

Comune di Grosseto

Università degli studi di Roma "La Sapienza"

Dipartimento di Pianificazione Territoriale e Urbanistica - D.P.T.U.

Direttore Stefano Garano

Studio finalizzato alla elaborazione del Piano Strutturale

Art. 24 L.r. n.5 del 16.01.1995

Gruppo di lavoro del D.P.T.U.

Responsabile scientifico: **Paolo Scattoni**

Analisi dei processi di decisione: **Paolo Scattoni**, con **M. Flavio Morini**

Analisi urbanistiche: **Roberta Strappini**, con **Laura Forgione**, **Marco Putano**

Analisi dei vincoli: **Maria Migliorini** con **Luigi Riccitello**

Coordinamento delle analisi dei valori territoriali, dell'uso del suolo, del sistema insediativo: **Massimo Olivieri**

Ambiente, paesaggio, usi del suolo: **Massimo Olivieri**, con **Elena Andreoni**, **Claudia Iuliano**, **Barbara Pizzo**

Permanenze storico-culturali: **Lucio Carbonara**, con **Barbara Pizzo**

Sistema insediativo e della viabilità: **Carlo Nuti**, con **Elena Andreoni**, **Francesco Fazio**, **Francesca S. Sartorio**

Analisi idro-geomorfologica: **Carlo Alberto Garzonio**

Analisi dei demani e usi civici: **Gabriele Ciampi**

Analisi dei percorsi storici, analisi delle zone umide: **Paolo Marcaccini**

Analisi socio-economiche: **Maurizio Garano**, **Manuela Ricci**, con **Paola Silvestri**

Elaborazioni cartografiche informatizzate: **Michele De Silva**, **Ilaria D'Urso**, **Gigliola Gigli**, **Salvatore Morelli**

Consulenza cartografica informatica: **Cesare Salvestroni**

Collegamento con il Comune di Grosseto: **M. Flavio Morini**

Per il Comune di Grosseto

Marco De Bianchi, Direttore Direzione Gestione del Territorio, Responsabile del progetto

Mauro Martellini, Funzionario Ufficio Pianificazione Urbanistica

Mario Nencioni, Ufficio Pianificazione Urbanistica

Carlo Marcoaldi, **Silvia Tedeschi**: Elaborazioni cartografiche informatizzate

Elisabetta Frati, Garante per l'informazione



Comune di Grosseto

TAVOLA

1

RELAZIONE Viabilità storica

Luglio 2002

VIABILITÀ STORICA

LE ANTICHE RETI VIARIE - I reticoli viari, una delle evidenze più significative dell'assetto di un territorio, si adattano nel tempo al mutare dei sistemi socioeconomici.

Se una certa tipologia insediativa (pensiamo all'insieme dei castelli del periodo medioevale) perde importanza, la riduzione dei flussi ad essa connessi fino a quel momento causa la decadenza della rete viaria corrispondente, e il sistema di circolazione si riconfigura secondo le nuove esigenze.

In ogni momento storico e nel sistema viario corrispondente si riciclano per intero o per spezzoni i percorsi del passato: si tratta di una sedimentazione per la quale un reticolo viario può ben definirsi 'cumulato'.

Da quanto rimane a testimoniare la vecchia viabilità si possono tuttavia trarre cospicui contributi alla conoscenza storica del territorio. La ricostruzione delle passate reti stradali può, ad esempio, rendere assai più trasparente la distribuzione delle antiche strutture territoriali civili, religiose e militari, evidenziando le relazioni che intercorrevano tra quelli oggetti geografici. Quanto rimane oggi di questi ci appare spesso isolato o comunque slegato dal territorio, spesso raggiungibile attraverso percorsi completamente diversi da quelli di una volta.

PROTEZIONE E RECUPERO DEL PATRIMONIO STRADALE STORICO - Se lo studio delle reti stradali del passato si pone sempre alla base di una migliore conoscenza dei paesaggi storici, quanto di queste ancora persiste non può non far parte integrante del patrimonio culturale storico e geografico.

In quest'ottica ciò che della viabilità antica si è riciclato nella rete automobilistica oppure sopravvive sotto forma di mulattiere e sentieri assume un ruolo preciso nella lettura del territorio e quindi ha anche il valore di bene culturale. Penso, ad esempio, a tutti quei tratti extraurbani di viabilità antica più caratteristici come i percorsi intagliati nella roccia o delimitati da muretti, da siepi e filari di alberi; alle antiche mulattiere che, sostituite dalle carrozzabili, scompaiono sommerse dalla vegetazione o inglobate nei coltivi. Un sistema capillare di viabilità pedonale che in una certa misura deve essere recuperato e mantenuto, pena la perdita di percezione del territorio e quindi del controllo.

Anche le persistenze antiche nelle reti moderne devono essere valorizzate ripristinando, ad esempio le antiche denominazioni che ne esprimevano la funzione ma soprattutto evitando la scomparsa delle vari indizi sopravvissuti (pietre miliari, tabernacoli, resti archeologici). È un modo in definitiva di rivalutare le radici storiche del presente che può avere riscontri anche in funzione turistica.

LA VIABILITÀ STORICA IN MAREMMA - Area marginale nell'ambito di uno stato-regione e successivamente di uno stato nazionale (entità politiche, queste, a loro volta accusanti problemi dello stesso tipo nell'ambito europeo), la Maremma toscana ha costituito, per secoli, una specie di *cul de sac* geografico: scarsamente popolata com'era e con relazioni umane nel contesto di un regime di sfruttamento agricolo, pastorale e boschivo estensivo da cui sfuggivano limitate aree a campi chiusi. Situazione, questa, chiaramente evidenziata anche dalla struttura del sistema viario precedente l'epoca industriale: una viabilità che mostra chiaramente di avere collegamenti a scala più vasta assai scarsi (ad esempio con il mare); una gerarchia di vie principalmente funzionale alle relazioni locali, al vertice delle quali si individuano solamente assi regionali di penetrazione.

Le trasformazioni che dalla fine del Settecento investono l'area maremmana non hanno tempi e modi uniformi. Se, in pianura, i cambiamenti indotti dalla diffusione di sistemi agricoli più intensivi, risultano profondi, in relazione alla necessità di massicce sistemazioni preliminari (leggi bonifiche), con proporzionali ripercussioni sulla trama del paesaggio, in collina, l'evoluzione del territorio è molto più lenta, e, nonostante le condizioni di minore virulenza dell'infezione malarica, le modificazioni che intervengono rimangono a

lungo sporadiche e comunque a livello prevalentemente locale, in relazione a isolate operazioni di appoderamento, all'apertura o chiusura di cantieri minerari, ecc. Bisogna arrivare alla Riforma fondiaria della metà di questo secolo e al decollo della circolazione automobilistica di massa per assistere, nella collina maremmana, a trasformazioni sostanziali che interessino la vecchia rete viaria di epoca preindustriale, la quale sussisteva in funzione delle relazioni esistenti tra i centri e tutto quanto determinava diffuse necessità di spostamento da da questi alle plaghe pascolative, ai molini, miniere, saline, fonti d'acqua perenni e grandi fattorie. Quest'ultime rappresentavano spesso importanti poli di attrazione in relazione anche all'affluenza dai centri circostanti di popolazione bracciantile in certi momenti dell'anno.

Alcune delle vecchie strade si caratterizzavano poi per il fatto di essere destinate, oltre che alle normali comunicazioni, anche al passaggio dei greggi transumanti (*vie di dogana*).

Questa particolare viabilità presentava indubbi aspetti di rilevanza geografica dovuta principalmente al fatto di essersi messa in posto in funzione di una integrazione economica di territori complementari dai punti di vista fisico e antropico.

La necessità di unire una serie di luoghi montani distribuiti lungo l'arco dell'Appennino Settentrionale (con l'aggiunta della Montagna amiatina) alla Maremma grossetana e alto-laziale, secondo le distanze più brevi, determinò l'utilizzazione di un fascio di percorsi con andamento convergente, ciascuno dei quali derivava poi le particolarità del suo tracciato dall'assetto fisiografico del territorio attraversato. Ma le esigenze che erano alla base degli spostamenti stagionali dei pastori coincidevano con quelle economiche più generali che sussistevano tra Maremma e territori interni e che espressero quelle vie di carattere regionale già definite di penetrazione. Ciò ha fatto coincidere quasi sempre i percorsi pastorali con la viabilità ordinaria; le eccezioni derivavano dalla consuetudine della pastorizia di continuare a seguire certe strade antiche anche quando queste venivano sostituite per i traffici normali da tracciati più moderni.

Ai tempi in cui l'attività pastorale era sottoposta a regime demaniale (*Dogana dei Paschi*), le vie principali che svolgevano anche le funzioni di dogana (cioè quelle atte alla conduzione dei greggi nei pascoli di dogana) si articolavano in una sede stradale col fondo soggetto a manutenzione e adibita al traffico normale, e una o due strisce attigue di incolto; quest'ultime, veri e propri tratturi, larghi diverse decine di metri, avevano la funzione di consentire, non soltanto, il transito agevole dei greggi diretti, in autunno, alla Maremma, e, in primavera, alle montagne, ma anche il pascolo di sopravvivenza.

I percorsi di dogana che non coincidevano con vie maestre, avevano una sede unica e di dimensioni più contenute, anche se abbastanza più larga di quella delle strade ordinarie. In questi casi tuttavia il bestiame alla ricerca di foraggio, in assenza di recinzioni laterali, dilagava fuori dalla pista la quale, col tempo, tendeva ad "ammacchiarsi" e a ridursi progressivamente fino a trasformarsi in mulattiera o carrareccia di larghezza appena sufficiente al traffico normale. Pertanto molti percorsi della transumanza in pratica, nei tempi antichi, non avevano una dimensione trasversale definita almeno fino a quando non intervenivano recinzioni a contenere il bestiame in transito, I tratturi, anche quando seguivano carreggiate stradali tendevano a serpeggiare, adattandosi continuamente all'assenza o presenza di chiusure, alle condizioni topografiche e ai fenomeni di degradazione del suolo che potevano intervenire a deviare lo spontaneo procedere del bestiame. L'alienazione delle terre sottoposte al regime di Dogana, intervenuta alla fine del Settecento, richiese pertanto non soltanto la fissazione del tracciato ma anche quella della larghezza della sede stradale nel caso delle vie doganali.

La rete degli itinerari di transumanza, dal quindicesimo secolo in poi (ritenendo ininfluenza il fatto che alcuni di questi possano risalire a tempi molto più antichi), riceve, per questa funzione, una sorta di *specialità* giuridica rispetto alla viabilità ordinaria.

Dal punto di vista del diritto consuetudinario le strade doganali assumevano la connotazione di beni collettivi non soltanto per la normale pubblica utilizzazione che se ne faceva ma anche in quanto al servizio di un sistema economico strettamente codificato com'era quello della gestione

demaniale dei pascoli di dogana. L'intervento dello Stato, nell'economia della transumanza, ha, come risultato, quello di affiancare a questi percorsi un certo numero di punti di controllo fiscale che contribuivano a perpetuarne il tracciato.

Nell'area di convergenza del bestiame (la Maremma) sono ancora gli Uffici Doganali di conta del bestiame (*calle*) a ribadire i percorsi; dopo di che è la distribuzione degli spazi demaniali di pascolo (*dogane*) insieme all'andamento del rilievo a guidare le diramazioni capillari di questa viabilità.

La speciale stabilità di questa rete viaria incomincia infatti a incrinarsi nel momento stesso in cui cessa il regime dei *Paschi* (1878), non per nulla, dopo pochi anni (1788), si interviene per regolamentare la viabilità doganale, ribadendone la speciale destinazione e fissandone il tracciato, onde evitare conflittualità con i privati proprietari delle terre attraversate, di fatto riducendo di molto l'autonomia imprenditoriale della "vergheria".

Comunque un elemento di fatto, l'uso pubblico, e un elemento di diritto, il regime della Dogana dei *Paschi*, hanno conferito a queste strade uno stato giuridico speciale che non appare essere stato fino ad oggi cancellato da atti specifici di rinuncia.

Interessante è comunque il fatto che l'utilizzazione di queste vie è stata attiva, nella Maremma grossetana, con insignificanti eccezioni fino alla metà di questo secolo. Anche la maggior parte della vecchia viabilità ordinaria, anche se non ripresa nella moderna rete stradale, era ancora a quell'epoca in uso, come testimonia la cartografia militare e la memoria degli anziani.

Ancor oggi, a distanza di alcuni decenni, non solo non si è perso il ricordo delle vecchie vie pubbliche, anche di quelle scomparse o in stato di abbandono o comunque inutilizzabili (perché magari privatizzate o deviate), ma da parte di molti (in particolare cacciatori, butteri, ecc.) non si è rinunciato a valersi di questi percorsi, tuttora utili in relazione a certe forme di fruizione economica e sociale del territorio, e si tratta di una rivendicazione così sentita che non può non trovare riconoscimento presso quanti, maremmani o no, rispettano tradizioni e mentalità locali.

Metodologia adoperata. - La rete viaria oggetto di questa ricostruzione, e quale appare nella cartografia allegata, è stata estrapolata dal Catasto Geometrico Particellare ottocentesco (VCT), il primo documento che offre una rappresentazione geometrica, dettagliata, notevolmente completa e pertanto trasferibile su carte recenti.

L'impianto del VCT, essendo dei primi decenni del XIX secolo (la preparazione inizia addirittura nel periodo francese), risale ad un'epoca in cui le "allivellazioni", le sistemazioni idrauliche, gli appoderamenti e tutte le infrastrutture di riferimento intese a valorizzare in maniera intensiva le risorse locali non avevano ancora, in modo incisivo, rimodellato l'assetto, si può dire ancora medioevale, di questa plaga costiera della Toscana.

Nella ricostruzione viaria, oggetto di questa ricerca, non si sono prese in considerazione le componenti minori, quelle, per intendersi, che una volta venivano definite *viottole* o *vie di sbiado* o *di comodo*, in pratica tutti quei percorsi che essendo utilizzati per raggiungere singoli poderi, aree di agricoltura particellare, castagneti, ecc., costituiscono una realtà troppo labile nel tempo.

La viabilità principale, dunque, è stata riportata su .di una moderna base cartografica, (la cartografia adoperata è quella al 25.000 dell'I.G.M. che la Regione Toscana ha ripreso ed aggiornato alla fine degli anni settanta con la pubblicazione dei Quadranti della Carta Topografica Regionale in scala 1:25.000 (QTR).

Questa cartografia non è certamente il massimo dal punto di vista operativo, data la marcata differenza di scala rispetto alle mappe catastali, nelle quali peraltro manca ogni riferimento topografico, se si esclude l'idrografia; il fatto poi che questa cartografia regionale non sia altro che una riedizione di una cartografia ormai storica, perché risalente alla metà di questo secolo, ha rappresentato un altro grave inconveniente nel corso delle indagini sul terreno. Mancando molte delle modificazioni importanti avvenute dalla Riforma degli anni cinquanta in poi (nuovi tracciati stradali, modifiche dei precedenti, insediamento poderale e turistico), vi sono stati continui problemi di orientamento e localizzazione. Per altro verso la vetustà di queste

carte è stata spesso di aiuto nell'opera di trasferimento dei tracciati, in quanto in esse risulta ancora gran parte della vecchia viabilità, anche se in certi tratti è ridotta a frammenti di sentieri e di carrarecce, consentendo una identificazione degli elementi stradali raffigurati nelle mappe del VCT più agevole. Nell'ambito della viabilità presa in considerazione e riportata sulle carte si è ritenuto opportuno evitare qualsiasi tipo di differenziazione o gerarchizzazione. Il documento più completo e di più vecchia data in materia, riguardante cioè le "strade maestre ed altre solite e consuete comunemente chiamate strade dogane", è costituito dalle descrizioni contenute nelle relazioni inviate nel 1786 all'Ufficio dei Fossi di Grosseto dai periti nominati dalle diverse comunità, nelle quali gli itinerari in questione vengono resi riconoscibili tramite i nomi delle località, dei corsi d'acqua, delle proprietà o dei proprietari interessati dal passaggio, da un lato e dall'altro, e con l'indicazione della larghezza di queste vie e delle aree di sosta da riservare a cavallo dei corsi d'acqua più importanti in caso di piena.

L'operazione di inventario delle vie di dogana, resasi necessaria, come abbiamo visto, alla fine del Settecento, non fu del tutto semplice anche se l'oggetto in questione costituiva una realtà consolidata da secoli di consuetudine.

Le descrizioni stesse, non suffragate da una cartografia e penalizzate dalla scarsa disponibilità di manufatti dislocati lungo il percorso cui ricorrere per i riferimenti opportuni (dove l'accorgimento di capitozzare e trattare col fuoco alberi di una certa consistenza affinché servissero da caposaldi), dovettero risultare in diversi casi anche poco comprensibili, donde un corposo via vai di precisazioni, integrazioni, reiterazioni di descrizioni e richieste per interventi vari riguardanti i percorsi, i corsi d'acqua presso i quali costituire spazi di sosta, gli abusi da sanare, ecc., ecc.

Tutti quei documenti che, redatti nel contesto di questa operazione, si conservano nell'Archivio di Stato di Grosseto hanno rappresentato una integrazione preziosa rispetto alla sintesi finale oggetto della Notificazione del 1788 e trascritta da Barsanti, che ha aiutato a risolvere alcune perplessità di identificazione

Per il trasferimento delle strade descritte sulle carte topografiche essenziale è stato ancora una volta il Catasto Leopoldino; esso, con le sue mappe, ha permesso in molti casi un immediato riscontro tra il contenuto delle descrizioni e le strade quivi rappresentate, confortati in tal senso dalle frequenti dizioni sul tipo: Via Doganale, Strada o Via di Dogana, Via Antica di Dogana, Via Pastorina detta Via di Dogana, Strada Maremmana, Strada della Marina, Strada Pascoliva e così via. Ulteriori sporadiche integrazioni o conferme si sono poi avute dalle carte topografiche dell'Istituto Geografico Militare (IGM) e dalle settecentesche Piante delle Dogane dell'Ufficio de' Paschi di Siena. Di scarsa utilità si è dimostrata invece la più vecchia cartografia dell'IGM, costituita in questa zona dai Quadranti (le carte cioè in scala di 1:50.000) redatti alla fine dell'Ottocento.

Il confronto incrociato delle fonti documentarie confortato da sistematiche indagini sul terreno per raccogliere testimonianze sull'uso specifico di queste strade (che, ribadiamo, erano ancora in gran parte attive alla metà del nostro secolo), e alla ricerca di toponimi, non riportati nelle varie cartografie disponibili, ma che più volte si sono rivelati ancor vivi sul posto, hanno consentito che la trama della originaria viabilità doganale, attraverso la quale si esplicavano i movimenti necessari all'economia pastorale, a poco a poco, emergesse in modo sempre più sorprendentemente completo ed organico andandosi per giunta a fissare su di una cartografia in grado di consentire eventuali passaggi a scale operative.

Naturalmente il raggiungimento di risultati che, a nostro avviso, sono da ritenersi perfezionabili solo in alcune deficienze di dettaglio, dipendenti, peraltro, dal tipo di indagini eseguite, forzatamente limitate a fonti generali, non è avvenuto senza notevoli sforzi interpretativi.

Tra le due principali fonti (quella descrittiva settecentesca e il successivo VCT) emergono, per quel che riguarda lo sviluppo delle vie catalogate come di transumanza, discrepanze di non poco conto che inizialmente lasciano molto perplessi. Il fatto che alcune delle strade descritte nelle relazioni settecentesche non siano indicate come tali nel VCT o lo siano limitatamente ad alcuni tratti, da troppi segni appare dipeso dall'assenza di un principio

informativo di carattere generale nei riguardi della funzionalità viaria. Non avendo evidentemente indicazioni vincolanti in tal senso, i singoli operatori catastali, nella denominazione delle strade si sono sforzati di privilegiare il criterio più ovvio cioè l'indicazione dei luoghi collegati: Via da a, oppure Via Consolare da....a...; ma poiché le vie di grande comunicazione come le regie o consolari, le dogane, ecc., oltre a mettere in comunicazione località distanti e importanti, costituiscono anche il principale tramite dei centri dislocati lungo il loro tracciato, si spiega come una strada, nel suo snodarsi fra le varie mappe, pur essendo sempre la stessa, cambi continuamente nome: in un foglio, ad esempio è *Strada da Grosseto a Siena*, nell'altro è *Via Dogana da Sassofortino a Siena*, e così via.

A ricostituire l'unitarietà della funzione doganale di queste strade, in questi casi, sono per lo più sufficienti le descrizioni e il buon senso. Più difficile è invece rendersi conto del perché nel V.C.T. ricevano denominazione *di dogana* alcune strade non inserite nelle relazioni settecentesche: ricordiamo fra le tante la Via di Dogana che va a Pian di Murrano, oppure la Strada Dogana in Montagna passante da Santa Caterina. Trattandosi di vere e proprie vie abitualmente utilizzate dai pastori fino a tempi recenti, e non sempre di importanza minore, sfugge il motivo del loro mancato inserimento negli elenchi ufficiali pur rappresentando, a livello provinciale e a quello locale, naturali completamenti di una organica rete doganale. A meno che non si debba pensare ad un fatto di mancanza dei requisiti necessari in funzione del riconoscimento ufficiale come strade di dogana (larghezza di almeno 5 canne cioè quasi 15 metri e spazi di sosta in corrispondenza dei guadi più importanti).

Altro problema emerso nella ricostruzione della viabilità doganale della Maremma grossetana deriva dal fatto che molte di queste vie, nelle descrizioni settecentesche, si arrestano ai confini delle entità politiche allora esistenti (Stato dei Presidi e Principato di Piombino) e solo raramente è dato di trovarne il proseguo nelle mappe catastali dei territori in questione.

Per quanto riguarda la situazione attuale delle strade di dogana valgono le stesse considerazioni fatte a proposito di tutta la vecchia rete viaria. L'opinione pubblica non le distingue dagli altri elementi della vecchia viabilità (si definiscono in ogni caso *dogane*), ed anche il fatto che il Nuovo Catasto Terreni (NCT) abbia incluso i tronchi ancora esistenti negli elenchi delle strade vicinali, non ha certamente contribuito ad un trattamento privilegiato.

Se si escludono i tronchi che sono stati, a vario titolo ripresi nell'odierna rete di rotabili, il resto, compresi certi tratti che nel passato figuravano già come vie maestre o provinciali, è oggi, nel migliore dei casi, rappresentato da stradelle, carrarecce e mulattiere oppure non ha più corrispondenza con alcun elemento viario.