PROVINCIA
DI PIACENZA

PTCP

PIANO TERRITORIALE
DI COORDINAMENTO
PROVINCIALE

2007

All. C1.5 (R)

La viabilità storica

redazione a cura di

Simona Devoti

INDICE

PREMESSA **1**

L'ORDINAMENTO LEGISLATIVO DELL'EMILIA-ROMAGNA **2**

LA METODOLOGIA DI ANALISI **4**

1 LA FASE ANALITICA **6**
2 UN'IPOTESI DI NORMATIVA PER UNA SALVAGUARDIA ATTIVA **7**

LO STATO DELLA CONOSCENZA – L'EVOLUZIONE STORICA DEL RETICOLO VIARIO PIACENTINO **9**

1 L'ETÀ PREROMANA **9**
2 L'ETÀ ROMANA **11**
3 L'ETÀ MEDIOEVALE **14**
4 L'ETÀ MODERNA **20**

CONCLUSIONI **30**

APPENDICE 1: LA VIA FRANCIGENA 35
APPENDICE 2: LE PROCEDURE DI COSTRUZIONE DELLA STRADA ROMANA, MEDIOEVALE E MODERNA 41
APPENDICE 3: SCHEDATURA DELLE VIE STORICHE 47

PREMESSA

La riflessione dei teorici sui problemi della salvaguardia dei centri antichi e del paesaggio ha condotto, attraverso un dibattito che prende le sue mosse nella seconda metà del XIX secolo, ad un'estensione di campo e di significato del termine *monumento*, in particolare di quello architettonico: dal singolo edificio, scelto come rappresentativo di un'epoca o di un artista, al suo ambiente, al suo contesto sociale oltre che fisico.

Contemporaneamente si è fatta strada un'attenzione per le preesistenze storiche e naturali intese come risorse, cioè patrimonio dotato non solo di valori documentari ed estetici, ma anche di significato economico ed utilità sociale.

Si è ampliata, quindi, l'attenzione nei confronti del costruito, ponendo non solo i problemi della storia del monumento in quanto opera di interesse storico - artistico, ma anche in quanto opera tecnica ed oggetto d'uso: ai problemi della *tutela* e del *restauro* dell'opera d'arte, si sono affiancati, spesso conflittualmente, quelli della conservazione dei caratteri materici delle fabbriche, anche del patrimonio diffuso e del loro *riuso*.

La pratica della tutela, della conservazione e del riuso del costruito si è estesa, almeno sul piano teorico, a tutto il costruito ereditato dal passato, inteso come *somma di documenti - monumenti*, significativi nella loro individualità, ma anche nella complessità delle loro interazioni e del contesto sociale e culturale che li ha prodotti o che ce li ha tramandati, in tracce più o meno consistenti, conservandoli o modificandoli.

Pertanto, ad un territorio inteso come contenitore di beni culturali deve essere sostituito un territorio concepito come un *continuum di beni culturali*: non si tratta di isolati ed autonomi monumenti, quanto piuttosto di un ambiente unico.

Per questo è di grande importanza *lavorare sui "confini" del concetto di monumento*, cioè su quell'insieme di oggetti e di aree che solo recentemente la cultura ufficiale tende a riconoscere come significativi e che costituiscono invece la maggior parte del sistema di segni che la storia ha lasciato sul territorio e che, non bisogna dimenticarlo, spesso si tende a sottovalutare. Beni culturali convenzionalmente minori, ma diffusi a caratterizzare la nostra vita quotidiana, così come indispensabili ad una corretta comprensione anche dei testi monumentali maggiori.

La *viabilità storica* costituisce un significativo esempio di tali problematiche: di grande rilevanza economica e sociale nel passato, essa ha spesso lasciato tracce importanti, dirette e indirette, in alcuni elementi puntuali (ponti, dogane, edifici religiosi, ecc.), ma labili nella trama generale (la strada vera e propria, l'edilizia minore legata ai traffici ed alle soste, gli elementi di arredo, le forme del paesaggio, ecc.), labili perché mancanti di una manutenzione continua, venuta meno al perdere di importanza del percorso e degli elementi di supporto ad esso connessi ed il conseguente venir meno dell'uso.

Spetta alla pianificazione territoriale ed urbanistica affrontare in modo efficace e coerente l'insieme dei problemi della tutela e dell'uso di sistemi di beni così diffusi e importanti, ma anche così ricchi di potenzialità. Una corretta pianificazione non è però sufficiente: i vecchi tracciati soffrono di una loro intrinseca delicatezza, che richiede cure e attenzioni particolari. Le pavimentazioni, gli elementi di arredo e di recinzione, il sistema della vegetazione e le opere di ingegneria tradizionali costituiscono componenti essenziali del percorso: la loro scomparsa o la loro sostituzione con materiali moderni, peraltro quasi sempre meno efficienti costituiscono una perdita irreparabile di qualità ambientale prima ancora che di valori storico - documentari.

Spetta ad una progettazione e soprattutto ad una esecuzione attenta operare in modo tale da non dissipare tali caratteri[1].

L'ORDINAMENTO LEGISLATIVO DELL'EMILIA-ROMAGNA

L'obiettivo della La viabilità storica costituisce un patrimonio storico spesso scarsamente riconosciuto o non riconosciuto con tale valenza, comunque poco indagato, inteso più come infrastruttura, come rete di interconnessione, piuttosto che apprezzato per i valori di civiltà di cui è portavoce. Le discipline della riqualificazione e della valorizzazione della viabilità storica dovrebbero considerare, invece, la natura della strada come vero e proprio bene culturale ed ambientale.

Una ricerca storica e contemporanea sull'*itinerare* ed il percorrere significa, quindi, inserire e collegare il centro storico, il paesaggio e l'ambiente in un circuito che non privilegia né "contenitore" né "contenuto", bensì il territorio nella sua interezza.

In questo contesto, si colloca l'attività di tutela e di informazione svolta dalla Regione Emilia Romagna, che ha prodotto una discreta, se pure limitata, serie di contributi e documentazioni al riguardo (saggi, mostre, opere di censimento, ma anche atti normativi e di indirizzo, piani urbanistici, progetti di recupero articolati sulle strade e le sue pertinenze: castelli, palazzi, ...).

Pur lamentando la mancanza di provvedimenti specifici nel dibattito in corso a livello nazionale, regionale e locale sui progetti di valorizzazione, sui piani e i progetti di recupero, il tema del recupero degli antichi tracciati può assumere un senso ben preciso e uno spazio caratterizzato.

Fin dal 1972, con il trasferimento alle Regioni delle competenze in materia di beni culturali, l'ente regionale collabora attivamente con lo Stato nella conservazione del patrimonio storico in genere.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Nell'accingersi ad adempiere al dettato della legge Galasso, la n. 431/1985, la Regione Emilia Romagna si è dotata del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato nel 1986 ed aggiornato il 28 gennaio 1993.

Si è partiti dalla convinzione che le qualità del territorio impresse dalla storia e dalla natura e l'obiettivo della loro individuazione, conservazione, recupero, ricostituzione devono condizionare i processi di trasformazione territoriale.

Perciò è stato possibile individuare, prima concettualmente poi nella realtà fisica del territorio regionale e nella sua rappresentazione grafica, le specifiche caratteristiche territoriali che, per essere tutelate e valorizzate, pongono determinate condizioni alle trasformazioni del territorio. In secondo luogo è stato definito, per ciascuna di tali caratteristiche, quali indirizzi, direttive e norme immediatamente vigenti debbano essere stabilite perché l'obiettivo della salvaguardia e valorizzazione delle qualità ambientali possa essere effettivamente perseguito[2].

[1] Boriani M., *Tutela, conservazione e recupero delle vie storiche*, in: Boriani M. e Cazzani A., *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, Guerini e Associati, MI, 1993, pagg.11-16

[2] Regione Emilia Romagna, Assessorato Edilizia e Urbanistica, *Piano Territoriale Paesistico Regionale. Relazione*, BO, 1986, pag.11

Il Piano Territoriale Paesistico emiliano garantisce "*la tutela di quegli elementi che in ragione dei valori in essi riconosciuti sono da sottrarre ad ogni trasformazione in contrasto con le loro caratteristiche essenziali ed intrinseche. E l'insieme delle scelte di piano va considerato come un prius rispetto a qualsiasi altra scelta da qualunque soggetto compiuta e cioè come un vincolo per qualsiasi successivo programma, o piano, o progetto, o intervento attuativo, in una concezione che, ribaltando la logica del passato anche recente, assuma la tutela come valore prioritario e disegni solo le ipotesi di sviluppo compatibili con tale valore*" [3].

L'operazione che si è voluta innescare con l'elaborazione di questo Piano è, in sostanza, il passaggio da una fase di difesa del territorio ad una fase di salvaguardia attiva, per arrivare a costruire, nella società regionale, "*una nuova cultura del territorio e dell'ambiente*" [4].

L'art.26 "*Elementi di interesse storico – testimoniale*" considera in modo specifico il tema delle strade storiche; esso sancisce l'obbligo di individuare e sottoporre a specifiche prescrizioni di tutela la viabilità storica urbana e la viabilità storica extraurbana; sancisce l'obbligo di immodificabilità della viabilità urbana relativamente al suo assetto planimetrico (sagome e tracciati), indica per la viabilità storica extraurbana tre principali elementi di tutela: la struttura, l'arredo, le pertinenze.

La viabilità storica urbana viene graficizzata sugli elaborati del Piano regionale come individuata dalla cartografia del primo Catasto dello Stato nazionale, mentre per quella extraurbana, ci si riferisce alla cartografia IGM di primo impianto. Detta viabilità comprensiva degli slarghi e delle piazze urbane, non può essere soppressa né privatizzata, o comunque alienata o chiusa, salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità. La viabilità storica urbana, comprensiva degli slarghi e delle piazze ricadenti nelle zone omogenee A e B dei PRG, è regolata dalla disciplina particolareggiata prevista nei medesimi Piani per le zone storiche, con particolare riferimento alla sagoma ed ai tracciati. La viabilità storica extraurbana va tutelata sia per quanto concerne gli aspetti strutturali sia per quanto attiene l'arredo e le pertinenze.

Inoltre, i Comuni hanno l'obbligo di individuare nei propri Piani Regolatori Generali le seguenti strutture, ove ne sia dimostrabile l'esistenza anteriormente al 1950, anche qualora non abbiano caratteristiche tali da rendere necessarie diverse forme di tutela, e di sottoporle a specifiche prescrizioni, in conseguenza del loro interesse storico - testimoniale: teatri storici, sedi comunali, giardini e ville comunali, stazioni ferroviarie, cimiteri, ville e parchi, sedi storiche, politiche, sindacali o associative, assistenziali, sanitarie o religiose, colonie e scuole, negozi, botteghe e librerie storiche, edifici termali ed alberghieri di particolare pregio architettonico, architetture tipiche della zona, opifici tradizionali, architetture contadine tradizionali, fortificazioni, ponti e navili storici, manufatti idraulici quali chiuse, molini, centrali idroelettriche, lavorieri*, acquedotti [5].

Insieme al complesso sistema di tutela illustrato nel Piano, viene prevista una serie di aree di intervento da definire con specifici progetti di tutela e valorizzazione integrata, che la Regione potrà direttamente promuovere attraverso iniziative proprie, o indirettamente incentivare, anche fornendo aiuti finanziari all'azione di Province, Comuni o loro associazioni.

Tra i campi d'azione finora individuati, ricordiamo i parchi-museo didattici delle tecniche di coltivazione e della civiltà contadina, che hanno la finalità di conservare e documentare, anche attraverso la ricostituzione ex novo,

[3] Regione Emilia Romagna, Assessorato Edilizia e Urbanistica, *Piano Territoriale...*, op. cit., pag.14
[4] Regione Emilia Romagna, Assessorato Edilizia e Urbanistica, *Piano Territoriale...*, op. cit., pag.16
[*] Impianto da pesca a labirinto, costruito con canne o pareti di alluminio nei canali che mettono in comunicazione gli stagni e le lagune con il mare.
[5] Regione Emilia Romagna, Assessorato Edilizia e Urbanistica, *Piano Territoriale...*, op. cit., pag.27

particolari forme del paesaggio rurale storico, che sono scomparse rapidamente nel corso degli ultimi decenni e che sono invece elementi fondamentali per la comprensione di tanta parte della matrice socio-economica, culturale e politica dell'ambiente regionale [6].

La legge regionale 10 aprile 1995, n.32: "*Tutela e valorizzazione degli itinerari storici dell'Emilia Romagna*"

Con questo provvedimento la Regione Emilia Romagna si propone di realizzare interventi che assicurino la tutela e la valorizzazione degli itinerari storici presenti sul territorio regionale.

Con la locuzione "*itinerario storico*" si intende l'insieme dei percorsi storici che conducono da una località all'altra in un unico ambito territoriale e che si sviluppano secondo direttrici di rilevanza internazionale, interregionale, interprovinciale e locale.

Tali interventi hanno l'obiettivo di "*identificare e riqualificare le direttrici storiche di rilevanza internazionale, interregionale, interprovinciale e locale; di orientare i piani urbanistici e di assetto del territorio alla tutela delle direttrici storiche quali beni culturali e alla conseguente fruizione legata alle diverse caratteristiche tipologiche, con particolare riferimento all'attuazione dell'art.24 del Piano territoriale paesistico regionale (PTPR); di favorire e valorizzare i manufatti storici che costituiscono parte integrante degli itinerari*" [7].

La Regione Emilia Romagna concede contributi per la realizzazione di interventi di riqualificazione delle direttrici storiche, per la redazione di studi di fattibilità e progetti di intervento da parte di Comuni, Province, e Comunità Montane, anche in concorso con soggetti pubblici o privati interessati alla tutela e alla valorizzazione degli itinerari; realizza interventi di recupero e di valorizzazione di manufatti storici di proprietà pubblica che costituiscono parte integrante degli itinerari storici; coordina gli interventi che rientrano nell'ambito della legislazione in materia di offerta turistica, recupero e valorizzazione ambientale, sicurezza stradale, interventi e piani di recupero per i centri storici.

Gli interventi devono garantire la tutela e il recupero delle sedi della viabilità storica e dei manufatti ed arredi ad essa pertinenti, anche mediante il ripristino di tratti privatizzati o comunque dismessi; il recupero e la valorizzazione dei beni culturali e ambientali posti lungo gli itinerari; lo sviluppo di sistemi di fruizione alternativi alla percorrenza automobilistica e motorizzata nel rispetto delle caratteristiche della viabilità storica e della tutela ambientale[8].

Mentre, da un lato, la legge regionale ha il merito di disciplinare gli interventi prevedendo sia una casistica degli stessi che i soggetti competenti a realizzare tali interventi, dall'altro lato, tende a snaturare il concetto di strada storica, considerandola come insieme, fascio di vie che collegano due luoghi e trascurando la fisicità degli elementi che la compongono.

LA METODOLOGIA DI ANALISI

Nell'ambito della presente analisi, per *viabilità storica* intenderemo l'insieme dei sistemi di comunicazione stradali precedenti allo sviluppo dei trasporti ferroviari ed automobilistici.

[6] Regione Emilia Romagna, Assessorato Edilizia e Urbanistica, *Piano Territoriale...*, op. cit., pag.33
[7] La legge regionale 10 aprile 1995, n.32. "Tutela e valorizzazione degli itinerari storici dell'Emilia Romagna", art.1
[8] La legge regionale 10 aprile 1995, n.32. "Tutela e valorizzazione degli itinerari storici dell'Emilia Romagna", art.2

Come accennato nell'ambito del Quadro Conoscitivo della Variante al P.T.C.P. (v. paragrafo C1.3.4 Ambiti di interesse storico – testimoniale), in base alle indicazioni metodologiche fornite dalla Regione Emilia Romagna nel P.T.P.R., si considerano storici tutti i percorsi rilevati sulla prima cartografia IGM. Oltre a tali elementi cartografici, un altro importante riferimento cronologico per il Piacentino è dato dai rilevamenti del Catasto di Maria Luigia d'Austria (1818 - 1823), anche perché prodotti ad una scala più dettagliata.
La limitazione tipologico - temporale assunta è puramente strumentale a definire un campo di ricerca omogeneo ed unitario, quindi, non si vuole escludere il potenziale interesse per la tutela e la conservazione anche della viabilità stradale di epoca successiva alla prima rivoluzione industriale, anch'essa di interesse storico - documentario.

Il presente iter metodologico è stato modellato sulla metodologia di analisi adottata dall'Istituto di Valorizzazione delle Strade storiche (IVS) svizzero il quale, però, considera la strada come puro tracciato prescindendo dall'intorno della strada stessa. Appare invece fondamentale, nel corso della fase analitica e progettuale, considerare il rapporto strada - contesto (urbano, naturale o paesistico che sia) e, quindi, esaminare sempre la strada in connessione all'area di sua competenza.
L'*analisi tipologica* ci consente di qualificare i caratteri di ogni percorso, di inquadrarlo in funzione della morfologia del territorio nelle diverse forme di crinale, fondovalle e pianura, sottolineando prima di tutto il suo legame con la consistenza geografica. Questo significa tirare fuori quei "*caratteri di universalità che ci permettono di costruire l'immagine mentale indispensabile per 'tenere in mano' il territorio nel quale siamo immersi, e in grado di sintetizzarne le qualità prima della sua consistenza materiale. Nel tempo sono certamente mutati il fondo stradale, la larghezza, gli elementi di arredo e, nello spazio può essere stato rettificato o modificato il tracciato per tratti più o meno ampi, ma nella sostanza il percorso ha svolto la sua funzione di collegamento portando con sé una precisa logica dell'organizzare e servire il territorio e l'insediamento*" [9].
Il risultato che ci si propone è quello di ricucire una continuità di percorrenza che consenta di ricomporre non solo sul piano turistico, ma soprattutto su quello economico e produttivo, le smagliature che attualmente differenziano le aree cariche della pianura e del fondovalle da quelle scariche ed emarginate della dorsale appenninica.
L'area piacentina è caratterizzata, nella sua parte montana, da una certa morfologia, formata da una serie di crinali a pettine che si staccano dalla dorsale appenninica e scendono quasi paralleli fino alla pianura. Questa realtà fisica ha costituito l'ossatura di base del processo di progressiva antropizzazione del territorio: la struttura a pettine suggerisce, infatti, precise vocazioni territoriali, intese come effettive potenzialità di utilizzazione secondo diversi gradi di gerarchia e specificità. Esistono, in sintesi, nodi, polarità ed assi che trovano già nella conformazione geografica una propria ragione d'essere e la specificazione degli sviluppi successivi.
Il quadro ambientale è contraddistinto da una sorta di pettine ribaltato, in cui la costola è costituita dall'area fittamente antropizzata compresa tra il Po e le colline e i denti sono rappresentati dai fondovalle, portanti la percorrenza e l'insediamento produttivo. Nella dialettica tra monte e piano, che avviene attraverso gli altri passaggi intermedi della costa e della valle, si incentra la storia di questa civiltà, che può essere colta in

[9] Boriani M. e Cazzani A. (a cura di), *Le strade storiche...*, op. cit., pag.38

maniera molto sintetica nel passaggio dalla cultura di monte a quella di piano, dal mondo spontaneo a quello pianificato, dal mondo rurale a quello urbano.
Il nostro lavoro contribuisce a *costruire l'identità culturale* di quest'area, sottolineando le qualità della sua trama insediativa e ponendo l'attenzione alla fragilità delle sue strutture. Infatti, non si mira ad esaltare le emergenze o i fatti eccezionali, ma si è cominciato a connettere e ad intrecciare i segni (più minuti e ordinari) lasciati sul territorio con i documenti d'archivio, con le ragioni geografiche, con le capacità artigianali, con i fatti storici.
Ci troviamo, quindi, ad aver impostato un ampio quadro di riferimento, utile a progettare i successivi sviluppi dell'organismo territoriale, tesi a ricucire situazioni lacerate.

1 La fase analitica

Premessa indispensabile alla vera e propria fase analitica è stata la *ricognizione*, fatta sulla base della Base Urbanistica di Sintesi (BUS) elaborata dall'Amministrazione Provinciale, delle zone evidenziate come:

- aree edificate di interesse storico,
- aree d'interesse storico – antropico,
- emergenze, beni di interesse storico,
- aree d'interesse paesistico - ambientale;

al fine di evidenziare, dal punto di vista cartografico, il rapporto tra la rete della viabilità storica ed il contesto territoriale in cui tale rete si snoda.
In un secondo momento si è proceduto al *censimento* della viabilità antica interna al territorio provinciale.
Naturalmente tale censimento ha utilizzato svariate fonti storiche (cartografiche, bibliografiche, documentarie) riferite alla zona. All'esame della cartografia si è affiancata la *ricerca bibliografica* riferita a testi di carattere locale, provinciale, regionale o statale.
La cartografia IGM alla scala 1:50.000 e 1:100.000 costituisce lo strumento cartografico utilizzato per verificare l'attuale persistenza dei percorsi storici sul territorio. I tracciati evidenziati sono graficizzati come percorsi consolidati o tracce di percorsi, in rapporto alla certezza dell'area di sedime e nel tipo stesso di percorrenza assegnata.
Successivamente, si è cercato di associare ad ogni tracciato un grado di importanza, considerando:

- l'importanza strategico - politica delle vie di comunicazione,
- l'importanza e il ruolo dei centri economici e degli insediamenti collegati,
- lo stato giuridico dei percorsi,
- la funzione dei collegamenti,
- gli effetti politici e socio – economici,
- la storia della costruzione e l'importanza del traffico,
- la posizione delle vie nella tradizione popolare.

Le vie storiche cartografate sono state *classificate*, con l'aiuto delle informazioni storiche reperite, in:

- strade di interesse nazionale o interregionale, ossia le antiche strade che definivano i più importanti collegamenti tra i vari Stati;

- strade di interesse regionale e provinciale, ossia le antiche strade provinciali o assimilabili ad esse;
- strade di interesse locale, ossia le antiche strade comunali, vicinali, consorziali, ...

Allo stesso tempo, è stata adottata una classificazione di tipo cronologico, basata sull'origine, talvolta presunta, di ogni tracciato storico. I percorsi censiti sono stati distinti in strade di età romana, di età medievale e di età moderna.
Questa doppia classificazione consente di avere contemporaneamente informazioni relative ai tracciati considerati di tipo storico – geografico, amministrativo e cronologico.

Dopo aver riconosciuto la viabilità antica del territorio, è risultata particolarmente utile una S*chedatura delle vie storiche*, relativa a quei percorsi che, nel tempo, hanno avuto maggiore importanza e che hanno costituito l'oggetto delle presenti analisi.
Tale scheda sintetizza i dati caratteristici di ogni tracciato: dati di identificazione, descrittivi di riferimento delle fonti documentarie e tecnico - gestionali. Oltre alla struttura del percorso si sono considerate la complessità e la ricchezza degli elementi storici o paesistici connessi con la strada e caratterizzanti la strada stessa, elementi che possono essere areali, lineari o puntuali, a seconda che si tratti di zone strettamente connesse alla via (giardini, zone agricole storiche, insediamenti storici,...), elementi continui (corsi d'acqua, filari alberati o siepi, muri divisori,...) o singoli oggetti (architettonici o vegetali)[10].

2 Un'ipotesi di normativa per una salvaguardia attiva

Per poter definire una politica di salvaguardia si deve tener conto non solo dell'importanza e del valore storico - economico, ma anche del grado di conservazione attuale, inteso come qualità del manufatto conservato.
E' importante definire questo aspetto nell'ambito della pianificazione, per poter poi definire i livelli di tutela (comunale o sovracomunale; diretta o indiretta) che verranno differenziati, tenendo conto del grado di permanenza dei caratteri morfologici e materici e dello stato di manutenzione di tutti gli elementi componenti, che nella viabilità minore possono rivelarsi di grande valore storico - documentario.
L'obiettivo di questa fase sarà quello di indagare le possibilità offerte dal territorio, in modo da assicurarne la salvaguardia dei valori presenti e in modo da poterlo di nuovo utilizzare.
Ponendo, quindi, quale assunto fondamentale l'affermazione che ogni preesistenza può essere valutata come risorsa, si cercherà di immaginare una linea evolutiva attraverso la quale la popolazione può riconoscersi, all'interno della quale cerca informazioni sul territorio al quale essa è legata[11].
L'ipotesi di salvaguardia sarà articolata secondo due criteri generali: l'uno consistente nell'assicurare la tutela e la valorizzazione dei beni individuati sul territorio nella fase analitica, ad esempio dando alcune

[10] Boriani M. e Cazzani A., *La viabilità storica: metodologia di indagine per un progetto di recupero*, dispensa della Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, Corso di Restauro Urbano, Prof. Boriani M., a.a.1993-'94, pagg.14-19
[11] Faroldi E., *L'eco-parco-museo della Valle del Taro*, in: *Recuperare*, n.2, 1992, pag.144

indicazioni relative alla fase di pianificazione, suggerendo cioè di includere tali beni negli strumenti urbanistici comunali o di sottoporli ai vincoli delle normative vigenti.

Il secondo criterio, invece, da realizzare direttamente sul territorio, consisterà nel mettere a punto una serie di interventi (di conservazione, ma anche di nuova realizzazione) aventi lo scopo di recuperare e di rendere accessibili e nuovamente utilizzabili queste preesistenze.

Naturalmente tali interventi saranno completati dall'insieme di tutte quelle opere di manutenzione ordinaria indispensabili per l'attuazione dell'intervento di recupero e le conseguenti fruizione e gestione dei tracciati. La manutenzione delle strade prevede una continua opera di ricostruzione, per ripristinare sia le parti danneggiate dall'acqua, dal gelo o da frane, sia gli elementi danneggiati da vandalismi e furti (sistemazione del fondo e del ciglio della strada, copertura delle buche, periodico sfalcio dell'erba ed eliminazione di rovi ed erbe infestanti, rifacimento del manto stradale artificiale, posa in opera di segnaletica relativa ai percorsi storici, ...).

Per quanto riguarda le indicazioni di pianificazione, si cercherà di considerare la strada non solo alla scala urbana, ma anche alla scala paesistico - territoriale, ossia valutando il rapporto tra la strada ed i centri urbani, ma anche la connessione funzionale e visuale della strada con tutti i manufatti connessi a carattere funzionale (ponti, guadi, valichi, ...) e storico (castelli, oratori, aree archeologiche, ...).

Risulterà fondamentale tenere conto di tutte quelle situazioni ambientali più generali di cui la strada fruisce (punti panoramici, vedute significative, ...), quindi, potrà essere definita un'area di pertinenza relativa ai tracciati, in funzione di queste caratteristiche.

Quindi, occorrerà evidenziare, oltre ai manufatti di rilevante interesse storico - funzionale connessi con il percorso, anche le aree significative in quanto strettamente relazionate e le aree d'influenza, in rapporto solo visivo o funzionale con tali tracciati viari.

Si procederà, in conclusione, sia alla individuazione di tutti quegli oggetti o siti connessi (spazialmente o visivamente) alla struttura viaria analizzata da vincolare, ai sensi delle leggi vigenti, che alla perimetrazione delle aree che necessitano di una pianificazione particolareggiata.

LO STATO DELLA CONOSCENZA – L'EVOLUZIONE STORICA DEL RETICOLO VIARIO PIACENTINO

1 L'età preromana

Il Quaternario[12] è l'era geologica caratterizzata dalla presenza dell'uomo e dei primi insediamenti, che hanno lasciato tracce scarse e labili. Per questo si rivela piuttosto arduo ricostruire una storia del paesaggio e delle condizioni ambientali in cui l'uomo ha vissuto.

E' ormai assodato che nell'antichità, i contatti umani tra i vari nuclei e popoli furono più frequenti di quello che in genere si pensa, nonostante le distanze e le difficoltà naturali.

Presso tutti i popoli, i fiumi costituirono le prime vie della civiltà, così anche per quest'area, la prima grande via di penetrazione e di comunicazione fu il Po, per motivi riconducibili alla rapidità delle comunicazioni e alla possibilità di percorrere una via già tracciata.

La documentazione archeologica che riguarda il Neolitico[13] è molto scarsa, è questo un periodo di transizione, in cui l'uomo abbandona progressivamente la vita nomade per iniziare una vita sedentaria. I gruppi umani si stabilizzano in modesti insediamenti: nuclei di capanne di varia ampiezza, rotonde od ovali, con focolai e pozzetti.

Gli insediamenti (in grotte o capanne) acquistano in questo periodo un grado elevato di permanenza. Il massimo di densità demografica si riscontra ancora in quella fascia subcollinare e di alta pianura, già in precedenza preferita. Lungo questa fascia corre già forse un primo rudimentale tracciato di quella che sarà la Via Emilia, cui si raccordano le comunicazioni fluviali e i sentieri alpestri per le varie vallate. E per queste vie di comunicazione si abbozzano incontri e scambi, l'inizio di un'attività commerciale che caratterizza l'ulteriore evolversi delle strutture sociali.

Nell'età del bronzo l'economia si fa sempre più complessa. La pastorizia e l'allevamento continuano a diffondersi in tutta l'Emilia, ciò vale, oltre che per la pianura, per l'Appennino, dove l'attività zootecnica appare esclusiva.

Sulla fine del VI secolo a.C. l'espansione degli Etruschi, a nord dell'Appennino, determina profonde modificazioni nell'assetto sociale, politico, economico e spirituale della regione.

Probabilmente nella zona pedemontana del piacentino si stanziarono nuclei demografici di questo popolo, data la presenza di materiale di *facies* appunto etrusca nel territorio archeologico attorno a Veleia (ad esempio il famoso fegato bronzeo).

[12] Ultima delle ere geologiche, iniziata due milioni di anni fa, caratterizzata da forti oscillazioni climatiche, dalle glaciazioni e dalla comparsa e diffusione dell'uomo sulla Terra.

[13] Ultimo periodo dell'età della pietra, compreso tra il VII e il III millennio di anni fa.

Pur ammettendo espansioni etrusche nel nord, l'etruschizzazione del nostro territorio non è stata completa, comunque, gli Etruschi devono aver costituito nel piacentino un vero e proprio caposaldo, se essi riuscirono ad affrontare l'invasione gallica sul Ticino.

Quella degli Etruschi si configura come una economia complessa, tecnicizzata, altamente produttiva e in grado di rifornire un forte commercio.

Al momento della massima espansione etrusca, cioè proprio verso la fine del VI secolo a.C., gruppi gallici cominciano a scendere nella Pianura Padana. La loro espansione, culminante con il sacco di Roma nel 391, verrà in seguito contrastata dai Romani nel corso di varie campagne militari, che dureranno anche nei secoli seguenti.

Nel periodo celtico si manifesta una prevalenza del popolamento sparso e una crisi delle entità urbane, elementi indicativi di una prevalenza del settore agricolo come base dell'attività produttiva.

Non vi fu, quindi, un regresso economico, andò solo perduto "*il carattere basato sulla complementarità dei vari settori della produzione, sulla specializzazione dell'artigianato industriale, sulla esistenza dei grandi mercati, ma la regione mantenne inalterato il suo potenziale produttivo, se dopo la conquista romana, secondo la testimonianza di Polibio, fu suscettibile di una immediata ripresa*"[14].

Le strade preistoriche

Da quanto esposto, è possibile affermare che fin dall'antichità anche più remota esistettero vie di comunicazione. Nell'età della pietra sono semplici piste, che permettono il facile spostamento dei piccoli nuclei e la penetrazione nelle zone di caccia e di pascolo.

Nell'età del bronzo esse si collegano con le aree vicine, si ampliano permettendo il passaggio anche del cavallo, già usato come mezzo di trasporto e di lavoro. Dalle piste si passa, quindi, ai tracciati, ad embrionali forme di strade, dipendenti dalla intensa attività esplicata sia dagli indigeni sia dagli Etruschi, i quali sul Po, a Piacenza, costituiscono il punto in cui si innesta il sistema delle comunicazioni che, provenendo dall'Italia centrale, attraverso le vie transappenniniche, si diramerà ai passi alpini e di qui nel cuore dell'Europa. A queste vie si devono aggiungere naturalmente quelle seguite dai Celti nella loro conquista della Padania[15].

La ricostruzione puntuale di queste strade primordiali è praticamente impossibile. Trattandosi, infatti, di percorsi naturali che potevano cambiare con il mutare delle stagioni e delle situazioni ambientali e che, quindi, non si sono fissati sul terreno in modo stabile e definitivo, esse non hanno lasciato un "*segno*" della loro esistenza nel paesaggio attuale.

La loro natura e alta antichità ci priva anche dell'apporto di quelle fonti, in particolare quelle scritte, che invece abbiamo per le età successive. Unico elemento su cui basarci per riconoscere almeno l'andamento di queste direttrici, è perciò la geomorfologia: l'uomo, infatti, non potendo adattare l'ambiente circostante alle proprie esigenze, dovette subire i condizionamenti impostigli dalla situazione geografica.

E' bene sottolineare che le direttrici di traffico preromane più battute, costituiscono la base su cui si modellerà la rete stradale romana; "*l'impianto di questo complesso e articolato sistema non consistette, però, in un meccanico adeguamento delle antiche piste alle nuove esistenze, ma comportò una selezione tra esse e solo*

[14] Artocchini C., *L'uomo cammina. Sulle vie del piacentino dalla preistoria a oggi*, Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Piacenza, PC, 1973, pag.11

[15] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.12

alcune furono ripercorse dalle grandi vie consolari, mentre le altre formarono la rete secondaria di supporto alle arterie principali"[16].

Il paesaggio presumibilmente caratterizzato, in origine, da paludi e acquitrini in cui si perdevano il Po e i corsi d'acqua che scendevano dall'Appennino, si evolve progressivamente in un paesaggio formato prevalentemente da terre emerse, coperte da boschi, che pian piano conquistano anche il settore più basso della pianura.

Attorno all'età del bronzo, la Padana doveva presentarsi più ondulata di quanto non sia oggi, solcata da numerosi corsi d'acqua, che nelle aree più basse formavano acquitrini e paludi. Fiumi e specchi d'acqua non costituivano, comunque, un ostacolo per l'uomo, egli si avventurava su di essi servendosi di canoe ottenute scavando l'interno di un tronco (tecnica rimasta praticamente immutata fino al pieno Medioevo).

Fino a quando i mezzi di trasporto attuali non hanno preso il sopravvento sulle forme antiche di essi, l'uomo ha sfruttato tutte le vie e i passaggi che la natura gli offriva.

2 L'età romana

Il primitivo nucleo di abitatori emiliani, i Liguri (provenienti dal Mediterraneo e con ogni probabilità dall'Africa nord-occidentale), occupava una vasta zona, la quale si spingeva ad ovest fino alle Alpi ed al Lago Maggiore, a nord alle estreme propaggini degli Appennini, a stretto contatto con i Galli (stanziati nella Val Padana) e ad est oltre il Magra. Per il Piacentino, dobbiamo ipotizzare che essi occupassero la parte alta delle nostre valli con punte avanzate fino a Bobbio e a Veleia (centro preminente tra le sedi di età litica)[17].

Questo popolo venne inevitabilmente a contatto e in contrasto con i Romani nel II secolo a.C., quando questi ultimi si volsero alla conquista dell'Italia settentrionale, preannunciata dalla fondazione delle colonie di Piacenza e Cremona (218 a.C.).

Roma si impegnò seriamente contro i Liguri, con una guerra che durò circa ottant'anni. La lotta si dimostrò assai aspra sia per i luoghi montuosi e selvaggi, le vie ardue ed insidiose, sia per la presenza di castelli inespugnabili. I Liguri avevano infatti creato una linea di *castellieri**, specialmente a difesa di Veleia, orientati verso sud, ma essi si rivelarono inutili in quanto i Romani aggirarono l'ostacolo penetrando nella Pianura Padana (ossia dalla zona che si riteneva più sicura a causa di acquitrini e paludi che vi si trovavano), prendendoli alle spalle.

Le strade romane

La conquista e la conseguente romanizzazione della "*Liguria*" portò inevitabilmente anche alla soluzione del problema viario.

[16] Adani G. (a cura di), *Vie del commercio dell'Emilia Romagna e Marche*, Silvana Ed., MI, 1990, pag.20
[17] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.13
* Luogo fortificato preistorico o preromano; tale termine viene utilizzato per distinguere le strutture di questo periodo dai castelli realizzati dal Medioevo in poi.

I Romani non furono i primi ad aprire strade nei territori conquistati, essi piuttosto perfezionarono e collegarono il vasto sistema viario di itinerari preesistenti "*tanto più articolato e complesso e mutevole a seconda delle disparate esigenze del traffico, quanto più esso era spontaneo e non dettato da imperio e vincolato a poderose opere d'arte*"[7].
Essi si limitarono cioè ad adattare le tracce primitive alle più importanti esigenze militari, avvalendosi di una tecnica più progredita. Inizialmente i Romani non realizzarono opere monumentali, che risalgono invece all'epoca imperiale, ai tempi di Augusto e degli Antonini.

La Via Postumia. La più importante via di collegamento con Genova, è quella dell' "*oltregiogo*", la cui preesistenza alla *strata romana* è provata dai frammenti di bucchero rinvenuti; pista percorsa da sempre, dunque, dai mercanti del VI - V secolo a.C., dalle staffette di Scipione nel 218 a.C., dagli eserciti di Minucio, aperta e forse *munita* nel 148 dal console Aulo Postumio, che le dà il nome.
La Via Postumia non solo collega in modo organico *Genua* alla Cisalpina, ma soprattutto, legando il Mar Tirreno all'Adriatico con il percorso *Dertona* – *Placentia* – Cremona – Verona - Aquileia, costituisce uno degli assi fondamentali del sistema viario romano a nord della capitale, inserendosi a Piacenza su quella *Via Aemilia*, costruita nel 187 a.C. (sicuramente su traccia preesistente) dal console Emilio Lepido e che, saldandosi con la Flaminia a Rimini, collega direttamente la Cisalpina a Roma.
Il tracciato della Postumia, definito con chiarezza nell'anno 117 a.C. nella Tavola di Polcevera, nei secoli successivi si articola in vari rami al passaggio degli Appennini, ma rimane intatto nel tratto Tortona - Piacenza.

La Via Aemilia Lepidi. Tutta la rete stradale dei Romani in Emilia Romagna era incentrata sulla *Via Aemilia*. Costruita nel 187 a.C., sfruttando probabilmente piste preesistenti, dal console M. Emilio Lepido, essa univa la piazzaforte di *Ariminum* con la colonia di *Placentia*.
Scopo della strada, oltre a quello di unire tre capisaldi romani (Rimini, Bologna e Piacenza), era quello di consentire veloci collegamenti tra Roma e la pianura emiliana occidentale e, allo stesso tempo, costituire la concretizzazione della presa di possesso del territorio tolto ai Galli Boi.
Per quanto riguarda il percorso, la Via Emilia romana corrisponde sostanzialmente a quella attuale: lo dimostrano i ritrovamenti archeologici, in particolare i miliari e, soprattutto le distanze riportate nelle fonti itinerarie e quelle misurabili lungo la strada odierna. L'evoluzione del paesaggio e le necessità connesse con i moderni mezzi di trasporto hanno comportato alcune modifiche, comunque limitate. Ad esempio può essere citata la deviazione verso nord tra Fontana Fredda e Cadeo, causata da una variazione di corso del Chiavenna, "*in seguito a un lento abbassamento della superficie topografica legata a movimenti tettonici, il torrente ha subito una deviazione verso nord-ovest andando a sovrapporsi al tracciato stradale di età romana*"[18].

La Via Placenta - Lucam. A queste vie romane "*per eccellenza*", dobbiamo naturalmente aggiungere altre direttrici secondarie, che, certo tracciate dai Liguri, furono percorse anche dai Romani; prima fra tutte le altre si

[7] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.14
[18] Adani A. (a cura di), *Insediamenti rurali in Emilia Romagna e Marche*, A. Pizzi Ed., MI, 1989, pag.38

indica la Placenta - Lucam. Grazie ai reperti romani e preromani, all'esistenza di Veleia (che si giustifica solo se situata lungo una via di un certo traffico) è stato possibile ricostruire chiaramente il percorso.
Piacenza e Lucca erano i capisaldi di un asse che permetteva a Roma di assalire i Liguri dal nord e dal sud e, nel contempo, di essere di guardia al Po e ai Galli.
L'itinerario tracciato segue un percorso iniziale incerto, che potrebbe essere Quarto – Settima – Colonese - Rivergaro, quanto Podenzano - Albarola, quanto Ponte sul Nure - S. Giorgio; ma la seconda parte di tale via segue senz'ombra di dubbio il tracciato Castellana – Veleia – Taverne – Macinesso - Val Tolla – Bardotti - M. Pellizzone – Bardi – Gravago - Val Noveglia (Pieve S. Cristoforo)-Passo del Fratello - Castel del Guelfo – Pontremoli – Luni - Lucca.
Sul tracciato indicato avanza qualche dubbio Don Achille Sgorbati che, avvalendosi di ritrovamenti più recenti (il lavoro a cui si è fatto riferimento è della Banti e risale al 1932, quello di Don Sgorbati al 1954) suggerisce piuttosto una variante tra Veleia e Gravago: ossia Veleia – Taverne – Tollara – Olza – Morfasso – Oneto – Casali – Rocchetta – Casanova – Vicanini - Tosca.
Da questa via della Val d'Arda si dipartivano (sempre secondo la Banti) altre strade ortogonali alla Via Emilia. La S. Cristoforo – Tiedoli – Mariano – Tosca - Val Ceno - S. Pellegrino Parmense – Salsomaggiore - Fidenza; la Tollara – Lugagnano - Castell'Arquato - Fiorenzuola, la Val Taro – Barbigarezza – Compiano - Bedonia.

La strada per Genova in Val Trebbia. Anche la valle del Trebbia ebbe una *strata romana*. I toponimi Quarto, Settima, Ottavello, Niviano, sarebbero indicativi circa le miglia di distanza dalla città; la strada, secondo vari studiosi giungeva all'odierna Pieve Dugliara, superava il Trebbia a Statto, puntava su Travo, Caverzago (dove fin dalla più lontana età esisteva un tempio dedicato a Minerva Medica), Mezzano (*Medianum*), per giungere a Bobbio. Da qui la strada proseguiva sulla sinistra del Trebbia a mezza costa o sul crinale dei monti per evitare le piene e gli agguati, forse sul percorso che poi diverrà quello classico medioevale; Carana – Pietranera – Montarselo – Pietra – Valle - Ponte Organasco.
Diventa più problematico indicare il proseguimento per Genova. L'Artocchini propende per il tracciato sulla destra del Trebbia (che troviamo sulla carta disegnata dal Vinzoni nel 1715), ossia: Losso – Traschio – Cà – Ottone - Toveraia (*Tabularia*) – Croce – Dettagliata – Garbarono – Rovegno – Loco sulla sinistra del torrente – Montebruno – Torriglia - Genova.
Viene indicato come possibile tracciato anche il percorso di quella che poi sarà chiamata la *strada del Cifalco*, Ponte – Oneto – Cariseto – Monteveri - Monte Dego – Monte – Oramala – Scoffera - Genova (anche *Oramala* è nome di origine latina).

La via romana della Val d'Aveto. Anche la Val d'Aveto fu abitata dai Liguri; i toponimi: castello, castiglione, castelletto, castellaro, barchi e coste indicherebbero le loro prime dimore e arroccamenti certamente collegati da strade; la più antica è forse quella che da Borzonasca saliva al M. Penna, attraverso Prato Sopralacroce - M. Pertuso - La Rocchetta - La Scaletta – Pratomolle - Passo dell'Incisa - vetta, tempio del dio Pen.
Il Ferretto classifica come romane le due strade che poi si chiamarono *della Cella* e *della Ventarola* che dal versante ligure, attraversando la Val d'Aveto per il valico del Crociglia, mettevano alla pianura piacentina: esse avrebbero allacciato, attraverso i monti, la Via Emilia alla *Via Aurelia*. Dove le due strade si congiungevano doveva esservi un luogo abitato; il Ferretto lo identifica con il paese di *Rusagni*, ossia Rezzoaglio. I toponimi

romani di Rusagni (*Rus agni*), Alpepiana, Vicomezzano, Vicosoprano, Oramala, insieme all'iscrizione latina ora murata sulla facciata del vecchio oratorio di S. Agostino a Salsominore e ai ritrovamenti romani di Marsaglia, proverebbero la conquista della valle.

La via romana della Val d'Aveto ci è ricordata anche da U. Formentini, uno dei maggiori storici liguri.

Da *Portus Delphini*, antico centro di attività marittima dei Romani e dei Liguri, si giungeva a San Maurizio dei Monti e a Coreglia in Val Lavagna; di qui si passava il fiume a Soglio e per Orero, Incisa e il valico della Ventarola, si entrava in Val d'Aveto, importante nodo stradale anche per le comunicazioni con le vallate del Ceno, Taro, Nure; anche il Formentini indica il punto di congiungimento in *Rusagni*.

I ritrovamenti romani in Val Tidone ci portano a formulare l'ipotesi che antiche vie risalissero, dalla Via Postumia, quella vallata e quella vicina del Tidoncello, dirette a *Libarna* (Serravalle) per Castel San Giovanni – Borgonovo – Strà – Stadera – Zavattarello - Oramala (in Val di Nizza) - Varzi.

3 L'età medioevale

La caduta dell'impero romano e le dominazioni barbariche portarono come conseguenza il ristagno dell'economia e la decadenza di ogni forma di vita. Questi fattori influirono in modo fondamentale anche sul paesaggio.

L'alto Medioevo fu epoca di notevoli mutamenti degli assetti insediativi, socio - economici ed etnici, tuttavia le comunità non furono in totale balia degli elementi della natura. In pianura, le variazioni idrografiche e l'avanzare del bosco e della palude mutarono notevolmente l'aspetto del paesaggio antico, la distribuzione degli insediamenti e l'efficienza (o addirittura l'esistenza) delle direttrici stradali tradizionali. Sull'Appennino, al contrario, non vi poterono essere fenomeni di così vasta portata da cancellare le possibilità di transito di interi settori. Ma è soprattutto in questa zona che si apprezza l'incidenza dei fattori politico - militari e dell'estrema militarizzazione del primo alto Medioevo.

La guerra greco - gotica diede luogo ad un depauperamento demografico ed economico che indubbiamente incise sull'assetto viario ed insediativo.

L'alto Medioevo appare fortemente caratterizzato da una diffusa ruralizzazione delle strutture civili ed ecclesiastiche. La campagna si pone come realtà dinamica, divenendo non solo il luogo della produzione e del lavoro, ma anche struttura portante del potere pubblico ed ecclesiastico. Il territorio si copre di pievi e cappelle, di monasteri, di grandi aziende fondiarie, di celle, di villaggi; più tardi, a partire dal IX secolo, sotto l'incombere delle seconde invasioni (degli Ungari e dei Saraceni), anche di castelli e di fortezze.

Le strade medioevali

Prima dell'invasione longobarda la rete viaria romana era già stata abbandonata a se stessa. Procopio di Cesarea (prima metà del VI secolo) ci indica distanze e tempi di percorrenza tra varie città, ma nello stesso tempo ci informa che la rete itineraria è ormai in ginocchio. In questo periodo la continuità con le

precedenti direttrici viarie si pone in rapporto con l'utilizzo dei tracciati e delle infrastrutture stradali romane.

Come si è visto, l'assetto viario precedente (vie consolari, vie oblique intercittadine o di rapido collegamento, reticolo centuriale) si mantiene quando non è compromesso dall'evoluzione ambientale. In collina e in montagna si apprezza maggiormente il passaggio da singoli tracciati, frutto di iniziative statali e cittadine, ad una serie di percorsi alternativi a seconda della stagione, dei fattori ambientali e politico - militari locali. Semplificando, si può dire che non esiste più una strada da seguire, ma numerose possibilità di percorrenza tra gli estremi e gli intermedi punti obbligati di transito.

Le strade fanno costante riferimento alla viabilità naturale di tradizione preromana, strettamente aderente agli aspetti geomorfologici del territorio.

Mancando in genere sul territorio, ma spesso anche nelle città, ogni forma di manutenzione regolare, le belle strade selciate romane o le più semplici inghiaiate furono sommerse dalle alluvioni o i loro blocchi regolari usati come materiale da costruzione, senza che lontane autorità centrali potessero o volessero intervenire.

Ci si occupa nella legislazione, a partire dall'età carolingia, della manutenzione dei ponti e delle strade, ma si ha la netta impressione che le prescrizioni restino un ideale difficilmente realizzabile. Era più che altro l'uso continuativo che teneva aperte le strade e non gli sforzi dispersi degli uomini liberi.

Una ripresa di interesse si verifica alla metà del XII secolo, strettamente legata alla grande espansione economica e commerciale che toccò, in quest'epoca, tutta la penisola.

Le leggi statutarie delle città si preoccupano di mantenere aperte, praticabili e libere dai malfattori le strade del contado, a cura delle comunità frontiste ma anche di quelle meno prossime alla via ma che ne usufruiscono, seppure indirettamente. E nuovamente la fondazione di castelli e di borghi franchi è uno dei modi di intervento sulla viabilità.

La rete viaria del Piacentino

Alcuni itinerari perdono la loro funzione ed importanza, mentre altri acquistano particolare rilievo. Fra questi, sotto i Bizantini si evidenzia quella di Montebardone o della Cisa, essendo la via più corta tra la capitale e la provincia delle Alpi Cozie; passano invece in seconda linea la Luni - Parma e la Luni – Piacenza, perché meno sicure.

Anche la Via Postumia è in piena efficienza, come *strata* praticabile con carri che trasportano barche destinate al traghetto del Po. Con l'invasione longobarda, questo passaggio transappenninico si atrofizza; mentre la parte del percorso localizzato a ponente di Piacenza mantiene la sua praticabilità, raggiunta trasversalmente dalle direttrici provenienti da Pavia, capitale del regno, dirette all'importantissimo centro monastico di Bobbio, nel tratto tra Piacenza e Cremona il percorso della Via Postumia perse di rilevanza, analogamente a quanto accadde a tutte le vie romane poste lungo il Po: esse furono sostituite dalla navigazione fluviale, più rapida e sicura.

Il fronte longobardo spezza il percorso di molte strade, tra cui l'Emilia; nonostante ciò sia la sua importanza che il suo tracciato rimasero inalterati; quest'ultimo, infatti, ancora costituisce il principale collegamento tra i centri urbani da Piacenza a Rimini. Negli anni che verranno, la Via Emilia vedrà il passaggio di tutti gli eserciti imperiali; nel tratto Piacenza - Bologna muterà il nome, assumendo quello di *Claudia*, e subendo alcune deviazioni dal vecchio tracciato, specialmente in prossimità dei fiumi. Scomparvero pressoché totalmente i

ponti di età romana, e talvolta i loro materiali furono impiegati per costruire chiese e monasteri: furono sostituiti da "*passi*" o guadi spesso assai pericolosi e, solo nei primi secoli dopo il Mille, ci si apprestò a ricostruirli.
La successiva conquista di Genova da parte di Rotari permette la riapertura dei valichi (sia lungo la Postumia che lungo gli altri itinerari conosciuti dai Liguri), con la riduzione del traffico da carrabile a someggiato, traffico che rimarrà inalterato per molto tempo, praticamente fino alle soglie del nostro secolo.
Nel profondo solco vallivo del Trebbia, servito da direttrici di epoca romana da Piacenza e dalla viabilità naturale verso Pavia, sorge nell'anno 614 il monastero di Bobbio.
I Longobardi potenziano l'itinerario della Val Trebbia che, passando per Piacenza, collega l'importantissimo asse stradale di Lodi - Milano con il centro monastico, il quale accentra gli interessi anche economici di una vastissima area montana. Occorre tenere presente che i sistemi longobardi circa la viabilità si differenziavano da quelli romani, infatti i Longobardi si limitavano a mantenere in efficienza il fondo stradale, creando lungo le vie punti d'appoggio diretti da religiosi: chiese, abbazie, ospizi, ecc.
Nel capitolo precedente si è visto che la valle del Trebbia era percorsa da una via che, specialmente nella parte mediana, si snodava vicino al torrente (in quanto il percorso era più agevole) e che collegava Bobbio a Piacenza. Ma nel primo Medioevo, per motivi in buona parte economici, la vita della vallata gravita verso occidente, verso Libarna e Tortona, attraverso un preesistente tracciato ligure.
La via, attraverso il M. Penice, metteva in comunicazione con la valle del Tidone e il Po, mediante l'itinerario percorso solitamente dai monaci che si recavano a Pavia (forse lo stesso percorso da S. Colombano per arrivare alla conca di Bobbio), cioè: Romagnese - Val Tidone – Canevino – Montelongo - Porto *Periculosus* o *Pigolosus* sul Po; e per via fluviale: Po – Ticino - Pavia; oppure Romagnese - Val Tidone – Canevino - S. Maria della Versa - Pietra de' Giorni – Redavalle - Pavia.
Un'altra via, sempre passando per il Passo del Penice, scendeva in Val Staffora – Varzi - Voghera; essa era collegata con la Val Tidone per mezzo della Val di Nizza, costellata di possedimenti colombaniani. Anche Tortona era facilmente raggiungibile attraverso la Val Lella e la Val Curone, *cellae* di Bobbio.
Risalendo il corso del Trebbia si passava in Liguria per la Val d'Aveto, segnata da *mansi* del monastero: Casaldrino, Salsominore, Cattaragna, Torrio, Luco, Cabanne, centri sicuramente collegati da strade.
Inizialmente la continuità con il Chiavarese non si ebbe, a causa della presenza bizantina sul litorale; ma con il Diploma carolingio del 5 giugno 774, che concedeva le selve Montelongo e Adra giungenti al mare, si crearono comunicazioni più dirette tra la riviera e l'abbazia. Non esisteva però una strada di fondovalle, in quanto non vi erano centri abitati, tranne Salsominore, di un certo rilievo a causa delle sue saline, ma ancora agli inizi di questo secolo, prima della costruzione della SS 45, era allacciato a Marsaglia da un semplice sentiero (Vigna di Tomìn – Roncogrande – Ortigà – Lagoscuro - Sanguineto). Il paese era collegato a Brugneto da una mulattiera che a sua volta collegava i paesi verso il Passo del Mercatello e il M. Carevolo: Marsaglia, Ozzola, Castelcanafurone, Brugneto, Colla, Tornarezza, Casella, Costa, Curletti, Cattaragna, Castagnola, Boschi, Torrio, S. Stefano d'Aveto. E' ovvio pensare che le *cellae* e i *mansi* colombaniani fossero uniti da una strada al loro centro religioso ed economico, per l'avvio ad esso dei prodotti.
Un'altra strada seguiva l'antica via romana che, passando da Rusagni (Rezzoaglio) scendeva a Chiavari.
Quello di Bobbio non è l'unico stanziamento avanzato longobardo nel Piacentino; ne esisteva un altro in Val d'Arda, che condizionò l'economia e il sistema viario di quella zona: il monastero di S. Salvatore di Tolla,

costruito forse a controllo dell'importante valico del M. Pellizzone e della via verso Bardi, la Liguria, la Toscana, via sulla quale sorse anche l'abbazia di Gravago.

Da Piacenza partiva una strada che toccando Veleia, passava a sinistra del M. Moria, scendeva all'Arda al monastero della Val di Tolla, quindi a Sperongia, saliva al Pellizzone, ad Ombria, attraversava il Taro, raggiungendo il monastero di Berceto (fondato dal re Liutprando, e significativo esempio di intervento diretto del potere centrale) sulla *Via della Cisa*, quindi scendeva in Val di Magra verso Luni e Lucca. Una diramazione di questa strada dal Pellizzone, puntava sul Ceno, risaliva verso il monastero di Gravago, proseguiva per il Taro, Torresana, quindi, dal Passo del Bratello, scendeva a Pontremoli (in Val di Magra) e a Luni.

Quando la minaccia islamica si fece più pressante e i saraceni strinsero più da vicino le coste liguri, in Val d'Arda vennero costruiti i castelli di Sperongia e di Lavernasco, e riprese vita la via per Bargagli e la Val Trebbia insieme a quella minore della Crocetta di Orero – Caranza - Mongiardino, mentre venne trascurata quella più esposta della Valle Scrivia.

Gli itinerari di pellegrinaggio

Dopo la diffusione ed il trionfo del Cristianesimo, prima più raramente, quindi con maggior frequenza, gruppi di devoti cominciarono ad avviarsi in pellegrinaggio verso Roma e i luoghi santi d'oltremare seguendo degli itinerari fissi, che vennero chiamati *viae publicae peregrinorum*; abbiamo notizie di questi percorsi dai vari *Itineraria*[*]: scritti di carattere pratico, specie di guide riferite a strade percorse per ragioni prevalentemente commerciali.

La *Via Francigena* nacque quando lo spaccatura della penisola italiana in zone controllate dai Bizantini e zone occupate dai Longobardi, costrinse questi ultimi a cercare un collegamento diretto tra la capitale Pavia e i ducati di Spoleto e di Benevento. L'unico passo appenninico che essi controllavano interamente era quello di Monte Bardone (oggi della Cisa), che da Parma conduceva a Lucca attraverso la Lunigiana. Il nome stesso di Montebardone sembra derivare dall'etnico longobardo e connota l'origine della strada; mentre il nome di Francigena o Romea, a seconda che si considerasse l'una o l'altra meta: la Francia ed i Paesi germanici oppure Roma.

La strada come grande direttrice viaria, comincia ad essere documentata nella prima metà dell'VIII secolo, nell'*Itinerarium Sancti Willibaldi*. Un notevole impulso si ebbe sull'itinerario francigeno a partire dal IX secolo, quando venne introdotto l'obbligo per tutti gli arcivescovi metropolitani di recarsi a Roma a ricevere direttamente dal papa il *pallium*, una semplice veste di lana ornata dalla croce che simboleggiava l'investitura. Importante fonte di informazione è il resoconto del viaggio compiuto nell'anno 900 dal vescovo di Canterbury Sigerico, che elenca 80 tappe per percorrere i 1.600 chilometri che separavano Canterbury da Roma.

Nel IX secolo Piacenza si configura come la "città - tappa obbligata", per la sua posizione di passaggio verso le principali sedi di pellegrinaggio.

A partire dal X secolo, si hanno dati attendibili sul suo tracciato: essa lasciava la via Emilia a Fidenza e toccava Collecchio, Talignano, Fornovo, Bardone, Cassio, Berceto e Corchia, fino a giungere al passo antico, più a monte della Cisa attuale, segnato dall'ospizio per pellegrini di S. Maria.

[*] Per il territorio piacentino, di notevole interesse risulta l'*Itinerarium Antonini Placentini*, diario di un viaggio in Terra Santa compiuto da un gruppo di pellegrini di Piacenza tra il 560 e il 570, steso dal capo - gruppo sotto la protezione di S. Antonino (patrono della città). Il testo fu famosissimo nel Medioevo per le notizie geografiche ed etnografiche che conteneva.

Dopo il Mille questa strada andò gradualmente perdendo di importanza, soppiantata dalle vie marittime. Infatti, dopo la conquista di Gerusalemme (1099), la formazione dei regni latini d'Oriente ed il conseguente sviluppo dei traffici marittimi, il porto di Genova (insieme a quelli di Marsiglia e Pisa) diventò la classica base d'imbarco per i crociati ed i pellegrini, e anche un attivissimo centro di commercio con i porti del Levante e il suo entroterra, ossia la Padania e la Lombardia.

Piacenza rappresenta il luogo della ricongiunzione dei rami padani della Francigena, ma anche il punto di innesto negli itinerari italiani delle altre romee.

Alle estremità si presenta sdoppiata: ad ovest per la ricongiunzione tra la Romea cis - padana con quella proveniente dall'Oltrepo (strada del guado di Co' Trebbia, attuale Via Campagna), nel tratto intermedio raccorda tutte le radiali esterne dirette verso le valli del territorio: Val Trebbia, Val Nure, Val d'Arda, mentre più ad est da essa si staccano i percorsi alternativi che, insieme a quello principale, giungono a Berceto.

Le strade del Piacentino in età comunale

Se i reperti liguri e romani ci aiutano a localizzare i primitivi stanziamenti umani e i sentieri che li collegavano, se le *cellae*, gli *xenodochi* e le pievi ci indicano le vie dei monasteri e dei pellegrinaggi internazionali, i castelli ci informano sul percorso che seguivano le *carovaniere* e le strade commerciali del Medioevo. Le rocche, le torri, le opere difensive sorgono (per iniziativa dei feudatari) con funzioni di controllo e di difesa principalmente presso le strade di grande transito, sulle alture, ma anche agli incroci di fondovalle, punti obbligati del traffico. Il discorso vale sia per la parte alta del nostro Appannino, dominata dagli Obertenghi, sia per la media e bassa collina, controllata da altri feudatari (Anguissola, Arcelli,...) i quali, nel corso dei secoli, avevano ottenuto da re e imperatori, vasti appezzamenti di terreni e privilegi.

Seguendo l'andamento della linea dei castelli, notiamo che vengono riprese le antiche strade di montagna percorse nei tempi remoti; vengono costruite ex novo solo vie di raccordo o di allacciamento mediante le gravose *corvées* a cui conti e marchesi sottopongono i loro sudditi.

Il particolarismo e la cristallizzazione tendono a sgretolarsi più ci avviciniamo al Mille. Il *castrum* non é più solo fortezza, ma comincia a divenire abitazione, ad accentrare gli interessi culturale ed economico; da curtense l'economia tende lentamente ad aprirsi per le condizioni politiche in continua evoluzione; i traffici, dopo un periodo di stasi, riprendono intensi.

Dopo il Mille le città poste lungo la Via Emilia subirono mutamenti interni, diventarono liberi Comuni, e si rianimarono le strade. Tuttavia i trasporti più importanti si svolsero prevalentemente sul Po, in quanto le vie terrestri erano mal sicure e spesso impraticabili perché ridotte a sentieri e mulattiere.

Quando la crescita demografica si affermò in modo deciso, si precisò la necessità di avviare una rete più fitta di scambi, di impiantare un numero maggiore di mercati sul territorio. Allora i mercanti, i piccoli operatori locali o le grandi famiglie come gli Scotti, iniziarono a percorrere tutta la rete viaria di rango minore, ad avventurarsi anche d'inverno sui valichi appenninici, per battere sul tempo i concorrenti.

Le strade piacentine acquisirono particolare importanza nel corso dei secoli XI e XII, all'epoca delle famose Diete di Roncaglia, alle quali parteciparono re, feudatari ed imperatori, e al tempo del Concilio di Piacenza (1095), durante il quale Urbano II sancì l'inizio della prima Crociata.

Naturalmente le strade più importanti furono quelle maggiormente percorse e quella che dalla città portava al porto piacentino e a Roncaglia. Piacenza rimaneva quindi un nodo stradale di primo ordine, anche al di fuori delle grandi occasioni.

Nel corso del XII secolo acquista sempre più importanza il famoso *Caminus Janue*. Grazie agli sviluppi politici e commerciali di questo periodo, il comune di Piacenza tende ad espandersi, mediante una serie di azioni diplomatiche e militari, concessioni di titoli e privilegi. Inoltre, penetrò nel cuore dei possedimenti malaspiniani in Val Taro e in Val Trebbia, costruendo lungo quest'ultima vallata, il cammino per Genova, difeso da rocche fedeli in grado di dare aiuto e di proteggere le carovane di mercanti dirette o provenienti dal porto ligure e cariche di merci preziose. Così i castelli di Felino, Caverzago, Perduca, Pietra Silaria, Bobbio, Carana, Montarsolo, Cariseto e Croce, caddero sotto il controllo del Comune piacentino, mentre i Malaspina si ritiravano nel cuore degli Appennini, verso la Lunigiana.

Il nostro Comune, nel tentativo di impossessarsi di maggiori territori, conquista e potenzia anche le strade per Pontremoli, Lucca e la Toscana.

Anche se i Malaspina erano stati respinti dalla Val Trebbia, essi dominavano la vicina Val d'Aveto, attraverso la quale passava l'importante arteria che collegava il chiavarese e la Val Nure attraverso il Passo del Tomarlo.

Questo percorso faceva parte di un insieme di mulattiere particolarmente attive, che permettevano il collegamento tra la Pianura Padana e la riviera ligure. Le più importanti risultano le seguenti: Val Bisogno – Scoffera – Torriglia - Val Trebbia - Piacenza; Chiavari – Gattorna - Passo del Portello sul Lavagnola - Val Trebbia - Bobbio; Val Bisogno – Scoffera – Neurone - Roccatagliata e Val d'Aveto con possibilità di entrare in Val Trebbia attraverso i Passi dell'Ertola e dell'Esola e in Val Nure per il Passo del Crociglia; Chiavari - Valle Sturla – Forcella – Rezzoaglio - S. Stefano - Passo Crociglia - Val Nure - Ponte dell'Olio.

Queste e altre strade che, attraverso il Passo del Bocco o di Cento Croci, portavano a Borgo S. Donnino (Fidenza), nel secolo XIII erano dette "*lombarde o di Piacenza*".

Le mutate condizioni politiche, il passaggio dal libero Comune alla Signoria, e quindi al Principato, diminuiscono l'importanza di alcune contrade e ne potenziano altre.

Ancora fondamentale appare il ruolo delle pievi e dei castelli, indicativi di certe correnti di traffico. Acquistano sempre maggiore rilievo quelle che vanno delineandosi nelle valli, parallele tra di loro, unite da raccordi che formano un vero e proprio reticolo. Le strade montane servono sempre meno a guelfi e ghibellini per combattersi, per attaccare i castelli nemici, per distruggerli; servono semmai ai capitani di ventura, al servizio di questo o quel Signore (Visconti, Sforza, ...) per risalirle in tutta la loro lunghezza, per devastare territori, per incendiare messi e raccolti.

Dove rimane la forma comunale, sono gli Statuti a dare le norme per la sistemazione delle strade e per la creazione degli organi a cui competono. Dai primi Statuti di Bobbio sappiamo ad esempio che i *Sapientes* avevano il dovere di accompagnare il Podestà nella visita delle strade che univano il capoluogo ai territori limitrofi. Negli Statuti quattrocenteschi di Castell'Arquato troviamo indicate le strade principali del territorio[19], il Podestà e appositi *Massari* dovevano occuparsi della loro buona efficienza: far tagliare le siepi, far costruire

[19] Una strada verso la croce di S. Lorenzo (larga dodici braccia); una da Morignano verso Fiorenzuola; una terza verso monte, che dall'ospedale portava alla valle di Succisa; una quarta dalla Porta Soprana per la Costa e Bagnara; altre verso Vigolo Marchese e Bacedasco.

ponti dove le vie fossero interrotte per il passaggio delle acque, badare "*alle occupazioni e alterazioni delle strade pubbliche e vicinali*"[20].

In questo periodo (ossia durante i secoli XIV e XV) continua a crescere di importanza la Via Emilia: nel tratto lombardo serve di collegamento tra Milano e l'agricola Piacenza, la quale rimane anche l'intermediaria con Genova e con altri centri lungo il Po. Con il Giubileo del 1300 la Via Claudia (ossia il tratto emiliano dell'Emilia) risulta percorsa da eserciti, baroni, papi e imperatori, che si recano a Roma attraverso le antiche vie consolari. Ed è lungo questa via che si espande la potenza dei Visconti. In seguito, gli Sforza si preoccuparono di collegare le due sponde del Po nei pressi di Piacenza mediante un grandissimo ponte di legno, che due anni dopo si sfasciò per una piena e fu rifatto. I Visconti e gli Sforza furono i primi ad organizzare un regolare servizio postale, concentrato soprattutto sulla Milano - Piacenza.

4 L'età moderna

Il quadro complessivo delle comunicazioni per gran parte dell'età moderna non muta sostanzialmente rispetto alle condizioni riscontrabili nei secoli precedenti. La strada, intesa in senso moderno come via di comunicazione, definita con sicurezza nel percorso, transitabile in ogni stagione dell'anno, mediante l'uso di veicoli, è un fatto che si afferma molto più tardi, dalla metà del secolo XVIII e, in modo più diffuso, ben oltre la soglia dell'unità nazionale. Pertanto, va detto che per gran parte dell'età moderna, parlare di strade significa individuare vie di transito, di pellegrini, di eserciti, di commercianti, di contrabbandieri, itinerari postali, ma non un definito sistema viario che evolve nel tempo secondo precise tappe e sotto la direzione di progetti ordinatori, come avverrà in seguito.

Come osserva Alfeo Giacomelli, prima della metà del Settecento è spesso arduo distinguere fra "*le grandi strade di origine romana e postali e le strade medie e minori della viabilità locale e comunitaria*"[21]. Nell'aspetto strutturale esse non differiscono molto tra di loro: prevale la terra battuta, saltuariamente inghiaiata, quasi assenti le strade lastricate o acciottolate, e scarseggiano sempre le opere di sostegno e di difesa, i fossi di scolo, e il tutto si riduce il più delle volte a piste, mulattiere o addirittura sentieri nelle zone montane.

Altro aspetto determinante tra Cinquecento e Ottocento è il momento stagionale, atmosferico: strade d'inverno e strade d'estate, strade quando piove o nevica, strade col bel tempo. D'estate anche il greto di un fiume diventa percorso abituale per rive scoscese e piani acquitrinosi.

E' dunque il concetto di strada come noi lo pensiamo ora, che per gran parte dell'età moderna non esiste o, per lo meno, esiste solo in determinati casi, per la Via Emilia o per i principali tragitti che si irradiano dalle città su di essa collocate. Man mano che ci si allontana dalle città della Via Emilia, il sistema viario che le collega ai centri minori tende ad interrompersi o a diradarsi notevolmente, a non essere più strada certa. Gli stessi nomi delle strade confermano questa situazione, perché anche se riferiti a tratti di itinerari di più lungo percorso, portano sempre il nome della località limitrofa, del luogo dove normalmente si pensa che uno possa arrivare. Al di fuori

[20] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.38

di questi ambiti ben controllati si frappongono immediatamente ostacoli naturali, quelli della montagna e quelli della pianura. La barriera appenninica offre solo percorsi di cresta, dall'approccio ripido e faticoso, o tratti di pendio scoscesi e franosi, cioè un varco solo per mulattiere e sentieri. Altro ostacolo è rappresentato dai fiumi, perché i ponti diventano comuni su una strada solamente a metà dell'Ottocento[22]. Elemento di intralcio è rappresentato anche dalla frammentazione politica, dalla presenza per lungo tempo di piccoli Stati; il tutto comporta particolarismi e rivalità di ogni tipo.

Delle strade del Cinquecento Fernand Braudel parla di "*un secolo male attrezzato che utilizza ancora vecchissime strade...che ricorre ancora ai servizi della bestia da soma, più che alla vettura...la bestia da soma conserva...il primato su spazi enormi*"[23].

Questa situazione rimane immobile per tutto il Seicento ed evolve solamente intorno alla metà del Settecento, quando un periodo di pace e di maggiore stabilità consente ai governi di occuparsi con più attenzione dei problemi interni, tra i quali le strade. Lo stato si va lentamente evolvendo in senso moderno e la sua tendenza accentratrice, che cerca un riordino amministrativo, prevede un intervento più diretto per la riorganizzazione dell'assetto viario, anche sotto la spinta di una borghesia mercantile e di una categoria di persone "illuminate" che viaggiano, vedono e giudicano. Motivi commerciali per un traffico che richiede strade più sicure e veloci, atte ad un trasporto su carri e non più someggiato e, quindi, strade nuove nell'assetto tecnico, con pendenze meno aspre, più larghe, con un fondo percorribile per i mezzi a ruota. Ma il motivo più forte per tutta l'area emiliana dipende da fattori politici e strategici di carattere internazionale, dalla politica di penetrazione dell'impero asburgico in Italia.

Il naturale procedere in questa direzione continua nell'età napoleonica, sempre per motivi politici e strategici, ma a questo dato si aggiunge un fatto nuovo e fondamentale: l'affermazione definitiva del concetto moderno di strada, classificata secondo una gerarchia d'importanza, di funzione economica e geografica, che ne fissa per ogni tipo le caratteristiche tecniche necessarie; inoltre si definiscono senza equivoci gli organismi amministrativi, statali e locali, preposti alla manutenzione e si determina la ripartizione delle spese tra le diverse autorità di governo (Decreti del 1804, 1806 e 1811). Nella nostra zona, durante il dominio francese la rete stradale non progredisce sostanzialmente, ma restano i piani generali, i progetti pensati per un grande territorio unificato, secondo percorsi razionali per un mercato unitario. Spetta all'epoca della Restaurazione realizzare parte di tali progetti, anche se il ritorno a confini "irrazionali" in una qualche misura frena questo processo; ma il susseguirsi di interventi innovativi e migliorativi procede ugualmente: si aprono le prime strade di fondovalle, si adottano nuove tecniche di valico, si posano pavimentazioni atte al transito delle diligenze, per un traffico in costante aumento. E' ormai l'epoca delle ferrovie, tema che comporta nuove necessità di allacciamenti, di raccordi.

I Farnese e le strade del Piacentino

[21] Adani G. (a cura di), *Vie del commercio...*, op. cit., pag.149

[22] Nel 1824 il "*Regolamento delle diligenze*" di Parma a proposito del passaggio del Trebbia riferisce: "*se non si possa passare il torrente, (i viaggiatori) volendo attendere il momento opportuno saranno obbligati a pagare la fermata dei cavalli e se vogliono retrocedere alla città dovranno soddisfare al Mastro di Posta...il prezzo di una posta*".

[23] Adani G. (a cura di), *Vie del commercio...*, op. cit., pag.153

Nel periodo delle Signorie buona parte del Piacentino è sotto il dominio visconteo[24], nel 1545 il nostro territorio diventa Ducato di Parma e Piacenza, per i discendenti di Paolo III Farnese. A questa famiglia dobbiamo le provvidenze a favore delle principali strade piacentine, e specialmente delle "maestre", della Via Emilia (chiamata anche *Universale*), che ebbe rifatti i ponti e godette di una discreta manutenzione anche in vista dell'istituzione delle *Fiere dei Cambi* (che si celebravano quattro volte l'anno e richiamavano numerosissimi mercanti).

E' di questi anni (1554) il *Comparto generale delle strade maestre del Piacentino*, conservato presso l'Archivio di Stato di Piacenza. In esso sono indicate le particolarità, il tracciato e le misure delle strade maestre: "*la strada Cremonese, la Podenzana, quella di San Zorzo o montanara, del Rivergaro, la strada Agazzana, la Gragnana e la Romea ultra Nure, ultra Trebbia e ultra il Po*"[25]. Tali dati si dimostrano molto interessanti, in quanto ci aiutano nella ricostruzione del maggiore sistema viario della nostra storia. A questi documenti occorre aggiungere le *Gride* (che riguardano sia il Comparto delle strade, che la sistemazione delle stesse e degli argini presso i torrenti o il Po), le cause contro i Comuni che non avevano provveduto al riattamento, gli atti, le relazioni, le visite fatte dal Vicario Foraneo, i bandi che ordinano il rifacimento dei fossi, dei ponti, che vietano il taglio, la restrizione, i danni alle strade, la rottura dei ponti, ...

Le Gride che, frequentemente, si rinnovano e lamentano il cattivo stato delle vie del Piacentino sono sintomatiche della situazione.

Il traffico da e per Piacenza, varca i monti attraverso le direttrici stradali note fin dall'antichità. La Val Nure, per il Tomarlo, è collegata a Rapallo attraverso l'itinerario già indicato della Ventarola – Incisa – Orero - Coreglia. La Val d'Aveto rimane sempre importante per le comunicazioni con le vallate del Ceno, Taro, Trebbia, oltre che naturalmente per la riviera di Levante.

In un manoscritto cinquecentesco, conservato presso l'Archivio Doria - Pamphilj di Roma, si ha notizia di ciò attraverso lo *Statuto e ordinamento de lo pedagio de Vale de Aveto facto e comandato per li soprascripti signori*[*].

La Via della Val d'Arda da Fiorenzuola puntava, attraverso Castell'Arquato, sulla Val Tolla, il Passo del Pellizzone, Bardi, la Val Noveglia, Gravago; superava la costa tra la Val Ceno e la Val Taro non lontano dal Monte di Santa Donna e raggiungeva Borgotaro.

Un'altra strada, da Cadeo si dirigeva su Carpaneto, Celleri, Travazzano, Magnano, Osteria, passava in Val Chiavenna, quindi in Val d'Arda e di qui, attraverso Taverne e la Val Tolla, saliva al Pellizzone, congiungendosi con la precedente.

La via di Val Tidone, risaliva il Tidoncello, raggiungeva Cicogni, Zavattarello, Varzi, la Val Staffora, Pregòla e quindi Ottone e Genova[26].

---

[24] I Landi sono in Val Ceno, i Pallavicino nella bassa Padana, attorno a Cortemaggiore, i Dal Verme nell'alta Val Tidone e i Fieschi (dopo i Malaspina), si spingono fino alla confluenza Aveto - Trebbia. Ma attorno alla metà del '500, ecco mutarsi radicalmente la situazione: nell'alta Val Trebbia ai Fieschi subentrano i Doria, già signori di S. Stefano e di altri territori liguri, e lo Stato dei Pallavicino sparisce fagocitato dal Ducato dei Farnese.

[25] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.39

[*] In esso si dice che "*li venienti de verso Piacenza e il territorio piacentino*" erano tenuti a passare per la via del Crociglia, S. Stefano, Rezzoaglio e di lì alla Cella. Quelli provenienti da Compiano e Varese dovevano prendere per la via del Tomarlo sull'itinerario: Val Taro – Bedonia – Casalporino - spartiacque Ceno - Aveto presso il Tomarlo – Roncolungo - S. Stefano. Quelli provenienti da Chiavari e Val Sturla "*erano tenuti a venire per la via diritta a Cella*" e di lì a Rezzoaglio - S. Stefano o Alpepiana, dove esisteva un'antica e importante pieve. Infine coloro che venivano dalla Val Trebbia, dovevano portarsi ad Alpepiana, a S. Stefano, a Rezzoaglio attraverso la Ottone-Passo Cappellino-Vico Soprano - Vico Mezzano.

[26] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pagg.39-40

In questo periodo il secondo duca Farnese, Ottavio, istituisce l'*Ufficio* detto *dei Cavamenti*, con il preciso compito di regolare l'andamento dei fiumi, cavi, rivi, strade, ponti, dopo il disordinato traffico dovuto anche ad eventi bellici. Questa condizione era ancora tale nel 1804 - '05, quando il capitano Antonio Boccia, incaricato dal governo di un'ispezione generale, percorre le strade delle montagne parmensi e piacentine.
Anche Ranuccio emanò bandi generali a stampa e preparò un Regolamento che fu pubblicato in seguito dal fratello Cardinale Odoardo. Del duca Francesco si ricordano grandiose opere di tecnica idraulica per la costruzione di un ponte sul Nure.
Da tutto ciò emerge che, nel periodo farnesiano, la situazione nel settore era assai precaria; abbiamo Gride, avvisi, intimazioni per il ripristino e il riattamento di strade, specie della Romea, utile alle Fiere dei Cambi, le quali alla fine del 1600 regredirono appunto per la rovina e l'insicurezza delle strade stesse, conseguenza del passaggio delle truppe. Mancavano anche i ponti; i fiumi, specialmente il Po, non erano incanalati ed arginati a dovere con grave pericolo di inondazioni.

I Borbone e lo "*Stradone di Genova*"

La situazione viaria del ducato rimase stagnante fino a che, estintasi la dinastia Farnese, subentrò nel dominio del Piacentino la Casa Borbone.
Don Filippo di Borbone giunse a Parma nel marzo del 1749, animato da una grande volontà di risolvere i problemi, a questo punto un certo interesse per le strade parve risvegliarsi sotto l'amministrazione del francese Guglielmo Du Tillot (1759 - 1771).
Si comincia almeno a pensare alle strade come un tramite di apertura oltre i confini dello Stato; ma la politica stradale del Du Tillot è ancora limitata e di minor rilievo rispetto a ciò che sta accadendo nella Lombardia austriaca o nel Ducato di Modena.
Intelligente ed illuminato ministro dei Borbone, Du Tillot fece riordinare l'amministrazione arretrata e confusa della Congregazione dei Cavamenti, istituita da Ottavio Farnese, sottopose allo studio di particolari commissioni i problemi più urgenti e propose delle soluzioni al fine di provvedere ai disordini dei canali fluenti alla città; sollecitò a persone di particolare competenza notizie sull'argomento idraulico, anche per risolvere definitivamente il problema gravissimo delle minacce di inondazione del Po alla stessa città di Piacenza e quello della navigazione interna.
Per qualche tempo il Du Tillot provvide solo alle strade di comodo dei nobili per le cacce e le gite; tuttavia, non si può dire che in quegli anni trascurasse il problema: ad esempio è del 1762 o 1763 il *Piano per le strade interne dello Stato Piacentino*, in cui si afferma che le strade pubbliche che attraversavano il nostro territorio erano del tutto impraticabili, specialmente nelle stagioni piovose, tant'è vero che spesso rimaneva interrotto il commercio interno tra comune e comune[27]. L'incuria dei Comuni e l'ostinazione dei frontisti ne erano la causa principale. Oltre a ciò sulle strade mancavano quasi del tutto i ponti. Sul Trebbia, quello che era stato costruito da Morando Morandi a proprie spese sotto il castello di Montechiaro, era durato solo venti anni. Nel 1725 il duca Francesco Farnese ne aveva fatto costruire un altro sul Nure. Il passaggio a guado o su piccoli ponti volanti di legno, in caso di cattivo tempo, oltre che difficile risultava anche pericoloso.

[27] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.53

Tutto questo meritava l'attenzione del Governo, affinché stabilisse un sistema per rendere comode e carreggiabili, in qualunque stagione dell'anno, le strade interne del territorio. Il Du Tillot, nel marzo 1768, emanò allora un avviso per l'*Accomodamento delle strade nel territorio piacentino*, conservando l'istituzione del Vicario, il sistema delle Comandate e le vecchie norme circa i fossi, i ponti, gli argini, gli scoli delle acque e le buche[28].
Resta comunque legato al Du Tillot l'ambizioso tentativo di collegare la Via Emilia, e quindi il Po, col Tirreno. Un primo tentativo in tal senso era stato messo a punto già nel 1745 dal Ministro Carpintero, su progetto dell'ingegnere Filippo Regalia. Quando per il Governo di Parma, la necessità di una transappenninica diventa più evidente, il Du Tillot scarta l'ipotesi di un riattamento della via della Cisa, optando per un tracciato che si avvicini maggiormente al porto di Genova[29]. Il lavoro di quello che pomposamente viene definito lo *Stradone di Genova*, iniziato nel 1766, si interrompe nel 1771, con l'allontanamento del Du Tillot, quando la via è ferma a Bardi.
Dopo la partenza del Du Tillot la strada divenne in poco tempo impraticabile e, solamente nel 1950, venne definitivamente completata.
Il fallimento di tale progetto dipese dalle difficoltà finanziarie, dalla scarsità della manodopera impiegata, dal disimpegno di Genova, insieme all'ostilità piemontese e austriaca nei confronti di un personaggio troppo vicino alla corte di Versailles.
Il progetto viene ripreso da Napoleone, che vede strategicamente importante il collegamento tra la valle del Po e il Tirreno, però spostato verso La Spezia, destinata a diventare una nuova Tolone; in questo modo le truppe sbarcate possono, attraverso la nuova via, raggiungere celermente il centro della Val Padana. Il Decreto del 5 luglio 1809 prevede la strada per il Passo della Cisa, della larghezza di mt.6. I lavori vennero interrotti con la caduta di Napoleone nel 1813[30].

Le carrettabili di Napoleone

Il 15 marzo 1801 entrava a Parma come rappresentante di Napoleone Buonaparte, Primo Console, Moreau de Saint Méry, il quale, alla morte del duca Ferdinando di Borbone (1802), gli subentrava al governo degli Stati, dimostrando di voler riprendere e continuare il programma del ministro Du Tillot. Volle raccogliere un'ampia e completa documentazione del Paese, progettando una grandiosa *Description topographique et statistique des états de Parme, Plaisance et Guastalla* rimasta incompiuta e manoscritta. A tale scopo inviò in ogni capoluogo e ad ogni individuo di speciale competenza un questionario di 53 domande, due delle quali si riferivano appunto alle strade e alla presenza di ponti su di esse. Abbiamo così una serie di rapporti che vanno dal 1802 al 1804 e che ci danno una visione globale della viabilità del Piacentino in quest'epoca.
A queste relazioni si affianca il manoscritto del capitano Antonio Boccia al quale, nel maggio del 1804, era stato dato l'incarico di visitare e descrivere tutto l'Appennino parmense e piacentino. Nel manoscritto troviamo notizie di carattere generale, ma ugualmente interessanti. Tutti i relatori sono comunque concordi nel definire le vie pessime[31].

[28] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.56
[29] Il progetto del colonnello ingegnere De Cotte prevede un percorso che si stacca dalla via Emilia poco a sud di Alseno e per Vernasca, M. Vidalto, M. Mezzano, Bocchetta di Sette Sorelle, Passo di M. Pellizzone, Bardi, Compiano, Passo di Cento Croci, Varese Ligure, raggiunge Sestri Levante.
[30] Adani G. (a cura di), *Vie del commercio...*, op. cit., pagg.154-155
[31] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pagg.63-66

Per Moreau de Saint Méry tali dati non avevano un valore statistico e descrittivo, ma gli servivano in vista di più ampi progetti e programmi; infatti, in una sua lettera del 10 ventoso dell'anno XIII° (1 marzo 1805) ordinò che le strade che, dai confini degli Stati Ligure, Bobbiese ed Etrusco, portavano alla pianura parmigiana e piacentina fossero prontamente riparate a carico di coloro a cui spettava il compito.

Del resto Napoleone si interessava particolarmente alle strade: dai bandi, dagli avvisi di quegli anni si può apprendere come siano state indette gare di appalto per lavori da farsi sulla *Route de Paris à Naples n. 99* (che comprendeva la Via Emilia), sulla Piacenza - Cremona, sulla Piacenza - Milano (1808), sulla Piacenza - Ponte dell'Olio, sulla "traversa" di Caorso, come siano state aggiudicate somme per la costruzione di due ponti sullo Stirone e sul Tidone (quest'ultimo tra Castel San Giovanni e Rottofreno), come siano state fatte opere di rafforzamento e argini sul Po e su altri torrenti del Piacentino.

Tutto questo dimostra l'interesse costante dell'imperatore per la rete stradale, che egli considerava di vitale importanza sia per il commercio sia dal punto di vista militare. Con Napoleone vengono superati i limiti territoriali tra Stato e Stato; ne fa fede la nuova denominazione stradale, per noi la "Strada da Parigi a Napoli", che collegava territori un tempo divisi e nemici[32].

I ponti di Maria Luigia d'Austria

Dopo le grandi vittorie e le rinascenti coalizioni, la stella napoleonica cominciò a tramontare. Con la Restaurazione ed il Congresso di Vienna diventò duchessa di Parma e Piacenza Maria Luigia d'Austria che, dopo i fasti di Parigi, era destinata a trascorrere la sua esistenza in un piccolo Ducato posto nella parte occidentale dell'Emilia e a diventare la saggia e illuminata sovrana.

Tra i problemi che dovette affrontare vi fu anche quello della viabilità, della cui condizione si rese conto personalmente nel corso di visite e gite effettuate nei territori interessati. Sappiamo che non esisteva alcuna strada di prima classe: nell'ex Dipartimento del Taro erano di seconda classe la n.99 da *Paris à Naples par Turin – Plaisance - Parme*, ossia la Via Emilia e le strade da Piacenza a Cremona (la Caorsana), da Piacenza a Milano e la costruenda *Route 212* da Genova a Piacenza, sulla destra del Trebbia. Tutte queste arterie non corrispondevano in generale ai bisogni delle comunicazioni interne ed esterne, specialmente quelle della montagna; anche quelle che attraversavano la pianura erano molto inferiori alle strade del vicino Regno Lombardo - Veneto.

C'era poi la questione dei ponti, insufficienti o comunque inadeguati alle nuove esigenze. La sovrana e i suoi ministri intuirono che senza manufatti in cotto, che sostituissero i ponti in legno e i traghetti, non si poteva risolvere il problema della viabilità con risultati soddisfacenti; le eventuali piene dei fiumi, gli intoppi e gli ingorghi che si formavano ai guadi per il passaggio sul greto o sulle barche erano degli handicaps notevoli.

Maria Luigia fu la sovrana dei ponti; il suo nome è legato alla costruzione di ottimi manufatti, vere opere monumentali sul Trebbia, Nure, Arda, Tidone, per i quali si valse dell'opera di abili collaboratori, tra i quali l'ing. G.B. Ferrari e soprattutto l'arch. A. Cocconcelli, il progettista dell'importante ponte sul Taro, ingegnere capo dei ducati.

Il primo ponte risale al dicembre del 1821, quando i Piacentini ottennero che fosse realizzato in cotto anziché in legno (come era stato invece deliberato il 22 maggio 1819) il manufatto che avrebbe congiunto le rive del

[32] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.78

Trebbia tra Piacenza e S. Nicolò. La redazione del progetto fu affidata all'arch. Cocconcelli, che ci ha lasciato una minuziosa descrizione dei lavori e dei piani in un volume stampato nel 1825 dalla Tipografia Ducale di Parma e che, quando furono scavate le fondazioni della nuova opera, vide i "*resti di un gran ponte innalzato in tempi remoti sul Trebbia in direzione della Via Emilia*"; certamente era quello romano, restaurato poi nel IX secolo dall'imperatrice Angelberga. Il ponte in cotto venne inaugurato nel 1825, presente l'imperatore d'Austria Francesco I, padre di Maria Luigia.

Anche il ponte sul Nure a Ponte dell'Olio, caduto in rovina, fu rifatto di fronte alla parrocchiale, in cotto e ad otto arcate; la costruzione fu realizzata su progetto del parmigiano ing. G.B. Ferrari con le seguenti misure: mt.136 di lunghezza alla linea dei parapetti e mt.5,80 di larghezza.

Anche il ponte sull'Arda presso Fiorenzuola si deve all'arch. Cocconcelli, come quello sul Nure presso Pontenure, approvato il 18 luglio 1833 e inaugurato nel 1838 (era a cinque luci e, nelle sue vicinanze, si rettificò l'antica Via Emilia).

Nel 1843 si realizzerà invece il ponte in cotto sul Tidone presso Sarmato, che sostituirà quello preesistente in legno[33].

Tutti questi interventi ebbero come conseguenza il potenziamento dei primi *servizi di diligenze*. Infatti, il 15 novembre 1816 Luigi Orcesi di Piacenza aveva avuto in esclusiva l'appalto di una privativa di nove anni, per stabilire una diligenza tra Parma e Milano e, il 4 dicembre 1818, per Parma e Piacenza alle stesse condizioni. Il servizio effettuava coincidenze anche con le linee degli Stati vicini, al fine di facilitare i trasporti lungo tutta la penisola. Poiché il pubblico fu molto soddisfatto del servizio, il governo accordò la proroga fino al 31 dicembre 1838, con facoltà di aggiungere una nuova diligenza per il servizio Parma - Piacenza e Piacenza - Genova.

Verso il 1842 Orcesi studiò ed attuò il progetto di istituire una specie di rapido: il *velocifero* che, da Piacenza, in cinque ore portava a Parma. Era una vettura a tre scomparti su molle, discretamente comoda, trainata da quattro e anche sei cavalli, che partiva tutti i giorni da Piacenza "*di buon mattino*"; più avanti anche ad un'ora pomeridiana e in concomitanza con le coincidenze con Guastalla. Quando in Piemonte vennero costruiti i primi tronchi ferroviari, il velocifero poté partire in coincidenza con gli orari della Genova – Novara - Torino e con le diligenze per la Francia, il Belgio e l'Inghilterra[34].

La costruzione delle ferrovie

L'esempio dato da altri Stati italiani circa le strade ferrate (la Napoli - Portici nell'ottobre 1839, la Milano - Monza nell'agosto 1840) propose il problema anche ai nostri Ducati, che avrebbero tratto un indubbio vantaggio economico da una grande linea che avrebbe attraversato la valle del Po. Nel febbraio 1842 alcuni ingegneri milanesi ottennero dal governo di Parma di poter svolgere degli studi tecnici per la costruzione di una strada ferrata che dal Lombardo - Veneto, per Piacenza e Parma, portasse nel Modenese. Il progetto fu presentato il 30 agosto 1843; due anni dopo il governo parmense approvò il progetto, ma mancò la relativa decisione sovrana per motivi che si ignorano.

In quest'epoca si parla per la prima volta di una linea Piacenza - Genova (anche se non di quella risalente la Val Trebbia); di essa però, non si parlò nel settembre 1846, in occasione del Congresso degli scienziati italiani a Genova, durante il quale il problema ferroviario fu discusso a fondo.

[33] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pagg.83-84

Occorre chiarire che i progetti di comunicazione ferroviaria suscitarono sospetti e diffidenze in tutti i governi reazionari della penisola e specialmente in Austria, perché si voleva ostacolare il collegamento tra i vari Stati italiani.

Ma il 15 dicembre 1847 il governo del Ducato emise un decreto con il quale, approvato il progetto di due anni prima, si concedeva agli ingegneri autori di formare una Società Anonima per fare eseguire il progetto. La strada doveva compiersi entro due anni e mezzo dalla costituzione della Società.

Dopo la morte di Maria Luigia salì al trono Carlo III di Borbone; poco meno di un mese dopo la sua elezione (10 gennaio 1848) lo stesso Duca autorizzò gli studi per le ferrovie da Parma al confine modenese e da Piacenza al confine dello Stato sardo, che si sarebbero congiunte alla ferrovia già decretata da Parma a Piacenza.

I lavori ebbero un rallentamento dovuto allo scoppio della prima Guerra d'Indipendenza ma, al cessare delle ostilità, nel 1851, venne conclusa e stipulata a Roma una Convenzione tra Governo austriaco, Ducato di Parma e Piacenza, Granducato di Toscana e Santa Sede per la costruzione della *Strada Ferrata dell'Italia Centrale*, da Piacenza a Bologna per Parma – Reggio - Modena, con diramazione da Reggio a Mantova e da Bologna a Pistoia. Tra le stazioni di prima classe figurava anche quella della nostra città. La linea avrebbe dovuto completarsi a cura degli Stati interessati con la Piacenza - Milano e la Bologna - Ancona.

Un anno dopo Carlo III aderiva al trattato commerciale austro - sardo del 1851, con cui conveniva che la strada ferrata dell'Italia Centrale sarebbe stata collegata con la linea Torino - Alessandria (inaugurata dal 1 gennaio 1850), mediante la Alessandria - Piacenza.

Nel settembre 1853 Carlo III emanava un Decreto, che concedeva ai fratelli Gandell di Londra il privilegio di eseguire strade ferrate entro il territorio del Ducato, insieme ai due tronchi: Piacenza - confine con il Piemonte (per Castel San Giovanni)e Piacenza - Po (per Monticelli d'Ongina). Due mesi dopo il sovrano concedette al barone Tommaso Ward il privilegio di poter realizzare una strada ferrata da Piacenza al M. Penna nel termine di cinque anni con libera facoltà di procedere su uno o due binari. Il tracciato avrebbe dovuto essere: Piacenza - Ponte dell'Olio – Bettola – Farini – Ferriere, lungo la Val Nure con strada ferrata propriamente detta, cioè con traino a mezzo di locomotive poi, attraverso Pompeggio – Pertuso - Passo dello Zovallo – Cornolo – Drusco – Angola – Chiesuola – Spora - Costa dell'Orocco - Caserma del Penna, proseguire con un traino a cavalli.

Questo progetto che avrebbe dovuto servire per sfruttare le miniere e le foreste della zona, rimase tale[35].

Dando per scontati gli avvenimenti politici e militari degli anni seguenti, giungiamo al 1860. Il problema maggiore della viabilità del Piacentino è senz'altro quello della Strada per Genova, della quale abbiamo già parlato.

In questo periodo fioriscono le iniziative in tutta la nostra provincia.

L'ing. Angelo Felino Lué di Milano redige un progetto per una ferrovia a cavalli da Piacenza a Cremona per Monticelli d'Ongina.

Sappiamo che Piacenza era servita dal 1859 da una linea che la congiungeva da una parte a Parma e dall'altra a Voghera e Genova, ma che le attrezzature lasciavano molto a desiderare. Ad esempio la stazione superava ogni immaginazione: per entrare in città i viaggiatori dovevano fare un lungo giro da Porta S. Lazzaro

[34] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pag.86
[35] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pagg.86-95

e passare anche vicino al luogo dove venivano giustiziati i criminali. Per questo i Piacentini avevano energicamente chiesto una nuova stazione.

Altro problema da affrontare era il ponte sul Po; la Piacenza - Milano aveva richiesto un primo ponte in legno detto poi "*americano*", collaudato il 4 novembre 1861, ma entrato in funzione solo nella primavera dell'anno seguente. Il 17 ottobre 1863 una piena ne schiantò una buona parte e così anche per quello di servizio su cui lavoravano gli operai addetti alla costruzione di quello in ferro (il quarto del genere costruito in Europa e definito "*una meraviglia*"), che fu poi inaugurato il 3 giugno 1865 alla presenza di Umberto di Savoia, allora principe ereditario.

A quello stesso anno risale il progetto Grillo - Rossi, per una ferrovia tra Genova e Piacenza attraverso le valli del Bisagno e del Trebbia.

In questi anni il Consiglio Comunale della città di Piacenza si batteva anche per l'apertura di una strada rotabile da Riva a Bettola, itinerario che conferma l'importanza economica dei luoghi, tra cui le Ferriere. In un opuscolo uscito nel 1869, C. Tagliaboschi ne chiede il proseguimento fino alla confluenza della Lavajana, per un futuro congiungimento con Bardi sul percorso Sella di Linguadà - Grezzo. Egli si batte anche per il proseguimento della strada che, da Castell'Arquato doveva portare a Lugagnano ed a Vernasca, innestarsi sullo Stradone di Genova e, superato il Pellizzone, giungere a Bardi. I suoi erano veri e propri studi d'ambiente, con accenni e dati sulle difficoltà, sulle opere di consolidamento, sugli allacciamenti con le altre vallate del Parmense, sulle mulattiere, sull'economia della zona, ...

Il 31 luglio 1877 la Camera di Commercio di Piacenza approva il progetto di strada carrozzabile che da Bettola doveva risalire l'alta Val Nure fino al Crociglia, al confine con il Genovese, per congiungere Piacenza con S. Stefano d'Aveto e, quindi, con Chiavari.

Nel frattempo l'ing. Giuseppe Manfredi presentava il 18 ottobre 1878 un progetto per una linea tranviaria da Piacenza a Bettola.

Nel 1886 fu la volta della Grazzano - Rivergaro, inaugurata il 14 giugno tra il giubileo generale e festeggiamenti popolari, dopodiché, il 27 agosto 1900, venne autorizzata la costruzione delle linee Piacenza - Nibbiano e Piacenza – Lugagnano - Cremona[36].

Le grandi infrastrutture di età contemporanea

La viabilità del nostro secolo è condizionata da alcuni avvenimenti importanti: lo sviluppo automobilistico dopo la prima guerra mondiale, l'istituzione (nel 1928) dell'Azienda delle strade per la tutela e l'incremento del patrimonio stradale italiano, l'invenzione del pneumatico con camera ad aria, la guerra e le sue distruzioni, l'intenso lavoro di ripristino della rete tra il 1945 e il 1950, il boom degli anni Sessanta che portò ad una nuova legislazione stradale, ...

In tutti questi anni l'imponente aumento di produzione di autoveicoli richiese nuovi tipi e una nuova dimensione della rete stradale, l'asfaltatura delle principali arterie, l'incremento della costruzione di viadotti, ponti, rettifiche, gallerie, al fine di abbreviare le distanze e il conseguente potenziamento delle autostrade, iniziate nel 1925.

La situazione delle strade nel Piacentino e i problemi della viabilità si inseriscono in questa situazione generale.

[36] Artocchini C., *L'uomo cammina...*, op. cit., pagg.96-115

La strada di fondovalle della Val d'Aveto venne iniziata nella prima metà dell'Ottocento. Il primo tratto della via destinata ad allacciare Chiavari alla pianura piacentina fu realizzato nel 1834 fino a Borgonovo[37], sul percorso della vecchia mulattiera punteggiata da antiche edicole religiose. L'intero tratto genovese, della lunghezza di 57 chilometri, venne inaugurato nel 1936.

Il tratto piacentino che, da Marsaglia in Val Trebbia, porta a Boschi in Val d'Aveto, fu invece costruito dalla Società CIELI per sfruttare le acque dell'Aveto che, dalla diga di Boschi con una condotta forzata giungono a Ruffinati, dove venne costruita una centrale elettrica.

Il tronco Boschi - Rezzoaglio si deve, invece, ad un consorzio ligure - piacentino, il tracciamento avvenne in due tempi: il tratto Marsaglia - Boschi venne realizzato nel periodo 1915 - '18, mentre quello tra Boschi e Rezzoaglio tra il 1935 e il '36.

La stampa piacentina si era battuta per la costruzione di questa strada e per gli otto chilometri di cerniera tra Boschi e Rezzoaglio, identificando in essa il percorso più breve tra Milano e la riviera di Levante.

La strada di fondovalle della Val d'Aveto venne ultimata solo alla vigilia della seconda guerra mondiale. I giornali piacentini, nel dare la notizia della cerimonia inaugurale, (28 ottobre 1939) auspicavano anche l'allacciamento Val d'Aveto - Val Nure, che si realizzerà alcuni decenni più tardi, nell'autunno del 1970, con il completamento attraverso i Passi del Tomarlo e dello Zovallo e il raccordo con la Val Ceno, Casalporino e la Val di Lecca in territorio parmense.

Negli anni del secondo dopo guerra altre vie attraversarono la Val d'Aveto: la Marsaglia – Ozzola – Castelcanafurone - Passo del Mercatello - Ferriere, la Brugneto – Curletti - Cattaragna, la Casella – Casale - Salsominore, la fondovalle - Cattaragna, la fondovalle-Castagnola e la Boschi - Torrio e, sulla sinistra del torrente l'intervalliva che, attraversando Cerignale, Cariseto, Selva, Orezzoli, Connio della Cascina, entro il 1973 mette in comunicazione Cerignale e Ottone con Vicosoprano e Alpepiana di Rezzoaglio.

La strada di fondovalle che percorre la Val Trebbia è perfettamente agibile già dalla fine del 1800, ed ha agganci con il pavese attraverso i Passi del Penice e del Brallo, la cui strada viene costruita dall'Amministrazione Provinciale di Pavia attorno al 1913.

Durante la seconda guerra mondiale la SS 45 di Val Trebbia ebbe un fondamentale ruolo di collegamento tra la Liguria e l'Emilia, ebbe la maggior parte dei ponti distrutti; in questi ultimi trent'anni sono stati realizzati i tronchi di collegamento tra le frazioni e il fondovalle. I lavori più importanti si sono svolti sulla stessa SS 45, che fino a qualche anno fa seguiva il tracciato napoleonico, condizionato soprattutto da scopi militari.

Interventi minori si hanno nelle altre valli, dove si mettono a punto la sistemazione e l'asfaltatura delle strade.

A Piacenza, la Bassa (la zona compresa tra la Via Emilia e il Po), diventa il punto d'incontro delle grandi autostrade (la A21 Torino – Brescia e la A1 Milano - Bologna) e la nuova tangenziale, che collega la Via Emilia Pavese con la Via Emilia Parmense.

[37] I tronchi successivi furono realizzati secondo il seguente schema: Brizzolara - Squazza (1894 - '96), Sguazza - Passo della Forcella (1904 - '06), Passo della Forcella - Cabanne (1908 - '11), Cabanne - Roccamartina (1916 - '22), Roccamartina - Rezzoaglio (1922 - '25), Rezzoaglio - Villanoce (1930 - '36), Villanoce - S. Stefano (1931 - '36).

CONCLUSIONI

L'approfondimento elaborato si è proposto di attivare una maglia, un reticolo di collegamenti la cui ambivalenza culturale e naturalistica potesse promuovere quelle fruizioni ambientali che il PTPR ha indicato come obiettivo qualificante.

Il progetto non ha una valenza occasionale o particolare, ma persegue la finalità di ricercare ed individuare le più significative risorse ambientali in rapporto alla memoria collettiva, per offrirle come momento di fruizione dell'intero sistema ambientale realizzando, in tal modo, due obiettivi:

- la riscoperta e la rivalutazione di elementi della storia, per proporli alla fruizione didattica o turistico - culturale;
- la correlazione di queste modalità di fruizione storico - culturale e testimoniale con le risorse ambientali.

Puntare al recupero significa porsi l'obiettivo di una ricostruzione dell'identità storica complessiva di un territorio, con progetti di sviluppo basati sulle condizioni materiali della società che vi è insediata e sull'insieme dei fattori naturali e paesistici che lo caratterizzano. Di fronte al limitato effetto delle misure correttamente adottate nei confronti dei processi di degrado che hanno pesantemente investito il patrimonio rurale storico, all'inadeguatezza del quadro legislativo, alle carenze metodologiche, analitiche, progettuali e di controllo sull'utilizzazione di questa risorsa, il problema della conoscenza dei caratteri costitutivi e dei fenomeni evolutivi che hanno contraddistinto il processo di costruzione e di trasformazione del paesaggio, diviene centrale e indispensabile.

In ultima analisi, il lavoro svolto ha contribuito a costruire l'identità culturale di quest'area, sottolineando la qualità della sua trama insediativa e ponendo l'attenzione alla fragilità delle sue strutture. Infatti, non si è mirato ad esaltare le emergenze o i fatti eccezionali, ma si è cominciato a connettere e ad *intrecciare i segni* ordinari lasciati sul territorio con i documenti d'archivio, con le ragioni geografiche, con le capacità artigianali, con i fatti storici. Ci troviamo, quindi, ad aver impostato un quadro di riferimento, utile per progettare i successivi sviluppi dell'organismo territoriale.

In tal modo, la ricerca diventa una prassi attenta e in continuità con le ragioni della storia e del costruire, per arrivare ad una nuova consapevolezza delle nostre responsabilità, e ad una nostra *autorganizzazione e autodeterminazione* rispetto ai problemi della comunità. E' in questa prospettiva che la ricerca intende collocarsi, affrontando principalmente il problema dell'identificazione di una metodologia per la conservazione attiva del patrimonio ambientale e rurale storico.

EPOCA D'IMPIANTO	ITINERARI CENSITI	INTERESSE NAZIONALE	INTERESSE REGIONALE	INTERESSE LOCALE
ETA' ROMANA	Via Emilia	X		
	Via Postumia	X		
	Centuriazione Cortemaggiore	X		
	Centuriazione Piacenza	X		
	Via per Genova (Val Trebbia)		X	
	Via per Genova (Val Nure) Via della Ventarola		X	
	Via Piacenza – Lucca (Via del Pellizzone)		X	
	Via Losso – Tartaro – Montaldo di Cosola			X
	Via Marsaglia - S. Stefano d'Aveto			X
	Via della Val Tidone			X
ETA' MEDIEVALE	Via Francigena	X		
	Via Marsaglia - Salsominore			
	Via Casale - Ferriere			
ETA' MODERNA	Ferrovia Milano - Bologna	X		
	Ferrovia Piacenza - Torino	X		
	Stradone di Genova		X	
	Via Piacenza - Case Bruciate			X
	Via Piacenza - Statto			X
	Via Piacenza – Gropparello			X
	Ferrovia Piacenza - Cremona			X
	Via Parpanese - Creta			X
	Via Mottaziana – Pontetidone			X
	Via Gossolengo - Muradello			X
	Via S. Giorgio - Ponte dell'Olio			X
	Ferrovia Cremona - Fidenza			X
	Via Castelvetro – Castell'Arquato			X
	Via Castelvetro - S. Pietro in Cerro			X
	Via Cortemaggiore – Salsomaggiore			X
	Via Caratta – Salsomaggiore			X
	Via Nibbiano - Morfasso			X
	Via Roveleto – Caorso			X
	Via Croce Grossa – Busseto			X
	Via Castel San Giovanni - Pianello			X
	Via Gariga – Croce Grossa			X
	Via Caorso – Polesine Parmense			X
	Via Incrociata – Castellaccio			X
	Via Roveleto Landi – Castell'Arquato			X

Bibliografia generale

Testi:

- Adani G. (a cura di), *Insediamenti rurali in Emilia Romagna e Marche*, A. Pizzi Editore, MI, 1989
- Adani G. (a cura di), *Vie del commercio dell'Emilia Romagna e Marche*, Silvana Ed., MI, 1990
- Artocchini C., *L'uomo cammina. Sulle vie del piacentino dalla preistoria ad oggi*, Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Piacenza, PC, 1973
- Amministrazione Provinciale di Piacenza – Bertuzzi F., *La Via Francigena. Relazione*, 1997
- Bizzari G. (a cura di), *Esplorazioni sulla Via Emilia. Scritture nel paesaggio*, Feltrinelli, MI, 1986
- Boccia Capitano A., *Viaggio ai monti di Piacenza (1805)*, Tep. Gallarati, PC, 1977
- Bognetti G. P., *Studi sulle origini del comune rurale*, Vita e pensiero, MI, 1978
- Boriani M. e Cazzani A., *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, Guerini e Associati, MI, 1993
- Boriani M. e Scazzosi L., *Natura e architettura. La conservazione del patrimonio paesistico*, CLUP, MI, 1987
- Brizzolara G., *L'origine delle due strade liguri di Piacenza – Bobbio - Genova e Bobbio - Chiavari*, ? , GE, 1962
- AA VV, *La casa rurale in Italia*, Olschky, FI, 1970
- Caselli G., *La strada Romea. Cammino di Dio*, Gruppo Giunti Ed., FI, 1990
- Cella Cav. Guglielmo, *Vocabolario corografico, geologico e storico della provincia di Piacenza*, Tip. Lit. F.lli Bertola, PC, 1890
- AA VV, *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Strutture rurali e vita contadina*, Silvana Ed., MI, 1977
- AA VV, *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Espressioni sociali e luoghi d'incontro*, Silvana Ed., MI, 1978
- AA VV, *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Mestieri della terra e delle acque*, Silvana Ed., MI, 1979
- AA VV, *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Vita di borgo e artigianato*, Silvana Ed., MI, 1980
- AA VV, *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Le origini e i linguaggi*, Silvana Ed., MI, 1982
- Felice da Mareto (Padre), *Bibliografia generale delle antiche province parmensi a cura di Felice da Mareto*, ? , PR, 1974
- AA VV, *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso modenese*, Panini, MO, 1984
- Molossi L., *Vocabolario topografico dei ducati di Parma, Piacenza e Guastalla*, Tip. Ducale, PR, 1832-'34
- Molossi L., *Manuale topografico dei ducati di Parma, Piacenza e Guastalla*, Tip. Reale, PR, 1856
- Monaco G., *I castellieri preromani nella zona di confine Tosco – Ligure - Emiliana*, in: *Preistoria dell'Emilia e Romagna*, Forni A. Ed., BO, 1962
- Oursel R., *Pellegrini nel Medioevo. Gli uomini, le strade, i santuari*, Jaca Book, MI, 1979
- Poli V. (a cura di), *Culto dei santi templari e pellegrini nel territorio piacentino*, Tipolito Farnese, PC, 1995
- Quintavalle A. C., *Le vie dei pellegrini nell'Europa medievale*, Electa, MI, 1977
- Quintavalle A. C. (a cura di), *Romanico mediopadano: strada, città, ecclesia*, Artegrafica Silva, PR, 1983
- Sereni E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, BA, 1972
- Slicher Van Bath B. H., *Storia agraria dell'Europa Occidentale (500-1850)*, Einaudi, TO, 1962
- Amministrazione Provinciale di Piacenza – Spigaroli M., *La Via Francigena. Il cammino romeo nella pianura piacentina. Castel San Giovanni, Piacenza, Fiorenzuola*, 1997

Riviste:

- AA VV, *Bollettino IVS 90-1. Versione italiana*, IVS, BERNA, 1990
- Formentini U., *Le due viae Aemiliae*, in: *Rivista di studi liguri*, fasc.1 e 4, 1953
- Nasalli Rocca E., *Sulle antiche strade del territorio piacentino*, in: *Bollettino Storico Piacentino*, 1930

Dispense universitarie:

- Boriani M. e Cazzani A., *La viabilità storica: metodologia di indagine per un progetto di recupero*, dispensa della Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, Corso di Restauro Urbano, Prof. Boriani M., a.a.1993 - '94
- Boriani M. e Cazzani A., *La viabilità storica: raccolta testi*, dispensa della Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, Corso di Restauro Urbano, Prof. Boriani M., a.a.1993 -'94
- Scazzosi L. (a cura di), *Il progetto di conservazione del paesaggio storico. Strumenti per le indagini preliminari*, dispensa della Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, Corso di Restauro Urbano, Prof. Boriani M., a.a.1989 – '90

APPENDICE 1: La Via Francigena

Amministrazione Provinciale di Piacenza – Spigaroli M., "*La Via Francigena. Il cammino romeo nella pianura piacentina. Castel San Giovanni, Piacenza, Fiorenzuola*"

Pochi territori come quello piacentino sono segnati, in senso storico, dal passaggio della Via Francigena. La gran parte della sua organizzazione - rete dei percorsi, nuclei insediativi maggiori e minori, sistema dei centri di scambio - è riconducibile, direttamente o indirettamente, al cammino francigeno.

Piacenza - da sempre incrocio dei maggiori assi fluviali e stradali del nord Italia – rappresenta, dunque, il luogo della ricongiunzione dei rami padani della Francigena, ma anche il punto di innesto negli itinerari italiani delle altre romee, a cominciare da quella per Santiago de Compostela. L'intreccio che si stabilisce tra territorio e via dei pellegrini è, nella realtà piacentina, particolarmente forte e capace di produrre conseguenze sul piano urbanistico in tempi lunghi, che si dilatano oltre l'età dei romeaggi medievali e arrivano fino a noi. (pag.1)

La *via peregrinorum* piacentina, quindi, conformatasi parte ex novo, parte su precedenti tracciati e in riferimento ai primi insediamenti ecclesiastici extramurani, si consolida come percorso tangenziale al *castrum*. Si direbbe, anzi, che il suo essere esterna alla città scaturisca da una precisa volontà politica, dettata da plausibili ragioni di sicurezza: quella di non far transitare entro le mura torme di viandanti provenienti da ogni parte d'Europa.

Alle estremità si presenta sdoppiata: ad ovest per la ricongiunzione tra la Romea cis - padana (strada della Val Tidone, parte dell'antica Postumia) con quella proveniente dall'Oltrepo (strada del guado di Co' Trebbia, attuale Via Campagna). Nel tratto intermedio raccorda tutte le radiali esterne dirette verso le valli del territorio: Val Trebbia, Val Nure, Val d'Arda.

In ogni punto di intersezione della Romea con le direttrici extraurbane va a collocarsi un'importante fondazione religiosa, con il suo corredo di funzioni legate alla vita sociale -mercati, xenodochi, ospizi - in ragione dei quali diviene polo d'attrazione per nuovi insediamenti abitativi. La strada Romea diventa, in tal modo, asse di formazione e di congiunzione dei primi borghi suburbani.

Se l'embrione di essi a ridosso delle fondazioni più antiche (S.Antonino e S.Savino) è documentato già nel VII - VIII secolo, è in età carolingia, nell'arco di tutto il IX secolo, che si accelera questo processo di agglomerazione attorno ai nodi della Francigena e si moltiplicano le fondazioni lungo il suo itinerario:

"*... originariamente, nei secoli della dominazione longobarda, quando era precluso il tragitto per Roma attraverso la via Emilia e non si erano ancora affermati gli itinerari di valico per Monte Bardone e la Cisa, la via più diretta da Piacenza in direzione delle coste del Tirreno fosse ancora la strada verso la val d'Arda che raggiungeva Veleia e da qui la Lunigiana: quella strada di origine romana che appunto ha (e in parte conserva) il nome di via Corneliana. Il progressivo tramonto dell'emporio veleiate e del sistema viario ad esso riferito, assieme all'affermarsi del cammino di Monte Bardone, conferiscono il ruolo di romea alla via Emilia fino a Borgo S.Donnino (Fidenza) da dove si stacca il principale itinerario di valico, cui si aggiungono altri raccordi da centri della bassa val d'Arda come Cadeo e Fiorenzuola*" (pag.9).

Il collegamento tra la Francigena propriamente detta e la Romea / Emilia (oltre che con il ramo della Postumia, quello verso Cremona) è verosimilmente svolto in un primo tempo dal tratto di Corneliana compreso tra S. Paolo e la porta sud - orientale della città (porta S.Croce) (pag.10-11).

"*... tutti i più antichi borghi extramurani di Piacenza si trovano allineati sulla via Francigena, che li raccorda nel saldare le due estremità del percorso romeo cittadino.*

In questi luoghi si concentra la maggior parte delle funzioni di pubblico interesse (fiere, mercati, ostelli, locande) e comincia a formarsi la componente borghese della società cittadina destinata ad appropriarsi del potere economico e delle magistrature politiche in età comunale" (pag.13).

Lo stretto rapporto tra la città e le grandi arterie di comunicazione favorì la sua vocazione mercantile e finanziaria, come fu per Siena e Lucca; il passaggio della Francigena ne fece anche una città ospedaliera.

L'appartenenza alla città non ridimensiona il ruolo ordinatore della strada romea: al contrario, questo viene ribadito dal progressivo spostamento a sud del baricentro cittadino e dalla funzione sempre più importante delle direttrici verso le valli in un recuperato rapporto città - territorio. Una di queste, in particolare, la strada per la val Trebbia, assicura il collegamento con Genova e i porti liguri (caminus Janue) fattore base dello sviluppo economico piacentino nel XII e XIII secolo (pag.15).

"*... il sistema di strade corrispondente alla Francigena non vede diminuire la sua importanza nei secoli successivi al medioevo, anche dopo che si è definitivamente esaurito il suo ruolo di tragitto dei pellegrini. Altre importantissime strutture edilizie private e pubbliche, oltre a quelle già presenti, si allineano sul suo percorso*" (pag.17).

Fiorenzuola, Tolla e Gravago si trovano appunto sull'itinerario di valico alternativo a quello di Monte Bardone e della val di Taro verso le coste tirreniche. L'importanza dei due itinerari si afferma nel VII e VIII secolo proprio per la divisione della Penisola fra territori controllati dai longobardi ed altri dominati dai Bizantini, con la conseguente interruzione dell'asse Emilia - Flaminia quale raccordo fondamentale con il centro Italia.

Fiorenzuola si trova ad essere, dunque, il nodo di partenza di questo percorso alternativo che, salendo verso l'altura, interessa Castell'Arquato, Lugagnano, Velleia, Val di Tolla, Morfasso, Boccolo dei Tassi, e quindi Bardi, con il menzionato monastero di Gravago, per giungere al passo del Bratello e da qui scendere in Lunigiana e nella Tuscia, in gran parte sotto il controllo longobardo (pag.19).

L'importanza strategica di Fiorenzuola nel sistema dei percorsi della val d'Arda rende il suo territorio oggetto di contesa soprattutto nel X secolo, nel panorama delle lotte per il predominio nel Regno d'Italia (pag.20).

Anche per Fiorenzuola la strada romea costituisce l'elemento ordinatore dell'assetto urbano, la coordinata fondamentale sulla quale si costruiscono gli allineamenti delle strade, degli isolati, delle mura. Anche a Fiorenzuola la Romea si trasforma in una via / piazza estesa tra due porte e caratterizzata dalle più importanti strutture laiche cittadine, a cominciare dal Palazzo Pretorio. Anche a Fiorenzuola, infine, la storia del cammino dei pellegrini è strettamente connessa con la storia e l'immagine della città (pag.23).

Amministrazione Provinciale di Piacenza - F. Bertuzzi, "*La Via Francigena. Relazione*", 1997

La via Aemilia, nel suo tracciato primitivo da *Ariminum* a *Placentia*, e le sue prosecuzioni per *Clastidium* - *Dertona*, nonché gli "allacci" alle regioni di *Tincinum* e *Mediolanum*, costituì la maglia originaria dalla quale si evolse la rete delle comunicazioni delle epoche successive. Più significative furono, invece, le modifiche al sistema delle comunicazioni locali a ragione, soprattutto, di una radicale ricostituzione dei poli urbani che vide, a partire dall'alto medioevo, la crescita di Bobbio come città minore assieme alla spartizione dei territori di influenza delle preesistenti città appenniniche di Libarna e Velleia - entrambe già in via di definitiva scomparsa agli albori del Medioevo.

E' per questo che le modifiche significative possono venir circoscritte all'area appenninica piuttosto che alla pianura, la cui strutturazione di epoca romana persiste fino ad oggi, anche con il recente tracciamento delle reti

ferroviarie ed autostradali che puntualmente ricalcano la forma del territorio che fu impressa con la prima deduzione coloniale del 218 a.C. e con le successive del 187 a.C., a consolidamento del più importante asse viario della padania romanizzata (*Ariminum - Clastidium*).

Peraltro, un nuovo asse di interesse peninsulare ebbe a costituirsi con l'apertura del nuovo tragitto *Genua – Placenta - Cremona* (la cosiddetta Postumia che raggiungeva Aquileia: 148 a.C.) che accentuò la funzione nodale, di cerniera, di una città prima testa di ponte, di frontiera, o ancor meglio di avamposto militare isolato in territori estranei e non con essi interrelati e cooperanti socialmente ed economicamente (pag.2).

Quindi, fu una struttura viaria concepita per collegare agilmente l'*ager* colonico al mercato urbano, che gradualmente accentrava le maggiori derrate agricole.

"*La meticolosità del disegno radiale concepito in funzione dei soli crinali lascerebbe quasi sottintendere un lucido progetto politico di penetrazione che agevolasse una pacifica occupazione, una volta che nei territori appenninici vi fossero stati inoculati abili mercanti e pacifici coloni ...*" (pag.4).

"*Non si conoscono per il sito fonti documentali sugli eventi climatici disastrosi che accompagnarono nell'Italia padana l'alto medioevo, ma si ritiene che anche qui possano essersi susseguiti eventi climatici e metereologici che contribuirono non poco all'acceleramento della regressione di quegli ambienti che con la colonizzazione romana si erano costituiti con l'introduzione di più massae, accompagnate da porzioni più o meno consistenti di territorio messo stabilmente a coltura con la tipica rotazione biennale greco - romana*" (pag.6).

La via romea di Bobbio costituì l'asse di collegamento principale in uso all'abbazia prima e alla diocesi poi; fu l'ossatura della regione geografica - in senso economico e sociale - gravitante sulla città di Bobbio secondo la direttrice Varzi – Bobbio – Bardi - Borgo Val di Taro. Da questo itinerario si dipartivano , trasversalmente ad esso, le vie che drenavano i flussi della circolazione proveniente dai passi con la Liguria e dalle aree più in basso nelle valli concentrandoli sulla città - capoluogo; infatti, quest'asse fu nell'alto Medioevo il principale itinerario di una vasta zona d'altura interstiziale rispetto alle diocesi di Genova e La Spezia, al di là del crinale appenninico e di Tortona, Piacenza, al di qua (pag.7).

E' su quest'asse che ai primi dell'Ottocento venne realizzato il primo collegamento carrabile con Bobbio: l'attuale Strada Statale del Monte Penice per Varzi e Voghera, ricalcando la direttrice alto - medioevale longobarda da Pavia a La Spezia.

In ogni caso di questa direttrice che, nello svolgersi dell'epoca medievale verrà praticamente soppiantata dalla Via Francigena per Piacenza, va segnalata una bassa capacità ricettiva: causa e ragione della scarsa fortuna di questo itinerario, pur attrezzato con più punti di ristoro razionalmente dislocati lungo il tragitto ma, comunque, in grado di ospitare un numero ridottissimo di viaggiatori. Vie affluenti secondarie di questo itinerario per l'alta valle Staffora erano quelle per la val Tidone (Pecorara – Cicogni - Bobbio) e per la stessa val Trebbia. Allo stato della conoscenza - in verità ancora limitata, frammentaria e parziala - tappe certe del tragitto principale furono Valverde, Calenzano e Boccolo dei Tassi, oltre che un numero imprecisabile di altri siti di ristoro presso i centri pievani e parrocchiali, nonché di un ulteriore numero di celle monastiche dotate di semplici oratori. (pagg.8-9).

Durante il basso Medioevo la rete delle comunicazioni fu ricostituita lungo due nuovi assi fondamentali: la via Emilia e la via Fiorenzuola - Borgo Val di Taro. Altri assi secondari furono le vie di Genova (di Val Trebbia e di Val Nure), l'itinerario di Val Tidone confluente su Bobbio e l'asse di infrastrutturazione del basso Piacentino. La via francigena non fece, quindi, che ricalcare questi due grandi assi costituiti in ambito locale a misura delle relazioni umane. Occorre, poi, rimarcare come questi due assi costituissero i più importanti collegamenti della

regione urbana e come la loro conservazione rientrasse in quel più generale disegno che nel medioevo affrancò più saldamente il contado al proprio capoluogo con un insieme di relazioni in accelerata progressione: la crescita delle città minori (Castel San Giovanni, Fiorenzuola e Castell'Arquato) e lo sviluppo di un numero considerevole di borghi indicano questo nuovo rapporto città - campagna, indirizzato al superamento degli areali economici curtensi, quasi completamente autosufficienti, per la fioritura di una seppur modesta economia di mercato destinata a sempre più accelerati scambi di merci tra le città ed il contado (pag.14).

E così la Francigena piacentina risultò tracciata, o meglio si incanalò, in un sistema di percorrenze che i processi economici locali avevano tracciato e tenevano in buon uso a propria misura. In un certo senso, fu via obbligata per i pellegrini l'uso di quegli stessi collegamenti che le stesse esigenze locali avevano tracciato. Allo stesso modo la fortuna di questa percorrenza francigena va sicuramente relazionata all'alta offerta di servizi che già di per sè l'importante asse infraregionale garantiva; in questo senso, per esempio, è difficile non intendere per i monasteri diocesani dislocati lungo l'itinerario francigeno un uso, una comodità nelle normali relazioni tra la diocesi e le proprie chiese foranee, oltre che un punto di riferimento per i viaggi romani.

"*In questo senso non è possibile motivare la forma urbana di Piacenza (l'asse piazza Borgo-piazza S.Antonino e le vie che da esso si dipartivano per il contado) come pure lo sviluppo assiale delle città minori (Castel San Giovanni, Fiorenzuola e Castell'Arquato) o anche la crescita lineare di un numero considerevole di borghi e pievi rurali, se non attraverso il percorso francigeno lungo il quale per addizioni successive di isolati o di insediamenti singoli venne a costituirsi quella specifica morfologia dei centri storici che ancora oggi persiste*" (pag.15).

APPENDICE 2: Le procedure di costruzione della strada romana, medioevale e moderna

Le procedure di costruzione della strada romana

E' stato scritto da vari autori che il passaggio da pista a strada lo si ha quando all'opera dei piedi subentra quella delle mani, ossia quando l'uomo comincia a sistemare i sentieri che aveva aperto facilitando lo scolo delle acque, consolidando il fondo, ecc.

Lo stesso termine *strada* indica questa avvenuta trasformazione: esso deriva dal latino *strata*, che significa lastricata e, effettivamente, le strade romane erano veri e propri manufatti artificiali.

Il poeta campano Stazio (*Silvae*, IV, 3, 40-55) descrive la costruzione di un tratto della *Via Domitiana*: la prima operazione era quella di scavare due solchi ad una distanza pari alla larghezza della carreggiata, dove sistemare di taglio le pietre destinate a legare la massicciata (gli *umbones*). Si praticava poi un profondo scasso, riempito dagli strati preparatori, sui quali veniva stesa successivamente la massicciata stradale vera e propria: il *summum dorsum*.

Possiamo sapere di cosa fossero composti gli strati preparatori sia dai reperti archeologici che dall'opera di Vitruvio, nella parte in cui egli descrive la costruzione delle pavimentazioni (VII, 1). Il primo e più profondo strato, lo *statumen*, era composto di pietra di media pezzatura, sopra le quali veniva messo il secondo strato, il *rudus*, formato da ghiaia e altro materiale drenante di piccola pezzatura. Uno strato di sabbia steso sopra il *rudus* faceva da piano di posa per i basoli della massicciata.

Il passaggio da pista a strada non è però solo un fatto tecnico, ma anche giuridico. Tale trasformazione si ha quando il suo tracciato viene stabilito in modo certo ed inequivocabile sul terreno da un potere centrale, che agisce e controlla un territorio. E' dunque evidente che solo con l'età romana, in Italia, si può parlare di strade e di rete stradale.

Tale situazione estremamente articolata e gerarchizzata, è rivelata anche dalla ricchezza della terminologia latina. Alcuni termini illustrano la diversità tipologica delle strade relativa alle dimensioni (*iter* indica una strada larga due piedi; *semita* contraddistingue un passaggio urbano largo la metà di un iter) oppure ai criteri costruttivi (le *viae terrenae* sono in terra battuta; le *glareatae* sono inghiaiate).

Altra terminologia è legata alla funzione e allo stato giuridico della strada.

Siculo Flacco, agrimensore vissuto tra il I e il II secolo d.C., nel suo *De condicionibus agrorum*, ci dà una precisa classificazione delle strade in questo senso. Le *viae publicae* sono costruite dallo Stato, a cui compete anche la loro manutenzione; esse prendono il nome del magistrato che le ha aperte. Queste strade sono collegate tra loro dalle *viae vicinales*, la cui manutenzione spetta ai distretti amministrativi che attraversano. Le *viae communes* sono quelle aperte dalle comunità in subordine alle vicinales, la loro manutenzione è compito dei proprietari dei terreni da loro attraversati. Per ultime stanno le *viae privatae*, aperte per volere di un singolo all'interno del proprio possedimento.

Anche l'ampiezza della strada non sfuggiva al legislatore romano. Già le XII Tavole, alla metà del V secolo a.C., prescrivevano un minimo di otto piedi (mt.2,3 circa) di larghezza nei rettifili e sedici nelle curve, in modo da permettere il passaggio di due carri.

In età imperiale, le grandi arterie che uscivano da Roma avevano una larghezza media di quattordici piedi, circa mt.4[38].

[38] Adani A. (a cura di), *Insediamenti rurali in Emilia Romagna e Marche*, A. Pizzi Ed., MI, 1989, pagg.35 - 36

Le procedure di costruzione della strada medioevale

Come è noto le tecniche costruttive non si inventano dall'oggi al domani, soprattutto in un'epoca in cui esse erano basate sul sapere empirico; perciò è difficile parlare dei modi di costruire le strade del Medioevo come qualcosa di completamente diverso dai modi antichi; si può però cercare di capire cosa e perché sia cambiato.

Come abbiamo visto, la rete viaria di questo periodo si basa per la maggior parte sulla continuità delle strade romane, la cui sopravvivenza è minata dalla mancanza di manutenzione e dagli agenti climatici.

La Pianura Padana è un tipico esempio di come l'ambiente alluvionale abbia seppellito più o meno rapidamente i piani d'uso antichi, obbligando a costruire pavimentazioni a livelli sempre più alti, o a spostare le strade su terrazzi meno minacciati dalle alluvioni.

Problemi opposti interessano gli ambienti caratterizzati da fenomeni erosivi, che sono tipici dei terreni con elevate pendenze, assai frequenti in montagna. In questi ambienti la mancata manutenzione delle opere di sostegno ha prodotto molto presto l'inagibilità carrabile delle strade romane, per frane a valle o a monte e persino per l'accumulo di terra dovuto al semplice dilavamento.

Unici ambienti a più lunga conservazione sono dunque quelli a basse pendenze delle colline o di certi crinali montani, in assenza di formazioni argillose facili agli smottamenti. Qui i livelli d'uso non sono cambiati nel tempo e i fenomeni erosivi non superano al massimo i dilavamenti molto lenti.

La variazione di percorso delle strade rispetto alla rete romana, poteva dipendere in pianura o in collina, dalla necessità di sostituire guadi a ponti non più praticabili e di evitare l'aumentata attività alluvionale dei corsi d'acqua.

In montagna, rimossi gli ostacoli del fattore pendenza, vengono realizzate strade di lungo percorso più brevi, sfruttando crinali più lunghi e rettilinei. Creare e mantenere tracciati della larghezza di mt.2 lungo i crinali e in aree di bassa pendenza, non richiedeva lunghi lavori con mano d'opera specializzata.

La pavimentazione, che poteva essere evitata su fondi secchi e non esposti all'erosione, era realizzata in grande prevalenza in acciottolato, spezzato da gradini nei tracciati più inclinati, per favorire la percorrenza e frenare l'azione delle acque piovane. La lunghissima vita di questa tecnica costruttiva, che nella sua semplicità richiede tuttavia precise conoscenze empiriche, oggi in via d'estinzione, ne rende impossibile una datazione crono - tipologica.

Le uniche opere d'arte delle mulattiere, laddove era difficile e pericoloso usare i guadi, erano i ponti stretti, spesso a schiena d'asino e con parapetti bassi, affinché i carichi sporgenti dai fianchi dei muli non si impigliassero. Le tradizioni locali, per cause che spesso è difficile stabilire, chiamano in genere romani i ponti medievali, anche se è evidente che non fossero carreggiabili; chiamano invece medievali i ponti di età moderna[39].

Si può concludere che, specialmente nei tratti montagnosi, non sono molto evidenti le differenze tra strade romane e strade medioevali. Ciò rende più difficile ma non impossibile la loro identificazione e datazione. Lunghi percorsi mulattieri di crinale possono essere rimasti in uso fino alla costruzione delle carreggiabili moderne e la loro pavimentazione avrà certamente subito continue manutenzioni e rifacimenti, spesso con tecniche uguali nel tempo, perché legate ai materiali disponibili e alle tradizioni.

[39] Mannoni T., *Tecniche costruttive delle strade medievali*,
in: Cazzani A. (a cura di), *La viabilità storica. Raccolta testi*, dispensa della Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, Corso di Restauro Urbano, Prof. Boriani M., a.a.1993 - '94, pagg. 9 - 12

Le procedure di costruzione della strada moderna

A partire dal XVI secolo, i trattati sulle tecniche costruttive stradali iniziano a proporre tipi e modalità di pavimentazione diversi dagli acciottolati in uso nel Medioevo o dai lastricati romani, entrambi adatti alla percorrenza con animali da soma, ma assolutamente deleteri per il traffico di carrozze che si sviluppa in quegli anni. Guido Toglietta nel 1587, consiglia l'uso di uno strato impermeabile, composto di pietrame, sabbia e calce. Nella maggioranza dei casi, tuttavia, fino al Settecento inoltrato, le strade, anche quelle di maggiore importanza, restano in pessime condizioni di manutenzione, e pressoché impraticabili durante la cattiva stagione, a causa delle frane, dell'interramento degli scoli delle acque e per la quasi generale assenza di ponti in muratura: una piena anche minima può facilmente distruggere le fragili strutture in legno ed interrompere gli spostamenti e i traffici fino al successivo riattamento.

Gli Statuti comunali vietano espressamente il passaggio per i campi. E' questo un evidente segno della preferenza per percorsi alternativi rispetto a quelli stradali che, soprattutto in montagna, più che consistere in tracciati fisicamente riconoscibili, si riducono ad una trama di sentieri.

Fin dal Medioevo la sovrintendenza sulle strade, normalmente estesa a ponti e fonti, è esercitata da una apposita magistratura comunale, quella dei *viales* o *viarii*, ciò nonostante nei secoli XVI e XVII sia la costruzione di nuove strade che la manutenzione di quelle esistenti (eccetto i parziali rifacimenti eseguiti per il passaggio di cortei di personaggi ragguardevoli) restano assai episodiche.

Il rapido deperimento dei tracciati stradali, anche di quelli di recente costruzione, si deve anche alle tecniche costruttive ancora imperfette; nel Cinquecento è in uso il *sistema tedesco* di costruire il sottofondo in fascine e legname alle massicciate. Ciò non assicura una buona deumidificazione dello strato di appoggio, soprattutto se la carreggiata riceve l'ombra degli alberi e non è assicurata una rapida asciugatura dopo le piogge; inoltre, la presenza di pendenze eccessive, anche oltre il 15-20%, causa un eccessivo scorrimento delle acque dall'alto e l'imbibizione del sottofondo.

La messa a punto di tecniche di fondazione, riempimento e pavimentazione più idonee avviene in Francia e in Inghilterra verso la fine del XVIII secolo. Nel febbraio 1747 viene aperta l'Ecole des Ponts et des Chaussées, per opera di Daniel Trudaine e Jean Perronet. Verso il 1775 si diffonde in Francia, e successivamente in Germania, il *sistema* studiato da *Pierre Trésaguet* (che risulta pesante e costoso), che consiste in una strada selciata, con doppio strato di fondazione in pietra, al quale è sovrapposto una strato ribattuto di pietre di piccole dimensioni, e un rivestimento finale con materiale di pezzatura ancora più piccola.

L'inglese Thomas Telford modifica il sistema Trésaguet, applicando uno spessore variabile di frammenti di pietra (cm. 18 al centro e cm. 7 ai lati) sopra lo strato fondale posto a mano, e ricoprendo il tutto con 2 - 3 cm. di ghiaia pura.

Nel secondo decennio dell'Ottocento, sempre in Inghilterra, inizia la sua attività di costruttore J. L. Mc Adam. Secondo il suo metodo è errato eseguire la massicciata, come d'uso, scavando una trincea; innanzi tutto, il piano stradale va posto in rilevato rispetto al piano di campagna. Infatti, la condizione necessaria per la conservazione dei manufatti consiste nel mantenerne asciutto il fondo perché, al contrario, la strada perde il sostegno e comincia a sgretolarsi; lo strato superficiale deve essere totalmente impermeabile, a tal fine, è proposta una copertura di circa cm. 4 di pietre rotte a mano, senza alcun legante. Dopo un periodo di costipazione dato dal traffico, possono essere applicati fino a tre strati successivi.

Il miglioramento delle tecniche costruttive consente la realizzazione di strade anche dimensionalmente rilevanti: in Francia a fine Settecento, si costruiscono carreggiate di oltre sessanta piedi di larghezza (18 - 20 mt.). Diversamente, le prime strade di grande comunicazione realizzate nel Piacentino, restano di assai più modesta entità. Si trattava, peraltro, in gran parte della modifica, tramite allargamenti e consolidamenti, di percorsi già esistenti: furono realizzati muri a secco di sostegno a scarpa, canalette per lo scolo delle acque piovane, parapetti.

La legislazione napoleonica contribuisce in modo determinante a regolamentare la costruzione e la manutenzione delle strade, gli espropri, i pedaggi, i riparti delle spese. Con decreto del 1804 e legge del 1806 le strade sono classificate in nazionali, dipartimentali, comunali e private.

Alla produzione normativa si affianca una copiosa trattatistica. Se ne ha esempio nelle *Memorie pratiche* redatte nel 1806 da Ludovico Bolognini ed indirizzate ad amministratori ed operatori del Dipartimento del Crostolo (nel territorio di Reggio Emilia), contenente alcune regole per la costruzione di nuove strade.

Dopo la Restaurazione, l'attività normativa riprende a cura dei singoli Stati: il 25 aprile 1821 Maria Luigia emana il Decreto sull'amministrazione delle fabbriche, acque e strade. Esso detta le dimensioni delle strade: la Via Emilia, fossi esclusi, deve misurare 12 - 14 mt. di carreggiata nel tratto tra il Nure e il Trebbia; tutte le altre strade del Ducato devono misurare mt. 10, salvo quelle montane, per le quali sono prescritti mt. 3.

La ghiaiata deve essere di tre strati: il primo di sasso grosso preso dai torrenti, disposto per lo spessore di cm. 20 e ben battuto, il secondo di ghiaia di media pezzatura spessa cm. 15, il terzo di "*minuta ghiaia senz'arena*" per cm. 10 di spessore.

L'evoluzione delle tecniche costruttive tra Settecento e Ottocento va di pari passo con lo sviluppo delle macchine utensili ed operatrici: dal rullo compressore a vapore (1859) alla macchina per il taglio delle pietre (1858). Gli studi per la messa a punto di fondi stradali di migliore resistenza si giovano dell'utilizzazione di nuovi materiali come il *cemento Portland*, miscela di gesso ed argilla calcinati, il cui uso prende piede dopo la metà del XIX secolo. Ma già prima (1827) vengono brevettati metodi di costruzione in calcestruzzo, consistenti nel riempire di malta gli interstizi di massicciate realizzate con il sistema Macadam. Le superfici in asfalto, già sperimentate nel Settecento, sono riproposte nell'Ottocento in diverse versioni, miscelando a caldo roccia polverizzata e pece, oppure asfalto polverizzato e bitume, con il risultato di mastici di qualità progressivamente migliore. Dopo la metà del secolo si inizia a trattare le strade in *macadam* riempiendone gli interstizi con asfalto e passandovi sopra rulli compressori; ciò consente l'eliminazione delle nubi di polvere che si sprigionano dal fondo in macadam tradizionale[40].

[40] (1) Adani G. (a cura di), *Vie del commercio dell'Emilia Romagna e Marche*, A. Pizzi Editore, MI, 1990, pagg.172 - 173

APPENDICE 3: Schedatura delle vie storiche

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	1s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Emilia						
Estremi percorso	**da**	Milano		**a**	Rimini		
Territori attraversati	**Regioni**	Lombardia, Emilia Romagna					
	Province	Milano, Lodi, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ravenna, Forlì					
	Comuni	Piacenza, Pontenure, Cadeo, Fiorenzuol d'Arda, Alseno					
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 72 mt. (Fiorenzuola), 80 mt. (Alseno)						
Sviluppo km (ca.)	230	**Epoca di impianto**	Età romana (187 a.C.)				
Tipologia amministrativa	**statale**	X		**Ambito originario**	**locale**		
	provinciale				**provinciale**		
	comunale				**regionale**		
	vicinale/poderale				**interregionale**		
	mulattiera/sentiero				**nazionale**	X	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X	
	in parte carrozzabile				**di collina**		
	non carrozzabile				**di montagna**		
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Via Francigena, Ferrovia MI-BO, Via Roveleto-Caorso				**di fondovalle**		
					di costa		
Interrelazione con percorsi panoramici					**di pendio**		
					di crinale		
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**			**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		8	
	tutele pianificazione provinciale	X					
	altro			**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**			

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Dalle notizie reperite risulta che la strada venne tracciata all'epoca dei Romani, in particolare dal Console Marco Emilio Lepido, nel 187 a.C., per colonizzare la Pianura Padana; successivamente venne prolungata fino a Milano. La Via Emilia entra nella provincia di Piacenza oltrepassando il fiume Po immediatamente a nord del capoluogo, raggiunge il centro e piega subito verso est-sud est, collegando i centri urbani di Pontenure, Cadeo, Fiorenzuola d'Arda ed Alseno, dopodiché esce dalla provincia e, percorrendo tutta la fascia pedecollinare emiliana, raggiunge Rimini. Per quanto concerne il grado di conservazione del percorso, occorre precisare che l'itinerario attuale segue quello originario, anche se la struttura è stata completamente modernizzata.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati				**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente	X			**no**		
		A	**P**				
Flussi turistici A: in atto P: potenziali	**internazionali/nazionali**	X	X	**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X	
	regionali				**ferrovie**	X	
	locali				**vie d'acqua**	X	
Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico, tramite la valorizzazione della sua valenza storica.						

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	2s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Postumia						
Estremi percorso	**da**	Genova		**a**	Aquileia		
Territori attraversati	**Regioni**	Liguria, Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia					
	Province	Genova, Alessandria, Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova, Verona, Vicenza, Treviso, Venezia, Trieste					
	Comuni	Castel San Giovanni, Sarmato, Rottofreno, Calendasco, Piacenza, Caorso, Monticelli d'Ongina, Castelvetro Piacentino					
Principali quote (mt)	72 mt. (Castel San Giovanni), 60 mt. (Piacenza), 46 mt. (Caorso), 38 mt. (Castelvetro)						
Sviluppo km (ca.)	510	**Epoca di impianto**	Età Romana (148 a.C.)				
Tipologia amministrativa	**statale**	X		**Ambito originario**	**locale**		
	provinciale				**provinciale**		
	comunale				**regionale**		
	vicinale/poderale				**interregionale**		
	mulattiera/sentiero				**nazionale**	X	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X	
	in parte carrozzabile				**di collina**	X	
	non carrozzabile				**di montagna**	X	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Parpanese-Creta, Via Mottaziana-Pontetidone, Via Castel San Giovanni-Pianello, Via della Val Tidone, Via Incroiata-Castellaccio				**di fondovalle**		
					di costa		
Interrelazione con percorsi panoramici					**di pendio**		
					di crinale		
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**			**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		7	
	tutele pianificazione provinciale	X					
	altro			**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		2	

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Asse longitudinale della Padana, venne realizzato con la funzione di congiungere il Mar Ligure all'Adriatico. Strada percorsa fin dalla più alta antichità venne munita nel 148 a.C. dal console Aulo Postumio. Partiva da Genova, attraversava Libarna (Serravalle Scrivia), Dertona (Tortona), Iria (Voghera), Clastidium (Casteggio); entrava nel territorio piacentino ad ovest e, passando per Castel San Giovanni, Sarmato e S. Nicolò, giungeva a Piacenza, dove si collegava alla Via Emilia, dopodichè proseguiva per Cremona, Verona, Vicenza ed Oderzo per terminare ad Aquileia. Il percorso attuale ha una particolare importanza in quanto permette il collegamento tra Piacenza e il territorio pavese verso occidente e con quello cremonese ad oriente, per tali esigenze è stato completamente modernizzato.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati				**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente	X			**no**		
		A	**P**				
Flussi turistici A: in atto P: potenziali	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X	
	regionali		X		**ferrovie**	X	
	locali	X			**vie d'acqua**	X	
Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico basato sulla valorizzazione delle testimonianze storiche						

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	3s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Francigena			
Estremi percorso	**da**	Canterbury	**a**	Roma
Territori attraversati	**Regioni**	Val d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio		
	Province	Aosta, Torino, Alessandria, Pavia, Lodi, Piacenza, Parma, Lucca, Firenze, Roma		
	Comuni	Calendasco, Piacenza, Pontenure, Cadeo, Fiorenzuola d'Arda, Alseno, Carpaneto P. no, Castell'Arquato, Gropparello, Lugagnano Val d'Arda, Vernasca, Morfasso, Bobbio, Coli, Farini, Ferriere		
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 67 mt. (Cadeo), 114 mt. (Carpaneto), 218 mt. (Badagnano), 123 mt. (Ciriano), 337 mt. (Magnano), 80 mt. (Fiorenzuola), 224 mt. (Castell'Arquato), 226 mt. (Lugagnano), 646 mt. (Taverne), 1029 mt. (P.sso del Pellizzone), 80 mt. (Alseno), 150 mt. (S. Lorenzo), 140 mt. (Bacedasco), 457 mt. (Vernasca), 1029 mt. (P.sso del Pellizzone), 149 mt. (P.sso del Penice), 281 mt. (Bobbio), 939 mt. (Pradovera), 486 mt. (Farini), 993 mt. (Groppallo), 918 mt. (Boccolo Noce), 955 mt. (Mareto), 773 mt. (Guerra), 514 mt. (Bosconure)			
Sviluppo km (ca.)	1600	**Epoca di impianto**	Età medievale	

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	X
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Via per Genova della Val Trebbia, Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Lucca, Via Castelvetro-Castell'Arquato, Via Cortemaggiore-Salsomaggiore, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Incrociata-Castellaccio, Via Roveleto Landi-Castellaccio			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		8
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		34

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La Via Francigena "per eccellenza" seguiva, in territorio piacentino, il percorso della Via Emilia: superava il Po all'altezza di Piacenza e, a Borgo S.Donnino (Fidenza), piegava verso sud per raggiungere Berceto e la Toscana. Naturalmente tale itinerario non era l'unico percorso dai pellegrini, ma ne esistevano altri che, seppure di importanza minore, attraversavano il Piacentino in senso longitudinale e trasversale. Le direttrici minori si staccavano dalla Via Emilia all'altezza di Cadeo, Roveleto e Fiorenzuola, attraversavano il territorio da nord a sud e ne uscivano attraverso il Passo del Pellizzone. Altri ancora attraversavano il nostro territorio montano in senso trasversale: dal Passo del Penice giungevano a Mareto e Guerra per arrivare in territorio parmense e collegarsi con la Francigena.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**		X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente			**no**		
		A	**P**			
Flussi turistici A: in atto P: potenziali	**internazionali/nazionali**		X	**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali	X			**ferrovie**	X
	locali				**vie d'acqua**	
Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico tramite la valorizzazione del patrimonio storico e paesistico, operate in particolar modo in occasione del Giubileo dell'anno 2000.					

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	4s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via per Genova della Val Trebbia					
Estremi percorso	**da**	Piacenza	**a**	Genova		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna, Liguria				
	Province	Piacenza, Genova				
	Comuni	Piacenza, Gossolengo, Rivergaro, Travo, Bobbio, Cortebrugnatella, Cerignale, Ottone				
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 171 mt. (Rivergaro), 208 mt. (Perino), 281 mt. (Bobbio), 805 mt. (Carana), 457 mt. (Ponte Organasco), 470 mt. (Ottone).					
Sviluppo km (ca.)	140	**Epoca di impianto**	Età romana			

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale			**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	X
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Francigena, Via per Genova della Val Nure, Stradone di Genova, Via Piacenza-Statto, Via Gossolengo-Muradello, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Nibbiano-Morfasso, Via Losso-Montaldo di Cosola, Via Incrociata-Castellaccio, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato			**di fondovalle**	X
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		4
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		9

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada percorre quasi tutta la valle del fiume Trebbia, a partire da Piacenza essa procede verso sud raggiungendo il Trebbia a Rivergaro, dove passa sulla sponda sinistra e attraversa Travo, Perino e Bobbio, si dirige verso la provincia di Genova oltrepassando, sempre mantenendosi sul versante sinistro, Ponte Organasco ed Ottone. L'itinerario è stato in gran parte modernizzato, soprattutto nella parte bassa, mentre in quella più alta il percorso è stato abbandonato in favore del più agevole itinerario dello Stradone di Genova.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali		X		**ferrovie**	X
	locali	X			**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Valorizzazione del percorso per una migliore fruizione del paesaggio e delle testimonianze storiche, recupero dello stesso al fine di ottenere il controllo del territorio.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	5s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via del Sale o dell'Olio, Via per Chiavari					
Estremi percorso	**da**	Piacenza		**a**	Chiavari	
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna, Liguria				
	Province	Piacenza, Genova				
	Comuni	Piacenza, Podenzano, Vigolzone, Bettola, Farini, Ferriere				
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 118 mt. (Podenzano), 207 mt. (Ponte dell'Olio), 336 mt. (Bettola), 486 mt. (Farini), 630 mt. (Ferriere), 1020 mt. (Torrio)					
Sviluppo km (ca.)	140	**Epoca di impianto**	Età romana			
Tipologia amministrativa	**statale**	X		**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale				**provinciale**	
	comunale				**regionale**	
	vicinale/poderale				**interregionale**	X
	mulattiera/sentiero				**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**			**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X			**di collina**	X
	non carrozzabile				**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Francigena, Via per Genova della Val Trebbia, Via Gossolengo-Muradello, Via S. Giorgio-Ponte dell'Olio, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Nibbiano-Morfasso, Via S. Giorgio-Ponte dell'Olio, Via Marsaglia-S. Stefano d'Aveto, Via Casale-Ferriere, Via Gariga-Croce Grossa, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato				**di fondovalle**	X
					di costa	X
Interrelazione con percorsi panoramici					**di pendio**	
					di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**			**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X				
	altro			**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		11

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La Strada del Sale o dell'olio è così denominata perchè veniva usata dai mercanti per trasportare il sale e l'olio dal genovese alla Pianura Padana, e i cereali e i fustagni piacentini verso la Liguria. La strada attraversa gli abitati di Gariga, Podenzano, Vigolzone e da Ponte dell'Olio segue il versante destro della valle del torrente Nure giungendo a Bettola dove passa sul versante opposto, passa a Farini e giunge a Ferriere. Da qui arriva in territorio genovese nel territorio di S. Stefano d'Aveto. Il percorso è rimasto praticamente inalterato nella parte bassa, mentre alle quote più elevate la strada è stata sostituita da un percorso posto più a valle.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati	X			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente				**no**	
		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali		X		**ferrovie**	X
	locali	X			**vie d'acqua**	X
Ruolo proponibile	Valorizzazione del percorso per una migliore fruizione del paesaggio e delle testimonianze storiche.					

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	6s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Stradone di Genova					
Estremi percorso	**da**	Piacenza	**a**	Genova		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna, Liguria				
	Province	Piacenza, Genova				
	Comuni	Piacenza, Gossolengo, Rivergaro, Travo, Bobbio, Cortebrugnatella, Cerignale, Ottone				
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 171 mt. (Rivergaro), 200 mt. (Quadrelli), 208 mt. (Perino), 281 mt. (Bobbio), 320 mt. (Marsaglia), 457 mt. (Ponte Organasco), 470 mt. (Ottone)					
Sviluppo km (ca.)	140	**Epoca di impianto**	Iniziata nel 1766, ma completata solo nel 1950			

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale			**provinciale**	
	comunale			**regionale**	X
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Francigena, Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Statto, Via Gossolengo-Muradello, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Nibbiano-Morfasso, Via Losso-Montaldo di Cosola, Via Marsaglia-Salsominore, Via Incrociata-Castellaccio, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato			**di fondovalle**	X
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		6
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		12

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Il lavoro di quello che viene definito lo stradone di Genova, iniziato nel 1766, si interrompe nel 1771, quando la via è ferma a Bardi. La strada divenne in poco tempo impraticabile, e solamente nel 1950 venne definitivamente completata. Il fallimento di tale progetto dipese dalle difficoltà finanziarie, dalla scarsità della manodopera impiegata, dal disimpegno di Genova. Il progetto viene ripreso da Napoleone, ma ancora una volta i lavori vennero interrotti con la sua caduta avvenuta nel 1813. Il percorso segue grosso modo l'itinerario della più antica Via per Genova della Val Trebbia, meno che nella parte centrale, dove corre a quota più bassa e con tragitto più agevole e comodo.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**	X	**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali		X		**ferrovie**	X
	locali	X			**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Valorizzazione del percorso per una migliore fruizione del paesaggio e delle testimonianze storiche e del controllo delle risorse paesistico-ambientali.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	7s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Piacenza-Lucca					
Estremi percorso	**da**	Piacenza	**a**	Lucca		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna, Toscana				
	Province	Piacenza, Parma, Lucca				
	Comuni	Piacenza, Pontenure, Cadeo, Carpaneto Piacentino, Gropparello, Morfasso				
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 67 mt. (Cadeo), 114 mt. (Carpaneto), 218 mt. (Badagnano), 469 mt. (Velleia), 637 mt. (Morfasso), 1029 mt. (P.sso del Pellizzone)					
Sviluppo km (ca.)		**Epoca di impianto**	Età romana			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	X
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Via Francigena, Via Piacenza-Gropparello, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato			**di fondovalle**	
				di costa	X
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		9

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada attraversa il territorio provinciale in senso longitudinale, partendo da Piacenza attraversa Pontenure e si stacca dalla Via Emilia a Roveleto, da qui procede verso sud e le colline, oltrepassa Gropparello e, attraverso il Passo del Pellizzone, giunge a Luni e a Lucca. La direttrice ricalca quasi interamente uno degli itinerari piacentini della Via Francigena, confermando in questo modo la scelta, da parte dei pellegrini, di questo percorso rispetto agli altri, tale via era già affermata e consolidata nell'ambito del reticolo viario provinciale, per questo viene privilegiata e scelta come percorso alternativo della "Francigena ufficiale". La strada risulta in gran parte carrozzabile e modificata rispetto a quella originaria, ma comunque percorribile pedonalmente in tutta la sua lunghezza.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali		X		**ferrovie**	X
	locali	X			**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	8s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Piacenza-Case Bruciate					
Estremi percorso	**da**	Piacenza	**a**	Case Bruciate		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Piacenza, Gragnano Trebbiense, Borgonovo Val Tidone				
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 81 mt. (Gragnano), 112 mt. (Borgonovo), 190 mt. (Case Bruciate)					
Sviluppo km (ca.)	20	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Parpanese-Creta, Via Mottaziana-Pontetidone, Via Castel San Giovanni-Gragnano, Via della Val Tidone, Via Incrociata-Castellaccio			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		4
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		1

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	L'itinerario si sviluppa interamente in territorio pianeggiante e collega Piacenza con la provincia di Pavia, si sviluppa ad occidente del capoluogo e attraversa, giungendo al limite della provincia in località Case Bruciate. La struttura della strada è completamente moderna, ma ricalca il percorso antico, come si può verificare operando un confronto con le tavolette IGM di Primo Impianto.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**	X		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati				**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente				**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Valorizzazione della valenza storica dell'itinerario, considerato all'interno del reticolo viario locale.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	9s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Piacenza-Statto					
Estremi percorso	**da**	Piacenza	**a**	Statto		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Piacenza, Gossolengo, Rivergaro				
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 91 mt. (Gossolengo), 161 mt. (Lisignano), 156 mt. (Belvedere di Statto)					
Sviluppo km (ca.)	20	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Gossolengo-Muradello, Via Incrociata-Castellaccio			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		8

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada si sviluppa in territorio collinare, collega Piacenza a Statto, in Val Trebbia, costituendo un'alternativa alla Via per Genova. Tale itinerario assume una particolare importanza nell'ambito delle peculiarità paesistico-ambientali di questa porzione di territorio, auspicabile quindi sarebbe la sua valorizzazione in un più complesso sistema di tutela dei caratteri paesistici, ambientali e panoramici. La struttura della strada è completamente moderna, ma ricalca il percorso antico, come si può verificare operando un confronto con le tavolette IGM di Primo Impianto.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali		X		**ferrovie**	X
	locali				**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	10s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Piacenza-Gropparello						
Estremi percorso	**da**	Piacenza		**a**	Gropparello		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna					
	Province	Piacenza					
	Comuni	Piacenza, Podenzano, San Giorgio P. no, Gropparello					
Principali quote (mt)	60 mt. (Piacenza), 101 mt. (San Giorgio P. no), 133 mt. (Viustino), 424 mt. (Gropparello)						
Sviluppo km (ca.)	28	**Epoca di impianto**	Età moderna				
Tipologia amministrativa	**statale**			**Ambito originario**	**locale**	X	
	provinciale	X			**provinciale**		
	comunale				**regionale**		
	vicinale/poderale				**interregionale**		
	mulattiera/sentiero				**nazionale**		
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X	
	in parte carrozzabile				**di collina**	X	
	non carrozzabile				**di montagna**		
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Gossolengo-Muradello, Via San Giorgio-Ponte dell'Olio, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Gariga-Croce Grossa, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato				**di fondovalle**		
					di costa		
Interrelazione con percorsi panoramici					**di pendio**		
					di crinale		
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**			**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**	3		
	tutele pianificazione provinciale	X					
	altro			**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**	5		

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	L'itinerario si sviluppa da Piacenza verso sud, attraversando gli abitati di S. Polo, S. Giorgio, Viustino, dopodichè sale verso le colline e, seguendo il corso del torrente Vezzeno, giunge a Gropparello. Tale percorso si sviluppa per i due terzi in pianura, mentre per quella restante in collina. La direttrice assume una particolare importanza nell'ambito degli itinerari di penetrazione verso gli appennini, per tale ragione la sua struttura appare completamente modernizzata ed adeguata alle esigenze di traffico odierne.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati				**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente	X			**no**		
		A	**P**				
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**		
	regionali				**ferrovie**		
	locali		X		**vie d'acqua**		
Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.						

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	11s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Parpanese-Creta					
Estremi percorso	**da**	Parpanese	**a**	Creta		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Castel San Giovanni, Ziano Piacentino				
Principali quote (mt)	56 mt. (Parpanese), 72 mt. (Castel San Giovanni), 182 mt. (Creta)					
Sviluppo km (ca.)	11	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale			**provinciale**	
	comunale	X		**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia PC-TO, Via Piacenza-Case Bruciate, Via Castel San Giovanni-Gragnano, Via della Val Tidone			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		1
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	In passato questa strada assumeva particolare importanza nell'ambito locale in quanto collegava l'antico porto sul Po di Parpanese (localizzato al di fuori della provincia) con il centro di Creta e i territori più a sud posti nella provincia di Pavia. Essa si sviluppa in senso nord-sud, incrociando la Via Emilia nelle vicinanze del centro di Castel San Giovanni. La struttura viaria è stata completamente modernizzata, anche se con l'abbandono del porto sul Po, la strada ha perso gran parte della sua importanza, il tratto più vicino al fiume è caduto in disuso.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente	X		**no**		

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Valorizzazione della valenza storica dell'itinerario, considerato all'interno del reticolo viario locale.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	12s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Mottaziana-Cascina Dogana					
Estremi percorso	**da**	Mottaziana	**a**	Cascina Dogana		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Rottofreno, Gragnano Trebbiense				
Principali quote (mt)	89 mt. (Mottaziana), 66 mt. (Pontetidone), 60 mt. (Cascina Dogana)					
Sviluppo km (ca.)	8	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale			**provinciale**	
	comunale	X		**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia PC-TO, Via Piacenza-Case Bruciate			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Il percorso si sviluppa interamente in territorio pianeggiante e assume particolare importanza nell'ambito locale in quanto collega un antico attraversamento sul Po con il centro di Mottaziana e i territori posti più a sud. Esso si sviluppa in senso nord-sud, procedendo dal fiume Po verso sud fino a raggiungere il centro di Mottaziana. La struttura viaria è stata completamente modernizzata, anche se con l'abbandono del porto sul Po, la strada ha perso gran parte della sua importanza; il tratto più vicino al fiume è in disuso. L'uso che oggi si fa di tale percorso è di tipo agrario.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali	X	X		**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Valorizzazione della valenza storica dell'itinerario, considerato all'interno del reticolo viario locale.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	13s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Gossolengo-Muradello					
Estremi percorso	**da**	Gossolengo	**a**	Muradello		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Gossolengo, Podenzano, Pontenure				
Principali quote (mt)	91 mt. (Gossolengo), 118 mt. (Podenzano), 67 mt. (Pontenure), 53 mt. (Muradello)					
Sviluppo km (ca.)	26	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Ferrovia MI-BO, Via Piacenza-Statto, Via per Genova della Val Trebbia, Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Gropparello, Via Croce Grossa-Busseto			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		1
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		8

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Questo percorso si sviluppa in senso circolare attorno alla città di Piacenza tagliando trasversalmente le radiali che dal capoluogo raggiungono i limiti del territorio provinciale. Partendo dal centro di Gossolengo, posto a sud-ovest del capoluogo, esso attraversa gli abitati di Caratta, Podenzano e Pontenure fino a raggiungere Muradello, ubicato ad oriente di Piacenza. Il percorso appare completamente moderno, e assume particolare importanza nell'ambito dei collegamenti trasversali tra i centri della collina piacentina; come tutti gli itinerari molto frequentati, questo è stato trasformato in funzione delle moderne esigenze.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	14s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via San Giorgio-Ponte dell'Olio						
Estremi percorso	**da**	San Giorgio P. no		**a**	Ponte dell'Olio		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna					
	Province	Piacenza					
	Comuni	San Giorgio Piacentino, Ponte dell'Olio					
Principali quote (mt)	101 mt. (San Giorgio P. no), 161 mt. (Rizzolo), 207 mt. (Ponte dell'Olio)						
Sviluppo km (ca.)	14	**Epoca di impianto**	Età moderna				

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile			**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Gropparello, Via Caratta-Salsomaggiore, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		10

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Il percorso assume un ruolo particolarmente importante, perchè permette il collegamento tra la parte collinare e quella pianeggiante del territorio, ma soprattutto perchè a S. Damiano si trova l'aeroporto militare; sempre S. Damiano è considerato un importante luogo di pellegrinaggio (apparizione della "Madonna del Pero"); la sua importanza assume quindi diverse valenze, a quelle storica e panoramica si aggiungono anche quelle militare e religiosa. Data l'importanza del percorso essa viene mantenuta in buone condizioni, essa appare modernizzata, ricalcando comunque l'itinerario antico.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico, al fine di migliorare il collegamento con S.Damiano, importante luogo di pellegrinaggio e militare (Madonna del Pero e aeroporto).

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	15s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Castelvetro-Castell'Arquato			
Estremi percorso	**da**	Castelvetro P. no	**a**	Castell'Arquato
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna		
	Province	Piacenza		
	Comuni	Castelvetro Piacentino, San Pietro in Cerro, Cortemaggiore, Fiorenzuola d'Arda, Castell'Arquato		
Principali quote (mt)	38 mt. (Castelvetro), 52 mt. (Cortemaggiore), 80 mt. (Fiorenzuola), 224 mt. (Castell'Arquato)			
Sviluppo km (ca.)	39	**Epoca di impianto**	Età moderna	

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale			**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	X
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Via Postumia, Via Francigena, Ferrovia MI-BO (4), Ferrovia PC-CR, Ferrovia CR-Fidenza, Via Cortemaggiore-Salsomaggiore, Via Croce Grossa-Busseto, Via Caorso-Polesine Parmense, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		6

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada collega l'estremo limite orientale della provincia e Cremona con le colline della Val d'Arda. In particolare essa, dal centro abitato di Castelvetro, scende a sud attraversando San Pietro in Cerro, Cortemaggiore e Fiorenzuola per arrivare a Castell'Arquato. La direttrice assume una particolare importanza nell'ambito degli itinerari di penetrazione verso gli appennini, e nell'ambito del collegamento con il centro di Castell'Arquato per tale ragione la sua struttura appare completamente modernizzata ed adeguata alle esigenze di traffico odierne.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica e alla presenza del centro turistico di Castell'Arquato.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	16s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Castelvetro-San Pietro in Cerro					
Estremi percorso	**da**	Castelvetro P. no	**a**	San Pietro in Cerro		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Castelvetro Piacentino, Monticelli d'Ongina, San Pietro in Cerro				
Principali quote (mt)	38 mt. (Castelvetro), 39 mt. (Monticelli), 44 mt. (San Pietro in Cerro)					
Sviluppo km (ca.)	18	**Epoca di impianto**	Età Moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia Piacenza-Cremona, Via Castelvetro-Castell'Arquato, Via Caorso-Polesine Parmense			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada collega l'estremo limite orientale della provincia e Cremona con i centri limitrofi. In particolare essa, dal centro abitato di Castelvetro, si dirige verso ovest a Monticelli d'Ongina, dopodichè procede verso sud e per arrivare a San Pietro in Cerro. La direttrice assume una particolare importanza nell'ambito dei collegamenti locali e, come gli altri analoghi, la sua struttura appare completamente modernizzata ed adeguata alle esigenze di traffico odierne.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	X

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza storica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	17s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Cortemaggiore-Salsomaggiore						
Estremi percorso	**da**	Cortemaggiore		**a**	Salsomaggiore		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna					
	Province	Piacenza					
	Comuni	Cortemaggiore, Besenzone, Alseno					
Principali quote (mt)	52 mt. (Cortemaggiore), 54 mt. (Chiaravalle), 111 mt. (Castelnuovo Fogliani)						
Sviluppo km (ca.)	25	**Epoca di impianto**	Età moderna				

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Via Francigena, Ferrovia MI-BO, Via Castelvetro-Castell'Arquato, Via Croce Grossa-Busseto			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		4
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		10

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Il percorso da Cortemaggiore si sviluppa verso est, attraversa Besenzone e, all'altezza della località Cascina Nuova, piega verso sud correndo quasi parallelamente al confine orientale della provincia piacentina, oltrepassa Chiaravalle della Colomba, Alseno e Castelnuovo Fogliani, fino ad uscire dal territorio piacentino e a raggiungere Salsomaggiore Terme, in provincia di Parma. Esso occupa un ruolo fondamentale nel collegamento di importanti centri turistici, come Chiaravalle e Salsomaggiore, la struttura viene quindi mantenuta in efficienza, in modo da agevolarne l'utilizzazione.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica e storica dell'itinerario stesso e dei centri connessi.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	18s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Caratta-Salsomaggiore						
Estremi percorso	**da**	Caratta		**a**	Salsomaggiore		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna					
	Province	Piacenza					
	Comuni	Gossolengo, Rivergaro, Ponte dell'Olio, Gropparello, Vernasca					
Principali quote (mt)	113 mt. (Caratta), 171 mt. (Rivergaro), 207 mt. (Ponte dell'Olio), 414 mt. (Gropparello), 226 mt. (Lugagnano), 361 mt. (Vigoleno)						
Sviluppo km (ca.)	53	**Epoca di impianto**	Età moderna				

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Francigena, Via per Genova della Val Trebbia, Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Gropparello, Via Gossolengo-Muradello, Via Roveleto Landi-Castell'Arquato			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**	X	**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		16

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada è stata individuata tra gli itinerari che percorrono in senso trasversale il territorio piacentino. Essa dalla località Caratta, posta a sud-ovest di Piacenza, si dirige a sud verso Rivergaro, dove piega verso sud-est raggiugendo Ponte dell'Olio, Gropparello e Lugagnano Val d'Arda, per uscire infine dalla provincia e dirigersi verso Salsomaggiore Terme. L'itinerario si sviluppa quasi interamente in territorio collinare, tagliando trasversalmente le valli principali, lungo le quali si trovano le principali strade di penetrazione appenniniche, ciò implica la subordinazione dell'itinerario medesimo a queste percorrenze; la sua importanza minore si riflette sulla struttura viaria, estremamente disomogenea e non del tutto carrozzabile.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	X
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati	X		**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica e storica dell'itinerario stesso e dei centri connessi.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	19s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Nibbiano-Morfasso					
Estremi percorso	**da**	Nibbiano	**a**	Morfasso		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Nibbiano, Pecorara, Travo, Bettola, Morfasso				
Principali quote (mt)	283 mt. (Nibbiano), 208 mt. (Perino), 762 mt. (P.sso del Cerro), 336 mt. (Bettola), 637 mt. (Morfasso)					
Sviluppo km (ca.)	46	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Francigena, Via per Genova della Val Trebbia, Via per Genova della Val Nure, Stradone di Genova, Via Piacenza-Lucca, Via della Val Tidone			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		4

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada è stata individuata tra gli itinerari che percorrono in senso trasversale il territorio piacentino. Essa dal centro abitato di Nibbiano, si dirige verso sud-est, oltrepassa Pecorara, Perino e, attraverso il Passo del Cerro, Bettola; da qui procede verso Obolo e giunge a Morfasso. L'itinerario si sviluppa interamente in territorio collinare-montano, tagliando trasversalmente le valli principali, lungo le quali si trovano le principali strade di penetrazione appenniniche, ciò implica la subordinazione dell'itinerario medesimo a queste percorrenze; la sua importanza minore si riflette sulla struttura viaria, estremamente disomogenea e non del tutto carrozzabile.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**		
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**	X	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente			**no**		

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	20s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Losso-Montaldo di Cosolo					
Estremi percorso	**da**	Losso	**a**	Montaldo di Cosolo		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Cerignale, Zerba				
Principali quote (mt)	522 mt. (Losso), 486 mt. (Tartago), 1493 mt. (Capanne di Cosolo)					
Sviluppo km (ca.)	13	**Epoca di impianto**	Età romana			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via per Genova della Val Trebbia			**di fondovalle**	X
				di costa	X
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		2

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	Il percorso attraversa la zona più aspra della montagna piacentina. Da Losso esso procede verso ovest, raggiunge i territori del pavese seguendo il corso del torrente Boreca, sviluppandosi comletamente sul versante sinistro dello stesso. Il percorso si trova in pessime condizioni di conservazione, perchè ubicato in una zona particolarmente colpita dallo spopolamento montano, quindi poco utilizzata e caduta in disuso.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**	X
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	21s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Marsaglia-S. Stefano d'Aveto					
Estremi percorso	**da**	Marsaglia	**a**	S. Stefano d'Aveto		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna, Liguria				
	Province	Piacenza, Genova				
	Comuni	Cortebrugnatella, Ferriere				
Principali quote (mt)	320 mt. (Marsaglia), 816 mt. (Lovetti), 904 mt. (Casella), 869 mt. (Castagnola), 1020 mt. (Torrio)					
Sviluppo km (ca.)	27	**Epoca di impianto**	Età romana			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via per Genova della Val Nure, Stradone di Genova, Via Marsaglia-Salsominore, Via Casale-Ferriere			**di fondovalle**	
				di costa	X
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		3

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada ebbe grande importanza perchè collegava questi territori (mansi dell'Abbazia di S.Colombano) con Bobbio. Il percorso si sviluppa nei territori dei comuni di Corte Brugnatella e di Ferriere, quindi in territorio montano. Esso si sviluppa secondo la direzione del torrente Aveto, da Marsaglia comincia a salire di quota fino a Lovetti, dopodichè scende verso Tornarezza, Cattaragna Castagnola e raggiunge Torrio, da dove passa in provncia di Genova, a S. Stefano d'Aveto. L'itinerario è conservato solo in parte, quest'ultima utilizzata ancora oggi nel collegamento tra centri abitati, ma lunghi tratti di esso sono stati abbandonati, in favore di più moderne e agevoli percorrenze.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**		
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**	X	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente			**no**		

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	22s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Marsaglia-Salsominore					
Estremi percorso	**da**	Marsaglia	**a**	Salsominore		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Cortebrugnatella, Ferriere				
Principali quote (mt)	320 mt. (Marsaglia), 584 mt. (Bazzini), 390 mt. (Salsominore)					
Sviluppo km (ca.)	11	**Epoca di impianto**	Età medievale			

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale			**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via per Genova della Val Nure, Stradone di Genova, Via Marsaglia-S. Stefano d'Aveto			**di fondovalle**	X
				di costa	X
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		1

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada ebbe grande importanza perchè collegava questi territori (mansi dell'Abbazia di S.Colombano) con Bobbio. La strada si sviluppa quasi interamente nel fondovalle del torrente Aveto, da Marsaglia sale di quota fino a Bazzini, da dove scende verso il corso d'acqua e seguendo il suo tragitto arriva a Salsominore. La prima parte della via è stata abbandonata, e sostituita da un percorso più moderno realizzato lungo il fondovalle dell'Aveto e che, nella seconda parte, segue quello storico.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente			**no**		

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	23s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Casale-Ferriere				
Estremi percorso	**da**	Casale di Brugneto	**a**	Ferriere	
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna			
	Province	Piacenza			
	Comuni	Ferriere			
Principali quote (mt)	721 mt. (Casale di Brugneto), 1033 mt. (Grondone Sopra), 630 mt. (Ferriere)				
Sviluppo km (ca.)	11	**Epoca di impianto**	Età medievale		

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**		**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile	X		**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	X
Interrelazione con altri percorsi storici	Via per Genova della Val Nure, Via Marsaglia-S. Stefano d'Aveto			**di fondovalle**	
				di costa	X
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		2

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada fu di grande importanza perchè collegava questi territori (mansi dell'Abbazia di S.Colombano) con Bobbio. Questo percorso si stacca dalla strada Marsaglia-S.Stefano d'Aveto a sud di Brugneto da dove, sale verso est, raggiunge Grondone e scende verso Ferriere, passando nelle vicinaneza delle antiche miniere di ferro. L'itinerario attuale segue la direzione di quello antico, ma non coincide; è comunque ancora possibile rintracciare la vecchia mulattiera, usata ancora oggi per scopi agricoli.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie	X		**per lunghi tratti**	X
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali	X	X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico, con creazione di itinerario didattico-culturale, nei pressi delle antiche miniere di ferro a nord-ovest dell'abitato di Ferriere.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	24s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Roveleto-Caorso					
Estremi percorso	**da**	Roveleto	**a**	Caorso		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Cadeo, Cortemaggiore, Caorso				
Principali quote (mt)	65 mt. (Roveleto), 53 mt. (Chiavenna Landi), 46 mt. (Caorso)					
Sviluppo km (ca.)	10	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Via Postumia, Via Francigena, Ferrovia MI-BO, Ferrovia PC-CR, Via Croce Grossa-Busseto, Via Caorso-Polesine Parmense			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale				
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada si stacca dalla Via Emilia all'altezza del centro abitato di Roveleto di Cadeo, procede verso nord lungo il torrente Chero e raggiunge Caorso. Essa si sviluppa interamente in territorio pianeggiante ed è quasi completamente rettilinea. La sua importanza viene evidenziata a livello locale, permettendo il collegamento tra la zona della bassa pianura e quella alta; la sua struttura è moderna.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	25s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Via Croce Grossa-Busseto					
Estremi percorso	**da**	Croce Grossa	**a**	Busseto		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Piacenza, Pontenure, Cortemaggiore, Besenzone				
Principali quote (mt)	50 mt. (Croce Grossa), 52 mt. (Cortemaggiore), 40 mt. (Busseto)					
Sviluppo km (ca.)	27	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia PC-CR, Via Gossolengo-Muradello, Via Castelvetro-Castell'Arquato, Via Cortemaggiore-Salsomaggiore, Via Roveleto-Caorso, Via Gariga-Croce Grossa			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		4
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		3

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada procede in modo radiale dalla città di Piacenza verso est, si stacca dalla Via Postumia in località Croce Grossa, raggiunge Cortemaggiore ed entra in provincia di Parma a Busseto. La sua importanza viene evidenziata a livello locale, permettendo il collegamento tra le varie zone della bassa pianura; la sua struttura è moderna.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X		**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	26s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Castel San Giovanni-Gragnano Trebbiense						
Estremi percorso	**da**	Castel San Giovanni		**a**	Gragnano Trebbiense		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna					
	Province	Piacenza					
	Comuni	Castel San Giovanni, Ziano Piacentino, Pianello Val Tidone, Piozzano, Agazzano, Gragnano Trebbiense					
Principali quote (mt)	72 mt. (Castel S.Giovanni), 193 mt. (Pianello), 187 mt. (Agazzano), 81 mt. (Gragnano)						
Sviluppo km (ca.)	43	**Epoca di impianto**	Età moderna				
Tipologia amministrativa	**statale**			**Ambito originario**	**locale**	X	
	provinciale	X			**provinciale**		
	comunale				**regionale**		
	vicinale/poderale				**interregionale**		
	mulattiera/sentiero				**nazionale**		
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X	
	in parte carrozzabile				**di collina**	X	
	non carrozzabile				**di montagna**		
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia PC-TO, Via Piacenza-Case Bruciate, Via Parpanese-Creta, Via della Val Tidone, Via Incrociata-Castellaccio				**di fondovalle**		
					di costa		
Interrelazione con percorsi panoramici					**di pendio**		
					di crinale		
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**			**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2	
	tutele pianificazione provinciale	X					
	altro			**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		10	

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada da Castel San Giovanni, procede verso sud e raggiunge Pianello, dopodichè piega verso sud-est fino al torrente Luretta, sale verso nord, oltrepassa Piozzano, Agazzano e a Campremoldo, piega ad est verso Gragnano. Il percorso permette il collegamento di diversi centri ubicati nella zona occidentale (pianeggiante e collinare) della provincia, tale importante ruolo di collegamento fa sì che esso sia moderno e poco riconoscibile nella sua struttura originaria.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati	X			**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente				**no**		
		A	**P**				
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X	
	regionali				**ferrovie**	X	
	locali		X		**vie d'acqua**		
Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale.						

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	27s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via della Val Tidone				
Estremi percorso	**da**	Castel San Giovanni	**a**	Bobbio	
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna			
	Province	Piacenza, Pavia			
	Comuni	Castel San Giovanni, Borgonovo Val Tidone, Pianello Val Tidone, Nibbiano, Caminata, Bobbio			
Principali quote (mt)	72 mt. (Castel S.Giovanni), 193 mt. (Pianello), 364 mt. (Caminata), 1149 mt. (P.sso del Penice), 281 mt. (Bobbio)				
Sviluppo km (ca.)	28	**Epoca di impianto**	Età moderna		

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	
	provinciale			**provinciale**	X
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia PC-CR, Via Piacenza-Case Bruciate, Via Parpanese-Creta, Via Nibbiano-Morfasso, Via Castel San Giovanni-Gragnano			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		4

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada aveva un ruolo fondamentale nell'ambito delle vie di penetrazione appenniniche e permetteva il collegamento tra la Pianura Padana, Bobbio e la Riviera Ligure. Essa si stacca dalla Via Postumia a Castel San Giovanni, attraversa Borgonovo e Pianello, piega verso ovest e di nuovo verso sud a raggiungere Nibbiano, dopodichè esce dal territorio provinciale e, sempre seguendo il corso del Tidone, scende verso sud e rientra in provincia di Piacenza raggiungendo Bobbio e la strada per Genova della Val Trebbia. La strada appare oggi completamente modernizzata, anche se alcuni tratti sono ancora riconoscibili.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati	X		**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali	X	X		**ferrovie**	X
	locali				**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale, legato alla valorizzazione della sua valenza panoramica.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	28s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Gariga-Croce Grossa					
Estremi percorso	**da**	Gariga	**a**	Croce Grossa		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Podenzano, Pontenure				
Principali quote (mt)	82 mt. (Gariga), 86 mt. (S. Polo), 50 mt. (Croce Grossa)					
Sviluppo km (ca.)	12	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale			**provinciale**	
	comunale	X		**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Emilia, Via Postumia, Ferrovi MI-BO, Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Gropparello, Ferrovia PC-CR, Via Croce Grossa-Busseto			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		4

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada si sviluppa in modo circolare nella zona sud-est del territorio, partendo da Gariga raggiunge S. Polo, attraversa i Vaccari e raggiunge Croce Grossa, sulla Via Postumia. La sua importanza viene evidenziata a livello locale, permettendo il collegamento tra diversi centri della pianura; la sua struttura è moderna.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati	X			**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente				**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X
	regionali				**ferrovie**	X
	locali				**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	29s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Caorso-Polesine Parmense					
Estremi percorso	**da**	Caorso	**a**	Polesine Parmense		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza, Parma				
	Comuni	Caorso, Cortemaggiore, Besenzone				
Principali quote (mt)	46 mt. (Caorso), 44 mt. (S.Pietro in Cerro), 41 mt. (Villanova sull'Arda)					
Sviluppo km (ca.)	18	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**	X	**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero			**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	X
	in parte carrozzabile			**di collina**	
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Ferrovia PC-CR, Ferrovia CR-Fidenza, Via Castelvetro-Castell'Arquato, Via Castelvetro-S.Pietro in Cerro			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		1

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada si sviluppa in direzione orientale, partendo da Caorso raggiunge S.Pietro in Cerro, attraversa Villanova sull'Arda raggiunge Polesine Parmense, in provincia di Parma. La sua importanza viene evidenziata a livello locale, permettendo il collegamento tra diversi centri della pianura; la sua struttura è moderna.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati				**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente	X			**no**	

		A	P			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	X
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale.

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	30s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Incrociata-Castellaccio						
Estremi percorso	**da**	Incrociata		**a**	Castellaccio		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna					
	Province	Piacenza					
	Comuni	Calendasco, Gragnano Trebbiense, Rivergaro					
Principali quote (mt)	54 mt. (Incrociata), 75 mt. (Gragnanino), 99 mt. (Tuna), 146 mt. (Castellaccio)						
Sviluppo km (ca.)	28	**Epoca di impianto**	Età moderna				
Tipologia amministrativa	**statale**			**Ambito originario**	**locale**	X	
	provinciale	X			**provinciale**		
	comunale				**regionale**		
	vicinale/poderale				**interregionale**		
	mulattiera/sentiero				**nazionale**		
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X		**Tipo di percorso**	**di pianura**	X	
	in parte carrozzabile				**di collina**	X	
	non carrozzabile				**di montagna**		
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Postumia, Via Francigena, Ferrovia PC-TO, Stradone di Genova, Via Piacenza-Case Bruciate, Via Piacenza-Statto, Via Castel S.Giovanni-Gragnano				**di fondovalle**		
					di costa		
Interrelazione con percorsi panoramici					**di pendio**		
					di crinale		
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**			**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**			
	tutele pianificazione provinciale	X					
	altro			**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		8	

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	L'itinerario si sviluppa in direzione nord-sud, a partire dalla località Incrociata a nord-ovest di Piacenza, esso procede seguendo il corso del Trebbia, attraversando Gragnanino, Gragnano, Rivalta, Croara e Statto, giungendo in località Castellaccio, dove si congiunge con la strada per Genova della Val Trebbia. La sua importanza viene evidenziata a livello locale, permettendo il collegamento tra diversi centri della bassa e dell'alta pianura; la sua struttura è moderna.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**			**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X	
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie				**per lunghi tratti**		
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati				**per brevi tratti**		
	modernizzato totalmente	X			**no**		
		A	**P**				
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	X	
	regionali				**ferrovie**	X	
	locali		X		**vie d'acqua**		
Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale.						

VIABILITA' STORICA

SCHEDA VIA STORICA	Cod. id. Provincia	31s

DATI DI IDENTIFICAZIONE

Denominazione itinerario	Via Roveleto Landi-Castell'Arquato					
Estremi percorso	**da**	Roveleto Landi	**a**	Castell'Arquato		
Territori attraversati	**Regioni**	Emilia Romagna				
	Province	Piacenza				
	Comuni	Rivergaro, Vigolzone, S.Giorgio Piacentino, Carpaneto Piacentino, Castell'Arquato				
Principali quote (mt)	126 mt. (Roveleto Landi), 141 mt. (Grazzano Visconti), 114 mt. (Carpaneto), 224 mt. (Castell'Arquato)					
Sviluppo km (ca.)	30	**Epoca di impianto**	Età moderna			

Tipologia amministrativa	**statale**		**Ambito originario**	**locale**	X
	provinciale	X		**provinciale**	
	comunale			**regionale**	
	vicinale/poderale			**interregionale**	
	mulattiera/sentiero	X		**nazionale**	
Percorribilità	**carrozzabile per tutto il percorso**	X	**Tipo di percorso**	**di pianura**	
	in parte carrozzabile			**di collina**	X
	non carrozzabile			**di montagna**	
Interrelazione con altri percorsi storici	Via Francigena, Via per Genova della Val Trebbia, Via per Genova della Val Nure, Via Piacenza-Gropparello, Via S.Giorgio-Ponte dell'Olio, Via Castelvetro-Castell'Arquato, Via Caratta-Salsomaggiore			**di fondovalle**	
				di costa	
Interrelazione con percorsi panoramici				**di pendio**	
				di crinale	
Il percorso è connesso con aree vincolate a:	**parchi/riserve**		**Beni storicamente, direttamente e funzionalmente connessi agli aspetti viabilistici (n°)**		2
	tutele pianificazione provinciale	X			
	altro		**Altri beni connessi di interesse storico-architettonico (n°)**		8

DATI DESCRITTIVI DI RIFERIMENTO ALLE FONTI DOCUMENTARIE

Descrizione della strada	La strada percorre il territorio provinciale in senso trasversale, da Roveleto Landi essa attraversa Niviano, Grazzano Visconti, S.Damiano, Viustino, Carpaneto Piacentino, Ciriano fino a raggiungere Castell'Arquato. La sua importanza viene evidenziata a livello locale, permettendo il collegamento tra diversi centri della bassa e dell'alta pianura; la sua struttura è moderna.

DATI TECNICI E GESTIONALI

Condizione di conservazione del manufatto stradale storico	**integralmente conservato**		**Possibilità di recuperare senza particolari interventi una continuità almeno pedonale di percorso**	**si**	X
	parzialmente conservato, con modernizzazioni minoritarie			**per lunghi tratti**	
	parzialmente modernizzato, con tratti minori conservati	X		**per brevi tratti**	
	modernizzato totalmente			**no**	

		A	**P**			
Flussi turistici **A: in atto** **P: potenziali**	**internazionali/nazionali**			**Interconnessioni con altre reti di trasporto in uso**	**autostrade st. di grande comunicazione**	
	regionali				**ferrovie**	
	locali		X		**vie d'acqua**	

Ruolo proponibile	Potenziamento del ruolo turistico-escursionistico-culturale.