

Strade, traffici, viabilità in area veneta. Viaggio negli statuti comunali, a cura di Ermanno Orlando, Presentazione di Gherardo Ortalli, Roma, Viella, 2010, pp. 188 (Quaderni del Corpus statutario delle Venezia, 5).

di **Maria Grazia Nico Ottaviani**

Il volume può essere considerato come una novità per le finalità che si propone e per le modalità della ricerca e del trattamento delle fonti utilizzate, in questo caso gli statuti.

Proprio per il suo carattere di novità esso ha trovato la sua naturale collocazione in una collana che della sperimentazione ha fatto il suo marchio di fabbrica, ovvero i "Quaderni del Corpus statutario delle Venezia" diretti da Gherardo Ortalli, direttore del già collaudato e glorioso "Corpus statutario delle Venezia", che anche in questo settore ha innovato il modo di fare editoria scientifica statutaria. Lo scopo della nuova collana (di cui il volume di Orlando è il numero cinque) è quello di «proporre forme non del tutto usuali di utilizzo ed analisi delle raccolte statutarie» attraverso selezioni antologiche delle stesse riunite per temi accompagnate da adeguate introduzioni, il tutto pensando ad una utenza varia, dunque ad «un uso non solo erudito e di studio ma anche direttamente operativo». Per questo Ortalli nella sua *Presentazione*, dopo aver confermato il valore della fonte statutaria come corpo di norme che le comunità si dettero per regolare il vivere quotidiano, sottolinea che, se tra gli aspetti del vivere quello della mobilità fu di notevole importanza sotto molteplici aspetti, tramite gli statuti lo si può verificare nel lungo e lunghissimo periodo.

La novità del libro di Orlando dunque sta nel fatto che l'autore non si dedica all'edizione di un testo statutario o di più testimoni riferiti ad un solo luogo, ma, scelto un tema, lo 'applica' agli statuti di un'area ben definita. Il tema è quello della viabilità appunto, del rapporto tra la rete di vie di comunicazione e le istituzioni cioè i comuni interessati da quelle; l'area è quella veneta, o meglio il Veneto basso medievale, su cui Gianmaria Varanini aveva avviato qualche tempo fa il discorso, che qui viene portato a felice completamento.

Rivolgersi agli statuti è, ed è stata, la scelta prima e «più naturale» motivata dalla loro «reperibilità» (e l'area veneta si distingue da questo punto di vista), dalla loro «duttilità ed eloquenza, dalla loro funzionalità», pur avendo ben presente l'autore alcuni limiti oggettivi della fonte quali la scarsa progettualità, organicità o la ripetitività che poteva significare limitata applicazione. Ciò nonostante, allo statuto va riconosciuta una concretezza, una capacità di adeguamento ai concreti bisogni, alle urgenze che si presentavano soprattutto nelle comunità rurali e soprattutto intorno ai temi riguardanti il territorio e la sua salvaguardia; quindi l'«occasionalità» non va vista come un aspetto negativo della fonte statuto ma come una

caratteristica che permette di raccogliere dati che certo, poi, in un discorso più generale, vanno comparati con altre fonti o «scritture integrative».

Nel vasto quadro statutario veneto c'è il grande vuoto di Venezia – sottolinea l'autore – vuoto solo documentario ma non politico, perché la dominante fece inevitabilmente sentire il suo peso in tema di viabilità o altro.

Il volume è ben organizzato; dopo la *Presentazione* di Ortalli, il lavoro di Orlando si divide in due parti: il saggio introduttivo suddiviso in tredici paragrafi, dei quali il primo costituisce una sorta di premessa metodologica, e la sezione *Schede* che è poi la parte antologica presentata da Ortalli, che è anch'essa una novità, su cui tornerò in fine.

Il tema della viabilità, o meglio del controllo e della connessa progettualità della rete di comunicazione stradale, è ben presente ai comuni all'indomani della pace di Costanza; e con le strade vanno considerati anche i fiumi, i canali, i ponti, gli attraversamenti, già noti ed elencati come *iura regalia* minori nella *Definitio* federiciana del 1158, minori ma non sentiti come tali dai comuni, che vi esercitarono fin da subito competenze e sui quali impiantarono una efficace politica di controllo e sfruttamento del territorio.

L'autore si chiede se il fenomeno che interessa nel pieno medioevo la gran parte dei comuni centro settentrionali sotto il profilo del controllo delle strade e delle acque e della salvaguardia della pace interna ed esterna, sia verificabile negli stessi termini nell'area veneta da lui esaminata, che pure presenta molti aspetti iscrivibili in un quadro generale (forte urbanizzazione, incremento demografico, aumento dei traffici commerciali), e la risposta è per un verso negativa, nel senso che mancò da parte dei comuni veneti una vera e propria progettualità viaria, una "rivoluzione stradale" a causa di una subalternità di quella rispetto alla rete fluviale, ma al contempo cambiò l'atteggiamento degli stessi comuni verso le strade viste finalmente come bene pubblico sul quale si doveva in qualche modo intervenire.

E il primo intervento si evidenzia con la nomina di ufficiali appositi, inizialmente indistinti *boni homines*, pur sempre alle dipendenze del podestà, cui è affidata la tutela delle strade. Poi, con l'evolversi della struttura comunale, si creano magistrature apposite, che combinano strade e acque e ciò che le riguarda (ponti, passi-barca, porti, traghetti): ufficiali che hanno proprie denominazioni, durata, compiti, compensi, tutti specificati negli statuti.

Tra i compiti ci sono senz'altro quelli di mantenere il decoro delle strade, e in generale il decoro urbano,

che è preoccupazione molto sentita nelle città medievali: riguarda le strade come le case, le botteghe come i cantieri. I frontisti, i proprietari di case lungo l'asse viario, hanno obblighi di pulizia ben definiti e rigidi, oltre a ciò devono attenersi a precise misure riguardo ad aggetti e sporgenze sul frontestrada per evitare ingombri, ed infine devono contribuire alla pavimentazione della porzione di strada che li riguarda. Su tutte queste operazioni, come anche alle misurazioni della larghezza delle strade – nelle città dove veniva controllata – sovrintendono appositi ufficiali.

Uscendo dalla città, le strade e le acque, che sono un bene pubblico, si affermano sempre più come un bene di esclusiva pertinenza del comune, pur se utilizzato a vantaggio della collettività, ma diventano anche strumento di una politica espansionistica, perché attraverso il controllo di quelle strade, acque e ponti, il comune penetra nel contado, lo organizza secondo le proprie esigenze, affermando definitivamente le proprie «prerogative». Per Perugia, ad esempio, l'espansionismo nel contado e l'organizzazione che ne seguì è stata definita da Attilio Bartoli Langeli come «politica dei ponti», proprio in relazione a quei manufatti con cui in particolare la città 'marcò' il suo contado attraversato dall'asta del Tevere.

Nell'area veneta e negli statuti esaminati dall'autore la principale preoccupazione emergente è per «l'intricata ragnatela di strade, vie e sentieri diffusa nel distretto», più in ordine al mantenimento e miglioramento della rete esistente piuttosto che all'ampliamento della stessa. Torna anche nel caso delle strade del contado il principio della *utilitas*, molto medievale e molto comunale: le comunità del contado che traggono vantaggio dal tracciato della strada sono costrette ad accollarsi le spese ed i lavori di costruzione e manutenzione, divisi in segmenti e tra più villaggi, e più utilisti, se la strada è di lunga percorrenza.

Se poi la strada è addirittura sovra-locale, come la definisce l'autore, allora cominciano i 'pasticci legislativi': i comuni veneti, salvo pochi casi, mostrano scarsa progettualità perché non sanno ragionare in scala più grande non godendo di relazioni a più vasto raggio internazionale. E allora la normativa è scarsa ed episodica, ma non nel caso di Verona che «affronta il tema della viabilità a medio e lungo raggio con una lungimiranza e una continuità non rilevabili altrove» (p. 38) spinta e sollecitata dalla posizione di confine e dalla contiguità con l'Adige, grande arteria commerciale, e con la strada del Brennero. C'è poi Treviso, che si fa carico dal punto di vista normativo di questi problemi non per sé ma in quanto avamposto e «prima periferia» di Venezia; in quanto tale la città «soggiace» alle esigenze della dominante che necessita di un sistema stradale-fluviale efficiente per i suoi traffici internazionali. Il vuoto legislativo della città lagunare, come prima detto, viene colmato per altre 'vie'.

Verona e Treviso dimostrano come il carattere prevalente della viabilità veneta sia dato dall'integrazione tra terra e acque, tra vie terrestri e vie fluviali, in una combinazione che non conosce quasi soluzione di continuità. E gli statuti consentono di ri-

costruire gli itinerari combinati tra strade, fiumi, canali navigabili e mare, itinerari dove il fiume ha una sua centralità indiscussa. Per questo numerosi e dettagliati sono i capitoli degli statuti analizzati che regolano il buon mantenimento del corso, la pulizia degli argini, la rimozione degli ingombri per favorire il flusso e con esso la navigabilità, la cura delle «restere», le strade lungo le rive che consentivano il traino dei *burchi* controcorrente.

La normativa, già ricca negli statuti veronesi riguardo all'Adige «strada liquida» per eccellenza, diventa dettagliatissima in quelli padovani, avanzatissimi sotto questo profilo in presenza di un sistema idrografico complesso e in ragione della vicinanza con Venezia che spinge il comune patavino a pianificare le risorse attraverso una precisa programmazione che riguarda sia i corsi d'acqua rinforzati e ripuliti sia i canali navigabili la cui rete viene ampliata e potenziata.

Certamente, un sistema come quello veneto, complesso nella sua combinazione di elementi, richiede che sia le strade che i corsi d'acqua siano mantenuti in piena efficienza anzi che in alcuni casi questi ultimi siano ampliati e soprattutto dotati di infrastrutture idonee al collegamento tra essi e la viabilità su strada, e per infrastrutture si intendono ponti, traghetti, passi-barca; ma principalmente ponti, che hanno non a caso magistrature apposite, con competenze ampie e denominazioni che variano di città in città, ma generalmente sotto il controllo del podestà.

Le competenze principali sopra i ponti vanno dal monitoraggio dei manufatti già esistenti, sottoposti all'inclemente flusso delle acque e spesso delle piene, ai lavori di manutenzione, ma anche di costruzione di nuovi manufatti, in punti "cruciali di intersezione" della viabilità; e qui sono interessanti i dati forniti dagli statuti sui materiali utilizzati, prevalentemente legno, pietra, talvolta mattoni. Meno eloquente, dice l'autore, è la fonte riguardo alle infrastrutture minori, come i guadi, i passi-barca o i traghetti, per i quali si può far riferimento ad altro tipo di documentazione comunale; più eloquente torna quando si tratta di porti fluviali, del pontile di Treviso, sempre per il legame con Venezia, o per la descrizione della fortificazione di un ponte sul Piave che diventa punto strategico con funzioni pratiche e militare ad un tempo.

Ma gli statuti rimandano ad una miriade di infrastrutture «complementari» dettagliatamente analizzate da Orlando: prima di tutto i posti di dogana come collettori di dazi ma anche fornitori di servizi ai mercanti o ai semplici viaggiatori, e collegati a questi i magazzini ed i fondachi per lo stoccaggio delle merci, e poi ancora lungo le strade ed i fiumi le chiuse, le torri (le palate dei confini del dogado), i ponti fortificati prima ricordati, e ancora gli ospizi e le locande, cioè i luoghi dell'accoglienza per gli uomini e le merci. Esisteva una «geografia dell'accoglienza», come la definisce l'autore, molto complessa e capillare, che era fatta non solo di stazioni di dogana e di ospizi lungo le strade ma anche di alberghi, taverne e locande cittadine, già note alla letteratura storica proprio attraverso le fonti statutarie.

Nel libro è preso in particolare esame il caso di

Verona dove l'albergo è luogo di accoglienza e di transazione commerciale ad un tempo; qui trovano ricovero il mercante e le sue merci, qui l'albergatore e per l'ospite una specie di mediatore e fiduciario, quasi un suo rappresentante legale. Ma è anche tenuto a rispondere penalmente se il mercante è derubato durante il suo soggiorno, risarcendolo del maltolto.

Queste regole imposte agli albergatori rientrano in un quadro più generale di norme stabilite dai comuni per la sicurezza dei viaggiatori, norme che riguardano tanto la manutenzione del tracciato della strada, come delle infrastrutture prima viste (torri, porte, ponti fortificati), quanto l'obbligo per le comunità del contado di sorvegliare le vie lungo l'itinerario di competenza – e dunque di accorrere in caso di assalto alle carovane di mercanti –; e là dove si verifica un furto o una ruberia grave, e dunque un danno, i comitatini e i sindaci rappresentanti delle ville devono rifondere il maltolto, esattamente come l'oste e l'albergatore sono tenuti nei confronti del mercante in sosta.

La «criminalità di strada diffusa» nel medioevo è ben presente ai comuni e duramente trattata negli statuti che restituiscono l'immagine di una giustizia punitiva ampiamente, spesso platealmente, applicata a evidente monito, se pure, come fa notare l'autore, il rivolgersi ad altro tipo di fonti documenta l'impiego di altri mezzi coercitivi.

Non si deve pensare che regole di sicurezza non fossero previste anche per le arterie urbane, dove già all'epoca non mancavano problemi di ingorghi di traffico o di parcheggi, di cavalli si intende.

Dopo un paragrafo assai utile sui mezzi di trasporto terrestre (muli, asini, cavalli, carri e carretti) e fluviale (*naves*, navigli, sandali, *burchi*) e sull'organizzazione corporativa degli addetti al medesimo, e dopo un riepilogo delle «costanti di fondo» emergenti dagli statuti, le conclusioni dell'autore sono tutte concentrate sulla ripresa del tema meno trattato negli statuti, come già detto, ma forse proprio per questo di particolare interesse per l'autore ovvero

l'attenzione alle grandi direttrici del traffico internazionale penalizzate in suolo veneto dall'alternativa fluviale. Orlando ricostruisce in ultimo con acribia i tre assi stradali principali che interessavano l'area veneta nel basso medioevo, il primo con andamento nord-sud attraverso il Brennero fino a Verona, il secondo con andamento obliquo nord-est sud ovest fino all'Adriatico attraverso i corsi d'acqua, e il terzo che si dipanava da est a ovest verso Milano e verso Venezia, collegandosi all'Adige e al Po.

Torno sulla sezione delle *Schede* infine, perché merita una più attenta descrizione. È la parte antologica, lo si è detto, nella quale l'autore assembla materiale relativo al tema scelto: sono brani di statuti selezionati tra quelli editi relativamente a ventotto città e comunità minori disposte in ordine alfabetico. Le edizioni sono moderne e scientificamente attendibili ma non sfigura, secondo me, la cinquecentesca di Cadore o la stampa di Adria del 1707. Il metodo usato è quello del regesto-traduzione, molto breve quando è riportato quasi per intero il capitolo dello statuto, più ampio in caso contrario.

Il lavoro è completato da indici curati da Marianna Volpin; in particolare l'indice tematico riproduce la partizione in paragrafi dell'introduzione per facilitarne la consultazione.

Ripeto in conclusione il concetto espresso all'inizio: questo volume può considerarsi un modo nuovo ed efficace di trattare le fonti statutarie, un modo che non rinnega le edizioni di antica e recente memoria, che fa sue, le utilizza, le antologizza, le fa dialogare con un tema e con più luoghi, premettendo una introduzione che è scientificamente elaborata e al contempo largamente accessibile.

In pratica, ripetendo le parole di Ortalli, se l'oggi si può leggere attraverso il passato – ed è così –, questo volume, e questa collana, offrono buoni, qualificati, antologizzati strumenti per favorire questa lettura ed anche, se si vuole, per intervenire sul presente.

Maria Grazia Nico Ottaviani