

LA VIA EMILIA. PROFILO DI UNA MATER REGIONIS

Franco Cardini

Istituto Italiano di Scienze Umane

Questo libro parla di una via, anzi di una strada: *strata*, vale a dire itinerario tracciato con fermezza, secondo un preciso programma, e quindi lastricato in pietra o in mattoni. Tutte le strade sono, perciò stesso, vie: ma non tutte le vie sono strade. Una strada presuppone un percorso certo e, come oggi si ama dire, un “itinerario attrezzato”. Ciò non significa naturalmente, nella pratica, che tutte le strade nascano sulla base di una ferma concezione, di un disegno strategico di tipo geofisico e geopolitico: al contrario, nella pratica gli itinerari terrestri – perchè noi qui parliamo esclusivamente, con ogni evidenza, di uno di essi – sono di solito il risultato di complesse genesi, di rettifiche, di compromessi, di ripensamenti, di cancellazione di certi tratti e di aggiunta di certi altri. Ma si danno casi nei quali la programmazione è al contrario, e fin dall’inizio, lucida e coerente. È il caso delle *viae militares* romane, tra le quali è di particolare interesse il caso delle *viae consulares* costruite tra la fine del IV secolo e i primi del II a.C., allorché i Romani, praticamente conclusa la loro conquista della penisola italiana, si apprestavano a razionalizzarne il territorio e a regolarne la distribuzione etnico-demografica.

Ma, parafrasando il Vangelo, va ricordato che le vie sono costruite da e per gli uomini: non gli uomini per le vie. Nel caso specifico della via consolare Emilia, protagonista di queste pagine, si deve evidentemente partire da una salda e rigorosa definizione di un territorio in funzione di un controllo che lo riguarda ma che va anche ben al di là di esso. Protagonisti della *via* sono senza dubbio coloro che la concepiscono, la finanziano, la costruiscono: ma chi ne è il vero soggetto è il *viator*, colui che la percorre.

E qui è necessario addentrarci – e lo facciamo subito, una volta per tutte, al fine di non interrompere il discorso successivo – in ciò che funge da presupposto e costituisce il patrimonio effettivo di qualunque itinerario (non solo terrestre, ma anche marittimo e aereo; e addirittura mentale, se si vuole spirituale). Siamo in presenza di un “patrimonio immateriale” la cui importanza va segnalata subito, una volta per tutte, poiché altrimenti potrebbe sfuggirci: è talmente connaturato con la nostra sostanza umana e la nostra storia che, al pari dell’aria che respiriamo, potremmo non accorgerci della sua vitale esistenza.

La strada è fondamentale per noi perché l’essere umano non può far a meno di viaggiare, percorrere, visitare, esplorare: *viam agere*, percorrere una strada, viaggiare appunto, è concetto strettamente imparentato con l’altro, *peragere*, che indica il cammino e il suo completo percorso attraverso un territorio. Ed è *peregrinus* lo straniero, l’estraneo, colui che viene da lontano e che appare strano ed enigmatico agli occhi di chi lo accoglie.

Non è certo il caso di rinverdire qui vecchie polemiche, peraltro un po’ penosamente trascinate nel corso degli ultimi anni. È un fatto che quella nostra, europea e occidentale, non sia più da almeno oltre due secoli una *Christianitas*: nel senso che il cristianesimo non sta più alla base né delle sue cognizioni filosofico-scientifiche, né delle sue convenzioni civili, giuridiche e sociali. È peraltro non meno vero che cristiane sono le radici della nostra cultura e non meno cristiani i fondamenti della nostra etica. È vero altresì, infine, che nemmeno il cristianesimo costituisce un’eredità “pura”, in quanto le culture e le tradizioni non sono mai “pure”, sono sempre esiti di un indefinito numero di culture e di tradizioni precedenti, d’infiniti scambi, di continue sintesi. Le vie attraversano spazi che sembrano ben definiti, ma che hanno una storia: il viandante cammina non solo lungo un asse spaziale, ma anche lungo il filo del tempo che con lo spazio di continuo interagisce. Il cristianesimo è figlio dell’ebraismo e dell’ellenismo, a loro volta scaturiti da lunghi secoli d’incontri e di sintesi. Oggi si parla molto, e a vari livelli, di “coscienza identitaria”: ma dev’esser chiaro che essa non può essere, se non coscienza storica, consapevolezza della complessità delle dinamiche che l’hanno costituita, e quindi apertura a nuove sintesi future.

Lungo le vie consolari e altre vie create nel tempo a intersecarle, correggerle o sostituirle, sono passati solda-

ti, mercanti, banditi, viaggiatori più o meno casuali e più tardi “turisti”. Ma, per secoli, l’abitatore itinerante di esse è stato, in modo concreto, il pellegrino e di lui, delle sue necessità, delle sue abitudini, delle istituzioni e delle strutture che in vari modi rispondevano ai suoi bisogni, parlano ancor oggi molti dei monumenti che restano lungo le nostre vie.

Il mistero del pellegrinaggio cristiano racchiude il senso profondo della vita. Il viaggio, la ricerca del centro, il ritorno alla patria dimenticata o perduta, la caccia al tesoro e al segreto; l’ascesa del monte, la discesa nel pozzo o nella caverna, il passaggio del fiume o del mare: sono alcuni fra i “grandi archetipi” che si ritrovano, con infinite varianti, nelle letterature, nelle religioni, nelle leggende di tutti i tempi e di tutti i popoli del mondo.

I nostri grandi predecessori, i nostri eroi eponimi, sono dei viaggiatori: e viaggiatori che in realtà anelano, più che a scoprire mete nuove, a tornare alla patria d’origine: così, nell’*Esodo*, Mosè; così, nella cultura ellenica, Ulisse. Il mondo cristiano – nato da Colui che percorse Galilea e Giudea senza una pietra su cui posare il capo; scaturito da Colui che visitò gli inferi e uscì, nuovo Teseo e nuovo Orfeo, vittorioso dal cammino di sottoterra dal quale Euridice non aveva potuto scampare – ha espresso nella concezione dell’*homo viator*, del viaggiatore, il simbolo della ricerca spirituale che, proprio per il fatto di essere intima, nondimeno si esprime anche nei termini di un reale ed effettivo spostamento da un luogo all’altro.

Poiché questo libro è dedicato a una via consolare romana, è il caso di ricordare che la parola *viator*, che nel mondo cristiano – del resto non diversamente per quanto è avvenuto per la parola *iter* – ha acquistato una forte valenza mistica per un verso, esistenziale per un altro, era usata a Roma in un’accezione molto precisa. Il *viator* era il dipendente dello stato, di solito un plebeo di infima condizione o un liberto, che recava ambascerie e inviti a riunioni ai senatori residenti nelle loro ville suburbane. Con la nuova fede, tutti i credenti si sentivano pertanto *viatores*: servi che il Cristo aveva liberato e da allora consideravano principale scopo della loro vita il diffondere il Suo messaggio.

Il termine “pellegrino” ha conosciuto una differente avventura semantica. La parola deriva dal verbo latino *peragere*, che indica un percorso incerto e casuale; ma forse anche da *peragere*, che gli è affine. Incrociati, i due verbi ci assediano con un flusso vorticoso e profondo di significati affini e diversi: da quelli di “percorrere”, “attraversare”, “consumar fino in fondo”, a quello di “muoversi con inquietudine, senza tregua” a quello di “condurre a termine” (e quindi “perfezionare”, ma anche “morire”). Il *peregrinus* non è semplicemente l’*advena* o l’*hospes*, lo “straniero”. La parola *peregrinus* esprime l’estraneità e al tempo stesso l’estraniamento e lo spaesamento. Il pellegrino è tale in quanto straniero nella terra nella quale giunge; ma al tempo stesso l’espressione che lo qualifica è ambigua al punto tale da poter significare il contrario: in realtà egli potrebbe essere straniero nella sua terra d’origine, e la sua vera patria essere appunto la sua meta. Il cristiano è cittadino del cielo, la sua vita è un pellegrinaggio perché egli parte dall’esilio e desidera tornare in patria.

Ma il viaggio, più che spostamento da un luogo all’altro della terra, può significare un mutamento di stato e di qualità: un passaggio dal mondo consueto a una dimensione “altra”, differente, vale a dire “sacra” – il Sacro si può intendere come il “totalmente altro” rispetto alla quotidianità umana – oppure comunque “santa”, in contatto cioè con il divino e relativa a esso.

In tal modo la tradizione cristiana si ricollega a quelle precedenti e a quelle affini. Il viaggio, la ricerca del centro, il ritorno alla patria dimenticata o perduta, la caccia al tesoro e al segreto; l’ascesa del monte, la discesa nel pozzo o nella caverna, il passaggio del fiume o del mare: sono alcuni fra i “grandi archetipi”, miti che si ritrovano, con infinite varianti, nelle letterature, nelle religioni, nelle leggende di tutti i tempi e di tutti i popoli del mondo.

Naturalmente, il discorso cristiano pervade ma non può esaurire la problematica relativa a quel nastro viario che qui si prende in specifica considerazione, e che nasce 187 anni prima dell’avvento del Cristo per giungere, continuamente modificato e ridefinito, fino ai nostri giorni: più antico quindi di un paio di secoli rispetto alla nuova fede, e sopravvissuto di oltre due, se non al cristianesimo, quanto meno alla cristianità.

È necessario partire quindi dal nostro inizio, da quel 187 a.C., cioè 566-567 a.U.c. (*ab Urbe condita*), nel quale il console Paolo Emilio Lepido concepì e avviò dalla città di *Ariminum* – punto d’arrivo della via Flaminia, strada pianificata una quarantina di anni prima – un arditissimo, duplice piano viario del quale tuttavia queste pagine prendono in considerazione solo l’itinerario nord-occidentale.

All'indomani della seconda guerra punica Roma aveva esteso il suo controllo, a nord, fino all'Arno, oltre il quale – a parte gli insediamenti etruschi settentrionali – si trovava la vasta area corrispondente all'arco tirrenico tra la foce del fiume toscano e la zona in cui le Alpi marittime giungevano al mare: lì erano insediati i Liguri, contro i quali i Romani intrapresero una campagna di assoggettamento conclusa nel 177; a nord-est dell'insediamento ligure, quindi nell'area del basso corso del Po, la regione era ancora dominata dai Celti della cosiddetta Gallia Cisalpina. Roma puntava ormai a settentrione, mentre avviava la sua politica navale e greco-balcanica con la seconda guerra macedonica e, successivamente, con quella contro il seleucide Antioco III che dominava Siria e Asia Minore. Nel primo decennio del II secolo erano stati definitivamente domati i Galli sia Boi, sia Insubri, che avevano tentato una qualche resistenza appoggiati da bande di irregolari Cartaginesi. Fin dall'inizio della seconda guerra punica, nel 218, i Romani avevano fondato la colonia di *Placentia* con evidenti funzioni di presidio difensivo, un baluardo messo a punto in fretta e furia nel tentativo di rispondere all'inattesa audace mossa di Annibale: l'invasione della penisola italiana attraverso il passaggio delle Alpi. Difatti, il primo episodio della vita cittadina della nuova colonia fu l'accoglienza e il rifugio offerti ai superstiti della battaglia della Trebbia; in seguito, essa aveva resistito validamente agli assalti della coalizione gallo-cartaginese. Presso Piacenza, l'insediamento dei Galli Cenomani di Cremona, presente da circa un paio di secoli, era stato assoggettato dai Romani fin dal 222, nel corso di una decisa campagna d'occupazione della valle padana cominciata più o meno tre anni prima, ma fu in quello stesso 218 che Cremona si vide accordato il rango di colonia con il compito di resistere agli eserciti di Annibale e del fratello Asdrubale. Nel medesimo anno dell'assoggettamento di Cremona, i Romani avevano occupato, sia pur in modo effimero, anche il centro gallo-insubre di *Mediolanum*, ma nel 196 l'occupazione divenne definitiva: le loro intenzioni nei confronti della pianura padana erano ormai evidenti, e ciò spiega in modo esauriente la decisione con la quale i Celti cisalpini appoggiarono di lì a poco i Cartaginesi. Passata la minaccia punica, i programmi di colei ch'era ormai la padrona incontrastata dell'intera penisola erano chiari: razionalizzare il controllo della pianura padana, giungere alle Alpi ma andare in qualche caso anche oltre esse, guardando a ovest verso l'alleata Marsiglia e a est alla Carnia, all'Istria, all'Illirico. Nel 181 un antico centro demico fondato sul confine tra le aree insediative dei Galli Carni e degli Illiri Istri era stato trasformato dai Romani in colonia con il nome di Aquileia: sarebbe diventato il principale centro militare e commerciale d'incontro fra le penisole italiana e balcanica e avrebbe acquistato fama come emporio dell'ambra che veniva dal nord dell'ancora semiconosciuta Europa.

All'indomani della terribile guerra annibalica, Roma si sentiva ormai saldamente padrona di quasi tutta la penisola e intraprendeva il lavoro di razionalizzazione e di controllo dell'area padana fino all'arco alpino. Roma si andava imponendo anche come *Mater viarum*, perché l'esperienza delle guerre cartaginesi le aveva insegnato che, se per uscire dalla penisola italiana era necessario divenir potenza navale a avviare un'efficace politica marittima, per gestire e coordinare l'Italia ci volevano strade rapide, diritte, magari ben lastricate, adatte a uno scorrimento veloce e fornite delle infrastrutture necessarie a sostenere i viaggiatori. È in questo contesto che il console Paolo Emilio Lepido, esponente della nobilissima *gens Aemilia*, concepì l'ardito disegno di due nuove vie: la prima, su un tracciato volto a settentrione, avrebbe collegato Roma attraverso la Flaminia e il nodo di *Ariminum*, ad Aquileia; la seconda, con un tracciato orientato verso nord-ovest, avrebbe condotto da *Ariminum* alla nuova colonia di *Placentia*, la città che controllava il passaggio del Po e lo sbocco verso la porzione della Gallia Cisalpina sita tra il grande fiume e le Alpi. Era in corso la campagna contro i Liguri, e la nuova strada serviva evidentemente allo scopo di piegare la loro resistenza. Intanto, come attesta Livio, si andava costruendo a partire da Bologna una nuova *via publica* che, valicando gli Appennini, avrebbe condotto fino ad Arezzo, dov'essa si sarebbe collegata con la via Cassia che dal 193 conduceva a Roma dalla città toscana.

Il percorso della via Emilia, sin dalla fondazione, è noto e sicuro: da *Ariminum* a *Caesena*, a *Forum Livii* (Forlì), a *Castrum Cornelii* (Imola), quindi *Bononia*, *Mutina*, *Regium Lepidi*, *Parma Iulia Augusta*, *Fidentia*, *Placentia*. I toponimi, con qualche minima variante, sono sempre rimasti quelli, al punto che senza dubbio possiamo, d'ora in avanti, esprimerli nel nostro italiano. La prosecuzione del tracciato fino a Milano (la *Melpum* etrusca, sorta cinque-sei secoli prima di Cristo e dal IV secolo divenuta la *Mediolanum* dei Celti Insubri), una quarantina di miglia attraverso *Laus* (Lodi Vecchio), dev'essere stata di poco successiva all'impianto della nuova strada, che venne indifferentemente denominata *via Aemilia* e *via Romana*.

Numerose erano le strade che si raccordavano all'Emilia. Presso *Laus* si congiungevano al suo tracciato sia quella proveniente da Cremona, sia quella da *Ticinum* (Pavia). A Piacenza, l'Emilia incontrava la via *Postumia* la quale, provenendo da Aquileia, Verona e Cremona procedeva quindi verso Tortona e Genova; sempre di là si diramava la via che, valicando l'Appennino, scendeva sino a *Luna* (Luni); un'altra strada transappenninica collegava Parma a Lucca, mentre tanto da Parma quanto da Reggio e da Modena altrettante strade conducevano a *Brixellum*, sulla sinistra del Po, da dove si diramavano le vie per Verona e per Padova. Infine, tanto da Modena quanto da Verona partivano strade per *Hostilia* (Ostiglia). La maggior parte di queste strade è sopravvissuta fino ai giorni nostri e nella sostanza il loro tracciato non ha subito troppe modifiche rispetto all'antichità.

La via Emilia divenne presto celebre per molti eventi accaduti lungo o nei pressi del suo tracciato. Plinio il Vecchio, nella *Naturalis Historia*, riferisce di un fenomeno sismico o vulcanico verificatosi nel modenese negli anni della "guerra sociale", cioè tra il 91 e l'89, visibile da quella strada. Nel 77 a.C., durante la guerra civile successiva alla dittatura di Silla, la via fu spettatrice delle gesta di Pompeo tra Bologna e Milano; poco più di quarant'anni dopo, nel 44-43, Decimo Bruto si asserragliò in Modena assediato da Marco Antonio e sulla via Emilia ebbero luogo numerosi e sanguinosi combattimenti.

L'organizzazione augustea della penisola italiana in *regiones* comportò una sistemazione più rigorosa e sistematica dei tracciati viari. Ottaviano intraprese una sistematica opera di restauro e di ricostruzione delle *viae publicae*: nel 2 a.C. riorganizzò il tracciato dell'Emilia da Rimini fino alla Trebbia, costruendo anche un solido ponte sul Reno. Augusto istituì sia l'ufficio del *curator viarum*, sia la funzione del *cursus publicus*, grazie al quale le strade furono provviste di *mansiones* (attrezzate per consentire ai viaggiatori una sosta confortevole, anche di alcuni giorni) e di *mutationes* (deputate al cambio di cavalli). Per oltre due secoli, fino alla dinastia Antonina, il traffico lungo la grande via si svolse intensamente e serenamente: a parte il biennio 68-70 d.C., allorché, dopo il suicidio di Nerone, l'Impero fu sconvolto dalla guerra civile che coinvolse gli effimeri imperatori Galba, Otone e Vitellio. Alcuni episodi di questo conflitto si svolsero appunto nel tratto tra Modena e Bologna. I decenni successivi, durante i quali si affermò sempre più l'importanza di Milano, sembrano confermare che la strada che collegava la nuova metropoli a Roma fosse sicura e percorsa da intenso traffico.

I problemi cominciarono ad affiorare verso la metà del III secolo: la notizia datata 260 della ricostruzione del ponte sulla Secchia, distrutto dalle fiamme e fatto riedificare dagli imperatori Licinio Valeriano e Gallieno, rinvia alla prima comparsa dei barbari sul tracciato viario transpadano. Nel settimo decennio del secolo, tra Milano e Piacenza, fecero la loro comparsa Alamanni e Marcomanni, affrontati da Gallieno e quindi da Aureliano.

La ridefinizione della compagine imperiale, energicamente condotta da Diocleziano, sospinse Milano al proscenio come protagonista: una fonte preziosa, la stele miliaria integra di Lodi, mostra come il tratto Milano-Piacenza della "Romana-Emilia" fosse restaurato negli anni della tetrarchia di Diocleziano, Massimiano, Costanzo e Galerio, vale a dire tra 292 e 305. Appunto in quegli anni, che furono gli stessi della grande persecuzione anticristiana, si situa il martirio del *cubicularius* imperiale Donnino, che professatosi cristiano e abbandonata la corte del suo signore Massimiano, fu riacciuffato e decapitato "presso il fiume Stirone, nel mezzo della via pubblica detta Claudia, cioè appunto dell'Emilia. In gloria di quel martire, nel medioevo cristiano la città di Fidenza avrebbe mutato il suo nome in quello di Borgo San Donnino. Negli anni immediatamente successivi, durante la guerra civile che seguì all'abdicazione di Diocleziano, l'Emilia assisté al passaggio dei vari contendenti e dello stesso vincitore finale, Costantino.

Nel 333 d.C., sotto Costantino, un anonimo pellegrino proveniente da Bordeaux e di ritorno al suo paese dalla Terrasanta, che aveva devotamente visitato, c'informa nel suo *Itinerarium Burdigalense* di aver percorso il tratto tra Piacenza e Milano attraverso Lodi Vecchio e Melegnano. Il tracciato testimoniato dall'*Itinerarium Burdigalense* sembra più affidabile di quello attestato invece dalla *Tabula Peutingeriana*.

La grande via consolare domina ancora la vita dei due grandi padri della cristianità occidentale tardo-antica. Nel 374 Ambrogio aveva cercato di sottrarsi al verdetto della volontà popolare che gli aveva offerto la cattedra episcopale milanese, ma fuggendo dalla città di notte, verso Pavia, per evitare il gravoso fardello, evidentemente sbagliò strada perché al mattino si ritrovò dinanzi alla Porta Romana, capolinea settentrionale del tracciato della "Romana-Emilia". Nel 284 a Milano attraverso l'Emilia giunse, usufruendo del *cursus publicus*, il maestro di retorica Aurelio Agostino.

Abbastanza ben documentato è il viaggio intrapreso dal vescovo di Milano Ambrogio nel 393-394.

Elevato alla cattedra episcopale milanese un ventennio prima, Ambrogio aveva tra l'altro compiuto un'opera di grandiosa ridefinizione, tanto urbanistica quanto disciplinare, della sua Milano, imponendole una serie di nuovi culti e promuovendo pertanto la costruzione di nuovi santuari. Capitale dell'Impero già dal 286, Milano ambiva tuttavia a un ruolo altamente significativo nel quadro della fede cristiana che era divenuta ormai prevalente e si apprestava a diventare "religione di stato". Nel 386 Ambrogio vi procedeva alla fondazione della *Basilica Martyrum* e alla folla che a gran voce gli chiedeva di seguire il rito già adottato quattro anni prima nella fondazione della *Basilica Apostolarum*, concepita su una pianta ispirata all'*Apostoleion* di Costantinopoli, rispondeva che volentieri lo avrebbe fatto se avesse rinvenuto delle reliquie di martiri. Provvidenzialmente furono appunto rinvenute quelle dei santi Gervasio e Protasio. Immediatamente partirono da molti personaggi in rapporto con Ambrogio – del quale sono famose anche le *inventiones* delle reliquie dei santi Nazario e Celso – richieste relative a reliquie che egli aveva avuto la grazia di scoprire. Ambrogio era evidentemente meno ostile alle *translationes* delle reliquie corporee di quanto non fossero gli ambienti romani, fedeli alla vecchia legislazione imperiale che proibiva la profanazione delle tombe e lo smembramento dei corpi.

Nel 292, morto in misteriose circostanze l'imperatore Valentiniano II, colui che in quel momento era il vero padrone della *pars Occidentis* dell'Impero, il *comes* Arbogaste, aveva insediato sul trono il rètore Eugenio il quale non aveva tardato a manifestare la sua simpatia per il paganesimo che Teodosio aveva proscritto con la legge del 24 febbraio 391. Nel 393, una delegazione di senatori otteneva dal nuovo imperatore l'abrogazione della legge teodosiana. Ciò dette origine a una guerra civile che l'imperatore della *pars Orientis*, Teodosio, avrebbe vinto con la battaglia combattuta il 6 settembre del 394 sulla riva del fiume Frigido, presso Aquileia.

Ma durante il breve regno di Eugenio il vescovo Ambrogio aveva preferito lasciare la sua Milano per recarsi in volontario esilio. Uscì quindi, alla fine dell'estate del 393, dalla Porta Romana della cinta milanese per prendere appunto la *via Romana* fino a Piacenza e di là proseguire lungo la via Emilia fino a Bologna, dove fu protagonista dell'*inventio* delle reliquie dei martiri Vitale e Agricola e partecipò alla fondazione della basilica loro dedicata, primo nucleo di quella che sarebbe poi stata la basilica stefaniana del Santo Sepolcro. Seguendo ancora il tracciato della Francigena, fu quindi a Faenza da dove, attraverso i passi mugellani, giunse a Firenze e partecipò alla fondazione della basilica dedicata a san Lorenzo; qui incontrò Paolino, suo futuro segretario e biografo. Tuttavia, sulla via del ritorno, Ambrogio ci fornisce una desolata testimonianza dell'incipiente decadenza della strada, che va evidentemente letta nel contesto della decadenza di tutta la *pars Occidentis* dell'Impero. Egli descrive come "cadaveri" le città che la via Emilia attraversa tra Bologna e Piacenza: un'area nella quale, pochi anni prima, l'imperatore Graziano aveva insediato come *foederati* – tra Parma, Reggio e Modena – il popolo germanico dei Taifali, assegnando loro della terra da coltivare. Il prefetto Simmaco, percorrendo la via Emilia diretto a Milano nel 399, la trovava insicura e in disordine, nonostante il *cursus publicus* funzionasse ancora, e fu costretto a scomode deviazioni. Sotto la minaccia di Alarico, l'imperatore Onorio e la sua corte decisero di trasferirsi, ai primi del V secolo, da Milano a Ravenna, al sicuro tra le paludi del delta padano. I collegamenti tra Milano, che restava una città di notevole importanza, e Ravenna, si svolgevano attraverso l'itinerario viario che conduceva a Cremona e quindi per via fluviale. Alla fine del V secolo il nuovo padrone dell'Italia, l'ostrogoto Teodorico, pur insediato in Ravenna non trascurò di preoccuparsi anche della via Emilia e cercò di mantener efficiente il *cursus publicus*. Ma con la sua morte, nel 526, si aprì un nuovo disastroso periodo, caratterizzato prima dalla guerra greco-gotica, poi dall'arrivo nella penisola dei Longobardi. Essi, giunti in Italia nel 568, in alcuni anni occuparono il Settentrione e quindi la via Emilia fin verso Modena. Tale città, insieme a Piacenza, Parma e Reggio, fu a lungo contesa tra Longobardi e Bizantini. Alla fine del VI secolo il confine tra le aree controllate da questi o da quelli passava un po' a sud di Parma; nel 643 tuttavia il longobardo Rotari riuscì ad arrivare oltre Modena e si attestò sulla linea del Panaro. Nell'VIII secolo, la protezione di alcuni nobili longobardi consentì la fondazione di alcune abbazie, tra le quali quella di Berceto, con l'ospizio per viandanti di Montelungo: di conseguenza, sotto il controllo longobardo si poté passare gli Appennini dall'Emilia alla Toscana al *Mons Bardonis*, cioè al passo della Cisa, e giungere nella Toscana dominata dai Longobardi. Dal momento che il persistente conflitto longobardo-bizantino impediva di transitare per l'Emilia a sud di Modena, si andava creando a partire da Piacenza un nuovo itinerario, allacciato alle strade transpadane a nord del guado piacenti-

no del Po, che consentiva di evitare le antiche *viae publicae* romane che scendevano verso l'Urbe costeggiando il Tirreno (l'Aurelia e l'Emilia Scauri) o collegandosi attraverso Bologna alla Cassia. Dal momento che sempre di più era percorso da quanti scendevano dal paese dei Franchi, al di là delle Alpi, verso Roma, meta di pellegrinaggio, nuova realtà spirituale e sociale, esso assunse il nome di *via Francigena*.

Regina del pellegrinaggio medievale era la strada. I fasci itinerari che innervavano l'Europa tra X-XI e XVI secolo in realtà rimasero invariati o corretti solo qua e là fino a gran parte dell'Ottocento, cioè finché la diffusione delle strade ferrate non cominciò sul serio a modificare le cose, prima che il motore a scoppio imponesse pavimentazione, asfalto e creazione di vie sempre più ampie e diritte. Fasci itinerari che comunque, nelle loro numerose varianti, debbono esser tenuti presenti in rapporto con le vie d'acqua, tanto marittime quanto "interne", che erano loro correlate e complementari. Per lunghi secoli il sistema viario di base si fondò sui vari itinerari che, attraversando la Francia e provenendo dall'Europa settentrionale, centrale e meridionale, confluivano in area pirenaica per poi dirigersi unificati, attraverso una linea viaria – il *Camino de Santiago* – che attraversava la Navarra, le Asturie e il Cantabrico fino a giungere in Galizia, a Santiago de Compostela. Questo sistema viario si andò ampliando e arricchendo fino a costituire, tra XI e XII secolo, un vero e proprio complesso stradale che, in parte utilizzando anche le vie consolari o militari romane o quel che ne rimaneva, quanto meno tra Francia meridionale, penisola italiana e area balcanica, univa i tre grandi santuari della cristianità e centri eletti di pellegrinaggio – Santiago, Roma e Gerusalemme – a una rete di centri santorali, di mercati, di città. Era, sulle prime, una via essenzialmente terrestre, dato che i mezzi navali non erano tanto sviluppati da accogliere e trasportare viaggiatori e pellegrini: con un unico tratto di mare da percorrere su vascelli, corrispondente grosso modo al canale d'Otranto, si poteva in qualche mese arrivare da Santiago a Gerusalemme e viceversa, naturalmente passando per Roma. Era un percorso che molti pellegrini compirono, sia pure non continuativamente bensì a tappe successive. Attorno alla metà del Duecento le mutate condizioni della sicurezza mediterranea e i primi risultati del progresso tecnologico nautico fecero sì che da Venezia, da Genova, da Marsiglia, da Pisa, da Napoli e da altri porti fosse sempre più possibile, attraverso gli scali disseminati sull'area continentale e peninsulare balcanogreca e sulle coste delle isole del Mediterraneo orientale, giungere ai porti libano-palestinesi e a quelli del delta del Nilo.

Quella che siamo abituati a chiamare via Francigena era il tratto di questo straordinario sistema viario disseminato di *hospitia*, di ponti e di guadi – un vero e proprio "asse attrezzato", come lo chiameremmo oggi. Essa attraversava le Alpi occidentali proveniente dalla Francia e scendeva dal Moncenisio e dalla Valdisusa seguendo un itinerario da nord-ovest verso sud-est; attraversava il Po a Piacenza, proseguiva per Parma, San Donnino (Fidenza) e Modena, passava l'Appennino al *Mons Bardonis* (il passo della Cisa) e di là giungeva a Lucca, la città dove i pellegrini potevano venerare il crocifisso miracoloso detto "Santo Volto". Proseguendo per Altopascio, sede di un noto ospedale, e passato l'Arno nell'area paludosa di Fucecchio, la strada si snodava per la Toscana tagliandola grosso modo in due secondo una direttrice nord-sud est. Essa procedeva lungo la Valdelsa verso Siena e di là, per Acquapendente, Viterbo e Sutri, giungeva a Roma. Da lì, attraverso il recupero almeno parziale dell'antica via Appia, essa proseguiva verso i porti di Puglia, da cui era possibile l'imbarco fino a Durazzo; in quella località la via militare *Egnatia*, che attraversava la Macedonia e la Tracia, conduceva a Costantinopoli. Sull'Emilia, il monumento più celebre e impressionante della religiosità legata alla Terrasanta appare il complesso stefaniano di Bologna. Fra XI e XII secolo – vale a dire al tempo corrispondente non solo (e forse non tanto) alla prima crociata, quanto alla signoria canossiana sulla vasta area comprensoriale toscano-emiliano-lombarda – edifici e reliquie segnati da un carattere gerosolimitano si andarono moltiplicando: è appena il caso di segnalare gli esempi piacentino e, soprattutto, mantovano. Ma il movimento partiva da prima: e Ambrogio aveva fornito un avvio destinato a fruttificare da Milano a Brescia fino alla stessa Roma. Va da sé che il nastro della via Francigena, che collegava questi santuari o gran parte di essi a Roma e a Gerusalemme, aveva avuto una primaria importanza nel sorgere, nell'articolarsi e nel radicarsi di queste forme di devozione gerosolomimitiche e delle relative concessioni d'indulgenze. In Bologna il culto del "Santo Sepolcro" nella basilica di Santo Stefano ricevette impulso al tempo della redazione della *Vita* di san Petronio in quanto parte d'una costruzione identitaria cittadina che avrebbe avuto il ruolo di fungere da catalizzatrice nella lotta contro Federico I. Può in qualche misura darsi: ma non va tuttavia dimenticato che l'impianto del complesso stefaniano non può

essere di troppo posteriore al 1149, anno nel quale la basilica gerosolimitana dell'*Anastasis*, che ne è modello, ricevette le note modifiche crociate rispetto alle quali il monumento bolognese è testimone preciso d'una precedente fase costruttiva.

La Francigena recuperò appieno e mantenne efficiente, sia pur cambiandone il volto rispetto all'età romana, il tratto Piacenza-Modena della via Emilia. Ma, dopo i secoli della polverizzazione del potere e dell'incastellamento, già alla fine del X secolo cominciò a riemergere lungo l'antica arteria viaria un brulicar di poteri ecclesiastici e feudali dal quale finì con il configurarsi, a cavallo tra Emilia e Toscana, l'"impero canossiano" che, dal suo originale centro sulle montagne del Reggiano, rappresentò, alla fine dell'XI secolo, il principale sostegno dei papi riformatori durante la cosiddetta "lotta per le investiture". Nel 1077, la via Emilia assisté ai ripetuti passaggi dell'imperatore Enrico IV, che si recava verso o tornava dalla rocca di Canossa nella quale, alla presenza di Matilde, marchesa di Toscana, aveva dovuto chieder perdono a papa Gregorio VII.

Nel XII secolo, le molte discese in Italia di Federico I Barbarossa e le diete di Roncaglia presso Piacenza nel 1154 e quindi nel 1159 interessarono ancora la via Emilia, che nel suo estremo tratto settentrionale, da Piacenza a Milano, assisté al grande assedio del capoluogo lombardo tra 1161 e 1162. Ormai, le lotte tra i papi e gli imperatori si andavano intrecciando a quelle tra le differenti città comunali che, se tra XII e XIII secolo avevano avuto come obiettivo primario della loro attività quello di liberare i propri confini dalle scomode pretese feudali dei signori vicini, a partire già dal Duecento cominciarono a contendere ferocemente tra loro per affermare ciascuna la propria egemonia. Le lotte tra Modena, Parma e Bologna assunsero in questo periodo i caratteri apparenti delle contese tra guelfi e ghibellini, ma in realtà erano durissimi scontri per l'egemonia territoriale, politica e commerciale. Il ponte sul Panaro segnò per secoli il confine tra le due città-stato comunali di Bologna e di Modena.

A partire dalla metà del Trecento, sulla direttrice stradale Milano-Bologna si snodò il robusto tentativo visconteo di egemonizzare l'Italia settentrionale: nel 1354 i potenti signori di Milano, già acquisito altresì il dominio di Parma e di Bologna stessa, attaccarono Modena cercando d'impadronirsene. Essi avevano cercato di approfittare dell'assenza dei papi, che da Roma si erano trasferiti ad Avignone, per sottrarre al dominio temporale della Chiesa le città emiliane. Andato fallito il loro intento, l'impresa fu rinnovata con maggior energia, fra 1385 e 1402, da Giangaleazzo Visconti, che trovò schierata contro di lui la coalizione di fiorentini e veneziani e dovette alla fine rinunciare al suo progetto di fagocitare Bologna nei suoi domini.

Con la pace di Lodi, il tracciato della via Emilia si trovava fondamentalmente spartito tra il ducato di Milano, che lo dominava sino a Parma, i marchesi estensi di Ferrara – formalmente vassalli della Chiesa – che, in quanto duchi di Modena e di Reggio, erano però vassalli dell'Impero, e la Chiesa, che a vario titolo dominava Bologna e la Romagna. Le successive modificazioni politico-territoriali avrebbero condotto nel Cinquecento alla nascita del ducato farnesiano di Parma e Piacenza, quindi – dopo la tempesta rivoluzionaria e napoleonica che aveva creato l'unità effimera del regno d'Italia bonapartista – a quello borbonico di Parma e a quello estense di Modena, cancellati con la guerra franco-austriaca del 1859 e presto sostituiti, attraverso una dinamica di colpi di mano, governi provvisori e plebisciti, dal nuovo regno d'Italia fondato nel 1861.

Intanto, il progresso cominciava a bussare con sempre maggior energia anche alle porte degli antichi assetti stradali, cancellando antichi tracciati e creandone di nuovi. Specie quando l'imperatore Napoleone I – che dominava nel primo quindicennio del secolo direttamente almeno mezza penisola, come re d'Italia ma anche come imperatore dei francesi, in quanto aveva annesso la Toscana all'Impero – volse la sua dinamica attenzione alla situazione viaria della penisola. I due porti di Genova e di La Spezia andavano collegati meglio all'entroterra che non attraverso l'impervia "via del Bisagno": e alle ragioni economiche e commerciali si aggiungevano quelle tecnologiche – v'era ormai bisogno di "vie carrozzabili" su cui far transitare un traffico sempre più frequente e pesante di carrozze e diligence – e infine quelle militari. Fu per questo che, con decreto dato in Bayonne il 5 luglio del 1808, si ordinava l'apertura della "strada imperiale di seconda classe", la route n. 213, destinata a collegare Parma e La Spezia, cioè la pianura padana con la "cornice" litoranea che lungo il Tirreno scendeva dalla Francia per giungere a Roma.

L'imperatore, che aveva impegnato il meglio della tecnologia del suo tempo nell'ardua opera, non ce la fece a vederla ultimata. Ma – ironia o sorprendente "sapienza" della storia? – il compito di ultimarla toccò alla sua

non troppo fedele consorte, Maria Luigia d'Asburgo, che una volta divenuta con la restaurazione duchessa di Parma, Piacenza e Guastalla, continuò con il pieno appoggio del principe di Metternich il lavoro avviato dal consorte. Una volta terminata, la strada si configurò come una continuazione della via che da Parma, attraverso Mantova, giungeva fino a Vienna: una vera e propria arteria della Restaurazione, che congiungeva la Mitteleuropa al Tirreno.

Non fu un'impresa facile. I lavori, difficili e costosi, furono interrotti più volte: soltanto nel 1835 fu completato l'ultimo tratto e un decennio più tardi istituito un servizio postale, in seguito prolungato, che copriva quasi per intero il tracciato. Si ebbe addirittura un servizio giornaliero di diligence tra Parma e Pontremoli.

Naturalmente, l'avvento delle ferrovie e poi delle automobili sconvolse di nuovo questo assetto viario tanto faticosamente rinnovato. La statale 62 restò comunque a lungo la via principale per arrivare al Tirreno dalle città della pianura padana: e ancora oggi, se la si migliorasse e rivitalizzasse, costituirebbe una piacevole alternativa all'autostrada A15 Parma-mare.

Anche l'ex augusta consorte di Napoleone I, Maria Luigia d'Asburgo, divenuta duchessa di Parma e Piacenza, accordò alla viabilità sull'Emilia le sue ottime cure, costruendo i ponti sul Taro nel 1821, sull'Arda a Fiorenzuola nel 1836, e quello sul Nure nel 1838.

Nel 1861, la strada ferrata Milano-Ancona era ormai una realtà. Con essa, l'intero tracciato della via Romana-Emilia veniva coperto dal sistema ferroviario. Ancora oggi, il tracciato della via statale Emilia segue quasi fedelmente l'antico tracciato; così come l'autostrada del Sole, tra Milano e Bologna, non lo abbandona praticamente mai. Il console Emilio Lepido, impostando circa ventitré secoli or sono la strada che avrebbe dovuto portare Roma a dominare Celti cisalpini e liguri, fondò anche una vera e propria identità territoriale-regionale, da allora profondamente radicata nella storia dell'Italia centrosettentrionale nonostante la storia, con i suoi fatali mutamenti, abbia portato talvolta rivolgimenti profondi. Il carattere unitario che la strada, autentica *mater regionis*, ha saputo fondare e mantenere – magari continuamente rinnovandosi, anche attraverso eventi speciali che in tutto o in parte l'hanno riguardata (si pensi alla corsa automobilistica delle Mille Miglia, così profondamente entrata nell'universo collettivo emiliano-romagnolo, come ha splendidamente richiamato Federico Fellini) –, si avverte ancora profondamente nelle architetture cittadine, negli usi folclorici, nelle abitudini alimentari. È a causa della via Emilia, e non soltanto del fatto di trovarsi comunque insediati nell'area est dello spartiacque appenninico, che i piacentini, pur tanto vicini al Tirreno ligure cui sono ben collegati dalla via del Bisagno, continuano nonostante tutto a sentirsi solidali con il lontano mondo adriatico. Uno dei tanti paradossi storico-geografici che le strade alimentano, e che si fanno perentori quando, come in questo caso, ci si trova dinanzi a una strada così profondamente ricca di storia.