVE
BORGO S. LORENZO
VICCHIO
TAGLIAFERRO
SIEVE
BIVIGLIANO
DICOMANO
VETTA LE CROCI
MONTEREGGI
FIESOLE
PONTASSIEVE S. FRANCESCO
COMPIOBBI
PELAGO
ARNO
CASTEL SOFIA
CASENTINO
POPPI
BIBBIENA
REGGELLO
PIAN DI SCÒ (CASCIA)
LORO CIUFFENNA
PIEVE DI GROPINA
VALDARNO
SUBBIANO
CASTIGLION FIBOCCHI
PONTE A BURIANO
AREZZO
Tavola 31
Percorso della Flaminia Militare
Percorso della immaginaria Flaminia Minore

La sua ipotesi si è basata esclusivamente sulla interpretazione di alcuni toponimi quali "*Flamenga*", "*Fiaminga*", "*Fiamengha*" etc., che ha ritenuto essere una evoluzione linguistica per derivazione etimologica del nome "*Flaminia*" da lui attribuito erroneamente alla strada costruita dal console romano.
Avendo ritrovato tali toponimi in documenti medioevali e moderni che identificano strade o confini di proprietà sulla dorsale sopracitata, ha ritenuto che essi ricordassero il passaggio in quei luoghi della strada di Flaminio ed ha chiamato questo percorso via *Flaminia Minore*.
Dopo di lui alcuni ricercatori bolognesi, per lo più appartenenti alla sua scuola, hanno proseguito le ricerche archivistiche ritrovando in altri documenti medioevali numerosi simili toponimi, sempre riferibili alla citata dorsale, dando ad essi acriticamente la stessa interpretazione del "maestro" e, quindi, ricadendo nello stesso errore, come si dimostra in questo capitolo.
Essi hanno continuato a seguire la linea di pensiero del "maestro" anche dopo che le nostre prime scoperte archeologiche sulla dorsale tra Savena e Setta-Sambro erano state rese note con una pubblicazione nel 1989[4] ed anche dopo la nostra pubblicazione del 2000[5] nella quale, con ampia documentazione fotografica e cartografica, abbiamo illustrato i numerosi rinvenimenti archeologici a nord ed a sud del passo della Futa che testimoniano il passaggio della strada romana da quel valico.
In tutti questi anni però non ci siamo limitati a ricercare il vero tracciato di questa strada, ma abbiamo anche verificato i presunti indizi sui quali i fautori della *Flaminia Minore* hanno basato la loro ipotesi.
Il capitolo IX lo dedichiamo proprio all'approfondimento ed alla contestazione delle loro argomentazioni dimostrando, a nostro avviso e al di là di ogni ragionevole dubbio, che il tracciato proposto da Alfieri (c.d. *Flaminia Minore*) è del tutto immaginario.
Ci auguriamo che questi nostri chiarimenti siano utili a tutti coloro che scrivono articoli sulla *Flaminia Militare*, corredati da fotografie di suoi basolati, ma denominandola in assoluta buonafede, ed erroneamente, *Flaminia Minore*.

---

(4) CESARE AGOSTINI – VITTORIO DI CESARE – FRANCO SANTI: *La strada Flaminia militare*, Costa Editore, Bologna, 1989.
(5) C. AGOSTINI – F. SANTI, Bologna 2000.

CAPITOLO IX

LA VIA *FLAMINIA MINORE*: UN TRACCIATO IMMAGINARIO LE DIECI ARGOMENTAZIONI CHE LO COMPROVANO

- **PARAGRAFO PRIMO:** **Nessuna prova archeologica su tutto il tracciato della *Flaminia Minore* da Claterna ad Arezzo**
- **PARAGRAFO SECONDO:** **Tito Livio ricorda che C. Flaminio ha costruito la strada partendo da Bologna e non da Claterna**
- **PARAGRAFO TERZO:** **Il tracciato della *Flaminia Minore* è incompatibile con i principi costruttivi delle strade consolari romane**
  - **3a - Breve cenno sulla scelta del percorso delle strade consolari romane**
  - **3b - Il tracciato della *Flaminia Minore* percorre una dorsale particolarmente instabile ed attraversa inutilmente alcuni corsi d'acqua**
  - **3c - Maggiori dislivelli e maggiore lunghezza della *Flaminia Minore* per valicare l'Appennino**
- **PARAGRAFO QUARTO:** **Il tracciato della *Flaminia Minore* passa lontano da Fiesole**
- **PARAGRAFO QUINTO:** **La strada costruita di C. Flaminio non è mai stata chiamata *Flaminia* dalla storiografia latina né di epoca repubblicana né imperiale.**
- **PARAGRAFO SESTO:** **I toponimi "*Flamengha*", "*Flaminga*", "*Fiamminga*", "*Flamigna*" etc. non possono derivare dalla strada di C. Flaminio perché non è mai stata chiamata "*Flaminia*".**
- **PARAGRAFO SETTIMO:** **La vera origine dei toponimi "*Flamengha*" "*Flaminga*" "*Fiamminga*" "*Flamigna*" etc.**
  - **7a - La "*Regio Flaminia*" e la sua influenza sulla nascita dei noti toponimi**
  - **7b - La "*via Emilia*" da Rimini a Bologna, chiamata per secoli "*via Flaminia*", può avere trasmesso il nome al suo diverticolo Claterna – passo Raticosa**
  - **7c - I toponimi "*via Flaminia*" "*via Fiamminga*" appellativi di strade anche dirette verso la *regione Flaminia* (da ovest a est)**
- **PARAGRAFO OTTAVO:** **I "*Casoni di Romagna*" e la "*strada romagnola*" sono la conferma della nostra interpretazione dell'origine di quei toponimi**
- **PARAGRAFO NONO:** **I toponimi "*Flamengha*", "*Flaminga*", "*Fiamminga*", "*Flamigna*" etc. ritrovati soltanto da Claterna al passo della Raticosa**
- **PARAGRAFO DECIMO:** **La "*Tabula Peutingeriana*" non conferma l'ipotesi del tracciato della *Flaminia Minore***
  - **10a - Le due diverse opinioni di Nereo Alfieri**
  - **10b - L'opinione di Ernest Gamillscheg**
  - **10c - L'opinione di Luciano Bosio**
  - **10d - L'opinione di Antonio Gottarelli e di P. L. Dall'Aglio**

CONCLUSIONI

PARAGRAFO PRIMO: Nessuna prova archeologica su tutto il tracciato della Flaminia Minore da Claterna ad Arezzo

Le pluriennali ricerche della strada costruita da C. Flaminio non hanno portato al rinvenimento di alcun reperto archeologico riferibile ad una pavimentazione stradale romana in tutta la sua lunghezza di 180 km da Claterna ad Arezzo. Neppure in occasione di scavi effettuati nei secoli scorsi ed in età moderna per la costruzione di qualsiasi tipo di opera (edifici, strade, gallerie, fognature, acquedotti etc.) sono stati rinvenuti casualmente resti di questa strada né "*basolata*" né "*glareata*". Lo stesso Alfieri avverte la mancanza di testimonianze archeologiche ed esprime le conseguenti difficoltà nella ricerca del percorso seguito da Flaminio: "*D'altra parte una indagine specifica sulla intera strada (lunga non meno di km 180) non sembra ancora possibile senza disporre di una aggiornata carta archeologica, che non solo comprenda il vasto territorio interessato, ma soprattutto puntualizzi i ritrovamenti nel settore montano"*[1].

Dopo di lui Catarsi – Dall'Aglio hanno affrontato la stessa ricerca e si sono posti l'obiettivo importante di trovare concrete sopravvivenze del tracciato romano, ma senza risultati: hanno infatti individuato qua e là laterizi di epoca romana, che testimoniano soltanto la presenza di insediamenti rustici[2]. Si tratta di frammenti di embrici e mattoni, "*probabili"* avanzi di un edificio rustico; ed ancora resti di "*probabili"* insediamenti rurali di età romana. Peraltro dal "Catalogo della Mostra *Monterenzio e la valle dell'Idice"* del 1983[3], nel contributo alla Carta Archeologica (foglio 87-88-98), sono elencati molti siti con reperti di età romana (embrici, mattoni manubriati, laterizi etc…) che testimoniano un popolamento sparso anche sul crinale tra Idice e Sillaro e luoghi adiacenti. Tuttavia, nonostante capillari ricognizioni di superficie e recupero di notizie locali, non sono stati trovati concreti indizi di pavimentazione *basolata* o *glareata* romana; né può avere un valore indiziario la individuazione di un breve tratto di una *antica strada* in località Scaruglio, 1 chilometro a sud di Monterenzio Vecchio (scheda n° 81, pag. 398). Ben poca cosa, quindi, per dimostrare il passaggio da quei luoghi di una strada consolare romana!

Anche un altro appartenente alla scuola di Alfieri ha ricordato il rinvenimento di laterizi romani ed, illustrando in particolare una presunta "deviazione" della *Flaminia Minore,* porta a conforto della sua ipotesi il percorso di una mulattiera ove in alcuni tratti ha riconosciuto un piano stradale al quale attribuisce (anche se in modo dubitativo) una ascendenza romana[4].

Invece, a ben guardare, dalla fotografia che ha pubblicato, si vede chiaramente che non è un basolato "costruito", ma un semplice livellamento di affioramenti naturali di arenaria, coincidenti con il tracciato della mulattiera e sapientemente utilizzati per ottenere una pavimentazione solida e duratura. Anche l'Uggeri, che ha fatto ricerche della *Flaminia Minore* sul versan-

---

(1) N. ALFIERI 1975-76, pag. 55. Sottolineiamo l'importanza attribuita da Alfieri ad auspicati ritrovamenti nel "settore montano", cosa che si è avverata con le nostre scoperte al passo della Futa.

(2) MANUELA CATARSI – PIER LUIGI DALL'AGLIO: *Ancora sulla via Flaminia "Minore"*, in "Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna. Classe Scienze Morali, Rendiconti" LXVII, 1978-79, pagg. 156, 158. Oggi Pier Luigi Dall'Aglio è Professore associato confermato e docente di Topografia Antica presso il Dipartimento di Archeologia dell'Università di Bologna.

(3) *MONTERENZIO E LA VALLE DELL'IDICE. ARCHEOLOGIA E STORIA DI UN TERRITORIO*: Catalogo della Mostra a cura di D. Vitali, Monterenzio 1983, Edizioni Grafis, Casalecchio di Reno (Bologna) 1983.

(4) ANTONIO GOTTARELLI: *Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia Minore*, in "Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le provincie di Romagna" n.s. XXXVI, 1986, pag. 122. Oggi Antonio Gottarelli è Ricercatore confermato presso il Dipartimento di Archeologia dell'Università di Bologna e Direttore del centro T.E.M.P.L.A. (Tecnologie Multimediali per l'Archeologia) istituito presso lo stesso Dipartimento; è inoltre Direttore del Museo Civico Archeologico "L. Fantini" di Monterenzio ove sono raccolti reperti etruschi e celtici trovati a Monte Bibele (Comune di Monterenzio).

te toscano, lamenta la mancanza di testimonianze archeologiche: "*Dobbiamo pensare che per una strada così antica i manufatti superstiti non possono essere numerosi e tantomeno appariscenti. In questo senso un limite alle nostre ricerche è rappresentato per ora dalla mancanza di un'edizione accurata ed aggiornata della carta archeologica, assai lacunosa e bisognosa di revisione soprattutto nel settore montano, generalmente ancora poco conosciuto ...*[5]*"* (vedasi anche nota 1). La necessità di prove archeologiche è ancora sottolineata dall' Uggeri nelle sue conclusioni: "*un ulteriore sviluppo della ricerca potrà essere raggiunto focalizzando l'attenzione su nuovi dati, che specialmente i ritrovamenti archeologici non mancheranno di fornire, a precisazione di un tracciato topografico tante volte e per troppe ragioni alteratosi nel corso di oltre due millenni.*[6]"

PARAGRAFO SECONDO: Tito Livio ricorda che Caio Flaminio ha costruito la strada partendo da Bologna e non da Claterna

Negli scritti dei sostenitori del tracciato della *Flaminia Minore* emerge subito una contraddizione storica della quale non danno alcuna giustificazione. Essi infatti sostengono che il console C. Flaminio avrebbe iniziato la costruzione della strada partendo da Claterna, (oggi località denominata Maggio) posta a 15 km da Bologna sulla via Emilia in direzione Rimini. Nel ricordare la costruzione di questa strada Tito Livio invece precisa testualmente: "*ne in otio militem haberet, viam a Bononia perduxit Arretium"*[7]. Lo storico indica dunque come capolinea di partenza "Bologna" e come punto di arrivo "Arezzo" senza specificare altre località intermedie o deviazioni. Dopo Livio nessuno ha più ricordato questa strada e tanto meno ha descritto il suo percorso.

Non si capisce dunque per quali motivi, secondo il parere di Alfieri, si dovrebbe ritenere inesatto il racconto dello storico romano, tanto da affermare, dopo 2000 anni, che per *Bononia* si debba intendere l'area bolognese, comprendente anche una località distante 15 km, ed addirittura fuori dalla direttrice di Arezzo. Siamo del parere che Livio abbia nominato *Bononia* intendendo riferirsi proprio al suo centro urbano e non alla sua provincia. Livio infatti scriveva alla fine del I sec. a.C.[8], quando indubbiamente questa strada era nota, ancora conservata ed utilizzata non per scopi esclusivamente militari, come al momento della sua costruzione, ma anche per il transito commerciale leggero ai fini di un veloce collegamento con la Toscana. Sempre in quel periodo, inoltre esisteva anche *Claterna*, come esisteva ed era molto importante la via Emilia[9], sulla quale si sviluppavano tutti i traffici che provenivano da Roma lungo la via Flaminia[10] fino a Rimini e si dirigevano al nord Italia.

È noto che Claterna nel I secolo a.C. era diventata una città, tanto da equivalere forse a Bologna.

---

(5) G. UGGERI: *La via Flaminia " Minor" in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pag. 583. Gli auspicati rinvenimenti "nel settore montano" sono poi sopravvenuti con le nostre ricerche al passo della Futa.

(6) G. UGGERI 1984, pag. 593.

(7) T. LIVIO: libro XXXIX, par. 2° - 2° cpv.

(8) Tito Livio nacque nel 59 a.C. a Padova dove morì nel 17 d.C.. Iniziò a scrivere la "Storia di Roma" nel 27 a.C. proseguendola fino alla morte.

(9) Ricordiamo che la costruzione della via Emilia venne iniziata da Piacenza per arrivare fino a Rimini, ad opera del console Marco Emilio Lepido proprio nel 187 a.C., contemporaneamente alla costruzione della Bologna-Arezzo ad opera dell'altro console in carica C. Flaminio, al termine della campagna militare contro i Liguri e dopo aver pacificato la fascia appenninica tosco-emiliana in corrispondenza dell'asse Bologna-Fiesole.

(10) Ci riferiamo alla strada costruita da Roma a Rimini nel 220 a.C. dal censore Gaio Flaminio, padre del console Caio Flaminio, costruttore della Bologna-Arezzo.

Se ne trova conferma in uno scritto di Cicerone che Ottavio Mazzoni Toselli riporta nella sua dissertazione. "… E*ra fin dai remotissimi tempi al nostro oriente Claterna; dieci miglia la separavano da Bologna, ed il fiume Idice ne divideva i due territori. Che essa vi fosse e fosse antica non è da porsi in dubbio. Non faremo alcun conto dell'autorità di Livio, poiché accennando sotto l'anno 541* [cioè 212 a.C.] *l'espugnazione del castello Cliterno non si può accertare se egli parlasse di questa. Solo ci appiglieremo all'autorità di Cicerone il quale ci fa conoscere con la epistola 5 del Lib. 12 scritta a Cassio, che a Claterna doveva essere capace di svernare un esercito consolare a fronte di un nemico, poiché l'inverno, invitando i militari al riposo, Antonio svernava i suoi eserciti in Bologna, Hirzio in Claterna e Cesare in Imola (magno praesidio Bononiam tenebat Antonius. Erat autem Claternae noster Hirtius, ad Forum Cornelium Caesar)*."[11].
Poiché Livio era nato a Padova, si presuppone che conoscesse bene l'Italia settentrionale. Se la strada in discussione fosse partita effettivamente da Claterna, citando Bologna lo scrittore avrebbe commesso una banale inesattezza facilmente riconoscibile dai suoi contemporanei, rischiando quindi di perdere credibilità su tutta la sua "Storia di Roma". È come se oggi un cronista scrivesse che l'autostrada Parma-La Spezia parte da Milano, dato che quest'ultima città è molto più importante della cittadina emiliana!
Alcuni nostri critici però potrebbero obiettare che nel 187 a.C. Claterna o non esisteva od era un piccolo insediamento, tanto da non meritare la citazione del famoso storico romano. Questa eccezione avrebbe un suo parziale fondamento soltanto se Livio fosse vissuto ed avesse scritto 150 anni prima, cioè quando *Claterna* poteva essere meno nota di *Bononia*. Solo in tal caso si sarebbe potuto supporre che avesse fatto riferimento alla città già esistente al più vicino punto d'innesto con la via Emilia, cioè a Bologna. Livio scriveva invece alla fine del I sec. a.C. , quindi quest'ipotesi non vale per uno storico che viveva e scriveva nello stesso momento in cui Claterna era una città grande e fiorente come Bologna[12]. Anche ammettendo la fondazione di Claterna dopo il 187 a.C., Livio avrebbe scritto che il console Flaminio aveva tracciato una strada fino ad Arezzo partendo dalla via Emilia, in corrispondenza del luogo ove alla sua epoca c'era Claterna.
Un'altra considerazione si deve fare con riferimento alla organizzazione del lavoro di costruzione delle due strade da parte dei due consoli, che avvalora la partenza da Bologna della strada costruita da C. Flaminio. Livio infatti precisa che M. Emilio Lepido ha costruito la sua strada partendo da Piacenza (… *a Placentia … Ariminum perduxit),* impiegando verosimilmente non pochi anni per completarla fino a Rimini.
Quindi anche il tratto Bologna-Claterna faceva parte di quella importante opera stradale affidata a M. Emilio Lepido, tratto che avrà realizzato verosimilmente alcuni anni dopo il 187 a.C.. Se C. Flaminio nel 187 a.C. avesse iniziato da Claterna la transappenninica, avrebbe dovuto costruire anche il collegamento Bologna-Claterna, che invece era di competenza di M. Emilio Lepido ancora impegnato nello stesso anno a costruire la via Emilia in territorio piacentino. Ma questa ipotesi non è attendibile, a meno che M. Emilio Lepido non abbia distaccato un contingente di suoi legionari e relativi operai per costruire subito la tratta Bologna-Claterna ad uso ed utilità di C. Flaminio. Congetture queste del tutto gratuite che si è costretti a fare soltanto se si vuole sostenere la partenza della strada transappenninica da Claterna. Se si accetta invece il preciso racconto di Livio, le opere realizzate dai due Consoli non si erano sovrapposte essendo stato affidato a ciascuno un tracciato separato.

---

(11) OTTAVIO MAZZONI TOSELLI: *Delle antiche strade militari che dai Romani si praticavano nel territorio bolognese* pubblicata a Bologna nel 1826 dalla stamperia Cardinali e Frulli, pag. 42.

(12) Il destino di *Claterna* ha seguito poi quello di Bologna, se è vero che nel 387 d.C. il Vescovo Ambrogio di Milano fece un triste elenco di "cadaveri" di città semidiroccate: Claterna, Bologna, Modena, Reggio, Brescello e Piacenza tutte comprese nella Provincia "*Liguria-Aemilia*".

Crediamo quindi che mettere in dubbio la notizia dello storico romano, dando su di essa una immotivata interpretazione estensiva, serva solo a giustificare la tesi di quanti vogliono ancora sostenere l'itinerario Claterna - passo della Raticosa, cioè la *Flaminia Minore*. Questi studiosi bolognesi, peraltro, pur rimanendo fermi in linea di massima nel loro convincimento, negli anni più recenti si sono manifestati incerti sulla individuazione del capolinea di partenza della strada del console romano. Così Alfieri si è espresso a questo proposito nel Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo": "*Diverse perciò sono state le ipotesi avanzate sul sito di inserimento della via Flaminia nella via Emilia. Esse si distribuiscono in un tratto di km 20, tra le località di Marazzo (un km ad ovest di Castel S. Pietro) e Bologna"*[13]

Anche il Gottarelli, formulando l'ipotesi di una "deviazione" trasversale della *Flaminia Minore* da Monterenzio Vecchio a Bologna, rivela la consapevolezza che il vero capolinea di partenza era Bologna. Egli quindi nello stesso tempo ha dovuto proporre una deviazione per non disattendere il percorso montano sostenuto dall'Alfieri e dal Dall'Aglio sulla dorsale tra Idice e Sillaro.

Recentemente Marco Destro, facendosi interprete dei nuovi orientamenti, condivide lo spostamento del capolinea da Claterna verso Bologna: "*… Forse già alla fine dell'età repubblicana il tronco originario della strada romana che puntava su Claterna doveva aver perso almeno in parte la sua importanza a favore di un percorso più occidentale che … permetteva di allacciarsi alla via Emilia più vicino a Bologna, presso l'attraversamento dello stesso Idice nella località omonima ..."*[14]. Su questa linea di pensiero si è poi espresso anche P.L. Dall'Aglio il quale, in un articolo pubblicato nel 2008 scrive: "*… Basandoci quindi sulla funzione e natura di "Bononia" e sugli obiettivi connessi con la costruzione della strada la traduzione più convincente del "a Bononia" liviano sembra essere la seconda, vale a dire che la strada di Flaminio partisse direttamente "da Bologna"*[15]. Ed ancora ha espresso questa sua nuova convinzione in un altro saggio pubblicato nel 2011: "*… Ci sembra preferibile intendere per analogia l'indicazione "a Bononia" come "da Bologna" e non " dal territorio bolognese" e quindi supporre che nel 187 a.C. la via Flaminia minore partisse direttamente dalla città con un tracciato oggi sostanzialmente ricalcato da via Santo Stefano…"*[16].

Quindi anche i sostenitori della *Flaminia Minore* hanno infine riconosciuto la prevalenza di Bologna su Claterna accettando implicitamente come preciso il racconto liviano.

PARAGRAFO TERZO: Il tracciato della Flaminia Minore è incompatibile con i principi costruttivi delle strade consolari romane

3a – Breve cenno sulla scelta del percorso delle strade consolari romane

Alla viabilità i Romani hanno dedicato particolare attenzione e cura tanto da passare alla storia come i migliori e più grandi costruttori di strade fino all'epoca moderna.

I loro meriti hanno trovato espressione, oltre che nella perfezionata abilità tecnica di costruzione del manufatto, soprattutto nella capacità di scelta dell'itinerario migliore per raggiungere le mete prefissate.

---

(13) N. ALFIERI 1992, pag. 99.

(14) MARCO DESTRO: *La Flaminia Minore e i collegamenti tra Bologna e Firenze*, in *La linea e la rete – Formazione storica del sistema stradale in Emilia Romagna* (a cura di P.L. Dall'Aglio e I. Di Cocco), Touring Club Italiano, Milano, 2006, pag. 247 e ss..

(15) P.L. DALL'AGLIO, *Un nuovo documento sulla via Flaminia "Minore"*, in "Ocnus" 16, 2008, pagg. 123-130.

(16) P.L. DALL'AGLIO- C. FRANCESCHELLI, *La viabilità del territorio bolognese nelle carte del secolo XI*, in *Bologna e il secolo XI. Storia, cultura, economia, istituzioni, diritto*, Bologna 2011, pagg. 452-453.

Nel decidere il tracciato stradale non tenevano conto soltanto della brevità e della comodità, ma anche della geografia e della geologia del territorio da attraversare. Specialmente se la strada doveva assolvere a scopi strategico-militari tendevano a scegliere percorsi su terreni stabili, tali da garantire che il manufatto non subisse interruzioni per frane, o comunque non comportasse l'impegno di una onerosa manutenzione.
Se la strada doveva valicare colline o montagne, prediligevano percorsi di cresta per motivi di sicurezza ed, a maggior ragione, cercavano di evitare terreni instabili come le argille scagliose ed i calanchi. Se poi parte del percorso doveva necessariamente attraversare valli o pianure, tendevano ad evitare le zone paludose e l'attraversamento dei fiumi; le prime per le difficoltà tecniche di costruzione del tracciato stradale e per la continua manutenzione che esso richiedeva; i secondi non soltanto per l'ovvia necessità di edificare ponti, ma soprattutto per i rischi di improvvise interruzioni dovute a cause naturali, meteorologiche o ad opera del nemico.
Le strade militari, cioè, venivano costruite con il duplice scopo di dominare il territorio conquistato e di arrivare velocemente là dove era urgente la presenza delle legioni. Non potevano quindi rischiare di giungere in ritardo a destinazione per interruzioni della strada dovute a frane ed a crolli di ponti. Non disdegnavano infine di utilizzare piste o strade già esistenti, se esse avevano i requisiti tecnici, geografici e geologici sopra descritti limitandosi, in questi casi, a fare piccole rettifiche del tracciato ed a posare, ove necessario, una solida pavimentazione. Questi principi sono stati indubbiamente seguiti anche dal console Caio Flaminio nel momento in cui, debellate le popolazioni liguri dall'Appennino tosco-emiliano, ha avuto l'incarico di costruire una strada da Bologna ad Arezzo. Non v'è dubbio che questa strada avesse scopo strategico-militare: cioè il preciso obiettivo di mantenere il dominio di quella fascia appenninica appena pacificata[17] e di collegare velocemente *Arretium* con la giovane colonia latina di *Bononia*, fondata soltanto due anni prima.
Le legioni romane, cui venne affidato il compito della costruzione di questa strada[18], ben conoscevano il territorio montano per aver combattuto palmo a palmo contro le tribù liguri poche settimane prima, ed hanno senza dubbio scelto un tracciato che rispettasse i canoni elementari della brevità, comodità, sicurezza e stabilità, tutti requisiti inesistenti sul tracciato della *Flaminia Minore*.

3b – Il tracciato della *Flaminia Minore* percorre una dorsale particolarmente instabile ed attraversa inutilmente alcuni corsi d'acqua

Seguiamo ora l'ipotetico percorso della *Flaminia Minore* per verificare se è attendibile che le legioni romane abbiano scelto quel tracciato in relazione alla geologia della dorsale ed alla presenza di corsi d'acqua da attraversare. Partendo da Bologna, la *Flaminia Minore,* dirigendosi verso est, doveva subito valicare il torrente Savena e, dopo pochi chilometri, il fiume Idice. Ci si rende conto quindi che i problemi tecnici e di sicurezza non mancavano fin dall'inizio del suo percorso.
Dopo 15 km circa arrivava a Claterna nell'attuale località denominata Maggio. Questa località era a quel tempo, ed anche molti secoli dopo, circondata da paludi, così come si apprende da Ottavio Mazzoni Toselli: "*Oltre essere poi Claterna, per se stessa un forte baluardo e per chi la possedeva e per coloro che l'avevano alleata era poi attorniata da molte selve e paludi ...*"[19]. Prosegue poi:

(17) Non bisogna infatti dimenticare che con la vittoriosa campagna militare condotta dai due consoli C. Flaminio e Marco Emilio Lepido nel 187 a.C. venne pacificata soltanto una fascia dell'Appennino tosco-emiliano compreso fra il faentino ed il modenese. La fascia appenninica a nord-ovest del Frignano, fino a tutta l'attuale Liguria, vide ancora per oltre 15 anni le legioni romane impegnate contro le popolazioni liguri.
(18) T. LIVIO: libro XXXIX, par. 2: "*Ne in otio militem haberet viam a Bononia perduxit Arretium*".
(19) O. MAZZONI TOSELLI 1826, pagg. 44 e 45.

"*Ognuno sa essere Gaiana nelle vicinanze di Claterna e perciò si può ben credere che niun Console senza aver prima soggiogato i Boi o avuto in suo potere la capitale pensasse a costruire una strada militare fra selve e paludi e attorniata dai nemici i quali se non sconfitti, od insidiosi potevano offrire un libero passaggio.*"[20].
Si deve quindi dedurre che la strada doveva affrontare problemi costruttivi non indifferenti già nei pressi di Claterna. Da questo luogo il tracciato cambiava direzione puntando verso sud, cioè verso la catena appenninica e si immetteva sul crinale che fa da spartiacque tra l'Idice ed il Sillaro e che termina al passo della Raticosa. Trattasi di una dorsale particolarmente tormentata dalla presenza costante di calanchi ed argille scagliose, che non danno alcun affidamento per la stabilità di un tracciato stradale, anche se vengono costruiti muri di sostegno, sottofondi con massicciata e robusti basolati. Le frane e gli smottamenti, che sono provocati anche da un semplice temporale, creano

Foto n° 116
Le argille scagliose provocano i tipici "calanchi" che si incontrano numerosi lungo il tracciato della *Flaminia Minore* sul versante emiliano.

improvvise interruzioni di qualunque strada, mulattiera o sentiero.
Questa situazione, esistente tutt'oggi, può essere facilmente verificata percorrendo questo itinerario, con l'augurio di non essere sorpresi dalla pioggia perché, altrimenti, la prosecuzione del viaggio diventerebbe problematica.
Di tale precarietà sono stati testimoni molti storici. Il Calindri, per esempio, parlando della parrocchia dei Casoni di Romagna (che si trova nei pressi del crinale) dice testualmente: "*É situata sulla vetta di una giogaia di Monte detto la Serra De' Casoni presso i confini della Toscana e più dappresso a quelli del Marchesato di Tossignano. La chiesa e le case corrispondono alla miseria ed all'asprezza del luogo; il clima ventosissimo, il terreno cretoso, ocraceo e galestrino*"[21].
Circa cento anni dopo, esattamente nel volume "*L'Appennino Bolognese*" *Descrizioni ed Itinerari*, pubblicato nel 1881 a cura del CAI di Bologna, il Bombicci si sofferma a descrivere l'oro-idrografia e la geologia dei crinali che fanno da cornice all'Idice ed al Sillaro: "*Da Monte Armato si susseguono con ondulazioni assai dolci i poggi di Monte Bugnolo, di Settefonti, di Ciagnano, di Ozzano di Sopra, di Castel dei Britti, con fianchi peraltro frequentemente squarciati, resi lavinosi, tormentatissimi ed impraticabili nel pendio dalle argille scagliose*". Prosegue poi descrivendo l'area del torrente Quaderna: "*Basta notare che circa la metà dell'area di questo bacino è occupata dalle argille scagliose per immaginarne il prevalente aspetto. I soliti calanchi lungo gli alvei dei torrentelli , la inerente orridezza nelle tinte e nei dirupi frastagliatissimi, dispongono l'escursionista alle impressioni che il più vasto e*

(20) Il Mazzoni Toselli si riferisce alle campagne di conquista romana del territorio dei Boi che hanno preceduto di alcuni anni la campagna del 187 a.C. contro i Liguri. La strada militare a cui allude quindi non è quella costruita da C. Flaminio. La sua annotazione è comunque rilevante perché conferma l'estrema pericolosità della zona attorno a Claterna, per la presenza di selve e paludi, indubbiamente esistenti anche pochi anni dopo, quando Flaminio avrebbe tracciato la strada. Che le paludi e le selve esistessero in quella zona anche molti secoli dopo, lo conferma, sempre nelle stesse pagine, riportando un brano del Ghirardacci, il quale riferisce sotto l'anno 1123 che " … *molti Claternati andarono ad abitare Faenza, Rimini, Bologna, ecc. e se pure alcune famiglie vi restarono, poco tempo vi stettero; perché, oltre alle ruine occorse a quelle città, anco per l'aere pessimo che cagionavano le acque morte dalle quali era circondato, furono forzati d'indi partirsi*".
(21) S. CALINDRI: *Dizionario corografico, georgico, orittologico, storico ec.ec.ec della Italia*, II, Bologna 1781, pag. 167 e ss..

Foto n° 117
Il tracciato della *Flaminia Minore* a sud di Ronco Britti si snoda sinuoso sopra instabili argille scagliose.

consimile campo di studi potrà ricevere dalla contigua regione dal Sillaro al Santerno"[22]. Descrivendo il carattere oro-idrografico dominante del bacino del Sillaro ed in particolare i contrafforti che, scendendo, s'allineano lungo il corso del fiume, aggiunge*: "... e vedremo i loro fianchi solcati da profondi borri; intagliati da ripidissimi e dentellati calanchi, bene e spesso franati a picco e corrosi dalle acque che vi scorrono in ruscelli e torrenti"*[23].
Ed ancora, altri cento anni dopo, l'Alfieri riconosce apertamente l'instabilità di quel territorio: "*Nel caso particolare il tronco finora accertato ha il carattere di strada di crinale, vale a dire presenta la soluzione tecnica ottimale sul terreno particolarmente franoso".* Egli poi prosegue: "*dopo Monterenzio e i modesti speroni che scendono al Sillaro od all'Idice, il contrafforte si ramifica, sicché ogni ulteriore intuizione non va al di là di ipotesi di lavoro, anche perché i calanchi hanno modificato notevolmente il paesaggio"*[24]. Poi puntualizza ulteriormente la particolare instabilità del terreno: "*Infine è importante tenere presente la facile erodibilità dei terreni dell'Appennino e soprattutto del Subappennino emiliano dove le marne e le argille scagliose danno luogo a smottamenti e calanchi tanto che si ha qui una delle plaghe italiane tipicamente franose"*[25]. Questa precaria situazione è ben presente a Dall'Aglio: "*... il confine occidentale diviene necessariamente la "strada Flamigna" e questa – in dipendenza della natura franosa del terreno – va posta lungo il crinale spartiacque fra Idice e Sillaro"*[26].

Foto n° 118
Un altro scorcio della *Flaminia Minore* a sud di Monterenzio Vecchia. E' una ipotesi del tutto temeraria pensare che C. Flaminio abbia costruito la strada consolare su questo crinale.

(22) *L'APPENNINO BOLOGNESE. Descrizione e itinerari*, Tipografia Fava e Garagnani, Bologna 1881, pagg. 658, 683.
(23) *L'APPENNINO BOLOGNESE* 1881, pag. 697.
(24) N. ALFIERI 1975-76, pagg. 66 e 67.
(25) N. ALFIERI 1975-76, pag. 57.
(26) CATARSI - DALL'AGLIO 1978-79, pag. 164.

Anche la Foschi, a proposito del Monastero camaldolese di S. Cristina di Settefonti, ricorda che si trova: "*in una zona del Bolognese non particolarmente nota o ricca, ma anzi su un crinale inospitale, argilloso e quindi franoso…"*[27].

Ad ulteriore dimostrazione della instabilità di quella dorsale, merita ricordare un documento del 1682, ritrovato dalla Foschi, nel quale si ordina alle comunità locali la costruzione di una nuova strada lungo la valle del torrente Quaderna fino a Bisano per potere trasportare la legna proveniente dalla località "La Selva". Queste sono le parole della Foschi: "*La strada deve venire costruita per permettere il trasporto in città del legno ricavabile dalla foresta e non deve essere impedita da calanchi o da altri mali passi in modo da poter essere facilmente transitabile da persone e carri. ... La notizia riportata, oltre ad attestare nuovamente il toponimo, fornisce un dato importante sull'impraticabilità della Flaminia "minore" a causa della franosità del terreno, tanto da rendere necessaria la costruzione di una nuova strada nel fondovalle Quaderna."*[28]. Dunque se nel XVII secolo si è deciso di costruire una strada nel fondo valle del Quaderna e dell'Idice, escludendo la dorsale, per effettuare trasporti locali di legna, si può ben ritenere che anche C. Flaminio non abbia utilizzato quella dorsale franosa ed instabile per costruire una importante strada militare transappenninica. I Romani non potevano certamente rischiare di dovere fermarsi e tornare indietro perché ai Casoni di Romagna, per ipotesi, una improvvisa frana aveva interrotto la strada.

I sostenitori della *Flaminia Minore*, però, non hanno tenuto conto di queste ovvie considerazioni, che da sole sarebbero sufficienti per escludere quel tracciato, ed hanno ipotizzato la sua prosecuzione nel versante toscano attraversando ancora luoghi che mai i Romani avrebbero percorso.

Infatti una volta superato il primo valico appenninico al passo della Raticosa[29] si deve necessariamente scendere a Firenzuola nella ampia depressione della valle del fiume Santerno, che è posta in posizione ortogonale rispetto alla direttrice nord-sud che si deve seguire per raggiungere il Mugello. In questo punto il fondovalle del Santerno è abbastanza ampio e pianeggiante, cosicché quel fiume, anche se poco distante dalla sorgente, uscendo facilmente dall'alveo naturale con numerose ramificazioni, aveva creato indubbiamente una zona di acqua stagnante, tanto da costituire un ostacolo sia per la costruzione di una strada, quanto per la sua sicurezza. Trattasi della così detta piana di Firenzuola, ove appunto oggi esiste la omonima cittadina fondata soltanto nel 1328, una volta bonificata la zona e regolamentato il corso delle acque.

Chi sostiene quindi il percorso della *Flaminia Minore*, a parte i problemi che derivano dai dislivelli da superare (trattati nel paragrafo seguente), deve anche considerare il problema dell'attraversamento di questo fondovalle e del Santerno, il quale, avendo natura torrentizia, poteva costituire un ostacolo insuperabile in occasione di piogge o temporali. Era cioè indispensabile la bonifica della valle e la costruzione di un ponte, che comportava il rischio di interruzione o di imboscate, costituendo esso un punto di passaggio obbligato per valicare la catena appenninica. Del resto, per evitare tutti questi ostacoli, non ci sarebbe stata altra alternativa, dopo il passo della Raticosa, che proseguire verso il passo della Futa, seguendo più o

---

(27) PAOLA FOSCHI: *Flaminia Minore e via dello Stale, due strade fra Bologna e la Toscana*, in "il Carrobbio" XIV, 1988, pag. 166. Paola Foschi, laureata in Lettere moderne all'Università di Bologna con una tesi sull'insediamento altomedioevale nel territorio bolognese, ha poi continuato a studiare soprattutto l'insediamento, il paesaggio agrario e la viabilità medievale del territorio bolognese. Presso il Comune di Bologna ha svolto, dal 1985 al 2005, all'interno dell'Unità Organizzativa Studi e Interventi Storico Monumentali, ricerche storiche su edifici comunali soggetti a restauro. Attualmente svolge la sua attività presso la sezione Manoscritti e rari della Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio.

(28) P. FOSCHI 1988, pagg. 163-164.

(29) Od in alternativa, con poca differenza, al Sasso di S. Zenobi con direzione Cà Buraccia ed il Peglio, si giunge sul fiume Santerno, poco a valle di Firenzuola.

meno l'odierna Statale n° 65; si doveva, però, transitare sotto il Monte Beni ed il Sasso di Castro (vedasi foto 91 a pag. 145), due vette rocciose che sovrastano a picco il percorso e che potevano costituire il luogo ideale per arroccamenti ed imboscate da parte dei superstiti Liguri da poco battuti e dispersi in quella fascia appenninica. Percorso quindi non ideale per una strada di interesse prettamente militare. Oltre a questi potenziali pericoli, non avrebbe avuto senso, partendo da Bologna, arrivare al passo della Futa attraverso il passo della Raticosa, essendo ben più comodo e veloce arrivarci percorrendo il crinale diretto da Bologna sul tracciato della *Flaminia Militare* con un minore percorso di 27 km[30]. Per di più su questo crinale nel settore da Pieve del Pino a Pian di Balestra la geologia presenta affioramenti di calcare e fino al passo della Futa affioramenti di arenaria stratificata (c.d. "Macigno di Monghidoro") che offrono un fondo solido in qualsiasi condizioni di tempo, particolarmente adatto per prelevare materiale per la costruzione di una strada.

Continuando a seguire l'ipotetico tracciato della *Flaminia Minore*, dopo l'attraversamento del Santerno, si deve risalire il versante opposto fino al passo del Giogo per ridiscendere fino a Scarperia e raggiungere S. Piero a Sieve, Borgo S. Lorenzo e Dicomano per poi puntare verso il Casentino.

Gli elementi negativi finora evidenziati sono più che sufficienti per escludere ragionevolmente questo tracciato. Ad essi si aggiunge un altro importante aspetto negativo consistente in maggiori dislivelli e in una sua maggiore lunghezza rispetto al percorso che si può seguire sulla dorsale fra Savena e Setta-Sambro.

3c – Maggiori dislivelli e maggiore lunghezza della *Flaminia Minore* per valicare l'Appennino

Abbiamo voluto mettere a confronto i due percorsi transappenninici per verificare l'altimetria e la lunghezza di ciascuno. Partendo da Bologna abbiamo preso a riferimento due località che si trovano nel Mugello ai piedi dell'Appennino, ambedue sul fiume Sieve: Borgo S. Lorenzo ed il ponte di Colombaiotto in località Bilancino; il primo sul tracciato ipotetico della *Flaminia Minore* diretta ad Arezzo attraverso il Casentino, ed il secondo pochi chilometri più ad occidente sul percorso della *Flaminia Militare* diretta ad Arezzo passando da Fiesole.

Dai grafici altimetrici si possono trarre i seguenti risultati:

A. percorso della *Flaminia Minore* sulla dorsale fra Idice e Sillaro:
   dislivello complessivo m 3626;
   lunghezza km 86,5.
B. percorso della *Flaminia Militare* sulla dorsale fra Savena e Setta-Sambro:
   dislivello complessivo m 2534;
   lunghezza km 72.

Il tracciato della *Flaminia Minore* comporta un dislivello maggiore di m 1092 ed una maggiore lunghezza di km 14,5.

Concludendo possiamo così riassumere gli aspetti negativi del tracciato della *Flaminia Minore* rispetto alla *Flaminia Militare*:

– era necessario attraversare tre corsi d'acqua: il torrente Savena, il fiume Idice e il fiume Santerno che si sarebbero evitati percorrendo l'altra dorsale;
– si dovevano percorrere 35 - 40 km su un crinale particolarmente instabile per la presenza di argille scagliose e calanchi;
– si dovevano superare dislivelli superiori (+1092 m) e percorrere maggiori chilometri (+14,5).

È evidente quindi che oggi, come nel 187 a.C., nessun assennato progettista di strade avrebbe scelto il percorso della "*Flaminia Minore*".

(30) Infatti, per giungere alla Futa da Bologna seguendo la dorsale Savena/Setta-Sambro si evitano i 15 km da Bologna a Claterna ed i 12 km dalla Raticosa alla Futa.

FLAMINIA MINORE

Dislivello totale metri 3626

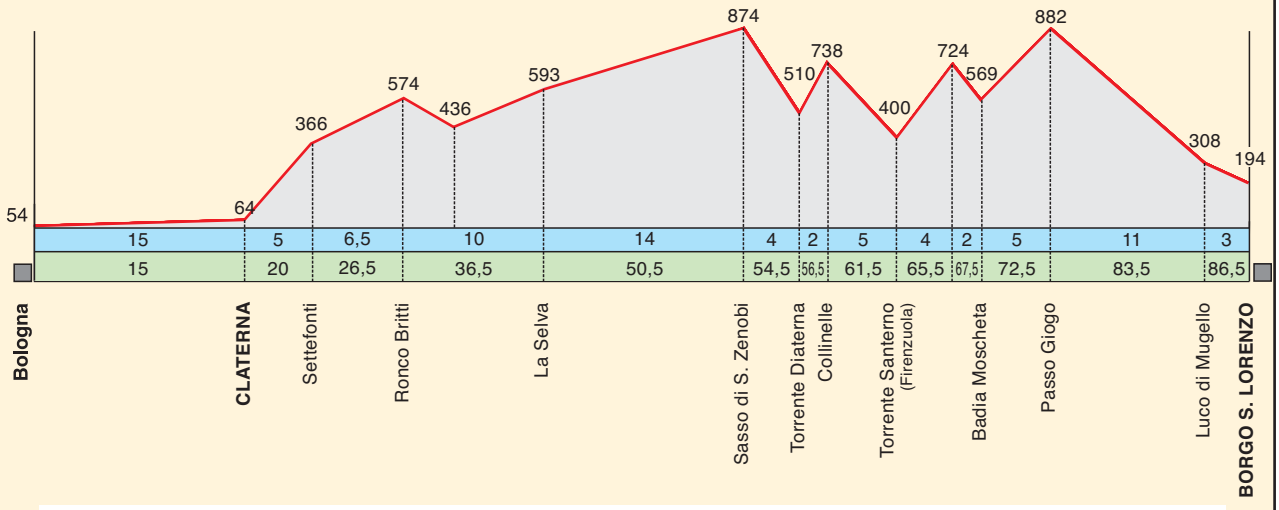


Tavola 32

Altimetria della ipotetica *Flaminia Minore* per valicare la catena appenninica da Bologna fino a Borgo S. Lorenzo sul fiume Sieve.

Distanze parziali indicate in Km
Distanze progressive indicate in Km

FLAMINIA MILITARE

Dislivello totale metri 2534

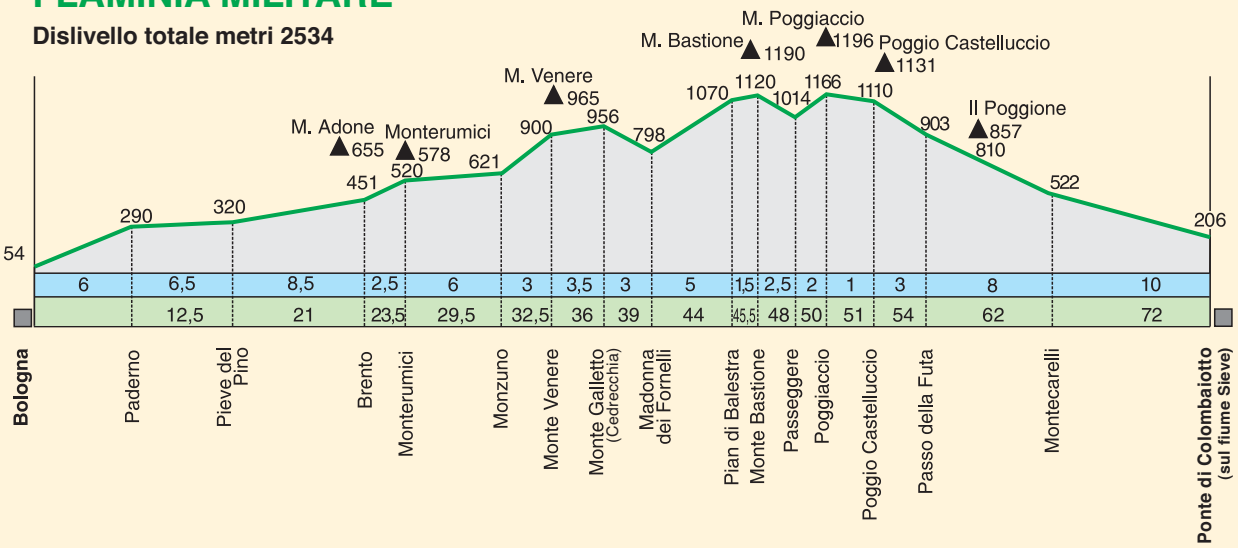


Tavola 33

Altimetria della *Flaminia Militare* per valicare la catena appenninica da Bologna fino al Ponte di Colombaiotto sul fiume Sieve (località Bilancino).

Distanze parziali indicate in Km
Distanze progressive indicate in Km

PARAGRAFO QUARTO: Il tracciato della Flaminia Minore passa lontano da Fiesole

Data l'importanza che ha avuto la Fiesole etrusca e romana non si può pensare che C. Flaminio abbia costruito la Bologna-Arezzo senza passare da questa città. Già prima del II sec. a.C. essa era collegata con Arezzo da quella strada che successivamente venne chiamata "*Cassia Vetus*" e che percorreva la sponda destra dell'Arno in posizione pedemontana rispetto al Pratomagno. Fiesole poi era collegata anche con Felsina e costituiva il punto di arrivo dei traffici provenienti dall'Etruria meridionale e centrale e, contemporaneamente, il capolinea di partenza della strada transappenninica diretta nell'Etruria padana (vedasi cap. III).

Era quindi un caposaldo fondamentale a presidio non soltanto dei traffici commerciali transappenninici, ma anche a difesa dai nemici provenienti dal nord. Già abbiamo commentato il racconto di Polibio[31] quando ricorda la città di Fiesole proprio in occasione della invasione dell'Etruria da parte di un esercito di Celti nel 225 a.C.. È molto probabile che la strada, dalla quale erano calati in Etruria, passasse proprio da Fiesole e quindi, che abbiano utilizzato la strada transappenninica che raggiungeva Fiesole da Felsina tramite il valico della Futa. Altrettanto percorribile doveva essere la strada che da Fiesole portava ad Arezzo ed oltre, fino a Chiusi in quanto Polibio ricorda che l'esercito dei Celti arrivò fino a Chiusi. "*... I Celti, calati in Etruria correvano la campagna devastandola impunemente, poiché nessuno opponeva loro resistenza, infine mossero contro la stessa Roma. Quando furono presso la città chiamata Chiusi, a tre giorni di marcia da Roma fu loro annunciato che li seguivano per attaccarli le forze romane di stanza in Etruria....*"[32].

Dunque se nel 225 a.C. esisteva una strada etrusca da Felsina a Fiesole che proseguiva fino a Chiusi passando da Arezzo, è sicuro che questa strada esisteva anche 38 anni dopo quando, nel 187 a.C., il console Flaminio ha ricevuto l'incarico di costruire una strada militare da "*Bononia*" ad "*Arretium*". Per lui nulla di più comodo che seguire questo collaudato tracciato, limitandosi a rettificare alcuni tratti della strada etrusca ed a pavimentarla ove ciò era necessario per esigenze di transitabilità militare[33].

Di fronte a questa preesistente viabilità non si può quindi pensare che i Romani abbiano costruito una strada su un percorso completamente nuovo passando lontano da Fiesole attraverso il Casentino, come ipotizzano i sostenitori del percorso della *Flaminia Minore*. Del resto questa nostra opinione è confortata dagli studi dello Sterpos: "*… il Lopes Pegna dice che la strada costeggiava la Sieve fino a Dicomano e Londa e di qui passava attraverso la Colla di Caspriano nel Casentino dove seguiva il corso dell'Arno discendente verso Arezzo. Quando scrissi il volume "Bologna-Firenze" credevo anch'io a questa ipotesi, ma ora non mi sentirei più di sottoscriverla perché non tiene in debito conto la presenza di Fiesole. … Fiesole, dice il famoso storico Arnold Toynbee, era il caposaldo di Roma verso le tribù liguri dell'Appennino, e in questo inizio del II secolo, come si poteva pensare di andare da Bologna ad Arezzo trascurando il centro più importante che si trovasse nella zona, forse l'unico al quale ci si potesse appoggiare? Io sono portato a credere che, una volta entrato in Mugello, Flaminio abbia guardato a Fiesole"*[34]

Anche l'Uggeri non ha avuto dubbi nel riconoscere che Flaminio ha collegato Arezzo passando da Fiesole. "*Se identifichiamo con il tracciato ora individuato in linea di massima l'antica via Flaminia Minor, è evidente che*

---

(31) Vedasi cap. III, par. 4° di questo libro.
(32) POLIBIO: *Storie*, libro II, par. 25.
(33) Sull'argomento vedasi par. 3a di questo capitolo.
(34) D. STERPOS 1981, pag. 4.

dovremo ammettere che nel primo tratto, ossia da Arezzo fino all'incirca a Fiesole, questa dovesse avere percorso comune con la prosecuzione della via Cassia … Va naturalmente considerato che Firenze non esisteva ancora, almeno come centro urbano, all'epoca della costruzione della via Flaminia minor (187 a.C.): questa doveva passare originariamente ai piedi di Fiesole e di tutto il sistema collinare affacciato sulla destra dell'Arno"[35].

Infatti lo stesso studioso considera poi pacificamente riconosciuto che la strada di Flaminio collegava Arezzo a Fiesole, tanto da giudicare non meritevole di approfondimento le ricerche su questo tratto. "*Non ci soffermiamo in questa sede sul tratto viario da Arezzo a Firenze, in quanto comune alla via Cassia, sia nel primitivo tracciato pedecollinare in rapporto a Fiesole, sia nella variante lungo l'Arno conseguente alla fondazione di Firenze.*"[36]. E quando scrive: *"... sia nel primitivo tracciato pedecollinare in rapporto a Fiesole …"* è evidente che si riferisce al percorso della strada di C. Flaminio chiamata successivamente "*Cassia Vetus*", che correva alla destra dell'Arno ai piedi del Pratomagno e collegava appunto Arezzo con Fiesole.

Che la "*Cassia Vetus*" avesse ripercorso una strada etrusca è confermato anche da Alvaro Tracchi: … [la *"*Cassia Vetus*"*] *è il ramo più antico*[37] *della via consolare aperta dai romani nella valle dell'Arno dopo la conquista dell'Etruria, utilizzando in gran parte il vecchio percorso etrusco che univa Arezzo a Fiesole attraverso gli altipiani del versante destro del fiume, lungo le pendici occidentali del Pratomagno. Il vecchio tracciato è ancora oggi in funzione col nome di < strada dei setteponti>; è però da tenere presente che la strada attuale corrisponde soltanto per brevi tratti a quella etrusco-romana che doveva essere più a valle e con tracciato più diritto …"*[38]. In conclusione tutte queste testimonianze storiche ed opinioni di autorevoli studiosi comprovano che, dopo avere valicato l'Appennino, il console romano non ha percorso il Casentino, ma ha seguito il Valdarno passando da Fiesole.

Su questo specifico tema non possiamo omettere di ricordare il totale disaccordo del Dall'Aglio. Egli infatti in proposito ha scritto: "*Il recente ritrovamento di un lastricato in pietra locale nella valle del Savena, ha però portato alcuni appassionati locali a negare qualsiasi valore ai contributi dell'Alfieri e della sua scuola e a identificare la via Flaminia "minore", da loro chiamata "militare", con tale lastricato. Questa nuova ipotesi si basa sostanzialmente sul fatto che la valle del Savena è la più breve per andare da Bologna a Firenze e sull'aprioristica e antistorica convinzione che una strada proveniente da Arezzo e diretta al nord non potesse prescindere da Fiesole. Si tratta di argomentazioni prive di qualsiasi valore. Se infatti è vero, come è vero, che la valle del Savena è la via più breve fra Bologna e Firenze, non vi è nessuna prova che nel II sec. a.C. Fiesole rivestisse una qualche importanza strategico-militare per i Romani…"* [39].

Negare l'importanza che Fiesole aveva per i Romani nel II secolo a.C. è molto discutibile e non sembra tenere nel debito conto la loro capacità strategica.

Perciò, siamo indotti a pensare che le sue parole abbiano l'unico scopo di privilegiare il percorso attraverso il Casentino, appunto negando l'importanza di Fiesole.

---

(35) G. UGGERI: *La via Flaminia " Minor" in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pag. 586.

(36) G. UGGERI 1984, pag. 587.

(37) Il ramo più antico non può essere che quello costruito da C. Flaminio.

(38) A. TRACCHI 1978, pag. 127.

(39) P.L. DALL'AGLIO: *La viabilità romana in Emilia Romagna e nelle Marche settentrionali*, in V*ie del commercio in Emilia, Romagna, Marche*, Silvana Editoriale, Milano 1990, pag. 43.

PARAGRAFO QUINTO: La strada costruita da Caio Flaminio non è mai stata chiamata "Flaminia" dalla storiografia latina né in epoca repubblicana né in epoca imperiale

Come già detto, dopo il ricordo di Tito Livio, della strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C. non si sono avute più notizie storiche, né per quanto riguarda il nome, né tanto meno per quanto riguarda il suo tracciato. Questo inspiegabile silenzio, protrattosi per oltre 2000 anni, ha meravigliato molti studiosi di topografia antica come, ad esempio, Daniele Sterpos: "*... chiaro che un console o un censore, pure esercitando il potere per un tempo assai breve, riusciva a fare per una strada qualcosa che bastava ad assicurargliene la paternità. E doveva essere l'appalto dei lavori (prerogativa dei censori ed eccezionalmente dei consoli) e la scelta del tracciato.... Quindi chi aveva per primo disegnato l'andamento di una strada ne rimaneva nella tradizione legittimamente come il padre.*" Poi lo Sterpos richiama alcuni esempi: "*É il caso della via Emilia, creazione, come si è visto, di Emilio Lepido, dell'Appia, creazione di Appio Claudio censore nel 312 a.C. ... e di altri*". Infine sottolinea con un velo di delusione: "*Sulla Bologna-Arezzo del 187 a.C. non abbiamo nessuna altra notizia antica oltre quella di Livio; non ne parlano storici e geografi, non figura negli itinerari romani che ci sono rimasti. Alcuni studiosi avanzano anzi l'ipotesi della inesistenza di questa strada*"[40].
Lo studioso fiorentino conclude però esprimendo il suo convincimento che la notizia di Livio sia esatta e cerca di capire perché non soltanto il tracciato, ma anche il nome di questa strada di Flaminio, non sia stato tramandato ai posteri come tutte le altre strade consolari. Egli spiega questo silenzio partendo dalla constatazione che la strada di Flaminio, una volta giunta ad Arezzo da Bologna, è stata considerata dai Romani una prosecuzione della *Cassia*. E da ciò trae queste conclusioni: "*Questa ipotesi porterebbe a spiegare anche perché della via Flaminia minore si siano persi il nome ed il ricordo. Infatti, costruita la Cassia fino ad Arezzo* [da Roma] *e poi avanti fino a Pistoia e Luni, la Flaminia per la parte Fiesole-Arezzo diventava un settore della Cassia e per il rimanente un proseguimento della Cassia verso l'Appennino; in queste condizioni il nome Cassia può avere fagocitato quello della Flaminia*"[41].
Questa acuta ipotesi trova puntuale conferma nel famoso discorso di Cicerone tenuto in Senato il 4 gennaio 43 a.C., ove si discuteva dell'opportunità di inviare ambasciatori a trattare la pace con Marco Antonio, che si trovava a Modena. Cicerone si manifestò contrario soprattutto perché temeva di dovere andare lui a capeggiare l'ambasceria. E per evitare tale incarico ha messo in evidenza i pericoli che avrebbe dovuto affrontare durante il viaggio verso Modena, illustrando i tre possibili itinerari ed i conseguenti agguati che probabilmente avrebbe subito.
Merita qui riportare alcuni stralci del suo discorso che evidenziano la sua famosa eloquenza e ci forniscono notizie decisive per il nostro studio sulla viabilità transappenninica alla metà del I sec. a.C.: "*Più volte abbiamo cercato di indurre Antonio alla pace; egli ha preferito la guerra. Ambasciatori gliene abbiamo mandati già altre volte; io ero contrario, ma l'invio è avvenuto lo stesso, e gli sono stati così portati i nostri ordini. Non ha obbedito. È stato diffidato a non assediare Bruto, ad allontanarsi da Modena: ha lanciato attacchi più violenti. A costui che ha già respinto i nostri messaggeri di pace vogliamo ora mandare altri ambasciatori a trattare la pace? ... Che se un accordo si riteneva necessario col sistema brigantesco di Marco Antonio la persona meno indicata per concluderlo doveva essere*

(40) D. STERPOS 1981, pagg. 2 e 3.
(41) D. STERPOS 1981, pag. 4.

proprio la mia"[42]. Poi, dopo avere indicato i motivi per i quali era inopportuno che proprio lui dovesse andare a trattare con Marco Antonio, passa ad elencare le strade esistenti per raggiungere Modena ed i relativi pericoli che avrebbe dovuto affrontare nel corso del viaggio. "*Quando mi sarò avventurato in codesto viaggio, per giunta così lungo, pensate che non ci saranno insidie di sorta da temere? Tre sono le vie per Modena ...: la Flaminia dalla parte dell'Adriatico, l'Aurelia dalla parte del Tirreno; in mezzo la Cassia… La Cassia attraversa l'Etruria: sappiamo noi, o Pansa, in quale località in questo momento Lentone Cesennio sta esercitando la sua autorità settemvirale? Certo non sta dalla parte nostra, né col corpo, né con l'anima. Se si trova a casa sua o nei paraggi certo si trova in Etruria, cioè lungo la via che dovrei fare io …"*[43]. Questa autorevole testimonianza ci dimostra che all'epoca di Cicerone la strada che da Roma percorreva l'Etruria centrale verso nord era chiamata "*Cassia*". Il nome di C. Flaminio quindi non era ricordato neppure nel tratto da Arezzo a Fiesole, la cui costruzione era da attribuire a Flaminio.

Ma ancora più importante è un'ulteriore affermazione di Cicerone che, in riferimento sempre a questo viaggio diretto a Modena, paventa in particolare i pericoli che incontrerebbe attraversando l'Appennino.

"*Qui a Roma i pericoli posso prevenirli; mi è facile guardandomi attorno, vedere donde esco e dove vado, chi c'è a destra e chi a sinistra. Forse che la stessa cosa mi sarà possibile nei passi dell'Appennino?"*[44]. Quindi la strada che da Roma arrivava a Modena era chiamata nella seconda metà del I sec. a.C. *Cassia* e non *Flaminia*. Ed il nome di *Cassia* è rimasto ancora per alcuni secoli per individuare l'asse Roma - Firenze - Bologna. Infatti con assoluta sicurezza sappiamo che la strada Roma - Firenze si chiamava via Cassia fino all'inizio del II sec. d.C. e di ciò fornisce testimonianza il miliario adrianeo del 123 d.C. che ricorda la costruzione della strada diretta da Chiusi a Firenze. Per quanto riguarda il nome di Cassia attribuito al tratto appenninico, oltre al già citato discorso di Cicerone, riteniamo fondata l'osservazione del Gottarelli il quale ritiene che: "… *le prime direttrici della penetrazione romana in Appennino si delineano come sviluppo ed integrazione delle primitive viae publicae a Nord di Roma, fra le quali va sicuramente riconosciuta la Cassia"*[45]. Il nome "Claudia" al posto di Cassia compare nel III sec. d. C. ricordato nell' *"Itinerarium Antonini"* ed in alcune fonti epigrafiche non anteriori al II sec. d.C..

Sempre in riferimento al tratto appenninico Gottarelli ha sostenuto che nell'VIII secolo la strada Bologna-Firenze era chiamata Claudia; egli esprime questa sua opinione interpretando un atto di donazione dell'VIII sec.[46], da noi già ricordato nel par. 5° del capitolo VI in questo libro.

Poi il nome di "Claudia" si è esteso anche al tratto della via Emilia compreso fra Bologna e Parma, cosicché alcuni studiosi hanno ritenuto che in età romana un itinerario transappenninico doveva giungere a Bologna da sud collegando

---

(42) MARCO TULLIO CICERONE: *Filippiche* XII par. 5, 7: "*... Multis rebus a nobis est invitatus ad pacem Antonius: bellum tamen maluit. Missi legati repugnante me, sed tamen missi; delata mandata: non paruit. Denuntiatum est ne Brutum obsideret, a Mutina discederet: oppugnavit etiam vehementius. Et ad eum legatos de pace mittemus qui pacis nuntios repudiavit?... Quod si habenda cum M. Antoni latrocinio pacis ratio fuit, mea tamen persona ad istam pacem conciliandam minime fuit deligenda*".

(43) M. T. CICERONE: *op. cit.* , XII par. 9: "*... quid censetis, cum iter ingressus ero, longum praesertim, nullasne insidias extimescendas? Tres viae sunt ad Mutinam .... a supero mari Flaminia, ab infero Aurelia, media Cassia.* **...** *Etruriam discriminat Cassia. Scimusne igitur, Pansa, quibus in locis nunc sit Lentonis Caesenni VII viralis auctoritas? Nobiscum nec animo certe est nec corpore. Si autem aut domi est aut non longe a domo, certe in Etruria est, id est in via*".

(44) M. T. CICERONE: *op. cit.* XII par. 10: "*Haec ego in urbe provideo: facilis est circumspectus unde exeam, quo progrediar, quid ad dexteram, quid ad sinistram sit. Num idem in Appennini tramitibus facere potero?* ".

(45) A. GOTTARELLI 1988, pag. 101.

(46) A. GOTTARELLI 1988, pag. 107.

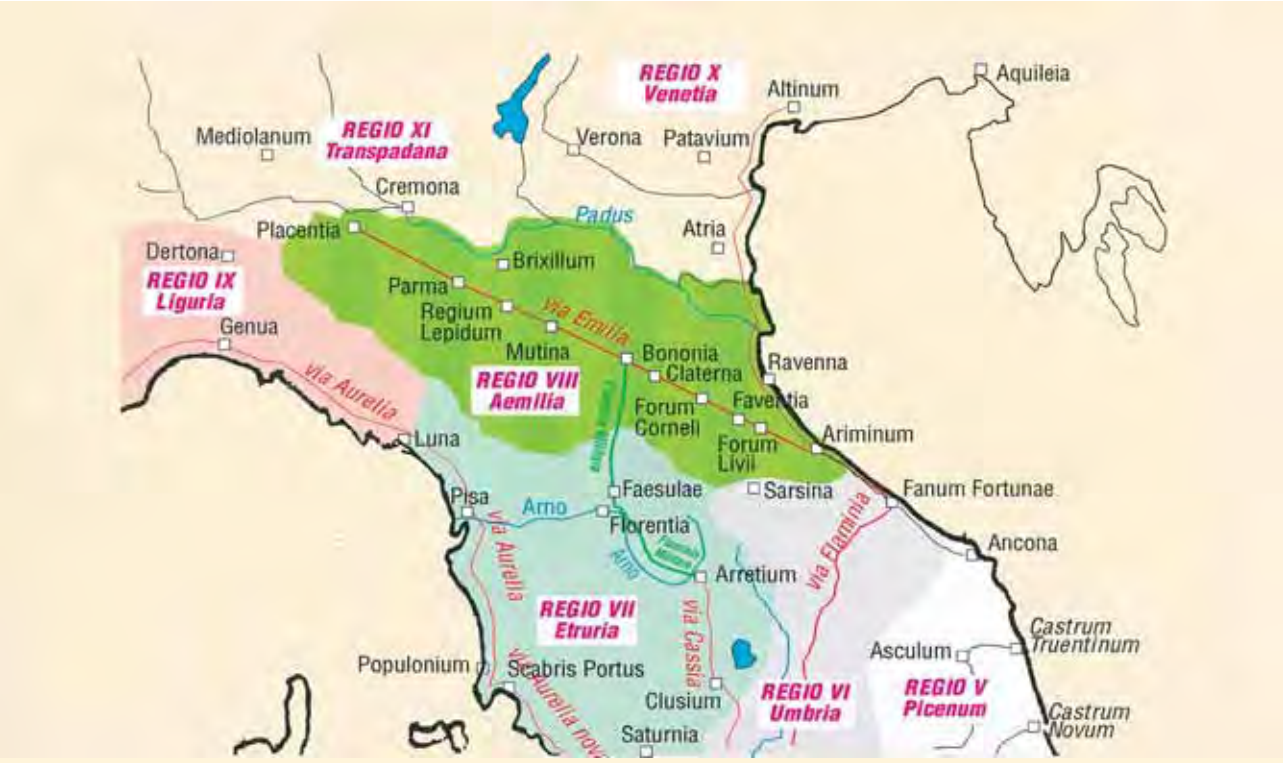


Tavola 34

Ripartizione amministrativa delle regioni fino al 215 d.C.

l'Emilia tramite la Cassia-Clodia. In conclusione in epoca romana fino al II secolo d.C. l'asse stradale Roma – Arezzo - (Fiesole) Firenze – Bologna - Modena veniva chiamato via *Cassia*; poi dal III secolo è stato chiamato Via *Clodia* o *Claudia*. **Quindi mai la strada costruita dalle legioni di C. Flaminio tra Bologna ed Arezzo è stata chiamata "*Flaminia*".**

PARAGRAFO SESTO: I toponimi "Flamengha" "Flaminga" "Fiamminga" "Flamigna" etc. non possono derivare dalla strada di C. Flaminio perché non è mai stata chiamata "Flaminia"

Nereo Alfieri ricorda che lungo la via Flaminia costruita da G. Flaminio nel 220 a.C. da Roma a Rimini si incontrano toponimi quali "*Flamenga", "Fiamminga", "Flamenia"*, appellativi di evidente derivazione per evoluzione linguistica dal nome "*Flaminia*", attribuito fin dal tempo della sua costruzione a quella strada. Egli scrive che: "*L'esempio più eloquente si coglie in Umbria dove anche la cartografia moderna registra un borgo "Fiamenga" con la relativa chiesa "Madonna della Fiamenga" lungo il rettifilo stradale che da Bevagna conduce poco a Nord di Foligno.*

I due toponimi si trovano sul tratto dell'antica via Flaminia che univa Mevania (Bevagna) a Forum Flaminii (S. Giovanna Profiamma). Ugualmente nelle Marche, ad Ovest di Acqualagna – tra la via Flaminia (antica e moderna) e il Piano della Valeria, dove sorgeva Pitinum Mergens – una contrada porta tuttora il nome di "La Fiamminga". Il toponimo sta evidentemente ad indicare l'antico tracciato di un diverticulum che, diramandosi dalla via Flaminia, portava al municipio romano. Altre menzioni di una strada "Flamenia, Flamenga, Flambegna" compaiono nei documenti medievali della valle dell'Esino, che era attraversata da un diverticulum della Flaminia alla volta di Iesi e del mare"[47]. Anche noi siamo convinti che questi toponimi derivano da quella strada sempre chiamata Flaminia.

Non condividiamo invece l'opinione di chi sostiene che gli appellativi identici o simili da loro ritrovati in documenti medioevali e/o moderni sulla dorsale tra Idice e Sillaro siano la sopravvivenza, per evoluzione etimologica dal "*nomen*" Flaminia attribuito alla strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C. che, secondo loro, colà sarebbe transitata. L'evidenza dell'errore del parallelismo interpretativo dei toponimi sta nella dimostrata circostanza che, la strada Roma-Rimini è sempre stata chiamata "*via Flaminia*", mentre la strada Bologna-Arezzo è stata chiamata nei primi secoli via *Cassia* poi *via Clodia* o *Claudia* e mai "*Flaminia*".

Sembra quindi contrario ad ogni logica interpretativa sostenere che tali appellativi derivino dal nome di una strada mai chiamata *Flaminia*. Eppure quei toponimi esistono e sono stati trovati in numerosissimi documenti che si riferiscono a luoghi individuati sulla dorsale tra Idice e Sillaro tutti a nord del passo della Raticosa. Ed allora se non derivano dalla strada di Flaminio, perché sono stati chiamati con quel nome? Qual è la loro vera origine?

PARAGRAFO SETTIMO: La vera origine dei toponimi "Flamengha" "Flaminga" "Fiamminga" "Flamigna" etc.

Così dimostrato che la strada del 187 a.C. non è mai stata chiamata "*Flaminia*", dobbiamo ricercare quale è la vera origine dei toponimi "*Flamenga*" "*Flaminga*" "*Fiamminga*" "*Flamingha*" "*Fiamenga*" etc. che sicuramente esistono nei documenti medievali e moderni ritrovati.

Da un attento esame della evoluzione toponomastica del territorio emiliano possiamo fondatamente ritenere che tali appellativi siano la sopravvivenza, per evoluzione linguistica, del "*nomen*" Flaminia attribuito fin dall'epoca imperiale:

7a – alla "*Regio Flaminia*", nata nel 216 d.C. dalla bipartizione amministrativa della *Regio VIII* in *Regio Aemilia* nella sua parte nord – ovest e in *Regio Flaminia* nella sua parte sud – est;

7b – al tratto orientale della *via Aemilia*, da Bologna a Rimini chiamata "*via Flaminia*" dal III sec. d.C. fino ad epoca recente.

7a – La "*Regio Flaminia*" e la sua influenza sulla nascita dei toponimi in discussione

Quando si parla di via Flaminia si intende oggi, come si intendeva duemila anni fa, la strada costruita dal censore Gaio Flaminio nel 220 a.C. tra Roma e Rimini. Questa strada è passata alla storia per la sua importanza ed è stata ricordata sempre dagli storici romani, bizantini e medievali con questo nome.

Tanto influente è stata la sua presenza nella vita di Roma repubblicana ed imperiale che, dall'inizio del III sec. d.C., ha dato il nome ad una provincia amministrativamente individuata. Infatti in un primo tempo la *Regio VIII Augustea* (*Regio Aemilia*) includeva, in un'unica provincia, tutta l'attuale Emilia Romagna.

(47) N. ALFIERI 1975-76, pag. 58.

Tavola 35

Ripartizione amministrativa delle regioni dal 216 d.C.

Successivamente, dall'inizio del III sec. d.C., la *Regio VIII* venne di fatto divisa in due regioni: il territorio corrispondente più o meno all'attuale Romagna venne chiamata R*egio Flaminia* (che si estendeva fino a Pesaro) mentre la restante parte dell'VIII Regio, a nord dell'allineamento foce del Po – Ferrara – Castel S. Pietro – passo della Raticosa, venne denominata *Regio Aemilia*[48].

Anche Antonio Bacci ci conferma, ricordando gli scritti di autorevoli storici, il confine approssimativo fra le due regioni: "… *I confini della regione Flaminia, poi detta Romagna in epoca carolingia, partivano, secondo la gran parte degli studiosi e cosmografi, dal fiume Santerno d'Imola: così il Biondo e l'Ughelli, già ricordati, l'Orlendi (F. ORLENDI, Orbis Sacer et Profanus, II, Firenze 1731, pagg. 708-709, Il Muratori (Annali d'Italia, anno 571: "anche del Foro di Cornelio, città della Flaminia …). Di certo si può dire che la Flaminia o la Romagna si estendeva da Imola fino all'Appennino di Pietramala, dove sono rimasti i toponimi "Flaminga", "Flammenga", scoperti dall'Alfieri, ma altresì quello più moderno di "Romagna" (Casoni di Romagna)*[49].

(48) GIANFRANCO TIBILETTI, *L'Amministrazione romana*, in *Storia dell'Emilia Romagna*, vol. I, University Press, Bologna 1976. Il Tibiletti a pag. 143 e ss. del suo saggio riassume schematicamente l'evoluzione amministrativa dell'Emilia Romagna dal periodo augusteo a quello longobardo; a tal proposito significative sono le sue conclusioni: "*All'inizio del sec. II la Flaminia e l'Aemilia appaiono divise, ma non secondo il vecchio limite fra Rimini e Pesaro: la Flaminia comprende ora anche la zona orientale dell'Aemilia, il cui nome rimane d'ora in poi confinato alla parte occidentale della vecchia regione. ... È singolare che il confine fra la nuova, ridotta, Aemilia e la Flaminia richiami a grandi linee quella che dopo millenni e dopo le vicende bizantine, longobarde e medievali, sarà la suddivisione fra la Romagna e i moderni ducati*".

(49) ANTONIO BACCI: *Il territorio aretino*, in Atti del Convegno *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pag. 177, nota 13.

Anche il Mansuelli ricorda questa bipartizione della *Regio VIII*: "… *Ora appunto rifacendo la storia dei provvedimenti amministrativi e soprattutto della riorganizzazione tetrarchica e delle sue variazioni tardo imperiali, assistiamo ad una nuova frattura fra l'Aemilia, per lo più connessa con la Liguria, e la Flaminia, per lo più connessa col Picenum (o soltanto col Picenum Annonarium). Il binomio Aemilia-Flaminia press'a poco corrisponde al binomio Emilia-Romagna, sicchè da qualche studioso la Provincia Flaminia è stata vista come il diretto antecedente storico della Romagna.*"[50].
Per l'accrescersi dell'importanza politica e militare di Ravenna, designata a sede della capitale dell'Impero Romano di Occidente, anche tutta la regione Flaminia ne trasse beneficio, divenendo il centro degli interessi economici di tutta l'Italia del nord ed un polo di attrazione culturale e religioso. Questa situazione faceva indubbiamente gravitare verso Ravenna, e quindi verso la regione Flaminia, multiformi interessi, non ultimi quelli di natura commerciale, che hanno determinato un indubbio afflusso di traffici da tutte le regioni italiane verso la capitale bizantina. Anche Mazzoni Toselli riconosce la grande importanza di Ravenna: "… *Quella Ravenna che fu il principale porto dei Romani nell'Adriatico, ove soleva ogni anno trasferirsi Cesare dalle Gallie … ove Augusto alcune volte si trasferì allorché soleva inoltrare gli eserciti o in Panonia od in Germania. Quella Ravenna dunque che fu poi sede degli Imperatori Romani, indi capitale della Flaminia ...*"[51].
Questo nome della regione si è poi conservato fino all'epoca carolingia (secc. VIII-X) quando ha cominciato ad essere chiamata Romagna. Ed è proprio l'attuale confine nord-occidentale della Romagna che ci aiuta ad individuare quello che è stato il confine della *Regio Flaminia* con la *Regio Aemilia*. In particolare al fine dei nostri studi, interessa constatare che questo confine, nella parte a sud della "*Regio Aemilia*" passava proprio sulla dorsale tra Idice e Sillaro e terminava pochi chilometri prima del passo della Raticosa ove iniziava, come inizia ora, il territorio toscano. La contiguità della regione Flaminia con questo crinale ha indubbiamente influenzato la toponomastica del territorio e quella delle strade che lo percorrevano. Così quando nei numerosi documenti medioevali e moderni si trova l'appellativo "*de Flamenga*", "*de Flamminga*" etc., che accompagnava la individuazione di una località o di un terreno, significa che si trovavano nelle vicinanze del confine con la regione Flaminia (ad es: "*Ospitale S. Bartolomei de Flamenga*" oppure "*in loco dicto a la Flamingha"*ed ancora "*Silva de Flaminga"* etc.). Quando invece l'appellativo faceva preciso riferimento ad una strada (ad es.: "*Iuxta stratam Flamenga" "Iuxta stratam de Flamengha" "via Flaminga"* etc.) l'appellativo stava a specificare che quella strada passava vicino al confine della regione Flaminia oppure si dirigeva verso quella regione.
Per quanto riguarda poi l'asse principale Claterna - Sasso di S. Zenobi - passo Raticosa, il toponimo della strada può avere avuto origine anche come diverticolo del ramo orientale della via Emilia, chiamata per molti secoli "*via Flaminia*", tema che trattiamo nel paragrafo seguente.

7b – La *via Emilia* da Rimini a Bologna chiamata per secoli "*via Flaminia*" può avere trasmesso il nome al suo diverticolo Claterna - passo della Raticosa

Numerose sono le testimonianze storiche che ricordano il nome di via Flaminia attribuito alla via Emilia nel suo tratto compreso fra Rimini e Bologna.
Illuminanti sono le ricerche fatte da Antonio Bacci, il quale ha riassunto le sue opinioni, supportate da documenti medievali, nel suo intervento al Convegno tenutosi nel 1989 [52]: "… *Del resto la stessa sorte è toccata ad altre strade importanti, come anche alla stessa via*

(50) G. A. MANSUELLI 1976, pag. 17.
(51) O. MAZZONI TOSELLI 1826, pag. 52.
(52) A. BACCI 1992, pagg. 169-178.

Tavola 36

- Tratto della via Emilia da Bologna a Rimini chiamato dal Medioevo all'Età Moderna via *Flaminia.*
- Tratto della via Emilia chiamato via *Claudia.*
- Percorso della *Flaminia Militare.*
- Percorso della ipotetica *Flaminia Minore.*

Emilia che per tutto il Medioevo fino ad epoca moderna, da Bologna a Modena e oltre, è stata denominata via Claudia o Clodia: <Claudia Strata appellari quae antiquis Aemilia fuit>. Ciò sarà probabilmente accaduto, dice il Muratori, per qualche restauro da parte di qualcuno della gens Claudia. Da sotto Bologna fino a Rimini invece l'Emilia era denominata Flaminia, in evidente relazione e continuazione con la vera Flaminia, da Rimini diretta a Roma"[53]. Il Bacci si avvale di due antichi documenti che qui riportiamo: "*Dagli Atti del martirio di S. Cassiano, patrono d'Imola (e di Bressanone), come si leggono negli antichi Lezionari dell'Ufficio sacro di quella diocesi sappiamo che Cassiano venne torturato e ucciso ad una colonna marmorea posta ad un quarto di miglio da Imola, lungo la Via Flaminia nella direzione di Bologna (Bononiam versus): <Quae columna usque in hodiernum diem via Flaminia prope moenia civitatis sub cellula adservata, indigenis summa est in veneratione> (ACTA SANCTORUM XIII Augusti Tomus III, cap. III, p. 19, Venezia 1752) … la colonna fu rinvenuta nel 1085 e il tempietto (sacellum) venne eretto nel 1192"* [54]. Ancora più interessante è un documento riportato dal Bacci tratto dall' "Italia

(53) A. BACCI 1992, pag. 172.
(54) A. BACCI 1992, pag. 177, nota 13.

illustrata" redatta dal Biondo da Forlì nel 1473: "*Che Imola fosse posta lungo la Via Flaminia ce ne danno notizia molti altri autori, tra cui principalmente il Biondo da Forlì nella sua Italia Illustrata (1453). Egli fa partire i confini tra la <contrada> Flaminia e la contrada Emilia dal fiume Vatreno (Santerno) d'Imola e poi così prosegue: "A man destra del fiume Vatreno fra terra ne la strada Flaminia è Imola chiamata dagli antichi il Foro di Cornelio, dove comincia la regione Emilia" (BIONDO, Italia Illustrata, Regione VI): Romagna detta anche Romagnola e da li antichi Flaminia. Poco oltre egli poi annota che l'antica città di Claterna, di cui rileva le antiche vestigia, era anch'essa posta lungo la Via Flaminia …"*[55].

La testimonianza che questa via Flaminia (ex via Emilia) arrivava da Rimini fino a Claterna conferma che i noti toponimi trovati sull'asse stradale Claterna - passo della Raticosa possono avere avuto origine da un suo diverticolo, chiamato pure esso via Flaminia. Il nome via Flaminia (della ex via Emilia) arrivava poi fino a Bologna, dove prendeva il nome di via Claudia.

Così testimonia autorevolmente il Mansuelli: "*… Fin qui la documentazione monumentale: le vicende storiche posteriori permettono di constatare l'immutata importanza della via, anche se non se ne ritrovano espresse menzioni. Alla fine del mondo antico il nome di Aemilia si perde. Il tratto ad occidente di Bologna assume fin dall'età carolingia il nome di Claudia, forse perché, deviandosi usualmente da Bologna il percorso per Roma attraverso la Toscana, si considerava questo tratto di strada tutt'uno con la Clodia. Il tratto orientale invece, fino ad età molto recente mantenne il nome di Flaminia, sia perché considerato continuazione naturale della Flaminia stessa, sia per l'influenza del nome della Flaminia dato alla regione che, in certi periodi, comprese l'intera Romagna."*[56].

Merita qui sottolineare che le parole di Mansuelli confermano l'importanza di Bologna come incrocio, punto di incontro fra l'asse stradale Rimini-Piacenza e quello diretto in Toscana, a riprova che Bologna è stata nell'antichità il capolinea di partenza della transappenninica per Arezzo-Roma. Se invece fosse stata Claterna il punto di partenza per valicare l'Appennino (come affermano i sostenitori della *Flaminia Minore*) il nome di "via Claudia" lo avremmo incontrato a Claterna e non a Bologna.

A tal proposito dobbiamo ricordare che anche la Foschi, senza coerenza con la sua tesi sul percorso della *Flaminia Minore* (che considera Claterna il capolinea di partenza della strada di C. Flaminio), riconosce in sostanza che Bologna è stato il punto di arrivo della transappenninica proveniente da Firenze, che nel Medioevo era stata chiamata via Claudia: "*...Tale frattura dell'unità del percorso viario, confermata e ribadita dalla persistenza di confini politici ad ovest di Bologna fino all'età comunale, dovette a mio parere favorire il processo di differenziazione onomastica fra i due tronconi dell'Emilia: ad ovest di Bologna via Claudia, ad est via Flaminia. La denominazione del tratto occidentale sottolineava dunque la continuità con la transappenninica per Firenze, mentre la denominazione del tratto orientale evidenziava la prosecuzione della Roma-Rimini. Del resto la parte orientale della via Emilia continuò ad essere chiamata Flaminia fino all'Unità d'Italia, cioè fino alla scomparsa del confine dello Stato Pontificio ad ovest di Bologna."*[57].

In queste poche righe della ricercatrice bolognese si trova anche la conferma del nome di "*via Flaminia*" attribuito fino al XIX secolo al tratto della via Emilia da Rimini a Bologna. Questa circostanza ci ha fatto ritenere che i noti toponimi potessero essere derivati anche dal nome di un diverticolo di questa via Flaminia che aveva percorso la dorsale tra Idice e Sillaro.

---

(55) A. BACCI 1992, pag. 177, nota 13.
(56) G. A. MANSUELLI 1941-1942, pag. 39.
(57) P. FOSCHI 1988, pag. 173.

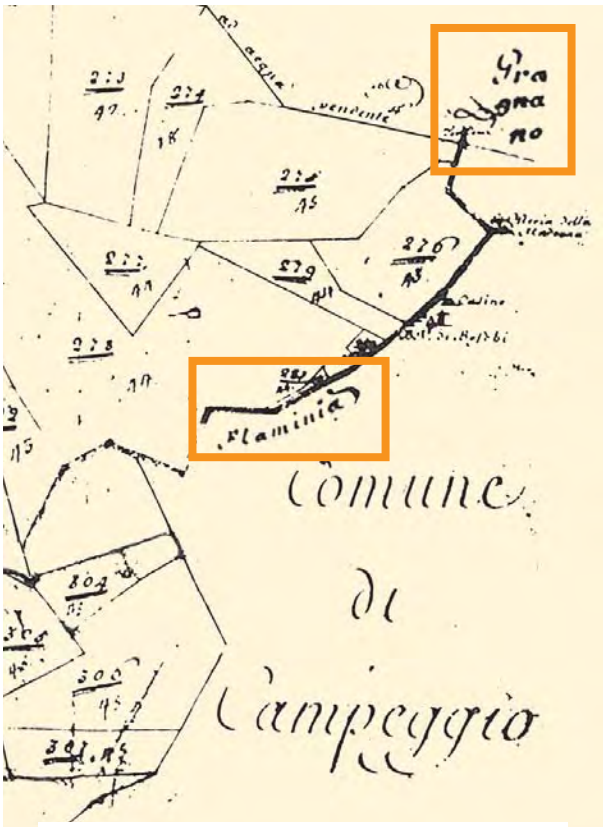


Tavola 37

Nel Catasto Boncompagni del 1787 è indicata una via *Flaminia* che, da Madonna dei Boschi (Comune di Monghidoro), conduceva a Gragnano (Comune di Campeggio) con orientamento ovest-est verso la regione Flaminia.

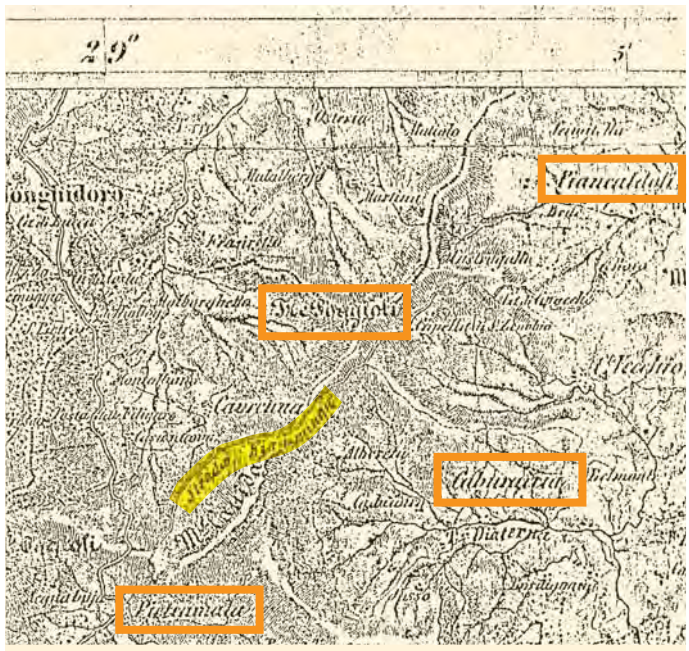


Tavola 38

Nella cartografia austriaca del 1851 è indicata una *"Strada Fiamminga"* sulla direttrice ovest-est, Pietramala-Piancaldoli, cioè verso la regione Flaminia.

Il presunto tracciato della *Flaminia Minore* è invece sulla direttrice nord-sud, Tre Poggioli-Ca' Buraccia.

Da tutte queste attestazioni appare evidente che nel corso dei secoli si è verificato un trasferimento del nome derivato dalla primitiva *via Flaminia* (Roma-Rimini) che ha influenzato la toponomastica dei territori a nord di essa. Così per fare una cronologia di questa evoluzione toponomastica si può riconoscere che:
dal nome della prima via *Flaminia* è derivato il nome di "*Regio Flaminia*" al territorio separato nel 216 d.C. dalla "*Regio Aemilia*".
Poi dal nome della *regione Flaminia* (oppure come prosecuzione della via Flaminia Roma-Rimini) è derivato il nome di "*via Flaminia*" al tratto della via Emilia compreso fra Rimini e Bologna.
Infine dal nome "*via Flaminia*", dato per secoli a questo tratto di strada della ex via Emilia, possono essere nati per evoluzione linguistica i toponimi "*Via Flamenga*", "*via Fiamminga*", "*stratam de Flamengha*" etc. lungo il suo diverticolo Claterna-Sasso di S. Zenobi, passo della Raticosa.

7c – I toponimi "*via Flaminia*" "*via Fiamminga*" appellativi di strade dirette anche verso la regione *Flaminia* (da ovest ad est)

Le prove che i noti toponimi derivano dalla contiguità, o comunque dalla regione Flaminia, si possono trarre anche da alcuni documenti che ricordano l'esistenza di due strade nell'alta valle dell'Idice chiamate con i noti appellativi, che dal territorio bolognese si dirigevano verso est in territorio romagnolo. Esse quindi avevano un orientamento ortogonale rispetto alla direzione della *Flaminia Minore*, che invece si dirigeva da nord a sud. Un primo documento particolarmente significativo è tratto dal Catasto Boncompagni del 1787. La piantina catastale si riferisce ad un territorio nel Comune di Campeggio e la strada indicata con il nome *"Flaminia"* metteva in comunicazione Monghidoro con il Santuario della Madonna dei Boschi e Gragnano. Si tratta quindi di località che si trovano molto lontane dalla regione

Flaminia in specie Monghidoro e Madonna dei Boschi. Anche Campeggio e Gragnano, trovandosi alla sinistra dell'Idice nel versante opposto al crinale ove sarebbe passata la *Flaminia Minore*, nulla hanno a che fare con quel tracciato. Questa strada aveva un orientamento ovest-est, verso la dorsale Idice-Sillaro. È evidente quindi che il nome "*Flaminia*" indicava la strada diretta verso quella regione.

Altrettanto importante è l'appellativo "*Fiamminga*" che si trova nella cartografia austriaca del 1851 (vedasi cartografia riprodotta) che indica la strada dal passo della Raticosa a Piancaldoli. Anche in questo caso si tratta di una strada con orientamento ovest-est che taglia ortogonalmente il crinale tra Idice e Sillaro (tracciato della *Flaminia Minore)* ove essa valicherebbe l'Appennino tra il Sasso di S. Zenobi e Ca' Buraccia. Questa strada si dirige verso la regione Flaminia e da essa appunto deriva l'evoluzione linguistica di "*Fiamminga*". L'appellativo "*Fiamminga*" di questa strada è poi confermato dal corposo lavoro "L'Appennino Bolognese" pubblicato dal Club Alpino Italiano nel 1881 ove è scritto testualmente: "*La strada detta "Fiamminga" si mantiene rotabile da Radicosa a Piancaldoli (km 11,500)."*[58]

Ed ancora nella descrizione del tracciato della strada che segue la dorsale tra Idice e Sillaro (e cioè l'ipotizzata *Flaminia Minore*) si legge (pag. 707): "*Finalmente una strada discreta, riunisce Monterenzio ed i Casoni di Romagna, sopra un terreno scoperto, con macchie basse. Dai Casoni di Romagna ai Tre Poggioli è interrotta da frane. Giunge alla rotabile detta "Fiamminga".* Questa descrizione chiarisce che l'appellativo in questione non si riferisce al tracciato nord-sud, proprio della *Flaminia Minore*, ma all'asse stradale ed essa ortogonale passo Raticosa-Piancandoli; infatti il verbo *giunge* rivela la diversa direzione delle due strade. Del resto è noto che la totale mancanza di segnaletica stradale dal Medioevo fino al XIX secolo ha fatto nascere l'abitudine di attribuire alle strade il nome derivato dalla località più importante verso la quale erano dirette, per indicare ai viandanti la destinazione.

(58) *L'APPENNINO BOLOGNESE* 1881, pag. 732.

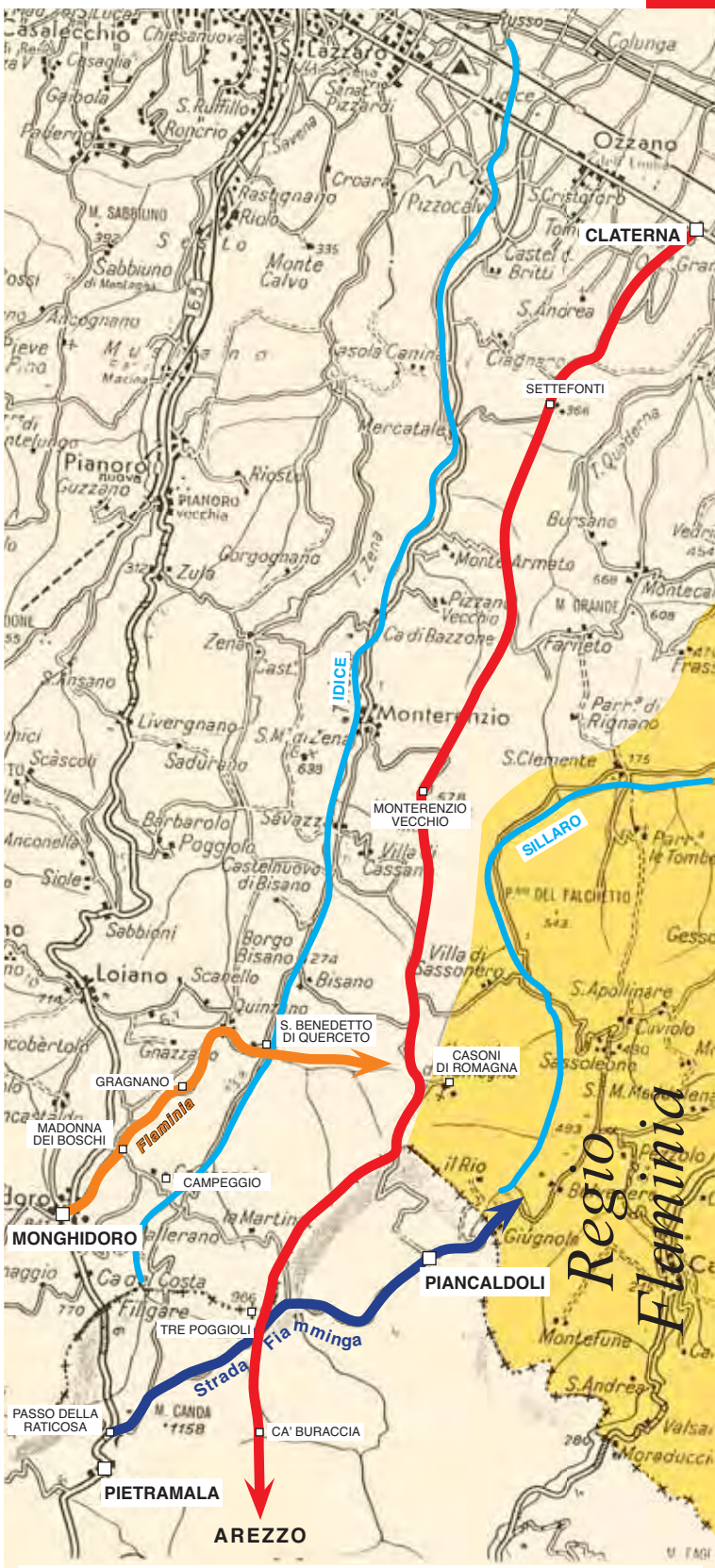


Tavola 39

Tracciato della via *Flaminia* nel Catasto Boncompagni del 1787.

Tracciato della *Strada Fiamminga* nella Cartografia Austriaca del 1851.

Tracciato della ipotetica *Flaminia Minore*.

È evidente che i tracciati arancione e blu si dirigono verso la regione Flaminia intersecando ortogonalmente l'ipotetico percorso della *Flaminia Minore*.

Questa consuetudine è talmente radicata che anche oggi, nonostante una minuziosa segnaletica, si sono conservati nell'uso popolare (talvolta recepito nella segnaletica ufficiale) i nomi dei luoghi di destinazione: la via "*Toscana*" in partenza da Bologna è la strada diretta a Firenze; in senso opposto la via "*Bolognese*" in partenza da Firenze è quella diretta a Bologna. Così dicasi per altre strade in partenza da Bologna: la via "*Porrettana"* diretta a Porretta Terme, la via "*Ferrarese*" è diretta a Ferrara, la via "*Bazzanese*" è diretta a Bazzano etc..
In conclusione tutte le prove storiche e documentali illustrate in questo settimo paragrafo sono da sole sufficienti a dimostrare che i noti toponimi non derivano per evoluzione linguistica dal nome attribuito alla strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C..

PARAGRAFO OTTAVO: "I Casoni di Romagna" e "La strada Romagnola" sono la conferma della nostra interpretazione dell'origine di quei toponimi

Sulla dorsale fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro, in corrispondenza dell'ipotetico tracciato della *Flaminia Minore*, circa 7 km a sud di Monterenzio Vecchio e 7 km a nord del Sasso di S. Zenobi c'è una piccola borgata: "*Casoni di Romagna*". È evidente che questo nome le è stato attribuito perché si trova sul confine dell'attuale Romagna e si è voluto così identificarne la posizione. Nulla di strano in tutto ciò; ci siamo però chiesti: perché questa località ricorda la regione Romagna quando invece i vicini noti toponimi in discussione sono la sopravvivenza per evoluzione linguistica del nome Flaminia?

Ovviamente perché questa borgata è stata costruita quando la regione confinante con l'Emilia veniva già chiamata Romagna e non più Flaminia. Se essa fosse sorta invece molto prima, quando quel territorio si chiamava regione Flaminia, indubbiamente si sarebbe tramandato il nome di "*Casoni di Flaminia*", oppure "*de Flamenga*" o "*di Fiamminga*"; in questo caso un solerte ricercatore di topografia antica sarebbe potuto cadere nell'errore di attribuire quell'appellativo al passaggio della strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C., come è avvenuto per i toponimi in discussione. Questa nostra interpretazione trova conferma in un documento risalente al 1711, pubblicato da Antonio Bacci negli Atti del Convegno tenutosi nel 1989. Si tratta di una relazione sulla individuazione del confine fra la Comunità di Cavrenno, nell'alta valle d'Idice, e quella di Ca' Buraccia sul versante toscano, allegata all'Estimo di Cavrenno del 1707 (ASF, Decima Granducale n° 7403) nella quale si cita una "*via Fiaminga*". "*Si proseguì avanti il confino fra la detta Comunità di Cavrenno e quella di Caburaccia, ed esservi una terra in mezzo alla quale vi è una via Pubblica chiamata la via Fiaminga o si è vero Romagnola, che divide, esserne per confino divisorio fra le due Comunità … E cominciati per la detta serra, e via fiaminga o sia romagnola per lo spazio di due tiri di sasso in circa si giunse al Poggio dei tre Contadi ove resta la Comunità di Caburaccia"*[59]. Come si vede gli estensori di questa relazione chiariscono che la così detta "*via Fiaminga*" veniva chiamata anche "***via Romagnola***". A quel tempo evidentemente quella strada era chiamata indifferentemente con due nomi che erano equivalenti, avendo la funzione di indicare il suo percorso diretto in quella regione, che nel XVIII secolo si chiamava "Romagna", ma nei tempi più antichi "Flaminia".
Dunque da queste osservazioni si deve necessariamente concludere che i toponimi in discussione sono una evoluzione linguistica del nome "Flaminia" attribuito dal 216 d.C. alla regione confinante con la dorsale Idice – Sillaro e, molti secoli dopo, chiamata Romagna.

(59) A. BACCI 1992, pag. 177, nota 13.

PARAGRAFO NONO: I toponimi "Flamengha", "Flaminga", "Fiamminga", "Flamigna" etc. ritrovati soltanto da Claterna al passo della Raticosa

Abbiamo constatato che il percorso della presunta via *Flaminia Minore* è lungo 180 chilometri. Il tratto compreso fra Claterna ed il passo della Raticosa è di circa 50 chilometri e, quindi, da questo valico ad Arezzo rimangono 130 chilometri.

Le ricerche toponomastiche dei fautori della *Flaminia Minore* hanno portato alla scoperta di 27 documenti medioevali e moderni[60] che ricordano luoghi con gli appellativi "*Flamengha*" "*Flaminga*" "*Fiamminga*" "*Flamigna*" etc. vicino o sulla dorsale fra l'Idice ed il Sillaro, **ma tutti compresi fra Claterna ed il passo della Raticosa**, ove confinava la regione Flaminia. Dal passo della Raticosa ad Arezzo, dove non confinava la regione Flaminia, non è stato trovato alcuno di quei toponimi. Conseguentemente è logico pensare che, se i noti toponimi derivassero dal passaggio della strada del console C. Flaminio, almeno alcuni di essi si dovrebbero trovare su tutto il percorso della strada, anche nel tratto fra il passo della Raticosa ed Arezzo.

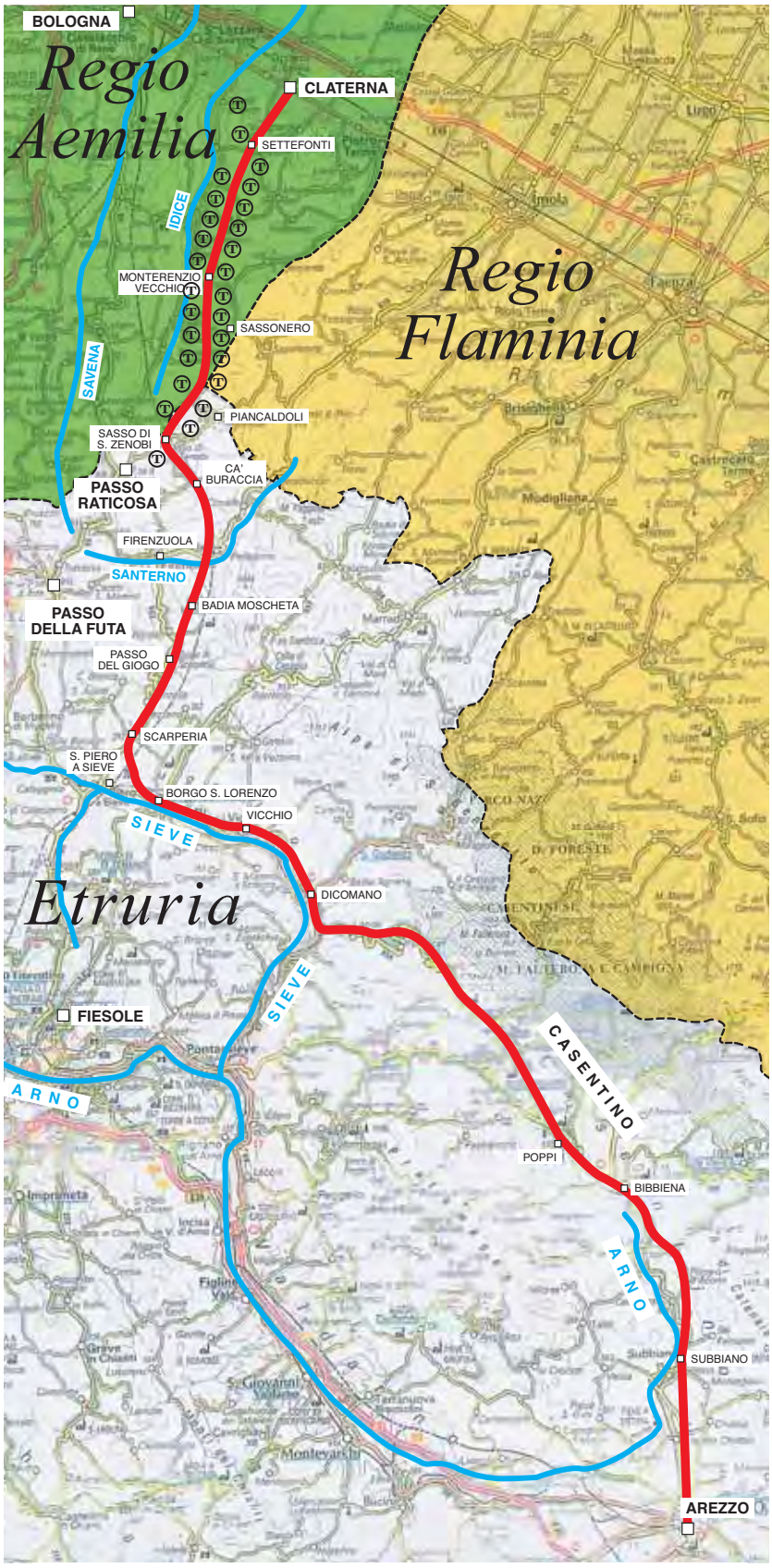


Tavola 40

Percorso della presunta ***Flaminia Minore***.

Ⓣ Simboli indicanti i luoghi attestati dai documenti medievali che riportano i nomi *Flaminga, Fiammenga, Flaminia, etc.* Si può notare che su un percorso complessivo di 180 km da Claterna ad Arezzo i luoghi di quei toponimi si trovano tutti sul versante bolognese vicino al confine con la *Regio Flaminia*.

(60) P. FOSCHI 2003, pag. 22.

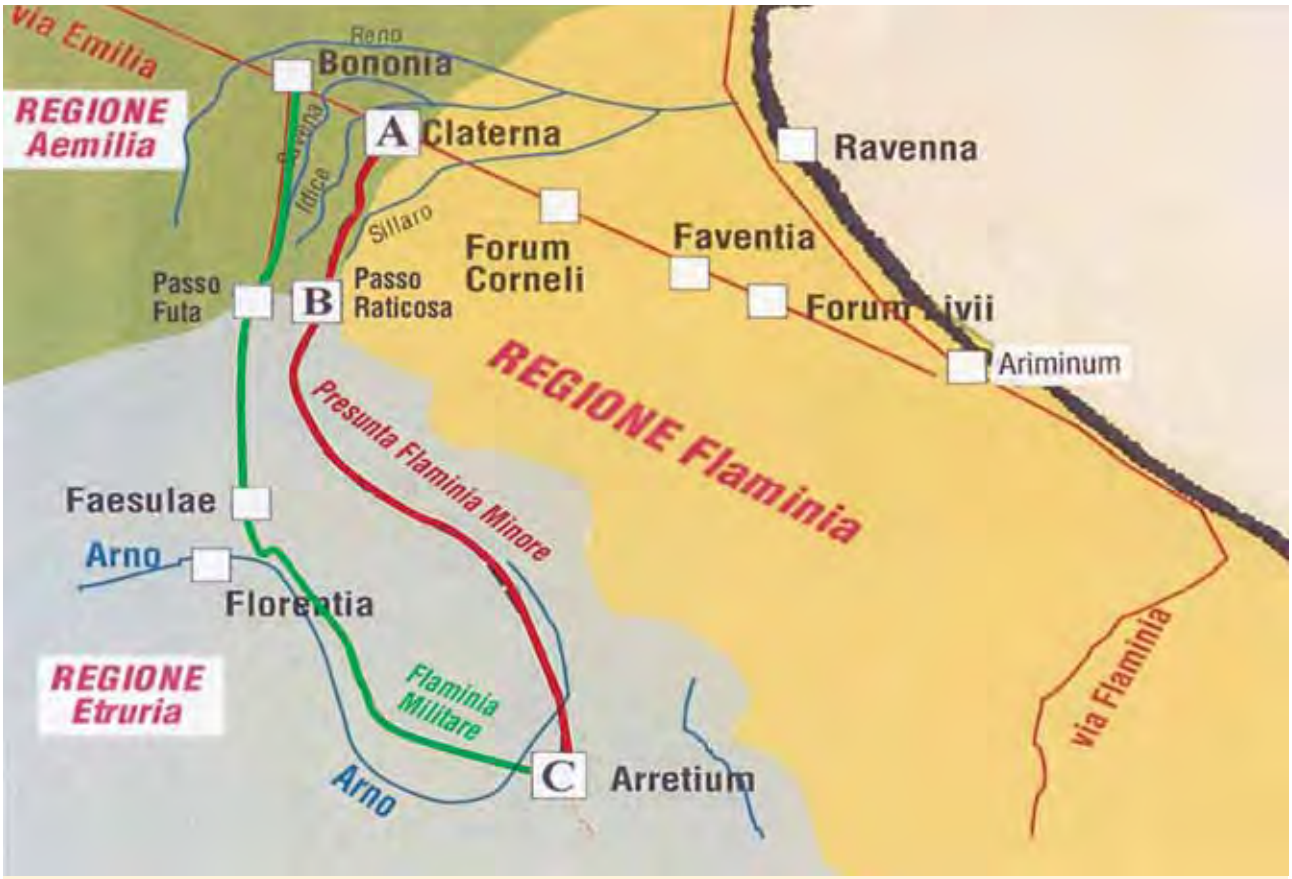


Tavola 41

Percorso della *Flaminia Militare*.

Percorso della ipotetica *Flaminia Minore*.

Nel tratto emiliano della ipotetica *Flaminia Minore* (A - B), contigua al confine della regione Flaminia lungo soltanto 50 km, sono stati trovati più di 27 toponimi in discussione; nel tratto toscano (B - C), lungo 130 km, non è stato trovato alcun toponimo, evidentemente perché il suo tracciato è distante dal confine della regione Flaminia.

Nella Tavola 41 abbiamo indicato il percorso della *Flaminia Minore* ove la distanza da A e B rappresenta i 50 km da Claterna al passo della Raticosa e la distanza da B a C i 130 km dalla Raticosa ad Arezzo. Si può notare che il tratto A - B, ove sono stati trovati i 27 e più documenti con i noti toponimi, è strettamente contiguo alla regione Flaminia, ed invece il tratto B - C, ove non è stato trovato alcun documento, il confine della regione Flaminia è molto lontano.

Su questo specifico tema merita commentare un recente articolo di P. L. Dall'Aglio, uno dei più tenaci epigoni di Alfieri, il quale, non pago di avere a disposizione più di 27 toponimi (da noi dimostrati inutili ai fini della prova della teoria del "Maestro"), ha pubblicato un articolo dal titolo: "*Un nuovo documento sulla via Flaminia "Minore"*[61].

Ci siamo accinti alla sua lettura con vivo interesse credendo di trovare la notizia che finalmente era stato individuato uno dei noti toponimi in una località compresa tra il passo della Raticosa ed Arezzo.

Nulla di più deludente: anche questo toponimo, citato in una pergamena redatta nell'anno 1069, si trova a nord del passo della Raticosa ed addirittura, secondo Dall'Aglio, all'imbocco della valle dell'Idice. Quindi un toponimo che costituirebbe un nuovo indizio del percorso della *Flaminia Minore* diretta al passo della Raticosa.

Quello però che ci ha maggiormente sorpreso leggendo questo articolo è la forzatura interpretativa del documento da parte di Dall'Aglio.

(61) P.L. DALL'AGLIO 2008, pagg.123-129.

Questa pergamena, infatti, è giunta fino a noi danneggiatissima per lacerazioni, tanto che la descrizione del luogo è priva di otto lettere, che rendono problematica la decifrazione del testo. Giorgio Cencetti, che per primo nel 1936 ha cercato di farne una lettura, ha ipotizzato che il luogo sia: "… *In strata qui vocatur Maiore non longe fluvio Sa[vena] a strada qui vocatur Fla[bian]a*[62] (cioè vicino al fiume Savena verso S. Rufillo ove esisteva un *fundum Flabiano*).
Il Dall'Aglio invece ha fatto una lettura diversa integrando le lettere mancanti in modo che si possa leggere: "… *In strata qui vocatur Maiore non longe fluvio [Ise]ce a strada qui vocatur Fla[mini]a (o Fla[mign]a)".*
Lo stesso Dall'Aglio, però, si è reso conto della forzatura interpretativa ed ha ammesso: "… *A questo punto il problema è dato dal fiume. Se infatti la lettura Savena di Cencetti fosse corretta, ne conseguirebbe che è errata la ricostruzione del tracciato della Flaminia minore proposta da Alfieri o che, quanto meno, è necessario supporre una duplicità del tracciato di questa strada: uno sul crinale Idice-Sillaro, l'altro sul crinale occidentale del Savena, entrambi con il medesimo nome"*[63].
Quindi secondo Dall'Aglio, dallo stesso documento si potrebbero leggere due diversi percorsi: a tanto arriva pur di salvare la *Flaminia Minore*!
Ritornando ora all'importanza della localizzazione dei discussi 27 toponimi, anche Gianluca Bottazzi ha evidenziato che essi si trovano tutti sul versante emiliano dell'Appennino. Da questa osservazione ha tratto, come noi, la logica conseguenza che i toponimi "*Flamenga*" data la loro ubicazione, non costituirebbero un indizio del passaggio della strada di C. Flaminio: "*Gli interessanti e numerosi contributi della cosidetta <Flaminia minore> hanno attestato una direttrice viaria che da Bologna (o meglio da Ponte Idice) e da Claterna si inoltrava nell'Appennino con un tracciato di crinale. Essa è detta nel Medioevo <Flamegna>: se fosse effettivamente una seconda consolare Flaminia, che sarebbe stata tracciata nel 187 a.C. contestualmente all'Aemilia, si dovrebbero avere attestazioni dell'odonimo e del tracciato in tutta l'area toscana fino al presunto capolinea (Arretium)."*[64]
Quale è quindi la conclusione che si deve trarre? La risposta è ovvia: gli appellativi in questione, ricordati nei documenti ritrovati, non derivano dal nome della strada costruita da C. Flaminio su quella dorsale, ma dal nome della contigua regione detta Flaminia per molti secoli prima di essere chiamata Romagna[65].

PARAGRAFO DECIMO: La "*Tabula Peutingeriana*" non conferma l'ipotesi del tracciato della Flaminia Minore

10a – Le due diverse opinioni di Alfieri

Quando nel 1976 l'Alfieri pubblicò il suo studio sulla *Flaminia Minore* era convinto che nella "*Tabula Peutingeriana*" non ci fosse traccia della strada costruita da C. Flaminio, diversamente dalla contemporanea via *Aemilia,* della quale è rimasto vivo il ricordo perché era diventata l'arteria demografica, commerciale ed economica della romanizzazione della Cispadana. Egli così giustificava questo silenzio della "*Tabula*": " … *Al contrario per la via Flaminia si sarebbe portati ad ipotizzare che, assolta la sua iniziale funzione di congiungere la recente fondazione romana nel cuore del territorio boico con la tradizionale piazzaforte dell'Etruria, la strada non venisse più mantenuta in funzione oppure perdesse la propria autonomia, così da confondersi con uno degli anonimi "tramites Appennini" del suo settore.*

(62) GIORGIO CENCETTI, *Le carte bolognesi del secolo decimo*, Zanichelli, Bologna 1936, pagg. 68-70.
(63) P.L. DALL'AGLIO 2008, pag. 126.
(64) GIANLUCA BOTTAZZI, *La rete itineraria*, in *Aemilia. La cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana*, Bologna 2000, p. 83 e nota 23.
(65) Abbiamo già ricordato che nel 216 d.C. la *Regio Aemilia* venne divisa in *Regio Flaminia* (corrispondente più o meno all'attuale Romagna) e in *Regio Aemilia* (corrispondente al restante territorio).

Certo è che, fuori dell'accenno di Tito Livio alla sua costruzione, nessun'altra fonte antica, ne dà testimonianza."[66].

Anche l'Uggeri ha esplicitamente affermato che nella "*Tabula Peutingeriana*" non c'è traccia di questa strada. Egli, nella relazione tenuta al Convegno del 1989 (pag. 193), giustifica questo silenzio: "*Gli <Itinerari scripta> e la <Tabula Peutingeriana> hanno, d'altronde, carattere ecumenico e non possiamo pretendere di trovarvi altro che le grandi vie di comunicazioni vitali nell'economia dell'Impero tra il III e il IV sec. d.C. e servite dal "cursus publicus". Tra Roma e la Cisalpina vi compaiono soltanto la "Flaminia"* [la Roma-Rimini] *la "Faventina" e la Clodia" (Lucca-Parma)".*

Questo univoco riconoscimento è stato successivamente contraddetto dallo stesso Alfieri, il quale, in occasione del citato Convegno, con una articolata relazione illustrativa del tracciato della *Flaminia Minore*, fornisce una nuova lettura interpretativa della "*Tabula Peutingeriana*", sostenendo che la linea rossa contigua al fiume Idice (disegnato con il colore verde) sta ad indicare il tracciato discendente dall'Appennino della strada costruita da C. Flaminio, che troverebbe quindi nella "*Tabula*" una conferma storica autorevole. A tal proposito egli scrive: "*… Infine, l'importanza della Flaminia anche in età imperiale romana è dimostrata dalla tabula Peutingeriana, che offre la prima rappresentazione cartografica del settore bolognese. Vi sono disegnati, in maniera perspicua, tanto gli elementi di geografia fisica (l'Appennino e l'Idice) quanto quelli di geografia antropica (le strade e le relative tappe). Sulla destra (e cioè ad est) di Bononia sono segnate due tappe della via Emilia: Isex fl(umen) (fiume Idice) e Claterna (Ozzano dell'Emilia). La prima tappa è un esempio della correlazione fra le strade e i corsi d'acqua che esse incontravano: infatti la stazione di sosta fra Bononia e Claterna prende il nome dal fiume. Che si tratti dell'Idice è ulteriormente specificato da una scritta in color rosso: fl(umen) Isex. Questo (delineato in verde) scende dall'Appennino, interseca la via Emilia e prosegue fino a confluire nel Po. Il suo corso è accompagnato da una linea rossa continua, contrassegno di una strada che – dall'Appennino fino all'incrocio con la via Emilia - ovviamente è la Flaminia <Minore>"*[67].

*Fig. 5 - TABULA PEUTINGERIANA: particolare del settore bolognese. Nell'originale a colori il fiume Idice (*fl. isex*), disegnato in verde, è accompagnato da una linea rossa continua, segno convenzionale delle strade: si tratta appunto della via Flaminia «minore».*
L'Idice (Isex fl.) è pure il nome della prima tappa ad est di Bologna (*Bononia*), lungo la via Emilia.

Foto n° 119

Fotografia di una porzione della Tabula Peutingeriana pubblicata con commento da N. Alfieri negli Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo" Costa Editore, Bologna 1992, pag. 98. La didascalia in calce a questo settore bolognese della Tabula Peutingeriana dimostra che l'Alfieri ha impropriamente interpretato il segno rosso che affianca il corso del fiume Idice, ritenuto da lui indicativo della via *Flaminia Minore*.

Purtroppo l'Alfieri non spiega come è giunto a questa affermazione, e perché è così categorico nel riconoscere nella linea rossa la prova del tracciato della strada di C. Flaminio (*"ovviamente è la Flaminia Minore"*). Egli pubblica una foto in bianco e nero della porzione della "*Tabula*" riguardante questo settore con suo commento, che qui riproduciamo.

Non possiamo però astenerci dal sottolineare che nella *Tabula Peutingeriana* il segno rosso, contiguo a quello verde raffigurante il fiume Idice,

(66) N. ALFIERI 1975-76, pagg. 52-53.
(67) N. ALFIERI 1992, pagg. 99, 100.

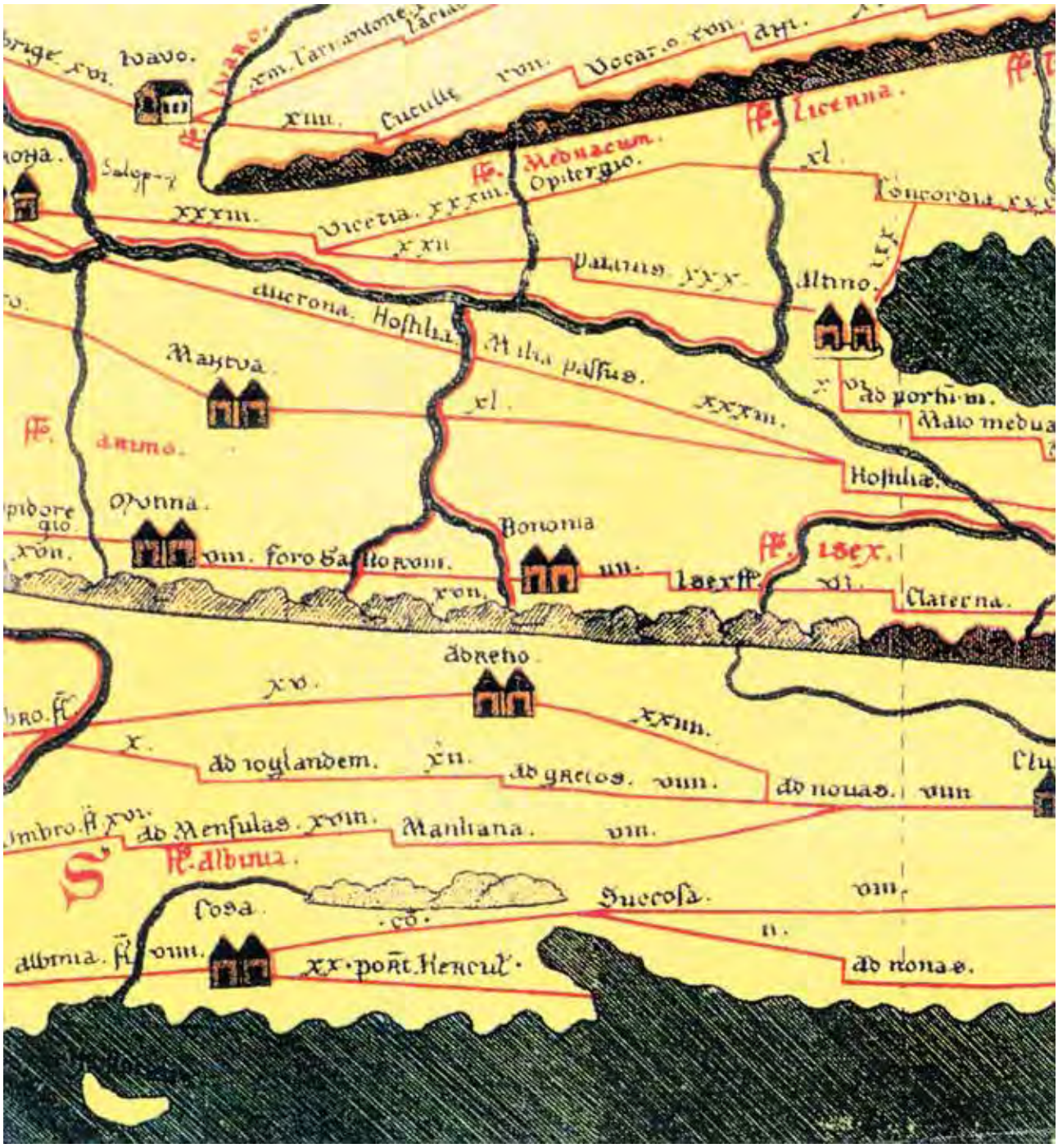


Foto n° 120

Tabula Peutingeriana: territorio bolognese. Osservando questa documento si può notare che tutti i fiumi, compreso l'Idice (fl. Idex) tra Bologna e Claterna, sono indicati con una linea verde affiancati da una linea rossa che evidentemente non rappresenta un percorso stradale. Se così fosse dovremmo ritenere che i fiumi sarebbero stati costeggiati da strade consolari che li accompagnavano fino al mare, ben oltre la via Emilia. Questa ipotesi è esclusa anche dalla constatazione che le strade sono segnate con linee rosse continue, rettilinee che non costeggiano il corso dei fiumi, ma li intersecano.

non si interrompe alla via Emilia, ma lo accompagna fino alla sua confluenza nel Po come riconosciuto dallo stesso Alfieri. Se quindi fosse esatta la interpretazione del docente bolognese si dovrebbe necessariamente ritenere che la strada di C. Flaminio era ancora perfettamente percorribile nel IV secolo d.C. e non si arrestava a Claterna, ma, attraversata la via Emilia, proseguiva nella Pianura Padana fino a raggiungere il Po, seguendo poi il suo corso fino al mare Adriatico, visto che la linea rossa costeggia questo grande fiume per tutta la sua lunghezza.

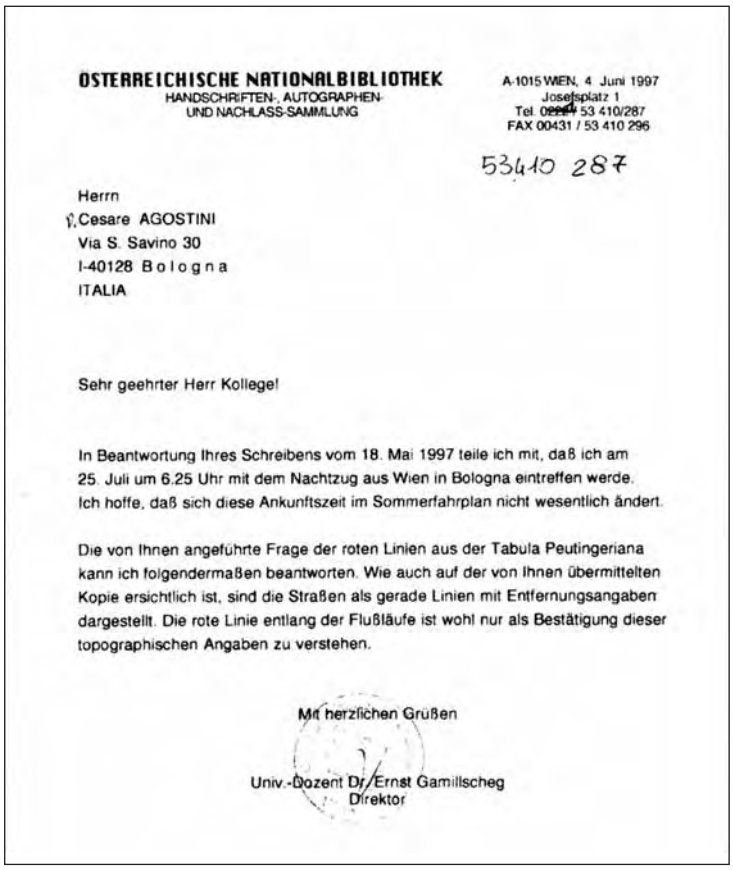
Questa critica è fondata anche se la raffigurazione della "*Tabula*" non è dettagliata, né può esserlo data la ristretta prospettiva del paesaggio; infatti il fiume Idice appare confluire nel Po a valle di "*Hostilia*" mentre allora confluiva molto probabilmente, come oggi, nel Reno poco a sud della cittadina di Argenta.

10b – L'opinione di Ernst Gamillscheg

Poiché non eravamo convinti di questa nuova "lettura" di Alfieri, abbiamo colto l'occasione di assistere nel 1996, presso la biblioteca comunale di Porretta Terme, ad una conferenza sulla *Tabula Peutingeriana*[68] tenuta dal prof. Ernst Gamillscheg, docente all'Università di Vienna e Direttore della Biblioteca nazionale austriaca, ove è custodita la copia medioevale originale di quel prezioso documento.
Egli ha illustrato nel dettaglio le informazioni che si possono trarre da essa, per una migliore conoscenza della più importante rete stradale romana all'epoca della sua prima redazione (340-360 d.C.), dei posti di tappa, delle distanze da città a città, dei corsi dei fiumi etc. La sua esposizione, in lingua italiana, è stata particolarmente coinvolgente, anche perché i presenti hanno potuto seguire le sue descrizioni su una copia a colori in grandezza naturale (6,80 m x 34 cm) dell'intera *Tabula* che, via via, veniva mostrata[69]. Al termine gli abbiamo posto due quesiti:
- il primo inteso a chiarire per quale motivo la strada Bologna-Arezzo, costruita da C. Flaminio nel 187 a.C., non sia indicata nella *Tabula*.
A parere del prof. Gamillscheg questa strada non aveva mai raggiunto l'importanza e lo "status" delle altre strade consolari, cadendo progressivamente in disuso, tanto che nel IV sec. d.C., quando è stata redatta la *Tabula*, non è stata inclusa nella grande viabilità. Del resto anche molte altre strade di epoca repubblicana non figurano in questa carta antica, avendo essa voluto rappresentare la rete delle strade più importanti dell'Impero mantenute in perfetta efficienza nel IV sec. d.C.;
- il secondo: su come si doveva interpretare il segno rosso affiancato al segno verde scuro che indica il corso dei fiumi; più specificamente abbiamo chiesto se la linea rossa che accompagna il segno verde del "*flumen Isex*" (fiume Idice) a sud ed a nord della via Emilia, vicino a Claterna, si poteva leggere come l'indicazione di una strada diretta verso l'Appennino.
Egli ha fatto notare che le strade sono rappresentate con linee rosse rettilinee e con indicazioni di distanze e non seguono mai il corso dei fiumi, ma li intersecano. Il segno rosso che costeggia la linea verde scuro, rappresentante il corso dei fiumi, è soltanto un rafforzativo; pertanto la linea rossa che costeggia il corso del fiume Idice non indica assolutamente l'esistenza di una strada diretta verso gli Appennini.
La prima risposta, in sostanza, ha chiarito quanto ragionevolmente si poteva comprendere dalla lettura della *Tabula*: ha confermato cioè l'antichissimo abbandono di questa strada transappenninica, che giustifica poi la sua scomparsa ed il suo oblio.
La seconda risposta, invece, era in disaccordo con il pensiero di Alfieri. Questa differente interpretazione del significato di quella linea rossa ci ha lasciato interdetti e, nonostante l'autorevolezza del prof. Gamillscheg, il dubbio ci è rimasto fin tanto che, su una espressa nostra richiesta, egli ci ha confermato, con lettera del 4 giugno 1997, la sua opinione, che riportiamo tradotta testualmente: "*alla domanda che lei mi ha posto riguardo la linea rossa sulla Tabula Peutingeriana, posso rispondere nel modo seguente. Come è riconoscibile dalla copia da lei trasmessa, le strade sono rappresentate come linee diritte con indicazioni di distanza. La linea rossa lungo il corso dei fiumi è da intendere solo come conferma di queste indicazioni topografiche*."[70]. Ci siamo allora convinti

(68) Per notizie sulla *Tabula Peutingeriana* vedasi nota n. 2 nella Introduzione.
(69) A Pierangelo Ciucci va il merito di aver organizzato la conferenza ed al Comune di Porretta Terme la lodevole iniziativa di avere acquistato quella copia che ora rimane a disposizione di tutti coloro che la vogliono consultare presso quella biblioteca.
(70) Vedasi fotocopia della lettera nella pagina a fianco.

definitivamente che l'Alfieri era caduto in un errore interpretativo nella lettura della simbologia riportata nella *Tabula Peutingeriana,* forse nella speranza di trovare almeno una prova sicura del tracciato della *Flaminia Minore*.
Al termine della conferenza abbiamo invitato il prof. Gamillscheg a tornare sul nostro Appennino, nell'estate successiva, per visitare i rinvenimenti della strada romana.
Nei giorni 25 e 26 luglio 1997 è stato nostro ospite; lo abbiamo accompagnato su alcuni tratti di basolato insieme al dr. Luca Fedeli della Soprintendenza Archeologica per la Toscana. Egli ha manifestato sincera ammirazione per i rinvenimenti ed ha espresso l'opinione che si tratti effettivamente di un impianto stradale romano, per la solidità ed imponenza della struttura in rapporto al luogo in cui essa si trova. E proprio in relazione alla sua ubicazione, sulla sommità del crinale appenninico a quote che superano i 1000 metri di altitudine, egli ha pienamente giustificato il suo abbandono in epoca imperiale e, conseguentemente, la mancata indicazione del relativo tracciato nella *Tabula Peutingeriana*.



ÖSTERREICHISCHE NATIONALBIBLIOTHEK
HANDSCHRIFTEN-, AUTOGRAPHEN- UND NACHLASS-SAMMLUNG

A-1015 WIEN, 4. Juni 1997
Josefsplatz 1
Tel. 0043 / 53 410/287
FAX 00431 / 53 410 296

53410 287

Herrn
Cesare AGOSTINI
Via S. Savino 30
I-40128 Bologna
ITALIA

Sehr geehrter Herr Kollege!

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 18. Mai 1997 teile ich mit, daß ich am 25. Juli um 6.25 Uhr mit dem Nachtzug aus Wien in Bologna eintreffen werde. Ich hoffe, daß sich diese Ankunftszeit im Sommerfahrplan nicht wesentlich ändert.

Die von Ihnen angeführte Frage der roten Linien aus der Tabula Peutingeriana kann ich folgendermaßen beantworten. Wie auch auf der von Ihnen übermittelten Kopie ersichtlich ist, sind die Straßen als gerade Linien mit Entfernungsangaben dargestellt. Die rote Linie entlang der Flußläufe ist wohl nur als Bestätigung dieser topographischen Angaben zu verstehen.

Mit herzlichen Grüßen

Univ.-Dozent Dr. Ernst Gamillscheg
Direktor

Foto n° 121
Lettera del prof. Ernest Gamillscheg Direttore della Biblioteca Nazionale di Vienna, presso la quale è custodita la copia medievale originale della *Tabula Peuntigeriana*. Egli esclude che le linee rosse contigue ai fiumi stiamo ad indicare l'esistenza di una strada (vedasi traduzione nel testo).

Foto n° 122
Monte Poggione, 27 luglio 1997. Il prof. Ernst Gamillscheg (al centro con la camicia scozzese) Direttore della Biblioteca Nazionale di Vienna, ove è custodita la copia medioevale originale della *Tabula Peutingeriana*, sul basolato romano accompagnato da Franco Santi (di schiena a sinistra).

10c – L'opinione di Luciano Bosio

Il problema interpretativo della linea rossa a fianco di quella verde dei corsi d'acqua era stato sfiorato da Luciano Bosio nel suo studio della *Tabula Peutingeriana*[71] senza peraltro arrivare ad una soluzione univoca. Le sue parole esprimono una sostanziale incertezza: "…*questo segno distintivo potrebbe fare pensare alla presenza qui di un percorso fluviale, anche se per alcuni ciò solleva perplessità e dubbi data la loro attuale scarsa e difficile navigabilità … . A tal riguardo è probabile che il compilatore della Carta, nell'accompagnare con una linea rossa il*

(71) ANTONIO BOSIO: *La Tabula Peutingeriana. Una descrizione pittorica del mondo antico*, Maggioli Editore, Rimini 1983.

corso di alcuni fiumi si sia rifatto a particolari fonti e documenti che indicavano in modo preciso la presenza lungo questi corsi d'acqua di un itinerario fluviale"[72]. L'ipotesi che la linea rossa voglia significare la navigabilità dei corsi d'acqua ad essa contigui non ci convince. Se si osservano i tre fiumi che sono disegnati nella porzione di "*Tabula*" da noi riprodotta, e cioè il Panaro che tocca "*Forum Gallorum*" (Castelfranco Emilia) il Reno (che costeggia *Bononia*) e l'Idice che passa vicino a *Claterna*, si può constatare che non sono oggi navigabili e probabilmente non lo erano nel IV sec. d.C.. Il loro alveo discendente dagli Appennini è stretto, l'acqua scorre veloce e la portata d'acqua è modesta. Soltanto una volta raggiunta la pianura potevano avere assunto caratteristiche di relativa navigabilità per piccole imbarcazioni. Ma in tal caso non meritavano certamente l'annotazione nella "*Tabula*". Altrettanto si può dire se per "*itinerario fluviale*" il Bosio ha inteso riferirsi a strade che costeggiavano le sponde di questi fiumi; potevano essere strade destinate al massimo a traffici locali e non certamente strade pubbliche consolari; infatti mai i Romani avrebbero costruito strade importanti seguendo il corso dei fiumi sia per la loro tortuosità, sia per i pericoli derivanti dalle improvvise piene ed inondazioni.

10d – Le opinioni di A. Gottarelli e di P. L. Dall'Aglio

Anche il Gottarelli ha affrontato il problema interpretativo di questa linea rossa che costeggia i corsi d'acqua, ma si è limitato a prendere in considerazione soltanto i torrenti od i fiumi che scendono dall'Appennino verso la via Emilia nel tratto compreso da Piacenza ad Imola. Dopo articolate argomentazioni, in sostanza Gottarelli ritiene che la linea rossa stia ad indicare la presenza di strade romane costeggianti quei corsi d'acqua. "*Il tratto della via Emilia compreso tra Placentia (Piacenza) e Forum Corneli (Imola) risulta essere attraversato da nove corsi d'acqua e di questi ben sei presentano una linea rossa che ne accompagna il corso. È indicativo che, in tutti i casi, vi sia una significativa coincidenza tra le linee idrografiche bordate con linea rossa e l'esistenza per esse, accertata o ipotizzata, di assi stradali di età romana."*[73].
È per noi difficile condividere questa opinione non essendo attendibile che nel breve tratto di circa 170 km, da Piacenza ad Imola, sulla via Emilia confluissero sei strade transappenniniche romane così importanti, provenienti dalla Liguria e dalla Toscana, da meritare una precisa indicazione pittorica su una carta stradale che doveva descrivere tutta la viabilità dell'Impero romano.
Se così fosse, dovremmo supporre che queste strade proseguivano il loro percorso anche al di là della via Emilia in quanto la linea rossa continua a seguire i corsi d'acqua anche nella Pianura Padana e di esse non abbiamo notizie da altre fonti storiche. Si può notare infatti nella porzione di "*Tabula*" da noi riprodotta a colori (foto 120), che per esempio, il fiume Panaro, (che attraversa Castelfranco Emilia, l'antica "*Forum Gallorum*") il fiume Reno, che costeggia "*Bononia*" ed il fiume Idice (*Isex*) che passa a pochi chilometri da *Claterna*, hanno la riga rossa che li accompagna anche a nord della via Emilia. Ci sarebbe stato quindi un intreccio di strade consolari del tutto ingiustificato in un territorio così piccolo.
Certo è che Gottarelli ha avuto il merito di affrontare un problema interpretativo di un aspetto pittorico della "*Tabula*" che era stato trascurato, ma riteniamo che sia giunto a conclusioni non convincenti. Egli infatti per sostenere che il segno rosso contiguo a quello verde, rappresenta una strada, ha elevato arbitrariamente ad importanza consolare tutti questi segni rossi. Invece le vere strade consolari sono segnate inequivocabilmente con linee rosse rettilinee e ad angoli retti.
Da queste considerazioni di carattere generale il Gottarelli, poi, trae motivo per concludere che la linea rossa che costeggia il fiume Idice rappresenta una strada consolare e cioè la strada costruita da C. Flaminio.

(72) A. BOSIO 1983, pag. 61.
(73) ANTONIO GOTTARELLI: *La Tabula Peutingeriana e i collegamenti stradali tra la VII e la VIII regio*, in " il Carrobbio" XVIII, 1992, pag. 233.

È evidente qui il suo vizio di ragionamento con l'inversione dell'onere della prova: prima si avvale dell'ipotesi (che invece è la tesi da provare) che la *Flaminia Minore* percorreva la valle dell'Idice per dimostrare che tutte le linee rosse discendenti dall'Appennino (proprio come quella che costeggia l'Idice) rappresentano strade consolari, poi, dando per certo ciò, fa intendere che anche il segno rosso che fiancheggia questo fiume, rappresentando una strada consolare, costituirebbe un'autorevole prova documentale che il percorso tracciato da C. Flaminio passava in quella valle. Egli infatti scrive, a proposito della linea rossa contigua al fiume Idice: "*Isex fl (Idice). Linea rossa che accompagna il corso del fl(uvius) Isex (Idice), immediatamente a monte della stazione stradale Isex fl. Sul versante di destra della valle dell'Idice (spartiacque Idice-Sillaro) si ipotizza il passaggio della Bononia-Arretium, detta nel medioevo via Flaminia … Il significato itinerario nel bordo rosso che si accompagna al corso di alcuni fiumi sembra dunque trovare importanti elementi di riscontro nel sistema dei collegamenti stradali di età romana del Bolognese.* "[74].

È palese lo sforzo interpretativo del Gottarelli, che tende a portare anche qui un contributo indiziario in favore del percorso della *Flaminia Minore* senza, peraltro, essere convincente.

Sulla stessa linea di pensiero dell'Alfieri e del Gottarelli si è schierato Dall'Aglio in relazione al significato della linea rossa che costeggia il corso del fiume Idice nella "*Tabula Peutingeriana*".

Anche per lui quella linea rossa sta ad indicare il percorso della strada costruita da Caio Flaminio sulla dorsale tra l'Idice ed il Sillaro. A tal proposito così si esprime: "… *Per tutti questi motivi, riteniamo che a tutt'oggi l'ipotesi ricostruttiva a suo tempo avanzata dall'Alfieri sia ancora la più valida e quindi si debba ritenere che la via Flaminia <minore> risalisse la valle dell'Idice, corrispondendo così a quella strada rappresentata dalla Tabula Peutingeriana con una linea rossa disegnata accanto a quella azzurra che indica l'Isex fiume … "*[75].

Egli non ha affrontato specificamente questo problema interpretativo e si è allineato all'opinione di Alfieri e Gottarelli senza dare una giustificazione propria. Se avesse invece ben esaminato la "*Tabula*" avrebbe potuto facilmente trarre le conclusioni alle quali siamo pervenuti noi riconoscendo l'assoluta improponibilità probatoria di quella linea rossa come testimonianza del percorso della *Flaminia Minore*.

CONCLUSIONI

Abbiamo iniziato questo studio con lo scopo di analizzare attentamente gli indizi portati a sostegno della *Flaminia Minore*. Ci siamo imposti di fare una valutazione obiettiva e serena che prescindesse sia dall'influenza che potevano avere su di noi le scoperte fatte sulla dorsale fra i torrenti Savena e Setta-Sambro ed al passo della Futa, sia dall'influenza che poteva avere avuto sui discepoli dell'Alfieri la volontà di portare comunque un contributo positivo alla sua teoria. Nell'analizzare questi indizi ci siamo comunque convinti che non si sarebbe potuti giungere alla conclusione di riconoscere come provata l'esistenza della strada di Flaminio su quella dorsale.

Una doverosa critica deve essere fatta quando è stata "forzata" la interpretazione dei singoli reperti, o documenti, indirizzandoli verso lo scopo desiderato. Infatti non si possono ragionevolmente considerare indizi della presenza di una strada consolare il semplice ritrovamento di embrici o mattoni romani (P.L. Dall'Aglio); così come non si può sostenere che il tracciato abbia deviato da Monterenzio Vecchia a Bologna (attraversando inutilmente tre colline e due corsi d'acqua) soltanto per salvare il percorso montano della

(74) A. GOTTARELLI 1992, pagg. 233 e 239.
(75) P. L. DALL'AGLIO 1990, pag. 43.

Flaminia Minore e, contemporaneamente, rispettare il racconto liviano (A. Gottarelli); né si può ipotizzare (come sostenuto dalla Foschi) che esistesse una strada consolare romana di collegamento fra due conventi dell'XI secolo (cioè 1300 anni dopo) distanti più di 100 chilometri negli opposti versanti dell'Appennino, soltanto perché appartenevano allo stesso ordine religioso.
È evidente poi che non è stata tenuta presente una visione complessiva della possibile viabilità antica transappenninica in rapporto all'andamento delle diverse dorsali disponibili per i genieri romani. Così sotto questo aspetto i seguaci della teoria dell'Alfieri non hanno valutato negativamente il tracciato della *Flaminia Minore*, ed invece, positivamente l'altro tracciato che valica comodamente l'Appennino al passo della Futa (c. d. *Flaminia Militare*).
Comunque questi ricercatori dovevano almeno riconsiderare la loro ipotesi[76] dopo che, nel 1989, abbiamo stampato il nostro libro[77] e presentato al noto Convegno[78] i risultati concreti delle nostre ricerche sul campo, pubblicando anche una monografia di puntuale critica alla loro tesi[79].
Nonostante ciò, hanno continuato a sostenere il tracciato della *Flaminia Minore,* sia contro la dimostrata inesistenza di quel percorso, sia contro i documentati ritrovamenti del vero tracciato della strada di C. Flaminio sulla dorsale tra Savena e Setta-Sambro ed al passo della Futa.
A questo punto delle ricerche, e dopo oltre 30 anni dai nostri primi rinvenimenti archeologici, resi noti a tutti, facciamo fatica a giustificare coloro (pochi per la verità) che continuano a scrivere che i basolati da noi portati alla luce appartengono ad una "mulattiera" medioevale, rinascimentale o addirittura moderna; è come se noi sostenessimo che la necropoli di monte Bibele, non è celtica, ma è un cimitero di caduti tedeschi della guerra 1940-1945!!
Ed ancora come si può scrivere nel dicembre 2005, che: "… *Nulla aggiunge, per quanto riguarda la via Flaminia Minore, la recente opera di C. Agostini F. Santi "La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C.", Bologna 2000, dove si ripetono concetti ed impostazioni a nostro avviso non condivisibili a livello metodologico"*[80].
Affermare che "*nulla aggiungono*" i nostri rinvenimenti archeologici, i nostri studi e le nostre argomentazioni al problema della individuazione del percorso seguito da C. Flaminio, significa considerare tutto quanto da noi fatto e scritto come vano e senza alcun fondamento, del tutto inutile ai fini del chiarimento di questo mistero di topografia antica.
Siamo stati accusati di avere seguito una "*metodologia*" sbagliata.
Ed allora ci domandiamo se è una metodologia sbagliata, dopo avere studiato attentamente il percorso più attendibile, andare a scavare con piccone e badile nei boschi incontaminati del valico appenninico, riportando alla luce un basolato sicuramente romano per una continuità di 11 km, a riprova archeologica dell'esistenza di quella strada proprio sulla dorsale precedentemente ipotizzata.
Non si è trattato infatti di un rinvenimento fortuito, avvenuto in occasione di uno scavo effettuato per altri scopi (ad es. scavi per opere agricole o per la costruzione di edifici, canali, fognature etc.) come capita nella maggioranza dei casi. I nostri rinvenimenti sono la inconfutabile conferma archeologica delle attese che avevamo, dopo avere studiato la storia, l'orografia appenninica ed i principi costruttivi degli itinerari privilegiati dai Romani. Per questo motivo la nostra scoperta ha un valore aggiunto rispetto a quelle fortuite; essa costituisce "*in re ipsa*" la prova archeologica proprio dell'esistenza di quella strada ricercata.

---

(76) A questo proposito desideriamo invece esprimere la nostra stima nei confronti di Giovanni Uggeri che ha poi riconosciuto la validità del percorso della *Flaminia Militare*.
(77) C. AGOSTINI – V. DI CESARE -F. SANTI 1989.
(78) C. AGOSTINI – F. SANTI: *Cronistoria di una scoperta (la strada Flaminia Militare*), in Atti del Convegno La *viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni (1989)*, Costa Editore, Bologna 1992, pag. 51 e ss.
(79) C. AGOSTINI – F. SANTI: *Analisi critica della Flaminia Minore*, Costa Editore, Bologna 1989.
(80) P. L. DALL'AGLIO: *Le infrastrutture territoriali. Toponomastica e centuriazione*, in *Storia di Bologna, Bologna nell'antichità,* Bononia University Press, Bologna 2005: nota bibliografica a pag. 477.

POSTILLA

ALCUNE CRITICHE AI NOSTRI STUDI ED ALLE NOSTRE CONCLUSIONI

Al termine di questo nostro studio, riportiamo qui con serena obiettività alcune opinioni contrarie ed alcune critiche alle nostre scoperte archeologiche e, più in generale, alle nostre conclusioni, affinché si possa valutare la loro fondatezza o meno a confronto con le nostre osservazioni.

A – **P. Foschi** "*NUETER – STORIA, TRADIZIONE E AMBIENTE DELL'ALTA VALLE DEL RENO*". Porretta Terme, dicembre 1987, n° 2, nota a pag. 53.

> *"NOTA – dopo avere visto personalmente tratti della strada, ne è uscita confermata l'impressione che si tratti di un manufatto moderno, in quanto essa è costruita in arenaria locale, in lastre di forma irregolare e spesso bislunga, delimitata ai bordi da lastre disposte con i lati corti verso l'esterno, a formare un rinforzo di contenimento. Si può facilmente notare l'estrema somiglianza con strade sicuramente moderne.*
> *Le strade romane di "Bononia", in bàsoli poligonali relativamente regolari di trachite d'importazione, profondamente segnate dalle ruote dei carri, sono manufatti di un tipo assolutamente diverso, come chiunque può constatare esaminandone i resti messi in evidenza in vari luoghi della città (sottopassaggio di piazza Nettuno, Palazzo Lupari in Strada Maggiore, sotterranei dell'Hotel Baglioni, ecc.)".*

Quindi, i basolati del passo della Futa sarebbero "moderni" e non sono romani perché costruiti con pietra arenaria locale (!), facendosi intendere che se la strada l'avesse costruita C. Flaminio l'avrebbe pavimentata con basoli di trachite prelevati dai Colli Euganei a 130 km di distanza, mentre è ben noto che i Romani utilizzavano, ovviamente, sempre il materiale idoneo che trovavano in loco; per non ricordare, poi, che nel 187 a.C. i Colli Euganei erano in territorio "straniero", anche se i Veneti sono stati tradizionalmente alleati con Roma.

B – **P. Foschi** "*FLAMINIA "MINORE" E VIA DELLO STALE, DUE STRADE FRA BOLOGNA E LA TOSCANA",* il Carrobbio, anno 1988, XIV. Edizione Luigi Parma, Bologna, pag. 162:

> *"Tale ricerca mi ha portato a riconsiderare il tema dei collegamenti fra Bologna e Firenze lungo la valle del Savena fra l'età imperiale romana, il Medioevo e l'età Moderna; riconoscendone la peculiarità e la distinzione nettissima dalla Bologna-Arezzo di Flaminio. Anche per questo tema ho preso in considerazione documenti d'archivio appartenenti ad un arco temporale molto ampio, fra alto Medioevo e XIX secolo, tentando per prima cosa di sgombrare il campo dalle parti inaccettabili delle ipotesi avanzate dagli scopritori del selciato di m. Bastione".*

Da queste parole si evince che, già nel 1988, erano considerate "inaccettabili" le nostre ipotesi e si proponeva di dimostrarlo con documenti d'archivio. Quindi senza avere fatto verifiche in loco sull'attendibilità del tracciato da noi proposto e dei basolati da noi scoperti, né avere trovato documentazione contraria alla nostra tesi, ci si è schierati aprioristicamente a favore del percorso della "*Flaminia Minore*", in totale ossequio alla linea di pensiero di Alfieri.

C – **P. Foschi** "*FLAMINIA MINORE E VIA DELLO STALE, DUE STRADE FRA BOLOGNA E LA TOSCANA",* il Carrobbio, anno 1988, XIV, Edizione Luigi Parma, Bologna, pag. 175.

> *"Non si può dunque accettare l'affermazione degli scopritori del selciato di m. Bastione che questo era coperto da un tale strato di terra da risalire certamente ad un'età molto antica: questa via selciata era percorsa certamente fino al 1881 e molto probabilmente fino all'inizio del nostro secolo. D'altronde, basta osservare lo strato di foglie che si accumula su di essa ogni autunno per calcolare agevolmente che uno strato di terra che in alcuni punti si assottiglia fino a lasciare scoperto il lastricato si può benissimo formare in un'ottantina d'anni e non certo in 20 secoli".*

Si dimostra qui di non avere capito che la mulattiera percorsa fino all'età moderna ha un proprio tracciato distinto dalla strada romana, anche se lo ha sostanzialmente ricalcato, perché il più comodo per attraversare l'Appennino. Inoltre si trascura di valutare correttamente l'influenza degli agenti atmosferici nella formazione della sedimentazione su una strada di montagna e di crinale con forti pendii; va osservato, appunto, che nei tratti di maggiore pendenza la pioggia e la neve hanno dissolto l'annuale sedimentazione di foglie e di terriccio, lasciando in rare posizioni perennemente in superficie, e quindi in evidenza, parte della sua pavimentazione. Al contrario, nei tratti di minore pendenza, abbiamo rinvenuto il basolato in media sotto 60 – 70 cm di terreno ed in alcuni casi anche 120 cm; se si considera che la strada segue quasi sempre la sommità del crinale, si può facilmente comprendere che un tale spessore di sedimentazione giustifica attendibilmente un decorso di oltre 1500 anni.

Foto n° 123
M. Poggione. Il basolato romano riemerge sotto una sedimentazione di ben 120 cm a testimonianza di oltre 1500 anni di abbandono.

D – **P. Foschi** "*LA VIABILITÀ MEDIEVALE TRA BOLOGNA E FIRENZE*" in "Atti del Convegno sulla viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo", Costa Editore, Bologna 1992, pagg. 132 – 133.

> *"Il ritrovamento di tratti del selciato presso m. Bastione non può invece essere riferito ad un'epoca antica, sia per l'assoluta mancanza di materiali datanti in maniera inconfutabile il manufatto, sia per il ritrovamento di un selciato identico ad esso per tecnica costruttiva e materiale usato, ma con direzione ad esso perpendicolare, cioè da monte a valle, e precisamente da Monte Luario a Fonte Ghirello. Anche questa mulattiera è pavimentata in lastre di arenaria locale ed ha i bordi formati da lastre poste di coltello; la sua larghezza è del tutto simile al selciato di m. Bastione, ma la sua direzione verso una sorgente è congruente con una mulattiera di età moderna nata per le esigenze delle popolazioni locali. Di conseguenza il moltiplicarsi nello stesso luogo di selciati uguali esclude per essi l'origine romana e in particolare avalla l'ipotesi che la strada di m. Bastione sia effettivamente la mulattiera che da Bologna per Monzuno conduceva a Barberino del Mugello e Firenze, come ho già proposto in altra occasione."*

Lasciamo alle due fotografie messe a confronto il giudizio su queste argomentazioni tendenti a degradare il basolato romano al livello di una massicciata sconnessa che si trova, peraltro, lontano dalla direttrice di crinale. Non è verosimile che i basolati da noi portati alla luce siano stati costruiti "*in età moderna*" dai pochi e sparuti abitanti di quella montagna "*per esigenze della popolazione locale*".
Con queste affermazioni si dimostra di non conoscere le condizioni di vita e della viabilità di quei luoghi, non soltanto nel Medioevo, ma neppure fino all'Età Moderna.
Non si sa, per esempio, che fino al 1930 gli abitanti delle frazioni di Castel dell'Alpi, Madonna dei Fornelli, S. Benedetto Val di Sambro e Ripoli si potevano collegare all'unica strada carrozzabile transappenninica che arrivava a Bologna passando da Monghidoro, con mulattiere percorribili soltanto a piedi od a dorso di quadrupedi[1]. E quando avevano necessità di trasportare merce pesante si servivano di un rudimentale veicolo a slitta (chiamato "treggia"), trainato da mucche o da buoi, per potere superare gli ostacoli costituiti da pietre grosse e sconnesse esistenti nella mulattiera ridotta ormai ad un fossato. Su queste mulattiere, infatti, anche i piccoli veicoli, se a ruote, non riuscivano a transitare.
Se la Foschi si fosse documentata su quelle precarie condizioni di viabilità (ed anche ben peggiori sul valico appenninico) non avrebbe irragionevolmente attribuito all'opera di 20 – 30 famiglie delle isolate case nell'alta valle del Savena la realizzazione di 11 km di una strada basolata, costruita a perfetta regola d'arte, larga m 2,40, che ha comportato la posa di ben 275.000 quintali di pietre di arenaria opportunamente sagomate.

(1) Infatti la prima strada carrozzabile di collegamento fra queste frazioni con Monghidoro e con la stazione ferroviaria di San Benedetto Val di Sambro è stata inaugurata nell'anno 1931.

E – **P. Foschi** "*NUOVE SCOPERTE DOCUMENTARIE PER LA VIA FLAMINIA MINORE*" in "Atti e Memorie", Deputazione di Storia patria per le province di Bologna, Vol. XLV, anno accademico 1994, Bologna 1995, pagg. 300 – 301.

> *"Per di più una ricognizione fatta nella zona portò a scoprire nelle vicinanze di m. Bastione, e più precisamente dal Monte Luario giù fino a Fonte Ghirello, una mulattiera selciata identica a quella vicina di crinale: stesse lastre di arenaria, stesso cordolo esterno fatto di lastre messe di coltello e non di piatto, stessa lunghezza, ma uno scopo ben preciso e tutto locale: raggiungere la fonte senza impantanarsi".*

Del tutto improponibile è l'esplicito confronto fra la mulattiera (peraltro inesistente) che collega Monte Luario alla fonte del Ghirello con il basolato di m. Bastione, allo scopo di suggerire al lettore l'idea che l'imponente opera stradale basolata sia stata costruita dagli abitanti di quei luoghi per non impantanarsi quando andavano ad attingere l'acqua alle sorgenti!

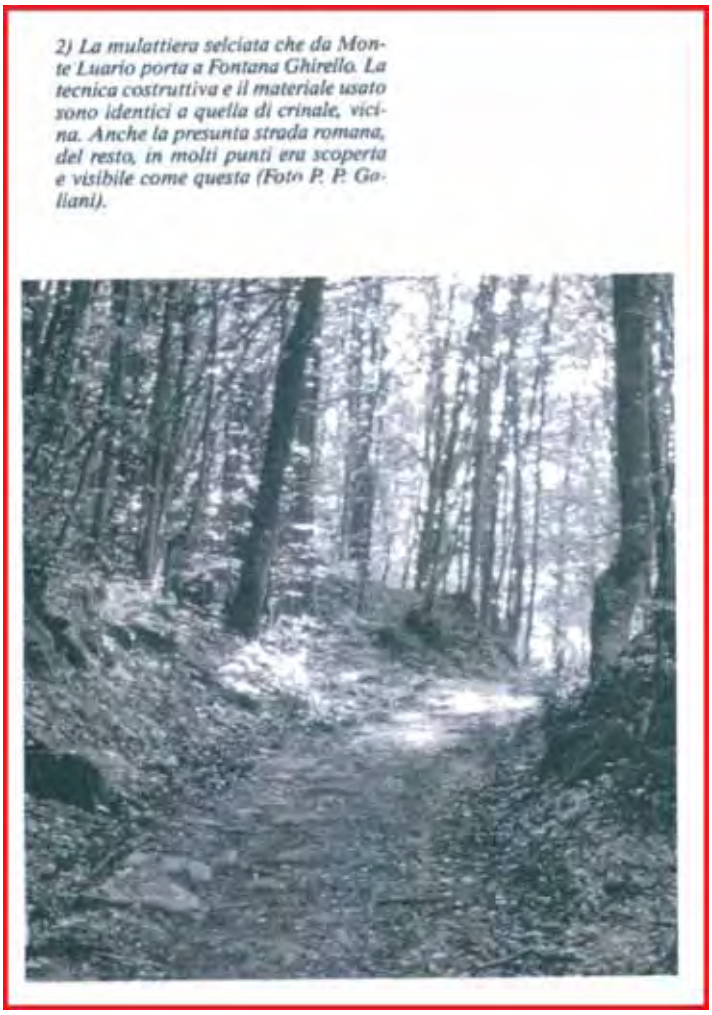


Foto n° 124
Fotografia e didascalia tratte dall'articolo della P. Foschi pubblicato in "Atti del Convegno sulla viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo". Costa Editore, Bologna 1992, pag. 137.

Foto n° 125
La strada romana al m. Poggione. È evidente l'enorme differenza di questa pavimentazione con quella della mulattiera vicino alla fonte del Ghirello (qui a fianco) pubblicata dalla P. Foschi che sostiene essere uguale a *quella di crinale*, cioè al basolato romano.

Non si possono fare confronti con le due opere stradali poiché "la fantastica strada" Monte Luario – Fonte Ghirello non esiste e non è mai esistita.
Monte Luario si trova sullo spartiacque tra l'alto corso del torrente Savena ed il fiume Setta, che in quel tratto si chiama Gambellato. L'altro capolinea, la Fonte Ghirello, è posto quasi sul crinale tra il Savena ed il Santerno; sarebbe quindi stato necessario un ponte sul Savena.
Sul Monte Luario non è mai esistito un villaggio né nell'antichità, né nell'età moderna; ora ci sono soltanto due case coloniche nel versante ovest, la "Faggeta" ed il "Capannone", entrambe fornite di vicine sorgenti ricche di acqua anche in estate.
In merito alla fotografia allegata al suo articolo (foto 124), dobbiamo doverosamente precisare che il sentiero si trova sulle ultime propaggini di Monte Freddi e corre parallelo al Savena, alle volte selciato malamente, altre volte solo sterrato, dentro al territorio della grande riserva di caccia dei Nobili Baldi Delle Rose. Detto sentiero termina poche centinaia di metri più a sud fino ad un laghetto ed alle macerie di una casa.
Chiarito ciò, è evidente che in questo scritto si vuole dare una informazione volutamente inesatta, all'unico scopo di svalorizzare i basolati della *Flaminia Militare*, ingannando l'ignaro lettore che molto probabilmente non ha mai visto l'alta valle del Savena.
Volendo escludere l'intenzione mendace, emerge comunque l'inconsapevolezza che in questi luoghi le case sono state costruite vicino alle sorgenti, peraltro numerosissime, copiose e perenni e, quindi, di comoda utilizzazione da parte degli abitanti senza dovere costruire lunghe e costosissime "mulattiere" selciate. Non si è neppure pensato che i costi di costruzione di questa strada basolata sarebbero stati così elevati che gli abitanti di quei luoghi, risparmiandoli, avrebbero potuto vivere di rendita per sempre.
Ed allora valeva la pena rinunciare ad una millenaria agiatezza per andare alla vicina sorgente senza bagnarsi alle volte i piedi? Problema che, peraltro, potevano facilmente risolvere gettando nelle rare posizioni fangose alcune grosse pietre che ne facilitassero l'attraversamento. Aggiungasi poi che gli undici chilometri della strada basolata si snodano a cavallo del passo della Futa, ove non sono mai esistite abitazioni; è evidente quindi la sua importante funzione di collegamento transappenninico dei due versanti emiliano e toscano.

F – **P. Foschi** "*LA VIABILITÀ MEDIEVALE TRA BOLOGNA E FIRENZE" in "Atti del Convegno sulla viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo",* Costa Editore, Bologna, 1992, pag. 136.

> *"Queste altre numerose e inequivocabili attestazioni dimostrano ancora una volta, se ce ne fosse stato bisogno, che la strada [la Flaminia Minore] correva sul crinale fra Idice e Sillaro, … da Castel de' Britti al passo della Raticosa, senza soluzione di continuità né temporale né spaziale. Né vale inventare improbabili mulattiere trasversali, che bisognerebbe ammetterne numerose, lungo tutta la valle e tutte chiamate con lo stesso nome di Fiamenga; né vale congetturare artificiosamente che la strada non abbia preso il nome dal console che la tracciò per esplicita affermazione di T. Livio … . Le fonti parlano chiaro e una quantità impressionante di documenti storici indica oggi concordemente la via Flaminia "minore" sul crinale orientale dell'Idice; altri argomenti mi sembrano vani e pretestuosi".*

Queste affermazioni trovano puntuale smentita nel paragrafo 7° del capitolo IX (in Appendice), al quale facciamo rinvio.

G – **P. Foschi** "*LA VIABILITÀ MEDIEVALE TRA BOLOGNA E FIRENZE" in "Atti del Convegno sulla viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo".* Costa Editore, Bologna, 1992, pag. 147, nota 78.

> *"Il recente volume di AGOSTINI-SANTI 1989, dimostrando almeno tanta presunzione quanta incompetenza, si accontenta di isolare i punti più deboli della teoria, pretendendo di confutarli con un sistematico travisamento delle fonti e della bibliografia; d'altro canto ignora volutamente le numerose prove, alcune definitive, a sostegno della teoria stessa. Un procedimento di questo tipo, assolutamente inaccettabile in ambiente scientifico, dimostra anche, a mio parere, l'assoluta parzialità degli Autori che, pur di osteggiare ad ogni costo la teoria, inventano risibili ipotesi presentate come certezze assodate. Un testo così smaccatamente "a tesi" non merita neppure una confutazione puntuale".*

La Foschi si riferisce qui alla monografia da noi pubblicata nel 1989 che porta il titolo: "Analisi critica della Flaminia Minore", Studio Costa editore, Bologna, 1989.
Questo gratuito e perentorio commento alle nostre analisi critiche ha trovato oggi nel capitolo IX in Appendice una puntuale ed esauriente smentita scientificamente e razionalmente argomentata.

H – **P. Foschi** "*UNA NUOVA TAPPA DI STUDI SULLA VIA FLAMINIA MINORE"* in il Carrobbio, Patron Editore, Bologna 2003, XXIX, pag. 35, nota 18.

> *"Oggi le ricerche compiute dagli scopritori della strada di m. Bastione sono state da loro sintetizzate e illustrate in un volume: F. Santi – C. Agostini "La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare). Storie e testimonianze archeologiche di una ricerca sull'Appennino tosco-emiliano", Bologna 2000. Occorre dire che lo sforzo di sistemazione e organizzazione necessario per l'elaborazione del volume ha giovato anche all'approfondimento della ricerca, rispetto ai primi tentativi citati; anche la critica esercitata dalla comunità scientifica in questi anni (di cui gli Autori hanno fatto tesoro, anche se taciuta del tutto) ha permesso agli Autori di aggiustare il tiro, di correggere o abbandonare molte affermazioni avventate, di precisare e giustificare meglio le ipotesi; tuttavia, se resta molto probabile l'attribuzione all'età romana della direttrice di traffico, come si è detto nel testo, non si può ancora condividere l'ipotesi che il selciato ritrovato sia romano e che la strada così delineata sia la Flaminia del 187 a.C., con qualunque nome la si voglia chiamare, minore, secunda o militare".*

Rileviamo con piacere che tre anni dopo la nostra pubblicazione del 2000 sono state rettificate le critiche alla nostra ipotesi, riconoscendo che il percorso da noi proposto è stato tracciato dai Romani; però inspiegabilmente si continua a sostenere che la pavimentazione della strada non è di ascendenza

romana e tanto meno attribuibile a C. Flaminio. In sostanza, secondo la Foschi, i Romani avrebbero tracciato il percorso transappenninico, ma non avrebbero posato i basoli di arenaria, lasciando ai posteri questo compito, in palese contrasto con la loro ben nota tecnica costruttiva delle strade. A tanto si arriva pur di non riconoscerne la paternità a C. Flaminio perché ciò escluderebbe di fatto l'esistenza del tracciato della *Flaminia Minore*.

I – **P. L. Dall'Aglio** "*LE INFRASTRUTTURE TERRITORIALI. TOPONOMASTICA E CENTURIAZIONE"*, in "Storia di Bologna – Bologna nell'antichità", Bononia University Press, dicembre 2005, pagg. 464-465.

> *"Un altro asse citato dalle fonti letterarie che aveva in Bologna il proprio capolinea era la c.d. via Flaminia "minore"… . La mancanza di qualsiasi indicazione nelle fonti itinerarie ha fatto sì che siano stati proposti diversi tracciati. Secondo la tradizione degli studi bolognesi la via consolare doveva risalire la valle del Reno mentre più recentemente il ritrovamento di un lungo tratto di strada lastricata ha fatto supporre ad alcuni studiosi locali che la via Flaminia minore seguisse la direttrice Bologna - Firenze per la valle del Savena. In realtà gli studi di Nereo Alfieri hanno ampiamente dimostrato come la via Flaminia minore non passasse per la zona di Firenze, ma puntasse direttamente su Arezzo attraverso il Mugello, dove arrivava percorrendo il crinale tra Idice e Sillaro e la testata di valle del Santerno,… ".*

Su questo specifico argomento vedasi il paragrafo 4° del capitolo IX in Appendice.

L – **M. Destro** "*LA FLAMINIA MINORE ED I COLLEGAMENTI TRA BOLOGNA E FIRENZE"* in "La linea e la rete – Formazione storica del sistema stradale in Emilia-Romagna", Touring Club Italiano, Milano 2006, pag. 252.

> *"In conclusione, non sembra che la strada di monte Bastione rinvenuta sul terreno, sia una strada romana, né tantomeno quella tracciata da Gaio Flaminio, anche se in parte può avere ricalcato il tracciato di una via antica testimoniata dai toponimi miliari citati. Con ciò, è bene ribadirlo, non si toglie nulla all'importanza delle ricerche condotte; dal punto di vista storico avere riportato alla luce una strada di età rinascimentale o moderna dimenticata non ha certo minor valore dell'aver scoperto una strada romana".*

In questo articolo l'Autore si è limitato a riportare in modo succinto ed incompleto le opinioni degli studiosi che nei decenni precedenti avevano tentato di provare l'attendibilità del tracciato della

Flaminia Minore. Si tratta di una sintesi piatta e lacunosa, che non merita alcuna attenzione se non la sottolineatura della sua frase conclusiva ove, con ironica benevolenza, ci attribuisce comunque il merito di avere scoperto una strada dimenticata anche se è rinascimentale o moderna!

M – **P. L. Dall'Aglio** "*UN NUOVO DOCUMENTO SULLA VIA FLAMINIA MINORE*" in OCNUS, 16, 2008, pag. 125.

> *"… I collegamenti tra Bologna e Firenze, che indubbiamente esistevano già prima della fondazione della colonia di Bononia, verranno sistemati dai Romani solo dopo la definitiva sconfitta dei Liguri e la nascita di "Florentia". La strada per la valle del Savena, a cui possono appartenere i tratti di massicciata scoperti fino ad oggi, sembra più verosimilmente pertinente a questa seconda fase e nulla ha a che vedere con la Flaminia minore del 187 a.C. …".*

Dunque, secondo questo studioso sostenitore della Flaminia Minore, una strada romana esisteva da Bologna alla Toscana sulla dorsale sinistra del Savena, ma non era stata costruita da C. Flaminio, bensì in un'epoca posteriore di 150 anni attribuendo a questa epoca la costruzione dei basolati da noi riportati alla luce.
Quindi il console romano non avrebbe seguito la strada già esistente tra Bologna e Fiesole (come riconosce lo stesso studioso), ma avrebbe scelto un nuovo percorso, totalmente contrario ai principi seguiti dai Romani nella costruzione delle strade.
Ci sorprende che ancora nel 2008, pur di non fare naufragare nell'immaginario la *Flaminia Minore,* si tenti di spostare la data di costruzione della transappenninica della Futa di 150 anni, senza avere peraltro alcuna notizia diretta od indiretta di tale costruzione alla fine del I secolo a.C.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

C. AGOSTINI – V. DI CESARE – F. SANTI: *La strada Flaminia Militare,* Costa Editore, Bologna 1989.

C. AGOSTINI – F. SANTI: *Analisi critica della via Flaminia Minore,* Costa Editore, Bologna 1989.

C. AGOSTINI – F. SANTI: *Cronistoria di una scoperta (La strada Flaminia Militare)*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S.Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 51-59.

C. AGOSTINI – F. SANTI: *Bologna-Futa-Fiesole, la prima transappenninica romana,* in Savena-Setta-Sambro", Rivista semestrale, anno IV, n. 2, 1994, pp. 69-73.

C. AGOSTINI – F. SANTI: *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare*). *Storia e testimonianze archeologiche di una ricerca sull'Appennino tosco-emiliano*, Editrice CLUEB, Bologna 2000.

N. ALFIERI: *Alla ricerca della via Flaminia «Minore»,* in "Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, Classe di Scienze Morali, Rendiconti", vol. LXIV, 1975-1976, pp. 51-67.

N. ALFIERI: *La via Flaminia "minore",* in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S.Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 95-104.

APPENNINO BOLOGNESE, *L'Appennino bolognese. Descrizione e itinerari*, Tipografia Fava e Garagnani, Bologna 1881.

A. BACCI: *Strade romane e medievali nel territorio aretino*, Cortona 1986.

A. BACCI: *Il territorio aretino*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S. Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 169-178.

F. BERGONZONI: *Bononia (189 a.C.- secolo V),* in *Storia di Bologna* (a cura di A. Ferri e G. Roversi), vol. I, Edizioni Alfa, Bologna 1984 (2 ed.), pp. 43-89.

B. BORGHESI: *Della supposta via Flaminia in Etruria. Lettera del Conte Bartolomeo Borghesi al prof. Cavaliere Francesco Rocchi etc*., in "Atti e Memorie della Regia Deputazione di Storia Patria per le provincie di Romagna" V, 1867, pp. 23-65.

A. BOSIO: *La Tabula Peutingeriana. Una descrizione pittorica del mondo antico*, Maggioli editore, Rimini 1983.

G. BOTTAZZI: *Le comunicazioni antiche fra il Modenese e la Toscana in età romana e nel medioevo*, in *La viabilità appenninica dall'Età Antica ad oggi* (a cura di P. Foschi, E.Penoncini, R. Zagnoni), Atti delle Giornate di studio 1997, Porretta Terme 1998, pp. 47-77.

G. BOTTAZZI: *La rete itineraria*, in *Aemilia. La cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana*, Catalogo della Mostra a cura di M. Marini Calvani, Bologna 2000, Marsilio editore, Venezia 2000, pp. 79-85.

S. CALINDRI: *Dizionario corografico, geografico, orittologico, storico ec.ec.ec. della Italia*, Stamperia S.Tommaso d'Aquino in Bologna MDCCLXXXI-MDCCLXXXV. Ristampa anastatica Arnaldo Forni Editore, Bologna 1972.

G. CASELLI: *La direttrice «naturale» Bologna-Firenze (dorsale Setta-Sambro) sul terreno e nella tradizione*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S. Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 105-108.

M. CATARSI – P. L. DALL'AGLIO: *Ancora sulla via «Flaminia Minore»*, in"Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, Classe di Scienze Morali, Rendiconti" LXVII, 1978-79, pp. 155-167.

G. CENCETTI: *Le carte bolognesi del secolo decimo*, Zanichelli, Bologna 1936.

R. CHELLINI: *Il sistema viario da Fiesole e Firenze al Valdarno aretino dall'età romana al medioevo*, in "La via Francigena e altre strade della Toscana medioevale" (a cura di Stella Patitucci Uggeri), Editrice All'Insegna del Giglio, Firenze 2004, pagg. 135-200.

R. CHEVALLIER: *Le stazioni postali romane nella terminologia tardoantica,* in Melanges II, 2, Tours 1995, pp. 137-144.

R. CHEVALLIER: *Les Voies Romaines,* Picard Editeur, Paris 1997.

R. CHEVALLIER: *Prolusione* tenuta alla presentazione del libro *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare)* a Palazzo Malvezzi, sede della Provincia di Bologna il 3 maggio 2000, pp. 19-22.

L. CHINI: *Storia antica e moderna del Mugello*, Vol. I, Firenze 1875. Ristampa anastatica Multigrafica editrice, Roma 1969.

M. T. CICERONE: *Filippiche*, XII.

M. CRISTOFANI: *Economia e Società,* in *Rasenna. Storia e civiltà degli Etruschi*, Casa editrice Scheiwiller, Milano 1986, pp. 79-156.

P. L. DALL'AGLIO: *La viabilità romana in Emilia-Romagna e nelle Marche settentrionali*, in *Vie del commercio in Emilia, Romagna, Marche*, Silvana editoriale, Milano1990, pp. 35-49.

P. L. DALL'AGLIO: *Le infrastrutture territoriali. Toponomastica e centuriazione*, in *Storia di Bologna 1. Bologna nell'antichità* (a cura di A. Donati e G. Sassatelli), Bononia University Press, Bologna 2005, pp. 453-477.

P.L. DALL'AGLIO: *Un nuovo documento sulla via Flaminia "Minore"*, in "Ocnus" 16, 2008, pp. 123-129.

P. L. DALL'AGLIO – C. FRANCESCHELLI: *La viabilità del territorio bolognese nelle carte del secolo XI*, in *Bologna e il secolo XI. Storia, cultura, economia, istituzioni, diritto* (a cura di G. Feo e F. Roversi Monaco), Bononia University Press, Bologna 2011, pp.441-483.

R. DEL PONTE: *I Liguri. Etnogenesi di un popolo dalla preistoria alla conquista romana*, Editrice ECIG, Genova 1999.

G. DE MARINIS: *La viabilità romana nel Mugello*, in *Strade fra Val di Sieve e Romagna, Storia ed archeologia*, Edizione Gruppo Archeologico Dicomanese, 1995.

M. DESTRO: *La via Flaminia Minore e i collegamenti tra Bologna a Firenze*, in *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia-Romagna* (a cura di P.L. Dall'Aglio e I. Di Cocco), Ed. Regione Emilia Romagna e Touring Club Italiano, Milano 2006, pp. 240-255.

P. DUCATI: *Storia di Bologna. I tempi antichi*, Bologna 1928. Ristampa anastatica Atesa Editrice, Bologna 1974, pag. 181.

A. FATUCCHI: *Le strade romane del Casentino,* in <<Atti e Memorie dell'Accademia Petrarca di Arezzo>> XL (1970-72), pp. 222-296.

L. FEDELI: *Campagna di scavi 1989 presso i tratti stradali della dorsale transappenninica fra il Setta, il Savena e il Santerno,* in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S.Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 59-90.

V. FERRINI: *La presenza umana dall'antichità al Medioevo*, in *Le antiche Leghe di Diacceto, Monteloro e Rignano* (a cura di I. Moretti), Pontassieve 1988, pp. 88-140.

P. FOSCHI: *Ricerche di viabilità medievale: la via Flaminia "Minore" e le vie del Savena*, in "Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, Classe di Scienze Morali, Rendiconti" LXX, 1981-1982, pp. 201-242.

P. FOSCHI: *La presunta Flaminia "minor" sul Monte Bastione*, in "Nuèter, i sit, i quee. Storia, tradizione e ambiente dell'alta valle del Reno", 26, fasc.2, 1987, pp. 50-53.

P. FOSCHI: *Flaminia "minore" e via dello Stale, due strade fra Bologna e la Toscana*, in "il Carrobbio" XIV, 1988, pp. 162-184.

P. FOSCHI: *La viabilità medievale tra Bologna e Firenze*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S. Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 131-148.

P. FOSCHI: *Nuove scoperte documentarie per la via Flaminia Minore*, in "Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Province di Bologna" XLV, 1994 [1995], pp. 295-327.

P. FOSCHI: *Una nuova tappa di studi sulla via Flaminia Minore*, in "il Carrobbio" XXIX, 2003, pp. 19-36.

V. GALLIAZZO: *Prolusione* tenuta alla presentazione del libro *La strada Bologna – Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare)* a Palazzo Malvezzi, sede della Provincia di Bologna il 3 maggio 2000, pp. 23-27.

G. F. GAMURRINI: *Arezzo considerata nel suo aspetto strategico*, Arezzo 1907.

P. GIUDICI: *Storia d'Italia narrata al popolo*, Casa ed. G. Nerbini, Firenze 1930.

A. GOTTARELLI: *Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia minore*, in "Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna", n.s. XXXVI, 1986, pp. 105-132.

A. GOTTARELLI: *La via Claudia in età imperiale tra Bologna e Firenze: nuove ipotesi per una storia dei collegamenti stradali tra la VII e la VIII Regio*, in *Vie Romane tra Italia centrale e pianura Padana*, Deputazione di Storia Patria per le antiche Province modenesi, Biblioteca , n.s.103, Modena 1988, pp. 71-112.

A. GOTTARELLI: *La Tabula Peutingeriana e i collegamenti stradali tra la VII e la VIII regio*, in "il Carrobbio" XVIII, 1992, pp. 229-241.

T. LIVIO: *Storia di Roma*, libri XXXVIII e XXXIX.

M. LOPES PEGNA: *Le strade romane del Valdarno*, "Quaderni di studi storici toscani IV". Editoriale Toscana, Firenze 1971.

F. MAGI: *Stele e cippi fiesolani*, in "Studi Etruschi" VI, 1932, pp. 11-85.

G. A. MANSUELLI: *La rete stradale ed i cippi milliari della Regione Ottava*, in "Atti e Memorie della Regia Deputazione di Storia Patria" VII, 1941-1942, pp. 33-69.

G. A. MANSUELLI: *Profilo geografico culturale dell'Emilia preromana*; in *Storia dell'Emilia Romagna* (a cura di A. Berselli), University Press, Bologna 1976, pp. 15-40.O. MAZZONI TOSELLI: *Delle antiche strade militari che dai Romani si praticavano nel territorio bolognese*, Stamperia Cardinali e Frulli, Bologna MDCCCXXVI.

G. MILLEMACI: *Viabilità transappenninica Etrusca* (VI-V sec.a.C.), in "Rivista di topografia antica, JAT " IX, 1999, pp. 121-140.

T. MOMMSEN: *Storia di Roma,* vol. III, Editrice Aequa, Roma 1938.

MONTERENZIO E LA VALLE DELL'IDICE. ARCHEOLOGIA E STORIA DI UN TERRITORIO: Catalogo della Mostra a cura di D.Vitali, Monterenzio 1983, Edizioni Grafis, Casalecchio di Reno (Bologna) 1983.

G. L. MONTI: *De viis publicis ac militaribus romanorum tempore per agrum bononiensem ductis sermo* pubblicato nel "Giornale Ligustico", Bologna 1828.

A. P. MOSCA: *Via Cassia. Un sistema stradale romano tra Roma e Firenze*, Firenze 2002, Olschki editore.

S. MOSCATI: *E il crocicchio divenne Bologna*, in "L'Espresso" n. 25 del 26 giugno 1988.

F. NICCOLAI: *Mugello e Val di Sieve. Guida topografica e storico artistica*, Borgo S. Lorenzo, 1914. Ristampa anastatica Multigrafica Editrice, Roma 1974.

N. NIERI CALAMARI: *Sulla topografia del territorio pistoiese,* in "Studi Etruschi" VI, 1932, pp.87-122.

N. OHLER: *I viaggi nel Medio Evo,* Garzanti, Milano 1988.

M. PALLOTTINO: *Etruscologia*, Ulrico Hoepli, Milano 1984 (7 ed.rinnovata).

A. PALMIERI: *La montagna bolognese del Medio Evo*, Zanichelli, Bologna 1929, Ristampa anastatica Arnaldo Forni Editore, Sala Bolognese 1981.

S. PATITUCCI UGGERI: *La via Francigena in Toscana*, in "La via Francigena e le altre strade della Toscana medievale", Editrice All'Insegna del Giglio, Firenze 2004, pagg. 11-133.

M. PIERPAOLI: *Il libro di Agnello Istorico. Le vicende di Ravenna antica fra storia e realtà*, Diamond Byte Società editrice, Ravenna 1988.

J. PLESNER: *Una rivoluzione stradale del Dugento*, in "Acta Jutlandica" X, Copenaghen 1938, Ristampa anastatica Papafava editore, Firenze 1979.

POLIBIO: *Storie*, libro II.

L. QUILICI: *Le antiche vie dell'Etruria,* in *Secondo congresso internazionale etrusco*, Firenze 26 maggio – 2 giugno 1985, Atti, I, Roma 1989, pp. 451-483.

E. REPETTI: *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, I-VI, Firenze1833-1846.

L. ROMBAI: Prefazione a: *Il libro Vecchio di Strade della Repubblica fiorentina*, a cura di Gabriele Ciampi, Francesco Papafava Editore, Firenze 1987, pag. 18.

L. ROMBAI: *Prolusione* tenuta nel Comune di Fiesole in occasione della presentazione del libro *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare*), Casa Marchini Carrozza, Fiesole 18 novembre 2000, pp. 17-18.

SALLUSTIO: *De coniuratione Catilinae*, Paragrafi XXVII, XXX, LVII.

G. SASSATELLI: *Un altro documento epigrafico e il nome etrusco della città*, in *Culti, forma urbana e artigianato a Marzabotto. Nuove prospettive di ricerca,* Atti del Convegno Bologna 2003 (a cura di G. Sassatelli e E. Govi), Antequem, Bologna 2005, pp. 47-55.

L. SAVIOLI: *Annali bolognesi. Compendio storico preliminare agli annali*, Vol. I, Parte I, Bassano, 1784.

STENDHAL: *Rome, Naples et Florence* tratto da *La Futa una strada nella storia*, Ed. L'inchiostroblu, Bologna 1991.

D. STERPOS: *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. BOLOGNA-FIRENZE*, Istituto Geografico De Agostini, Novara 1961.

D. STERPOS: *La viabilità romana e la prima storia del Mugello*, Centro documentazione storico-culturale del Mugello, lezione tenuta il 7 febbraio 1981 a Borgo S. Lorenzo, Tipografia dell'Amministrazione provinciale di Firenze, 1981.

STRABONE: *Geografia*, libri V e VI.

G. SUSINI: *Pagine d'introduzione*, in *Acquedotto 2000. Bologna, l'acqua del Duemila ha duemila anni*, Catalogo della Mostra Bologna, Grafis edizioni, Casalecchio di Reno (Bologna) 1985, pp. 13-18.

G. SUSINI: *Bononia. Le origini del Comune Romano*, in *Storia illustrata di Bologna*, ALEP editore, Bologna 1987, pp. 41-60.

G. SUSINI: *Prolusione* tenuta in occasione della presentazione del libro *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare)* a Palazzo Malvezzi, sede della Provincia di Bologna, il 3 maggio 2000.

G. TARGIONI TOZZETTI: *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana,* Firenze 1751-54, II ed. 1768-79, X, pag. 232 in F. Rodolico "La Toscana descritta dai naturalisti del Settecento", Firenze 1945, pag. 303.

G. TIBILETTI: *L'amministrazione romana*, in *Storia dell'Emilia Romagna* (a cura di A. Berselli) vol. I, University Press, Bologna 1976, pp. 125-146.

A. TRACCHI: *Dal Chianti al Valdarno*, "Ricognizioni archeologiche in Etruria 3", Consiglio nazionale per le ricerche. Centro di studio per l'archeologia etrusco-italica, Roma 1978.

G. UGGERI: *La via Flaminia ´minor´ in Etruria*, in *Studi di Antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, G. Bretschneider Editore, Roma 1984, pp. 577-593.

G. UGGERI: *La toponomastica nella ricerca topografica: il contributo alla ricostruzione della viabilità,* in "JAT" I (1991), pp. 21-36.

G. UGGERI: *Sicurezza ed insicurezza del viaggio tra antichità e medioevo,* in "Civiltà classica e mondo dei barbari", Trento 1991, pp. 232-248.

G. UGGERI: *Viabilità appenninica tra «la Regio VII» e la «*R*egio VIII» (Mugello-Val Marina-Ombrone),* in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S. Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 191-196.

G. UGGERI: *Metodologia della ricostruzione della viabilità romana*, in "Rivista di topografia antica, JAT", IV, 1994, pp. 91-100.

G. UGGERI: *Prolusione* tenuta nel Comune di Fiesole in occasione della presentazione del libro *La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (Flaminia Militare*), Casa Marchini Carrozza, Fiesole 18 novembre 2000, pp. 9-16.

G. UGGERI: *La viabilità romana nel territorio di Arretium*, in *Arezzo romana* (a cura di G. Camporeale e G. Firpo), G. Bretschneider editore, Roma 2009, pp. 227-235.

A. VEGGIANI: *I caratteri geomorfologici dell'Appennino tosco-emiliano in rapporto all'origine della viabilità*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del Convegno Firenzuola – S. Benedetto Val di Sambro, 28 settembre-1 ottobre 1989, Costa Editore, Bologna 1992, pp. 27-32.

S. VILUCCHI: *Nuovi dati sul percorso della "Via dei Setteponti" in età antica*, in *Fortuna e declino di una società valdarnese. Il Poggio della Regina*, a cura di Guido Vannini, Firenze 2002, pp. 229 – 256.

A. WATKINS: *The old straight track*, Garnstone Press, London 1971 (2° ed.).