Cristina Badon

LE STRADE REGIE POSTALI DEL DISTRETTO FIORENTINO NELL'ETÀ DI PIETRO LEOPOLDO (1765-1791) *

Il dibattito degli anni '70 del XVIII secolo sulla viabilità postale.

Le strade regie postali qui considerate sono quelle riconosciute dalla notificazione del Tribunale delle Regalie e Reali Possessioni del 22 marzo 1788 per il tratto giacente sul territorio fiorentino, che erano state gestite dalla Magistratura dei Capitani di Parte Guelfa, a sua volta sottoposta alla suprvisione del Magistrato de' Nove Conservatori della Giurisidizione e Dominio Fiorentino fino al 1769 (anno della soppressione dei due organismi che risalivano ad alcuni secoli addietro). A partire da allora prendeva in mano tutte le competenze in materia di viabilità la neo istituita Camera delle Comunità, Luoghi Pii, Strade e Fiumi. Questo nuovo organo si addossava la gestione di molte materie e settori, fra cui quello della manutenzione di strade e ponti, che interessavano le comunità del dominio fiorentino sia dal punto di vista amministrativo che da quello giudiziario. Il «soprassindaco» era il massimo dirigente della Camera delle Comunità, il responsabile ultimo del funzionamento di questa nuova importante magistratura centrale. Dall'analisi di questo tema specifico abbiamo escluso la regia postale Pistoiese che era gestita dalla Pratica Segreta di Pistoia. Le altre strade postali della notificazione del 1788 sono comunque le stesse elencate nel *motupoprio* del 4 marzo 1776 con cui si stabiliva l'accollo delle regie postali alle

* A Pietro Leopoldo di Lorena granduca di Toscana succedeva ufficialmente il figlio Ferdinando III il 1° marzo 1791, ma in realtà il granduca abbandonava lo stato toscano nel 1790 per trasferirsi a Vienna nella sua nuova veste di imperatore asburgico in seguito alla morte del fratello Giuseppe II privo di eredi (erano figli di Francesco Stefano di Lorena e Maria Teresa d'Asburgo imperatrice austriaca). In questo saggio, nella parte conclusiva, si esaminano anche alcune vicende di poco successive al 1790 per la loro ovvia naturale continuità con il periodo leopoldino preso in esame.

comunità [1]. Erano: la Romana da Firenze a Ponte Centino nello Stato Pontificio che comprendeva le poste di San Casciano, Tavarnelle, Poggibonsi, Castiglioncello, Siena, Montarone, Buonconvento, Torrenieri, la Poderina, Ricorsi, Radicofani, Ponte Centino; la Traversa Romana per la comunicazione fra la Romana e la Pisana che comprendeva le poste di Poggibonsi, Certaldo, la Scala; la Pisana da Firenze a Livorno, Lucca, Massa Carrara e Berceto nel Ducato di Parma che comprendeva le poste della Lastra, l'Ambrogiana, la Scala, Castel del Bosco, le Fornacette, Pisa, Livorno, Lucca, la Torretta, Viareggio, Pietrasanta, Massa, la Venza, Sarzana, Terrarossa (le ultime quattro in territorio non toscano), Borgo della Nunziata, Berceto; la Bolognese da Firenze a Loiano nello Stato Pontificio che comprendeva le poste di Fontebona, Cafaggiolo, Montecarelli, Covigliaio, le Filigare, Loiano; l'Aretina da Firenze alla Torricella nello stato nel perugino (Stato Pontificio) che comprendeva le poste dell'Incisa, Levane, Arezzo, Camucia e la Torricella [2].

Le disposizioni generali che le riguardavano tutte nel complesso sono disponibili a partire dagli anni '70. Nel 1771 Giovanni Battista Nelli, soprassindaco della Camera delle Comunità, spiegava in una memoria a Sua Altezza Reale il Granduca, brevemente S.A.R., come fin dal momento in cui era stato investito della carica di soprassindaco dei Nove avesse sempre avuto come principale oggetto di cura quello della manutenzione delle strade pubbliche [3]. In effetti aveva potuto constatare come la maggior parte delle strade dei vicariati fosse in pessimo stato ed aveva ordinato subito il loro restauro [4]. Dopo due anni erano stati rifatti a nuovo diversi tratti delle strade principali senza aver aggravato troppo le comunità essendo stati suddivisi i lavori in più partite eseguite in momenti diversi. Sia alla Romana che alla Traversa Romana erano stati fatti notevoli interventi; nel vicariato di Scarperia la situazione era molto migliorata; in generale lo stato della viabilità era cambiato positivamente più negli ultimi due anni che nei dieci precedenti senza appunto un aggravio finanziario per il pubblico [5]. La causa principale dell'incuria dei tempi passati era dovuta

---

1 Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Leggi e Bandi dal di 2 luglio 1774 al 22 giugno 1776*, vol. VII, n. CXIII.

2 ASF, *Bandi e ordini […] tutto dicembre 1788*, vol. XIII, n. CXXXII.

3 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 880, 16 novembre 1771.

4 Il Vicariato era un comprensorio territoriale abbastanza ampio sede di un ufficiale di giustizia, suddiviso in Podesterie a loro volta articolate in unità amministrative minori quali le Leghe, le Comunità o i Popoli. Il podestà esercitava la giurisdizione civile per queste cellule del sistema per le quali la podesteria rappresentava una sorta di confederazione. La realtà del sistema anmministrativo e di suddivisione territoriale era comunque molto complessa ed ereditava norme e consuetudini antiche. Non è possibile in questa sede poter fornire un quadro completo poiché questo comporterebbe una trattazione impegnativa che esula dal tema specifico.

5 ASF, *ibidem*. Citava poi l'esempio di altre strade: miglioramenti in quelle della Valdinievole; la stra-

al fatto che nobili e facoltosi intimidivano gli ingegneri con la loro posizione ed ottenevano la garanzia di mantenere in buono stato le strade funzionali alle loro tenute e di conseguenza, per non aumentare troppo il contributo richiesto soprattutto ai contadini, nel contado fiorentino non si spendevano soldi per mantenere le strade del vicariato. Queste andavano in disfacimento mentre la traverse secondarie erano in buono stato anche se non frequentate dalla maggior parte delle persone. L'opinione di Nelli era invece che le strade comunali e vicinali avrebbero dovuto essere mantenute a spese dei proprietari terrieri e basava questa convinzione sull'esempio ricevuto in famiglia. I suoi familiari avevano sempre resarcito la maggior parte delle strade della comunità di Santa Maria a Montebugiano nella podesteria di Barberino del Mugello dove possedevano vari poderi e dove mai, negli ultimi cento anni, i contadini avevano dovuto collettare tali spese [6]. Nelli continuava a finanziare i lavori in queste strade ed intendeva rendere questo sistema generale nel contado fiorentino in modo da dedicare la maggior parte del denaro della Camera alla ristrutturazione delle strade vicariali, fra le quali vi erano le regie postali [7]. Passava poi a degli esempi finanziari concreti: il vicariato di Scarperia, che era il caso più grave, non poteva sopportare annualmente una spesa per le strade che oltrepassasse i seimila scudi ma i danni che presentavano quell'anno le sue strade sarebbero stati riparati mediante un finanziamento ottenuto anche con una diversa ripartizione del dazio per l'anno successivo [8]. Nelli non si sentiva per questo scoraggiato e sperava, per gli anni futuri, di avere strade in condizioni molto buone, nonostante gli scarsi assegnamenti, condizioni metereologiche permettendo. Concludeva con un rimprovero ai nobili e facoltosi di cui aveva già parlato, invitandoli a cambiare atteggiamento poiché non si sarebbe fatto facilmente influenzare dalle loro pretese [9].

Nel marzo 1772 un anonimo scriveva a S.A.R. dichiarando che le gravissime spese necessarie per il mantenimento delle strade pubbliche, che gravavano principalmente sui lavoratori agricoli che pagavano il decimino o testatico e sull'Erario Regio che li doveva aiutare perché da soli non ce la facevano, erano dovute al fatto che i lavori erano eseguiti senza la stabilità richiesta [10]. Gli «inghiarati» erano rovi-

da per Dicomano e la Romagna era in ottimo stato tra Firenze e Pontassieve; così quella per Marradi via Salaiole e Borgo San Lorenzo; così per la mulattiera che da Signa e Campi conduceva in Valdimarina e quella che da Firenze conduceva a Pistoia per Poggio a Caiano; parzialmente rifatta di nuovo la strada Pratese.

6 ASF, *ibidem*.

7 In realtà nei successivi due anni gli interventi non sarebbero stati grandiosi poiché le piogge continue rovinavano talmente le strade che si doveva ricominciare ogni volta intervenendo praticamente da zero.

8 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 880, 16 novembre 1771.

9 ASF, *ibidem*.

10 ASF, *ivi*, 13 marzo 1772.

A destra.

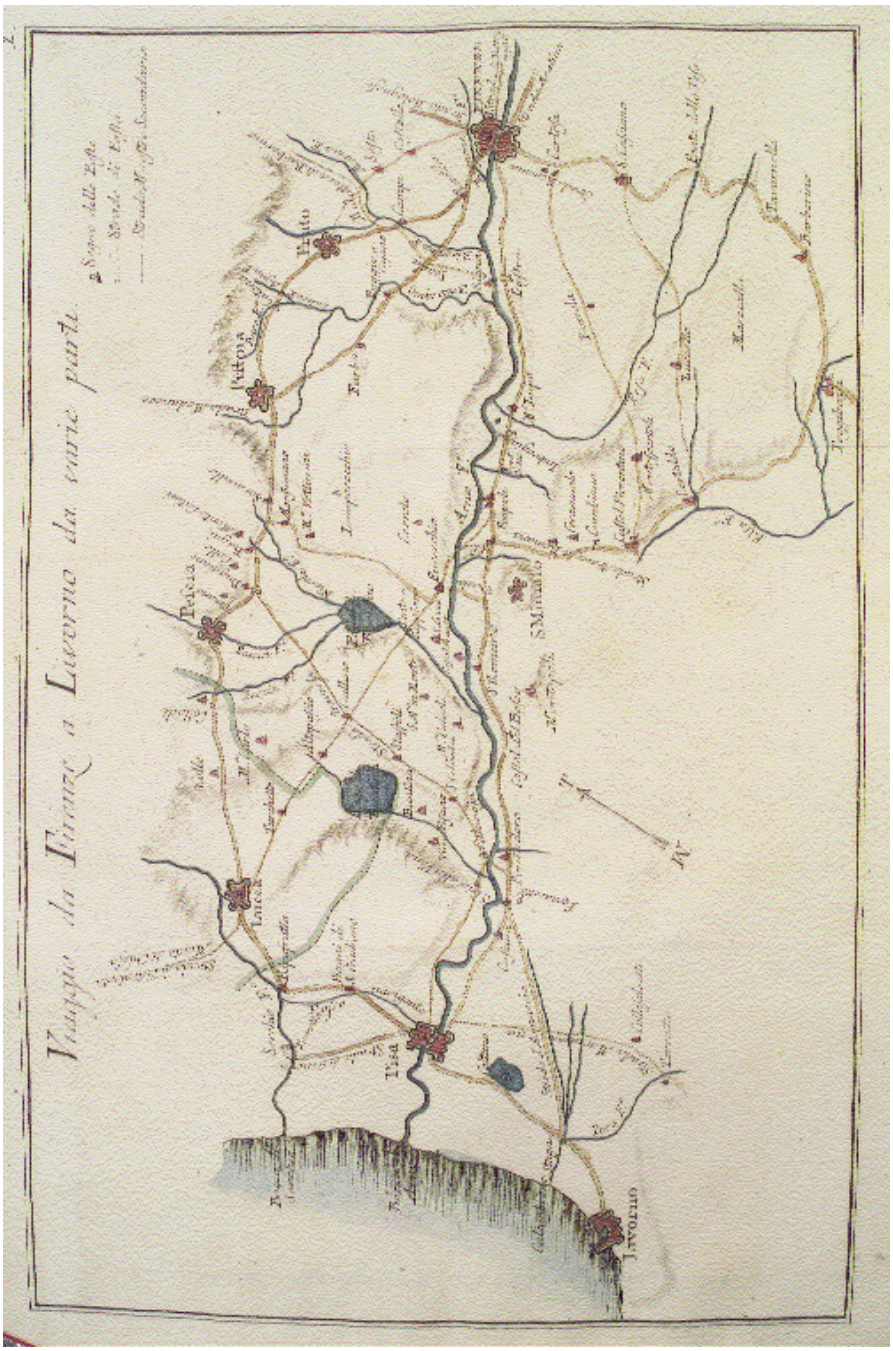
"Viaggio da Firenze a Livorno da varie parti" (per la strada Pisana). Da *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia*, Firenze, presso Niccolò Pagni, 1800, pp. 16-17.
Biblioteca Nazionale Centrale Vittorio Emanuele II, Firenze, Palat. 9.11.2.16.

Per questa e per ler illustrazioni seguenti: ai sensi L. 14.1.1993 n. 4 e successivo regolamento, la riproduzione avviene su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (prot. n. 397, 16 maggio 2003). È fatto divieto di ulteriore riproduzione o duplicazione con qualsiasi mezzo.

nati dalle acque dei beni superiori a causa della mancata manutenzione dei fossi da parte dei proprietari ed invece di durare degli anni dopo poco erano da rifare [11]. Se S.A.R. avesse voluto, poteva confrontare le spese del decennio 1690-1700 con quelle del 1760-70 riscontrando un aumento veramente considerevole. Suggeriva di dover imporre agli ingegneri di essere più limitati nell'ordinare i lavori astenendosi da quelli superflui; di osservare meglio le necessità più minute rimediandovi subito e prevenendo danni più gravi; di controllare l'operato dei proprietari in materia di scolo delle acque e denunciare con imparzialità le trasgressioni in questo senso riscontrate; di progettare i muri con la necessaria stabilità; di risparmiare affidando la manutenzione delle strade secondarie al sistema delle comandate però con un salario minimo giornaliero adeguato; di non ordinare ponticelli per comodità di privati importanti; di controllare che le strade che portavano alle ville reali fossero sempre in buone condizioni addossandone le spese all'Imposizione Universale delle Strade, detta semplicemente Universale [12].

[11] Le strade con gli «inghiarati» nel XVIII secolo venivano considerate all'avanguardia in Toscana. Erano sicuramente utilizzate per le strade regie e consistevano, in sintesi, in un fondo di sassi ben uniti fra loro anche per mezzo di altri materiali come la ghiaia che faceva da collante e cementificatore. Lateralmente erano realizzate le spallette (o guide) con i fossi laterali per lo scolo delle acque. Lo strato finale era costituito da ghiaia di fiume, detto appunto «inghiarato», ma tutta la strada finiva per essere chiamata così, mentre altrimenti era detta «imbrecciata» e si suppliva all'assenza di questo materiale in superficie arcuando fortemente a «schiena d'asino» il piano stradale.

[12] ASF, *ibidem*. A proposito dell'Imposizione Universale (delle Strade), vi è da dire che vi si ricorreva, almeno per il settore dei lavori di interesse pubblico, quando non ne beneficiava una sola comunità ma i vantaggi ottenuti con la realizzazione di opere erano di utilità generale. Partecipavano agli oneri quindi tutte le comunità appartenenti ad un vicariato o a tutto il territorio statale (a seconda dei casi) mediante il pagamento di quote impositive che potevano essere identiche o proporzionali al coinvolgimento della comunità. Quanto alle comandate, erano turni di lavoro obbligato che a turno squadre di uomini delle comunità erano tenute a svolgere per la manutenzione dei tratti stradali che attraversavano il loro territorio.


Viaggio da Firenze a Livorno
Pistoia
Pisa
Livorno

Divideva in quattro classi le strade del distretto e del contado fiorentino [13]: quelle di vicariato a carico dei vicariati, fra cui le regie che comprendevano a loro volta le postali; quelle di podesteria a carico delle comunità; quelle comunali a carico dei comuni e le vicinali a carico dei possidenti residenti [14].

Nelli replicava con una lunga memoria nella quale esordiva ricordando come nel contado fiorentino, territorio sottoposto a Decima sopportata dai proprietari degli stabili, le spese per le strade fossero a carico dei lavoratori agricoli e di quelli che pagavano il dazio sulla testa. Nel distretto fiorentino invece le strade erano pagate dai possessori degli stabili, come sembrava più giusto [15]. Nel distretto i lavori erano ancora eseguiti per mezzo di comandate nonostante la loro nocività per le bestie da giogo che erano molto sfruttate e per i contadini che erano distolti dai lavori agricoli contro ogni criterio di efficienza produttiva. Le comandate erano pregiudiziali anche per l'economia pubblica poiché quando una strada era resarcita per mezzo di questo sistema erano somministrati (pur scarsi) salari agli operai, che erano prescelti in numero di circa due per ogni famiglia senza riguardo alla loro età ed efficienza. Spesso erano i più deboli e quindi si pagavano due o tre persone per avere il prodotto di un solo lavoratore pagato a prezzo pieno. Anche i carri non erano utilizzati in modo ottimale poiché spesso erano caricati solo parzialmente. Mancava sempre un efficace direttore di questi lavori che risultavano perciò eseguiti superficialmente e per tutti questi motivi nelle zone dove si praticava questo sistema le strade erano sempre mal ridotte [16]. Sul fatto che negli ultimi tempi le spese per le strade fossero molto aumentate e l'aggravio fosse subito dai lavoratori e dall'Erario Regio, Nelli replicava che era vero ma le strade erano anche molto migliorate ed erano numerose ormai quelle calessabili. Dopo il successo della postale Bolognese tutti volevano le strade inghiarate e se una strada seliciata poteva durare anche 100 anni, un'inghiarata ne durava 30 (ma se molto frequentata circa sette anni ed in salita soltanto quattro) quindi le spese di mantenimento erano molto più alte ma era impensabile proporre di tornare indietro al sistema della seliciata perché vi sarebbero state innumerevoli proteste da parte delle

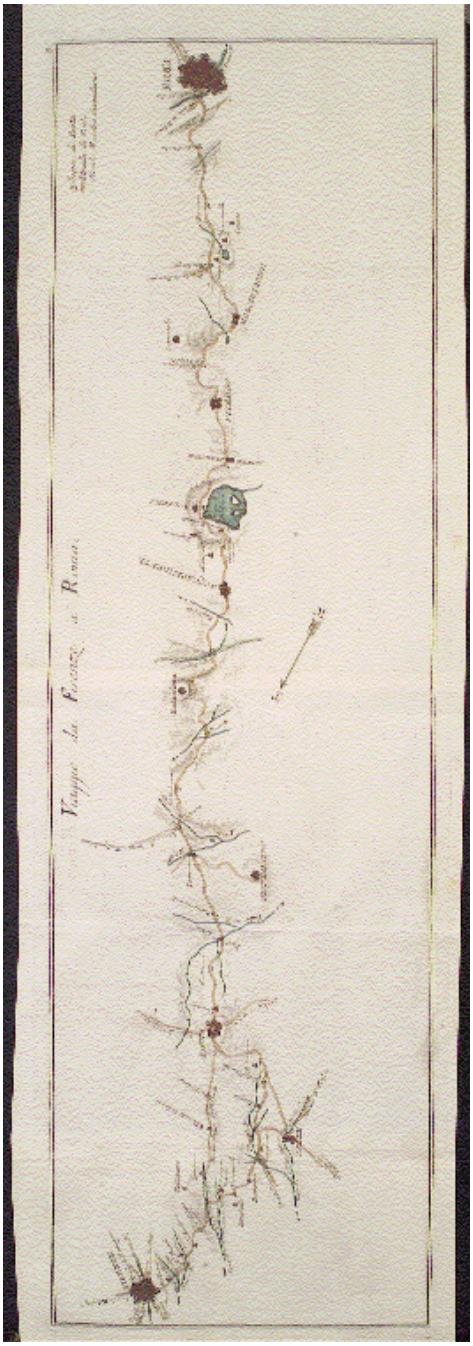
---

13 Lo «stato fiorentino», che era separato dal punto di vista amministrativo dallo «stato senese», era diviso in Contado e Distretto. Il primo era amministrato con leggi ed istituzioni fiorentine mentre il secondo era regolato da leggi locali stabilite da ciascuna comunità. Il distretto comprendeva un territorio più ampio di quello riferibile al solo contado il quale era grosso modo costituito dalle diocesi di Firenze e Fiesole ovvero i tre vicariati di S. Giovanni Valdarno, Certaldo e Scarperia e le podesterie di Prato e S. Miniato. Cfr. D. BARSANTI, "La Toscana dai Medici ai Lorena. Vicende politiche e rinnovamento dello stato", in *Bollettino della Società Storica Maremmana*, Grosseto, XXV (1984), n. 47-48, dic., p. 27.

14 ASF, *ivi*, 26 maggio 1772.

15 ASF, *ibidem*.

16 ASF, *ibidem*. Citava Pietrasanta, la Lunigiana, Barga, Campiglia, Monte San Savino, Civitella, Foiano e Prato.



"Viaggio da Firenze a Roma" (per la strada Romana). Da *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia*, Firenze, presso Niccolò Pagni, 1800, pp. 42-43.
Biblioteca Nazionale Centrale Vittorio Emanuele II, Firenze, Palat. 9.11.2.16.

A destra.

"Viaggio da Firenze a Modena e Bologna" (per la strada Bolognese). Da *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia*, Firenze, presso Niccolò Pagni, 1800, pp. 64-65.
Biblioteca Nazionale Centrale Vittorio Emanuele II, Firenze, Palat. 9.11.2.16.

persone ormai abituate a spostarsi in vettura e soprattutto da parte dei mercanti. C'era un prezzo da pagare per avere le vie più comode ma che lo dovessero pagare solo i lavoratori e quelli che pagavano il testatico non era vero, ad eccezione del caso del contado fiorentino [17]. Ribadiva come la causa principale dei danni alle strade fosse l'acqua che vi scorreva poiché mancava un adeguato supporto di fossi laterali che, quando vi erano, non erano tenuti nelle dovute condizioni dai proprietari adiacenti o dai loro lavoratori. Nelli reclamava da sempre contro questo abuso ed aveva ordinato ai cancellieri comunitativi di farvi provvedere ma questi, che ogni mese di ottobre avrebbero dovuto predisporre la visita, non adempivano in pieno al loro compito nonostante i loro emolumenti per questa mansione ammontassero in totale a 739 scudi l'anno pagati dal pubblico. Quest'ultimo, non ottenendo nonostante ciò i risultati auspicabili, era oltremodo gravato dalle spese di resarcimento delle strade devastate. Gli onorari per lo stesso motivo pagati a deputati di strade, donzelli, rappresentanti, messi, rettori del popolo ed altri provvisionati facevano ascendere la cifra a 1.288 scudi spesi dalle comunità, come si è visto inutilmente dal momento che le fosse laterali continuavano ad essere trascurate [18].

L'anonimo si era lamentato poi del fatto che i due ingegneri di strade della Camera facessero la visita due volte l'anno e dovessero perciò stare fuori tre o quattro mesi continuamente, muovendosi poi nella rimanente parte dell'anno solo in caso straordinario. Nelli rispondeva che il loro stipendio ammontava a 27 scudi mensili (6 lire al giorno) ed erano a loro carico il cavallo, il vitto e l'alloggio mentre sarebbe stato più ovvio attribuire tale compito ad un funzionario della comunità come il provveditore di strade [19].

17 ASF, *ibidem*.

18 ASF, *ibidem*.

19 Il Provveditore di Strade e Fabbriche Comunitative, che prima dell'editto del 23 maggio 1774 veniva chiamato Deputato alle Strade, era un membro eletto dalla comunità che aveva il compito di visitare le

SETTENTRIONE
Viaggio da Firenze a Modena e Bologna
MEZZOGIORNO

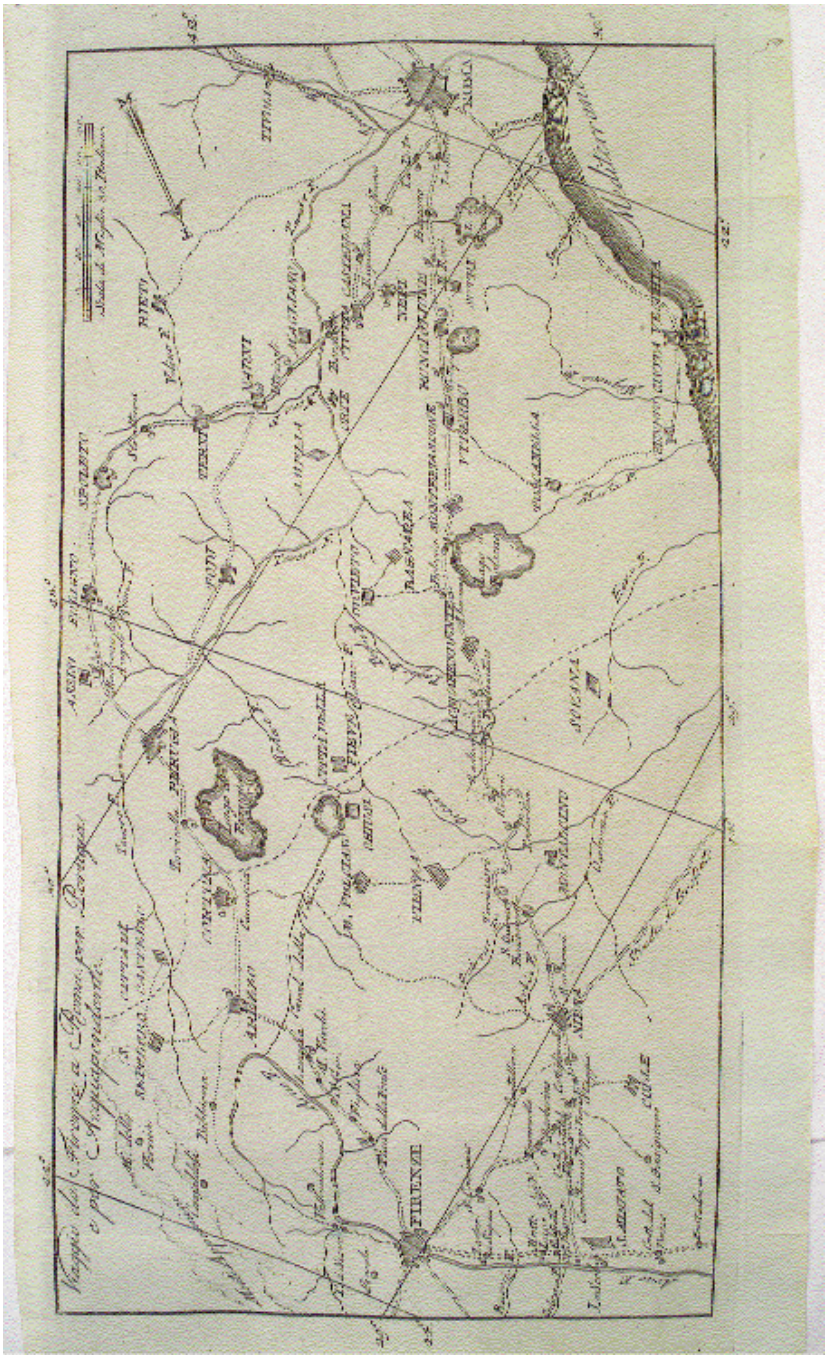
A destra.

"Viaggio da Firenze a Roma per Perugia e per Acquapendente" (strada Aretina). Da *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia*, Firenze, presso Giuseppe Tofani e Comp., 1807, 6ª ed., pp. 28-29.
Biblioteca Nazionale Centrale Vittorio Emanuele II, Firenze, Magl. 6.8.298.

L'anonimo aveva messo in dubbio l'onestà di tutti i funzionari coinvolti in questa amministrazione ma non aveva fatto nessun nome facendo per questo irritare Nelli. Presentava alcuni conti relativi alle spese per le strade a partire dal 1690 fino al 1769, ovvero 80 anni. Nel primo decennio (1690-99) la spesa era stata di 12.784 scudi; nel secondo di 16.349; nel terzo di 23.542; nel quarto di 15.333; nel quinto di 15.433; nel sesto di 17.369; nel settimo, escluse le spese per ricostruire la Bolognese e la Pisana, di 23.878; nell'ultimo di 31.025 [20]. Nelli voleva dimostrare che le spese erano in crescita progressiva per il semplice motivo che ormai chiunque pretendeva di transitare per strade con determinate caratteristiche di praticabilità e l'incremento dei commerci esigeva una manutenzione adeguata. Quindi i motivi di questo aumento erano spiegati e motivati e la Camera non aveva nulla da rimproverarsi riguardo alle modalità di espletamento dei propri compiti. Si apprestava poi a ribattere punto per punto alle critice mosse dall'anonimo. Innanzi tutto non era convinto che utilizzando il mezzo delle comandate, pur dando un salario più alto ai «comandati» e facendoli seguire da persona capace, si sarebbero ridotte le spese di 2/3 poiché i «comandati» erano spesso deboli (ragazzi, invalidi ed anziani) e non avrebbero mai potuto svolgere un lavoro stabile né perfetto al punto da non doverci spendere poi altro denaro. Un direttore capace dei lavori sarebbe stato inutile perché, oltre al fatto di comportare un'ulteriore spesa, non avrebbe ottenuto da 100 persone inesperte un lavoro proficuo svolto all'unisono (così come 100 inesperti di musica non avrebbero potuto eseguire un concerto pur diretti da un «maestro di cappella»). Nelli aveva sem-

strade e le fabbriche della proponendo alla magistratura comunitativa eventuali lavori che, se approvati, avrebbe avuto il compito di assistere. In carica per tre anni, poteva essere rieletto per un successivo mandato dopo un intervallo minimo sempre di un triennio. Il 19 luglio 1787 un *motuproprio* granducale stabiliva che per almeno tre anni un figlio o un fratello non potessero succedere al loro congiunto nel ricoprire l'incarico medesimo in modo da evitare illeciti, che si erano verificati, a danno delle comunità. Cfr. ASF, *Bandi e ordini […] 13 giugno 1774*, vol. VI, n. CXLI ; id., *Bandi e ordini […] tutto dicembre 1788*, vol. XIII, n. LXXXIII.

20 ASF, *ibidem*.



pre ordinato ai propri ingegneri di non ordinare lavori in funzione dei privati facoltosi e di far eseguire con stabilità le fondamenta dei muri [21]. Le strade che conducevano alle ville reali dovevano essere a carico dei vicariati poiché se si modificava il criterio di amministrazione delle strade in vigore attualmente avrebbero dovuto essere a carico dell'Universale anche le altre strade delle comunità che giovavano al pubblico [22].

Nel 1774 Nelli dichiarava necessari tutti i lavori alle regie postali per quell'anno fino allora proposti da Anastagi, che ammontavano a 12.925 scudi (3.135 per Romana e Traversa Romana, 3.776 per la Pisana e 6.013 per l'Aretina) [23]. La Camera delle Comunità redigeva un ordine il 26 novembre 1774 con le istruzioni per un ottimale mantenimento delle strade regie postali in cui si prevedeva una visita dell'ingegnere camerale ogni sei mesi, all'inizio dell'inverno, possibilmente dopo le piogge, e tra la primavera e l'estate [24]. Doveva prima descrivere i resarcimenti necessari per la sicurezza dei passeggeri e successivamente proporre quelli che potevano dare un grado di perfezione totale e che sarebbero stati valutati prima di darne l'approvazione [25]. Doveva indicare il luogo preciso dei lavori ed i materiali da utilizzare tenendo presente che all'interno di terre e castelli il mantenimento della selice ovvero dei seliciati superiori era a carico delle comunità, secondo i singoli regolamenti [26]. L'ingegnere doveva effettuare anche altre visite a sorpresa durante l'anno onde verificare il reale impegno dei capimaestri incaricati. Se fossero stati necessari piccoli interventi questi avevano facoltà di eseguirli per lista senza l'ordine dell'ingegnere, previo rapporto. Consistevano in : 1) spalare tutto il fango dalla strada portandolo altrove senza danno per i privati; 2) spianare e riempire buche e rotaie; 3) rimettere le guide; 4) qualsiasi altro lavoro ritenuto opportuno ma di piccola importanza, tenendo una lista separata delle opere e delle spese occorse [27]. I capimaestri da assegnare stabilmente ad ogni porzione di strada erano scelti in base alla loro capacità ma anche alla vicinanza alla strada medesima e potevano essere licenziati dall'incarico in caso di inadempimento del loro dovere. Dovevano eseguire le relazioni alla lettera iniziando i lavori entro otto giorni dalla loro consegna e terminandoli con la massima sollecitudine. Non

21 ASF, *ibidem*.

22 ASF, *ibidem*.

23 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 869, ins. "Anno 1774". Dalla somma delle spese ricavate dai documenti eterogenei e descritta in uno dei paragrafi successivi la spesa per la Pisana nel 1774 risulterenbbe superiore e pari a 4.171 scudi.

24 ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Giustificazioni*, f. 132, "Negozi diversi della Camera delle Comunità. 1 marzo 1774-tutto febbraio 1775".

25 ASF, *ibidem*.

26 ASF, *ibidem*.

27 ASF, *ibidem*.

avrebbero percepito nessun pagamento se non avessero finito il lavoro, dopo il riconoscimento dell'ingegnere che, in caso di indisponibilità, poteva essere sostituito dal cancelliere comunitativo del tratto di strada interessato il quale avrebbe certificato i lavori mediante una scrittura formale standardizzata. I capimaestri gli avrebbero pagato l'onorario con il proprio denaro [28]. Dovevano anche invigilare su eventuali trasgressioni prendendo i necessari provvedimenti di intimazione o denuncia, che potevano riguardare: scoli e fosse laterali, frane, occupazioni di strada [29].

Seguiva l'elenco dei capimaestri assegnati alle varie porzioni di strade regie postali: per la Bolognese Giuseppe Tosi da Firenze a Montecarelli (22 miglia), Lorenzo Tosi da Montecarelli a Pietramala (12 miglia) e Gaspero Noferini da Pietramala al confine (5 miglia); per l'Aretina Tommaso Tosi da Firenze a Pian della Fonte (15 miglia), Pietro Tosi da Pian della Fonte fino a Levane (15 miglia), poi Carlo Busatti fino ad Arezzo (12 miglia) e Felice Tortoli fino al confine (20 miglia); per la Romana Francesco Cini da Firenze a San Casciano (8 miglia), Tommaso Tosi fino a Tavarnelle (8 miglia) e Gaetano Chiostrini associato a Vincenzo Checcucci fino al confine (11 miglia); per la Traversa Romana Lorenzo Rigatti dall'Osteria Bianca fino alla Pesciola (10 miglia), poi Andrea Conti fino a Poggibonsi (10 miglia); per la Pisana Giuseppe Tosi da Firenze a Signa (7 miglia), poi Francesco Cini fino a Montelupo (8 miglia), poi Pietro Tosi fino alla Scala (7 miglia) e Stefano Antonini fino al confine (6 miglia) [30].

Il 4 novembre 1775 il direttore della Segreteria di Finanze Angelo Tavanti scriveva il proprio parere a S.A.R. iniziando innanzitutto con il consiglio di accollare alle comunità anche i tratti di regia situati nel distretto fiorentino, e non solo nel contado [31]. Poi notava come il proposto sistema di rimborso alle comunità, in base al conto che avrebbero presentato a fine anno, non fosse auspicabile poiché non sarebbe stato possibile verificare l'effettiva spesa durante il trascorrere dell'anno e magari questa avrebbe potuto essere minore [32]. Le istruzioni date per il mantenimento avrebbero avuto ben poco effetto se il soprassindaco fosse stato assente. Era necessario evitare l'avidità degli ingegneri limitando le loro visite proprio per mezzo di queste istruzioni, ma il metodo non sarebbe stato efficace mentre si doveva ammettere che era indispensabile la loro opera molto onerosa per il pubblico. Quindi l'unica soluzione era assegnare uno stanziamento annuale ad ogni comunità da pagarsi in più di una rata

28 ASF, *ibidem*.

29 ASF, *ibidem*.

30 ASF, *ibidem*.

31 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 866, ins. 1766.

32 ASF, *ibidem*.

dopo averle consegnato la strada in buon grado, solo per il mantenimento [33]. Sarebbe stato facile per le comunità provvedervi poiché potevano utilizzare maestranze già sul luogo ed intervenire prontamente per prevenire eventuali danni più seri. Presumibilmente sarebbe stato conveniente escludere dal mantenimento le pile e le spallette dei ponti e si potevano incaricare i postieri di avvertire dei ripari necessari in modo da consentire al direttore della Posta di Firenze di presentare gli avvisi al soprassindaco che avrebbe allertato il magistrato comunitativo [34]. Calcolava che la lunghezza media del tratto di regia in cura ad ogni comunità potesse essere di 5-6 miglia e quindi il compito di conservarle sarebbe stato veramente agevole. Questo sistema avrebbe consentito grossi risparmi, avrebbe permesso che le comunità potessero guadagnare una bella fetta del denaro sborsato dall'Imposizione Universale e si sarebbe potuto anche limitare l'utilizzazione degli ingegneri [35]. Qualcuno avrebbe potuto obiettare che il sistema del cottimo per i lavori era pericoloso e negativo e questo era sicuramente vero se i contratti erano stipulati con persone insolventi che non avendo nulla da perdere cercavano di spendere il meno possibile sicuri di non pagare i danni riscontrati alla fine del contratto, come era successo con l'impresario «capomaestro» Romolo Noferini per la Bolognese che aveva preteso mille scudi l'anno. Ma in questo caso le comunità sarebbero state incaricate del mantenimento perpetuo e quindi avrebbero avuto tutto l'interesse a resarcire prontamente ogni minimo danno per non spendere in futuro maggiormente [36].

Dello stesso periodo è un'altra memoria anonima contenente alcune considerazioni interessanti che mettono in luce la complessità del problema. Inizia con l'esposizione dei vantaggi del sistema di accollo alle comunità : 1) diminuzione delle spese causate soprattutto da visite, relazioni e decreti e dall'operato di un ingegnere che risiedeva a Firenze; 2) diminuzione delle possibilità di connivenza fra ingegnere e capomaestro nella stima dei lavori poiché il magistrato comunitativo poteva scoprire con facilità tali legami ed inoltre i componenti la magistratura locale avrebbero avuto tutto l'interesse a denunciarne l'esistenza che andava a scapito del mantenimento delle «loro» strade; 3) velocità nei «resarcimenti» [37] dal momento che tutti gli operatori si trovavano sul luogo.

---

33 ASF, *ibidem*.

34 I postieri o «maestri di posta» erano i gestori, mediante concessione di appalto, delle stazioni di posta lungo queste strade. Si trattava di strutture adeguate anche all'ospitalità alberghiera di corrieri postali e semplici viaggiatori che utilizzavano i «viaggi in posta» per spostarsi sia per lavoro che per diletto.

35 ASF, *ibidem*.

36 ASF, *ibidem*.

37 Il termine «resarcimento» è ovviamente sinonimo di «risarcimento», con il quale si intendeva in senso generale qualsiasi intervento di restauro, da quelli minimi a quelli impegnativi e costosi.

Passava poi agli inconvenienti: 1) poiché, come dimostrava la gestione delle strade comunitative, le comunità erano sprovviste di persone competenti nel ruolo di provveditore di strade, la quota anche onesta del canone annuo non sarebbe stata sufficiente all'esecuzione dell'incarico e le comunità ci avrebbero rimesso economicamente; 2) i «comunisti» [38] sarebbero quindi stati costretti, almeno i primi tempi, ad avvalersi di consulenze di ingegneri regi e questi avrebbero cercato di fare l'interesse della Camera più che quello delle comunità fissando assegnamenti possibilmente minimi. A questo andava aggiunto il timore che molti avrebbero avuto di trattare con il soprassindaco della Camera delle Comunità ed il desiderio di compiacerlo che avrebbe indotto le comunità ad accettare cifre basse senza protestare. Non avrebbero neppure potuto essere tutelate efficacemente in caso di scapito, che dava per certo sia per l'imperizia tecnica dei funzionari comunitativi che per le corruzioni che sicuramente si sarebbero verificate all'interno della magistratura; 3) l'affare delle strade postali era troppo importante data la sua incidenza rispetto al resto delle spese della comunità per cui uno sbaglio, una ruberia oppure una disgrazia (come la rovina di un muro di sostegno) avrebbero aggravato l'Imposizione ordinaria almeno del triplo e con molta facilità. Questo non si verificava con il vecchio sistema perché, essendo le strade regie in accollo a tutte le comunità del vicariato, una spesa straordinaria ripartita fra molti soggetti diventava più sopportabile ed era controbilanciata dalle minori spese occorse in altre comunità [39]. Una soluzione poteva essere quella di obbligare le comunità a congelare l'assegnamento per le regie postali per non utilizzarlo in altri lavori ma questo sarebbe stato irrealizzabile soprattutto durante i primi anni quando, vista la sicura necessità di spese per l'incapacità dei magistrati comunitativi, non ci sarebbe stato neppure un deposito di denaro consistente. Visto il comportamento abituale di queste «pubbliche rappresentanze» l'anonimo pensava che non si sarebbero astenute dal toccare il denaro avanzato per utilizzarlo in altri scopi sicuro che, quando sarebbe stato necessario per le strade, non sarebbe stato più disponibile e citava a questo proposito la pessima amministrazione della Lombardia austriaca in materia [40]; 4) le comunità sarebbero state continuamente sottoposte alle querele ed ai ricorsi dei postieri che avrebbero preteso una perfezione nella qualità delle strade che non era stata richiesta in passato alla magistratura dei Nove Conservatori o adesso alla Camera delle Comunità e le spese sarebbero ricresciute per le inevitabili maggiori richieste di resarcimenti. In questo modo l'incarico di provveditore, già di per sé difficile da conferire ad una persona abile e preparata, sarebbe stato sempre meno ricercato dagli

38 Con questo termine nel XVIII secolo si intendevano i rappresentanti delle comunità.

39 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 866, ins. 1766.

40 ASF, *ibidem*.

uomini di giudizio a meno di non pagarli molto bene, ma la spesa non sarebbe stata rimborsata dal soprassindaco. Poiché durante i primi anni magistrati comunitativi e provveditori di strade avrebbero brancolato nel buio, suggeriva di non ordinare per legge ad ogni comunità di prendere tali accolli ma di concederli solo a quelle che potevano essere in grado di gestire la situazione potendosi avvalere di persone pratiche ed avendo la possibilità di stipulare convenzioni arrecanti vantaggi economici alla comunità. La somma del canone sarebbe stato opportuno fissarla solo per un decennio in modo da considerare eventuali defalchi da effettuare in un periodo successivo quando, mediante una nuova convenzione stavolta ventennale, si sarebbe dato avvio ad un rapporto da regolamentare appunto da allora in poi ogni venti anni. Sarebbe stato utile concordare la convenzione quattro anni prima della scadenza del ventennio [41]. Per i tratti di strada delle comunità non interessate a ricevere l'accollo, il soprassindaco avrebbe dovuto fare la stima del mantenimento e metterlo poi all'Incanto comunità per comunità per dieci anni nelle solite forme, rinnovando il contratto tre anni prima della scadenza del decennio ma solo dopo aver constatato se la comunità interessata perseverava nel non voler assumere il mantenimento. Magistrati comunitativi e provveditori di strade dovevano comunque invigilare sull'operato degli impresari privati per mezzo di visite ed in questo modo, gradualmente, tutte le comunità avrebbero finito per prendere l'accollo; infatti avrebbero necessariamente acquisito esperienza nel settore proprio grazie a quella diretta sul campo [42].

L'accollo alle comunità del 1776.

Il regolamento del 4 marzo 1776 era fortemente debitore dei suggerimenti di Tavanti. Si è visto che prevedeva la consegna delle regie ed il loro accollo per il mantenimento alle comunità relativamente al tratto che le attraversava. La magistratura centrale trattava e conveniva con le comunità la somma da richiedere annualmente per ogni miglio di strada (secondo la natura del terreno, la lontananza dei materiali etc.) [43]. La motivazione espressa nella notificazione dichiarava che questo provvedimento avrebbe permesso il mantenimento delle strade regie di posta secondo modalità più facili, immediate e meno dispendiose [44]. In particolare era compito della comunità il mantenimento di massicciate, guide ed inghiarati, ponti, muraglie di so-

41 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 866, ins. 1766.

42 ASF, *ibidem*.

43 ASF, *Leggi e Bandi […] 22 giugno 1776*, cit., vol. VII, n. CXIII.

44 ASF, *ibidem*.

stegno, parapetti, chiaviche, «sciacqui» [45] e «qualunque altra sorte di lavoro» [46]. Erano esclusi dal mantenimento pile ed archi dei ponti «grandiosi», se la comunità non voleva (ma comunque avrebbe dovuto provvedere ai lastrici ed inghiarati sopra il ponte ed alle sue spallette) [47]. Le comunità avrebbero ricevuto dalla Camera la strada in perfetto stato oppure avrebbero potuto provvedere ai lavori non completati durante il sistema precedente ma a totale carico finanziario della Camera, che utilizzava per la raccolta dei fondi il gettito dell'Imposizione Universale di Strade [48]. Il mantenimento avrebbe dovuto essere eseguito materialmente dai provveditori delle strade ma le comunità avevano libertà di darlo in cottimo se lo ritenevano più conveniente (guadagnando quindi sull'assegnamento dato dalla Camera) [49]. Non poteva essere mutata la direzione di queste strade e le salite non dovevano divenire più ripide ma, se qualche modifica lieve si rendeva necessaria per la comunità senza danneggiare il pubblico, potevano agire solo dopo l'approvazione della Camera e "sperare" in qualche aiuto finanziario solo quando la disponibilità della cassa dell'Imposizione Universale di Strade lo avesse consentito [50]. I maestri di posta erano obbligati ad informare il magistrato comunitativo o il cancelliere di qualunque deterioramento nel tratto compreso nella loro giurisdizione ed avvisare contemporaneamente il direttore dell'Ufficio Generale della Posta di Firenze che avrebbe poi informato la Camera di Firenze per le strade regie comprese nel contado e distretto fiorentino [51]. La prestazione annuale convenuta fra Camera e comunità sarebbe stata pagata in tre rate e, per garanzia dell'adempimento del lavoro alle condizioni espresse, l'ultima rata sarebbe stata pagata al camarlingo comunitativo solo dopo le visite degli ingegneri atte a verificare il buono stato delle strade. In caso di inadempienza veniva avviata una pratica contro i magistrati comunitativi che avevano mancato al proprio dovere mentre i lavori non eseguiti sarebbero stati pagati dalle comunità stesse [52]. Vi era anche una nuova lista delle strade regie che aggiungeva a quella del regolamento del 1776 la Lucchese, la strada di Pietrasanta, la strada della Marina di Livorno [53].

---

45 Cioè canalette di scolo di acque bianche, in contrapposizione alle acque nere delle chiaviche.

46 ASF, *ibidem*.

47 ASF, *ibidem*.

48 ASF, *ibidem*.

49 ASF, *ibidem*

50 ASF, *ibidem*

51 ASF, *ibidem*

52 ASF, *ibidem*. Il «camarlingo» era il responsabile amministrativo, una sorta di contabile supervisore del denaro comunitativo.

53 ASF, *ibidem*.

In funzione dell'accollo alle comunità delle strade regie veniva fatta una dimostrazione delle spese effettuate negli ultimi cinque anni dalla Camera delle Comunità nelle porzioni del territorio fiorentino da essa dipendenti [54]. Dall'esame sul gruppo di documenti relativi alle «Spese occorse per il mantenimento» delle strade regie postali nel periodo compreso fra il 1° marzo 1771 e la fine di febbraio 1776 la più onerosa risultava essere l'Aretina con un totale medio annuo di 5.685 scudi, seguita dalla Pisana con 4.913 scudi, la Bolognese con 2.790 scudi, la Romana con 1.975 scudi e naturalmente per ultima la Traversa Romana con 1.224 scudi (tabella 1) [55]. Il totale annuo medio sarebbe quindi di 16.662 scudi. Rispetto alle cifre sicuramente non complete raccolte dagli altri documenti archivistici come liste, pagamenti, ricevute, ordini di intervento, relazioni etc. si riscontrerebbero due dati incompatibili con questo prospetto quinquennale fornito dalla Camera che riguardano la Romana e la Traversa Romana. Infatti dai calcoli e dalle somme desunti dai documenti sparsi risulta una spesa media annua nel quinquennio pari a 2.106 scudi per la prima e 1.560 per la seconda. Sono quindi superiori al dato fornito ufficialmente che dovrebbe essere globale. Poiché si tratta però di una differenza, a parte quella lieve della Romana, che si aggira intorno ai 300 scudi è probabile che dai documenti più frammentari siano stati male interpretati alcuni ordini di intervento poiché spesso per le due strade veniva stilata una relazione unica dal momento che le comunità coinvolte erano le stesse. Talvolta potevano essere citate con poca chiarezza data la similitudine fra i loro nomi e quindi alcune cifre potrebbero essere state erroneamente calcolate due volte. Per le altre strade si riscontrano cifre sempre minori, coerentemente con la improbabile conservazione di tutte le fonti documentarie riferite a singole fasi della storia delle strade. Per la precisione risulta una spesa nel 1771-76 di 4.866 scudi annui in media per l'Aretina (e risulterebbero perciò mancanti le testimonianze di spese del valore di 819 scudi), di 4.092 scudi per la Pisana (mancanti le spese pari a 821 scudi), di 2.696 per

---

54 ASF, *Capitani di Parte Guelfa, Numeri Bianchi*, f. 33, vol. II. In realtà già nel 1758 Angelo Tavanti chiedeva un ristretto all'Uffizio della Parte sulle spese dettagliate occorse nel ventennio 1726-46 per il restauro e mantenimento della Bolognese, l'Aretina e la Pisana. Purtroppo non è stato possibile rintracciare nei documenti questo schema che avrebbe dovuto essere stato redatto dall'Uffizio.

55 ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, ins. "Ristretti delle dimostrazioni […] per il mantenimento delle strade regie dal 1776 al 1782". Altri dati riguardavano le cifre dei lavori di restauro in ordine alle relazioni approvate nel periodo 26 novembre 1774-23 settembre 1775: 5.535 scudi all'Aretina, 4.140 alla Pisana, 2.216 alla Romana, 1.604 alla Bolognese e 1.373 alla Traversa Romana. Seguivano poi i lavori proposti nel luglio 1775 ma non ancora approvati: 2.003 scudi per la Romana, 1.445 per la Pisana e 1.256 per la Traversa Romana. Nel Granducato, sinteticamente, uno scudo valeva 7 lire; una lira valeva 20 soldi; un soldo valeva 12 denari. Lo scudo pesava 21,23 grammi d'argento ed equivaleva a 6,65 lire italiane del 1883. Come ulteriore frazione monetaria era spesso utilizzato il quattrino pari a 4 denari. Cfr. A. Martini, *Manuale di metrologia ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Torino, Ermanno Loescher, 1883, pp. 206-210.

Tabella 1

	Aretina	*Bolognese*	*Pisana*	*Traversa Romana*	*Romana*
	lire	*lire*	*lire*	*lire*	*lire*
anno 1771					
da Pietramala in là		1.096,18			
dalla Zambra a Poggibonsi				6.675,10	
a Certaldo				681,16	
dal ponte di Levane a Poggibonsi				1.435,10	
da Firenze a Malavolta					2.613,10
Palazzuolo nella Strada Regia Aretina	468,16				
al Gamberai			700,00		
nell'Aretino	5.684,13				
in comunità di Cortona	2.866,14				
in San Giovanni e Anghiari	1.547,06				
verso San Giovanni	926,18				
al Gamberai			840,00		
al Noferini		700,00			
vicariato di San Giovanni	1,00				
vicariato di San Giovanni da Montevarchi a Levane	1.225,00				
al Gamberai			1.050,00		
al Gamberai			630,00		
al Noferini		700,00			
al Gamberai			770,00		
in comunità di Cortona	12.396,14				
al Gamberai			350,00		
muri e prolungamento di ponti				1.499,03	
a Sanminiatello			238,17		
al Noferini		1.050,00			
al Gamberai			560,00		
a Tavarnelle					2.589,03
per il Noferini a Lorenzo Tosi		22,19			
passato Barberino					566,04
al Gamberai			1.050,00		
al Gamberai			700,00		
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi	0,00	1.400,00			
al Gamberai			980,00		
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi		1.400,00			
al ponte a Romito	84,00				
muro al Carlone		3.291,19			
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi		1.400,00			
dal Cellai all'Incisa	7.879,00				
Totale	33.076,81	11.059,56	7.868,17	10.290,39	5.768,17

segue tabella 1

	Aretina	*Bolognese*	*Pisana*	*Tr. Romana*	*Romana*
anno 1772					
da Firenze a San Casciano	9.123,13				5.945,13
da San Gaggio selice					1.024,00
passato San Gaggio selice					3.385,09
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi		1.400,00			
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi		1.400,00			
da Levane a Monsoglio	4.931,02				
fuori della porta Romana					
Monsoglio	4.094,03				1.006,00
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi		1.400,00			
al Noferini e per esso a Massimiliano Carraresi		1.400,00			
passato Malavolta					1.786,16
muri in piano di Garza		3.359,14			
muro in piano di Garza		335,16			
selice fuori di porta San Niccolò	1.474,13				
muro a San Casciano dai beni Serristori		958,08			
a Camaione e Sanminiatello			2.370,11		
da Firenze al ponte di Misciano	13.654,06				
muro a Malavolta					68,02
a San Gaggio					2.301,13
da Levane a Monsoglio	2.651,16				
comunità di Castiglionfiorentino	1.943,05				
comunità di Arezzo	458,00				
comunità di Arezzo	2.549,17				
comunità di Arezzo	403,03				
comunità di Castiglionfiorentino	154,10				
comunità di Cortona	2.389,14				
verso il Porcellino	2.825,10				
verso Levane e per la salita	3.726,17				
resarcimento al ponte di Levane	71,10				
presso San Giovanni	104,10				
verso Montevarchi	2.617,17				
comunità di Arezzo	13.364,12				
Castiglion Fiorentino	1.245,12				
comunità di Castiglione	1.125,14				
dal ponte di Misciano fino al Cellai	8.550,16				
verso Figline	1.460,03				
dal Cellai fino all'Incisa	8.999,16				
verso Montebuoni					763,01
ponte della Brennia riedificato nel 1772	4.970,12				
dal ponte a Greve fino					
al ponte a Stagno	16.564,06				
dal ponte a Stagno al masso delle Fate	11.765,10				
da Firenze al ponte a Greve			6.110,03		
da San Giovanni a Montevarchi	1.031,13				
Totale	93.912,64	9.294,30	36.809,30		17.236,62

segue tabella 1

	Aretina	*Bolognese*	*Pisana*	*Tr. Romana*	*Romana*
anno 1773					
ponti e muri a Monte di Fò		2.137,12			
nel piano di San Miniato			1.326,13		
al ponte a Evola			442,00		
fra Montelupo ed Empoli			3.382,03		
muro verso Certaldo				2.567,15	
passato Tavarnelle					2.324,00
da Poggibonsi ai confini di Siena					4.812,13
da San Casciano al confine suddetto					8.696,11
a Malavolta					1.629,00
verso Poggibonsi					188,06
rialzamenti nel piano di Empoli dopo inondazioni				21.396,16	
nel piano di Firenze selice da Granatieri			903,00		
sotto il Galluzzo					100,00
a Poggibonsi spallette al ponte della Staggia					299,15
alle Tavarnuzze					224,11
da Pietramala fino al confine		5.033,06			
da Empoli al ponte a Elsa			10.272,10		
da Legnaia al ponte a Greve			3.392,00		
nel piano di Firenze			1.736,06		
rialzamento luoghi bassi			12.986,16		
dal ponte a Stagno a Sanminiatello			6.346,07		
in tutto il corso della strada		9.455,07			
dal ponte a Greve a Vingone			12.456,19		
rialzamento e prolungamento muri per le pedate al ponte di Ribecco	3.326,00				
da Firenze a S. Andrea selice a Malavolta					3.899,16
da Fontebuona a Cafaggiolo		2.676,15			
Totale		19.301,40	77.963,90	2.567,15	22.171,72
anno 1774					
da Cafaggiolo a Monte Carelli		7.292,19			
da Monte Carelli al Covigliaio		5.914,16			
da Firenze a Fontebuona		9.383,03			
dal Covigliaio al confine		1.366,15			
da Montelupo a Empoli			8.779,14		
da Tavarnelle fino a Poggibonsi					3.957,17
da Certaldo a Poggibonsi				4.261,06	
da Poggibonsi ai confini di Siena					3.712,00
da Poggibonsi all'Osteria Bianca				11.622,00	
da San Martino al Mulino Nuovo				2.824,13	
da San Casciano alla Pesa					869,06
dall'Osteria Bianca al Mulino Nuovo				1.790,00	
dal ponte a Elsa in Vagra			3.366,04		
dal Galluzzo					2.235,16

segue tabella 1

da Firenze al ponte a Greve			3.916,16		
dal ponte a Greve al Vingone			4.317,13		
da Signa a Montelupo			3.538,01		
da Empoli al ponte a Elsa			6.741,09		
lavori al fiume Chiana a difesa del ponte a Buriano	2.067,06				
in comunità di Cortona	4.522,13				
tra Figline e San Giovanni	778,06				
in comunità di Castiglione e Montecchio	1.804,04				
dallo Stale al confine		4.197,02			
da Firenze allo Stale		9.514,06			
Totale	9.171,29	37.666,61	30.657,57	20.497,19	10.773,39
anno 1775					
da Firenze all'Incisa	5.317,06				
dall'Incisa a Levane	13.097,03				
da Arezzo al confine	2.461,17				
da Levane ad Arezzo	3.999,19				
ricostruzione muro sul ponte del Giglio	596,14				
sotto Palazzuolo	2.034,14				
da Firenze a S. Andrea					2.315,10
da Montelupo ad Empoli			3.500,00		
dentro Tavarnelle e Staggia					460,00
da Poggibonsi al confine del Senese					1.517,16
da Signa a Montelupo					
da Levane a Malafrasca	1.129,15		3.396,06		
da Malafrasca al confine di Anghiari	2.499,06				
dall'Incisa a Levane	7.576,16				
da Montelupo a Empoli			2.453,10		
dal ponte a Pesciola al fiume Staggia				4.980,17	
dalla Scala alla Cecinella			3.065,10		
da Empoli al ponte a Elsa			4.939,05		
da Poggibonsi a Tavarnelle					2.596,06
da Fontebuona a Cafaggiolo		1.435,11			
da Cafaggiolo a Monte Carelli		12.261,08			
da Tavarnelle a San Casciano					2.750,06
da Arezzo al confine	7.925,15				
dalla posta di San Casciano					868,10
dal Mulino Nuovo al ponte a Pesciola				4.515,10	
da Tavarnelle a San Casciano					5.297,17
dal confine di Cortona a quello della Chiesa	4.200,00				
da Firenze a Fontebuona		2.666,06			
da Pietramala fino al confine		1.032,09			
da Monte Carelli al Covigliaio		2.932,06			
da Firenze a Signa			1.319,04		
dal confine di Anghiari ad Arezzo	1.050,00				
Totale	51.884,25	20.326,40	18.672,35	9.495,27	15.803,65

segue tabella 1

	Aretina	*Bolognese*	*Pisana*	*Tr. Romana*	*Romana*
Somma totale	18.8044,99	97.648,27	17.1971,29	42.850,00	71.753,55
si parte per 5 e ragguaglia un anno per l'altro	39.796,59	19.529,65	34.394,25	8.570,00	14.350,71

ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, ins. "Ristretti delle dimostrazioni […] per il mantenimento delle strade regie dal 1776 al 1782".

la Bolognese (mancherebbero 96 scudi). Il totale medio annuo ammonterebbe a 15.320 scudi. Comunque non muta la graduatoria delle strade a seconda dell'importanza delle spese richieste per la loro gestione. La Camera presentava poi un ristretto delle somme domandate da ciascuna comunità del contado e distretto fiorentino per la riduzione in buon grado e l'annuo mantenimento in ordine al nuovo regolamento. Naturalmente le richieste erano di misura superiore rispetto ai parametri camerali. Infatti il totale del finanziamento che sarebbe dovuto spettare alle comunità risulta di 72.208 scudi (53.108 di risarcimenti e 19.100 per il mantenimento). Le comunità dell'Aretina chiedevano in totale 24.610 scudi di resarcimenti e 6.070 per il mantenimento, quelle della Bolognese 6.934 e 3.979, quelle della Pisana 13.078 e 4.812, quelle della Romana 6.215 e 2.438 ed infine quelle della Traversa Romana 2.271 e 1.800 (tabella 2) [56].

Durante l'estate del 1776 il capo ingegnere della Camera delle Comunità Giuseppe Salvetti spiegava a Tavanti come i lavori indispensabili alla conservazione delle strade regie dovessero essere suddivisi in due classi: quelli riguardanti la sola superficie delle strade e quelli relativi a muri, ponti, spallette, frane etc [57]. L'ammontare della spesa per la manutenzione annuale della prima classe poteva essere determinata da un perito esperto ma non con la certezza assoluta della sua precisione. La ragione era che mancavano dei dati sperimentali esatti che confermassero la reale altezza del consumo di un inghiarato a seconda della qualità del materiale del medesimo e della frequenza del carreggio visto che non era disponibile neppure una precisa statistica del numero di vetture che transitavano annualmente dalle strade regie postali. Per questo una procedura che si avvaleva solo della perizia data dalla cognizione di

[56] Nella tabella si leggono leggere differenze fra le somme totali delle spese delle singole strade suddivise fra comunità e calcolate con il computer e le somme totali riportate nelle prime colonne e riferite al quadro globale che sono state invece riprese esattamente dai documenti settecenteschi. Lo scarto è dovuto all'arrotondamento delle frazioni di unità monetaria rappresentate da soldi e denari. La stessa considerazione è da ritenersi valida anche per i prossimi casi analoghi.

[57] ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, minuta di lettera.

Tabella 2

(A = lunghezza in miglia; B= resarcimenti; C= mantenimento annuo)

Ristretto somme domandate dalle comunità del Contado e Distretto Fiorentino in ordine al nuovo regolamento del 1776

	A	B	C	
strade	*miglia*	*scudi*	*scudi*	
Strada Regia Bolognese	35	6.934	3.979	
Strada Regia Aretina	53	24.610	6.071	
Strada Regia Romana	29	6.215	2.438	
Strada Regia Traversa Romana	20	2.271	1.800	
Strada Regia Pisana	31	13.078	4.812	
Totale	168	53.108	19.100	

Strada Regia Bolognese Ristretto domande fatte dalle comunità

	A	B	C	
comunità	*miglia*	*scudi*	*scudi*	
Fiesole	4	586	764	
Sesto	0	63	45	
San Piero a Sieve	9	3.700	1.500	
Barberino Mugello	10	1.388	890	a
Firenzuola	10	1.196	780	b
Totale	35	6.933	3.979	c

Strada Regia Aretina Ristretto domande fatte dalla comunità

	A	B	C	
comunità	*miglia*	*scudi*	*scudi*	
Bagno a Ripoli	9	1.489	1.050	d
Rignano	3	490	821	
Reggello	3	2.078	360	
Figline	5	2.185	515	e
San Giovanni	3	1.026	316	f
Montevarchi	6	8.454	1.264	g
Arezzo	8	6.160	1.000	
Castiglione	4	1.023	244	
Cortona	8	1.700	500	
Totale	53	24.605	6.070	h

Strada Regia Romana Ristretto delle domande fatte dalle comunità

	A	B	C	
comunità	*miglia*	*scudi*	*scudi*	
Galluzzo	4	851	670	i
San Casciano	7	609	518	l
Barberino Valdelsa	8	1.868	500	m
Poggibonsi	8	2.886	750	
Totale	29	6.214	2.438	n

Strada Regia Traversa Romana Ristretto delle domande fatte dalle comunità

	A	B	C	
comunità	*miglia*	*scudi*	*scudi*	
Empoli	3	448	501	
Castelfiorentino	6	857	500	
Certaldo	6	559	550	o
Barberino Valdelsa	4	343	200	p
Poggibonsi	0	64	50	
Totale	20	2.271	1.801	q

Strada Regia Pisana Ristretto delle domande fatte dalle comunità

	A	B	C	
comunità	*miglia*	*scudi*	*scudi*	
Galluzzo	2	653	539	r
Casellina e Torri	3	419	669	s
Lastra a Signa	5	1.610	1.420	t
Montelupo	4	6.096	728	u
Empoli	5	2.569	753	
San Miniato	6	1.384	501	
Montopoli	2	345	200	v
Totale	31	13.076	4.810	z

a = mantenimento convenuto escluso il ponte di Cafaggiolo sulla Sieve
b = convenuto sia mantenimento che consegna in buon grado escluso il ponte di Rialto
c = scudi 111.2.0.0. circa per miglia
d = senza esclusione di ponti ed i deputati domandano di rimettersi a S.A.R. la loro istanza e dimostrazione
e = senza esclusione di ponti ed i deputati domandano di rimettersi a S.A.R. la loro istanza e dimostrazione
f = con l'esclusione di 4 ponti: San Cipriano, Vaccherecia, delle Ville e del Fiacchereto
g = esclusa quella porzione di b 1252 a comune con la comunità del Bucine nella salita di Levane ed esclusi i 4 ponti del Giglio, della Dogana, di Caposelvi e dell'Ambra
h = scudi 113.3.0.0 circa per miglio
i = escluso il ponte di Montebuoni
l = convenuti mantenimento e riduzione in buon grado
m = convenuto il solo mantenimento
n = scudi 88
o = escluso il ponte dell'Agliena
p = convenuto il mantenimento
q = scudi 86 circa per miglio
r = escluso il mantenimento del ponte a Greve
s = escluso il mantenimento del ponte a Greve
t = esclusi i contrammuri fatti né da farsi in Gonfolina
u = escluso il ponte di Montelupo
v = escluso il ponte della Cecinella
z = scudi 155 circa per miglio

ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, ins. "Ristretti delle dimostrazioni [...] per il mantenimento delle strade regie dal 1776 al 1782".

un ingegnere avrebbe sempre raggiunto una determinazione dei costi ipotetica. Ma se per il mantenimento di una strada lunga poche braccia [58] un quattrino in più al braccio sarebbe stato una cifra trascurabile, in un'estensione di oltre 100 miglia la piccola differenza avrebbe costituito una somma rispettabile; infatti assommando la lunghezza delle strade regie postali in territorio fiorentino a circa 223 miglia il dispendio sarebbe divenuto di 1.502 scudi annui. Venendo inoltre i pareri da ingegneri diversi che non avevano stabilito fra loro un criterio di valutazione omogeneo, vi sarebbe stata sempre una differenza nel prezzo medio che, seppur piccola, avrebbe comunque inciso molto sul totale [59]. Per i lavori della seconda classe le ipotesi erano addirittura prive di limiti non potendo sapere per esempio quanto sarebbe rimasto in piedi un muro che reggeva il carico di un terrapieno poiché alcuni erano in grado di resistere secoli ed altri, sempre ben fatti, rovinavano in pochi anni a causa di ragioni specifiche del terreno ed imprevedibili [60].

Se la determinazione della spesa dell'annuo mantenimento era dunque difficilmente determinabile con precisione, era possibile però fissarla entro limiti ragionevoli. Per non aggravare esageratamente la cassa dell'Imposizione Universale e per non stabilire un'assegnazione alle comunità così bassa da causare una loro perdita economica si poteva solo partire dall'esame di quanto speso per il mantenimento di queste strade da parte della Camera nell'ultimo quinquennio ricordando però che le strade avevano sofferto in qull'ultimo periodo un maggior transito di vetture rispetto al passato che non si sarebbe presumibilmente incrementato nel futuro più prossimo, e quindi erano stati necessari maggiori restauri (la Camera aveva fatto inoltre un lavoro di alta qualità) [61]. Quindi le spese dell'ultimo quinquennio formavano un dato ragionevole da cui partire, considerando anche che negli anni precedenti le strade erano state soggette a diversi sistemi consistenti in cottimi a somma fissa, mantenimento a conto degli impresari che avevano costruito la strada, spese effettuate dai vicariati in promiscuità con altre strade non regie che, per essere lette separatamente, avrebbero richiesto molto tempo e lavoro [62]. La spesa per il mantenimento effettuata dalla Camera durante il quinquennio era di 16.662 scudi annui (nel quinquennio per tutte le cinque regie postali la spesa ascendeva in totale a poco più di 83.320 scudi) e questa cifra non doveva essere adesso superata ma anzi possibilmente ridotta dal momento

---

58 Come misura di lunghezza un braccio fiorentino era pari a 0,58 metri. Prima del 1782 era distinto in «a panno» e «a terra». Quest'ultimo stava al primo in rapporto di 17 a 18. Come misura di superficie invece il braccio quadro equivaleva a 0,34 metri quadri. A. MARTINI, *Manuale di metrologia*, cit., pp. 206-210.

59 ASF, *ibidem*.

60 ASF, *ibidem*.

61 ASF, *ibidem*.

62 ASF, *ibidem*.

che si trattava di lavori di puro mantenimento e non di realizzazione, come alcuni di quelli pagati dalla Camera nel periodo appena trascorso [63]. Eccettuata la manutenzione dei ponti di grossa mole si poteva fissare il prezzo per ogni miglio di strada tenendo conto delle diverse distanze dai materiali e della loro qualità, della frequenza del transito etc. ma cercando di mantenere un rapporto di uguaglianza nei tronchi con caratteristiche simili. L'assegnazione giusta da proporre alle comunità sarebbe stata per Salvetti pari a 15.276 scudi per il mantenimento di tutte le strade regie postali del fiorentino [64].

Dai prospetti specifici dedicati probabilmente nel 1778 alle cinque strade che qui interessano si evidenzia come, per l'estensione di 167 miglia, la spesa totale proposta da Salvetti corrispondesse a 12.667 scudi (per l'Aretina 4.600 scudi, per la Bolognese 2.658, per la Pisana 2.223 che quindi riteneva meno bisognosa di finanziamenti della Bolognese contrariamente a quanto si consta dalla media annuale del quinquennio, per la Romana 1.965 e per la Traversa Romana 1.221). Il prezzo per miglio variava: in media era di 71 scudi per l'Aretina, ben 77 per la Bolognese, 73 per la Pisana, 69 per la Romana e solo 58 per la Traversa Romana. Vediamo come in realtà, dai dati riguardanti le partite effettivamente convenute, l'unica strada che ci rimettesse fosse l'Aretina. Inoltre rispetto alla media annuale delle probabili spese di mantenimento del quinquennio, oltre al sensibile ribasso dei finanziamenti per l'Aretina se ne nota uno addirittura superiore per la Pisana che aveva gli stanziamenti praticamente dimezzati ma anche la Romana era penalizzata, sia pure di poco. Le altre ci guadagnavano (soprattutto la Traversa Romana) nonostante le indicazioni di Salvetti tendenti in tutti i casi alla limitazione della spesa (tabella 3) [65].

Tornando alle ipotesi di finanziamento tratteggiate da Salvetti, egli stesso concedeva che in effetti si poteva accordare alle comunità un moderato aumento, che non eccedesse la spesa fatta dalla Camera, a patto di giungere al tanto desiderato accordo. Nella spesa di 16.662 scudi annuali sopportata dalla Camera non ve ne era compresa

---

63 Questa precisazione implicherebbe che le cifre del famoso quinquennio di riferimento fossero riferite anche ad alcune spese non di solo mantenimento.

64 ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, minuta di lettera.

65 Anche SCARSO riporta una tabella con il ristretto delle somme pagate alle comunità per il mantenimento delle regie postali conservato presso il fondo dell'Archivio di Stato fiorentino *Segreteria di Gabinetto*, f. 83, inserto H. La Bolognese, 35 miglia, prevedeva un annuo mantenimento di 2.658 scudi (convenuti 2.793), l'Aretina per 66 miglia 4.328 scudi (convenuti 4.358), la Romana per 29 miglia 1.965 scudi (convenuti 1.980), la Traversa Romana per 20 miglia 1.221 scudi (convenuti 1.305), la Pisana per 31 miglia 2.223 scudi (convenuti 2.332). Per la Pistoiese sono riportate solo le partite convenute che ammontavano a 5.217 scudi. A parte l'Aretina, i dati per le altre non variano rispetto alla tabella 3 qui presentata. Cfr. F. SCARSO, *L'organizzazione postale nel Granducato di Toscana (1681-1808)*, tesi di dottorato in Storia Economica , Napoli, Istituto Universitario Navale, 1996, VIII ciclo, p. 8.

Tabella 3

Dimostrazioni delle somme che potrebbero assegnarsi alle comunità per l'annuo mantenimento delle strade regie dello Stato Fiorentino

comunità	miglia	prezzo/miglio scudi	prezzo totale scudi	partite convenute scudi
Strada Regia Bolognese da Firenze fino al confine di Bologna				
Fiesole	4	80	333	391
Sesto	0	80	22	22
S. Piero a Sieve	9	70	692	710
Barberino Mugello	10	85	857	890
Firenzuola	10	70	754	780
Totale	33		2.658	2.793
Strada Regia Aretina da Firenze fino al confine di Perugia				
Bagno a Ripoli	9	90	837	851
Rignano	3	90	310	320
Reggello	3	90	280	290
Figline	5	60	309	319
San Giovanni	3	60	189	196
Montevarchi	6	70	443	440
Montevarchi/Arezzo	12	80	934	864
Arezzo/Castiglionfiorentino	8	60	530	530
Castiglionfiorentino	4	56	278	245
Cortona	8	56	490	464
Totale	61		4.600	4.519
Strada Regia Romana da Firenze fino al confine di Siena				
Galluzzo	4	80	393	432
San Casciano	7	70	542	518
Barberino Valdelsa	8	60	505	500
Poggibonsi	8	65	525	530
Totale	27		1.965	1.980
Strada Regia Traversa Romana				
Empoli	3	65	245	260
Castelfiorentino	6	65	400	420
Certaldo	6	55	331	375
Barberino Valdelsa	4	55	221	200
Poggibonsi		50	24	50
Totale	19		1.221	1.305

Strada Regia Pisana da Firenze fino al ponte della Cecinella, confine con il territorio pisano

Galluzzo	2	100	255	261
Casellina e Torri	3	90	344	352
Lastra a Signa	5	80	403	416
Montelupo	4	65	305	326
Empoli	5	65	378	400
San Miniato	6	60	411	435
Montopoli	2	55	127	142
Totale	27		2.223	2.332
Somma totale	167		12.667	12929

ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, ins. "Ristretti delle dimostrazioni […] per il mantenimento delle strade regie dal 1776 al 1782".

alcuna riguardante le visite e le provvigioni degli ingegneri di strade [66]. Al momento in cui scriveva queste considerazioni, le comunità che avevano fatto proposte accettabili erano solo sei, per un'estensione stradale pari alla quarta parte del totale delle regie postali nel territorio fiorentino ed era necessario firmare le convenzioni intanto con loro, visto che alcune riguardavano i tratti più distanti dalla capitale. Nel mese di settembre Salvetti spiegava quali fossero i lavori extra-mantenimento dell'ultimo quinquennio compresi nella spesa globale: nella Bolognese selice nuova al posto dell'inghiarato da Firenze alla Pietra, a Fontebuona, Tagliaferro e Pietramala, oltre a vari ponticini; nell'Aretina muraglie e spallette dall'Incisa in poi con nuovi inghiarati nei luoghi bassi ed instabili (soprattutto ai Lagaccioni) e ristabilimento della superficie, nonostante fosse stata fatta di recente, tra Firenze ed Incisa a causa del trascurato mantenimento che non si era potuto stabilire se spettasse agli impresari per cui, con la fine del loro contratto, era stato eseguito gioco forza dalla Camera spendendo più del dovuto; nella Romana molte selici *ex novo* tra Firenze ed il Galluzzo e nella discesa di San Casciano, con qualche pezzo di nuovo muro a San Casciano come a Tavarnelle ed a Staggia; nella Pisana spallette tra Firenze e la Lastra ma molto lavoro era occorso all'Ambrogiana, oltre Empoli, per rialzare i luoghi soggetti alle inondazioni con la costruzione di muri di sostegno al ripieno e l'allargamento per consentire il carreggio visto che si trovava in molti tratti non adatta all'incrocio fra due vetture; nella Traversa Romana non vi erano stati interventi straordinari (calcolava poi anche alcuni restauri speciali alla Pistoiese) [67]. Fatte le dovute detrazioni risultava che l'impor-

66 ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, minuta di lettera. Gli ingegneri della Camera erano due e ricevevano 27 scudi mensili ma avevano a proprio carico le spese di viaggio.

67 ASF, *ivi*, minuta di lettera del 5 settembre 1776.

tare annuo dei lavori di «puro mantenimento» era pari alla somma di 14.783 scudi [68]. In ottobre Salvetti ancora si soffermava sulla questione in un'altra memoria indirizzata a Tavanti nella quale rilevava come i comunisti considerassero un'incombenza ardua il mantenimento delle strade regie mentre era necessario fare capire loro che era di facilissima esecuzione [69]. Allo stesso tempo confermava come le spese non potessero essere così esorbitanti, come pensavano i comunisti, ma al contrario molto contenute se solo si fossero rispettate alcune semplici accorgenze (che erano le stesse che compariranno nelle varie «istruzioni» degli anni successivi agli ingegneri ed ai cancellieri, da Salvetti stimate alla portata di qualsiasi persona onesta, pratica ed economa) [70]. In particolare per le muraglie da rifarsi *ex novo*, uno dei lavori più importanti per la stabilità di una strada, non era necessario un architetto ma bastava un muratore esperto che sapesse sondare attraverso delle buche la profondità giusta per le fondamenta a seconda del suolo. In qualsiasi paese si poteva trovare un simile professionista e gli abitanti potevano garantire riguardo alla sua credibilità [71]. Era proprio un compito dei provveditori delle strade quello di far comprendere al magistrato comunitativo come l'esagerazione delle somme richieste derivasse dall'infondatezza di perizie sbagliate ed ipotetiche e se qualcuno avesse obiettato che le strade non si trovavano in buon grado e perciò ci sarebbe voluta una somma maggiore di quella spesa dalla Camera, questo non si poteva ritenere un argomento valido poiché non era vero che le strade fossero generalmente in cattivo stato. Infatti questa era una falsa idea dei periti comunitativi che credevano così di rendere un favore alle comunità alzando i prezzi dell'assegnazione annuale per il mantenimento [72].

Per quel che riguardava poi la somma per i lavori da farsi per la «consegna in buon grado» sosteneva che, se le comunità si fossero accontentate di una somma vicina a quella per l'annuo mantenimento, si sarebbe potuto concedergliela ma in realtà le domande erano quasi sempre eccedenti al punto da contemplare spese quasi pari a quelle necessarie per ricostruire le strade ex novo. Inoltre sarebbe stato preferibile assegnare alle comunità il denaro in contanti lasciando loro la libertà di fare i restauri in modo che potessero essere soddisfatte della qualità del lavoro, ma se queste insistevano a chiedere somme così alte la Camera avrebbe potuto solo fare eseguire i lavori per il buon grado a proprio carico [73]. Era necessario trattare nuovamente con i

68 ASF, *ibidem*.

69 ASF, *ivi*, minuta di lettera del 27 ottobre 1776.

70 ASF, *ibidem*.

71 ASF, *ibidem*.

72 ASF, *ibidem*.

73 ASF, *ibidem*.

deputati delle sei comunità che avevano proposto cifre per il matenimento prossime a quelle determinate dalla Camera per cercare di diminuirle ulteriormente (erano le comunità di Barberino di Mugello e Firenzuola per la Bolognese, Castiglionfiorentino e Cortona per l'Aretina, San Casciano e Barberino Valdelsa per la Romana e Barberino Valdelsa per la Traversa Romana) [74]. Le comunità che avevano fatto le richieste più vicine al giusto erano Castelfiorentino per la Traversa Romana, San Miniato e Montopoli per la Pisana, Poggibonsi per la Romana e Bagno a Ripoli per l'Aretina. Infine vi erano tre comunità che, sebbene non prossime al giusto, tuttavia non erano nemmeno tra le più esigenti: Reggello per l'Aretina, Certaldo e Poggibonsi per la Traversa Romana [75].

Passava poi a contestare alcune singole prese di posizione delle varie comunità. Ad esempio, per la Bolognese né la domanda di Fiesole né quella di Sesto né quella di S. Piero a Sieve per il mantenimento erano corredate da perizie che le giustificassero [76]. Per l'Aretina la domanda di Bagno a Ripoli era fondata sulla supposizione che i muri richiedessero un mantenimento annuo pari a un quattrino al braccio cubo mentre per seliciati, massicciate e inghiarati ci volessero 5 soldi al braccio. Ma i muri costruiti in Toscana duravano secoli mentre in base al ragionamento della comunità essi sarebbero rovinati nel giro di 80 anni, così come gli inghiarati si sarebbero consunti entro 20 anni e per evitare questo si sarebbe dovuto ricorrere ad una spesa di mantenimento che avrebbe superato la loro ricostruzione *ex novo*.

La domanda di Rignano aveva come fondamento che ogni due anni fosse necessario restaurare tutto l'inghiarato con una somma addirittura superiore a quella di Bagno a Ripoli e che le spallette potessero durare massimo 80 anni ed i muri massimo 100. Queste erano asserzioni del perito Sodi che però non aveva fornito dimostrazioni della loro validità. Le domande di Reggello, Figline, San Giovanni ed Arezzo non erano corredate da una dimostrazione mentre quella di Montevarchi era la più esagerata di tutte non essendo vero che fosse sottoposta ad inondazioni a parte qualche eccezionale rottura di argini, un male comune a tutte le strade di pianura ma in questo caso non frequente né rovinoso. Era inoltre infondata la richiesta di spesa rilevante per la salita di Levane, della quale in realtà non voleva accollarsi il mantenimento (era un tratto di 1.252 braccia) [77].

Per la Romana le domande di Reggello e Poggibonsi non erano avvalorate da dati concreti [78]. Per la Traversa Romana Empoli fondava la propria richiesta sul presup-

---

74 ASF, *ibidem*.

75 ASF, *ibidem*.

76 ASF, *ibidem*.

77 ASF, *ibidem*.

78 ASF, *ibidem*.

posto che i muri non potessero durare più di 130 anni e gli inghiarati cinque anni (e si è visto che Salvetti non era d'accordo) [79]. Castelfiorentino invece supponeva una durata dell'inghiarato di otto anni ma sui manufatti proponeva una somma in tronco secondo la valutazione del perito. Infine la domanda di Certaldo era destituita di prove [80].

Per la Pisana erano state fatte richieste dal Galluzzo, Casellina e Torri, Montopoli e la Lastra senza fondamento di dati concreti (quest'ultima chiedeva anche di non mantenere i muri lungo la sponda dell'Arno e su questo Salvetti si dichiarava propenso a trattare poiché potevano «cagionare ai non periti dell'apprensione»). Montelupo supponeva che un inghiarato fosse da rialzare ogni quattro anni, che per i manufatti occorresse una spesa di 1.500 lire e per i muri di 400 lire ed erano ipotesi arbitrarie ed eccessive. Empoli supponeva solo 130 anni di vita per i muri, 20 per la selice e sette per l'inghiarato. Infine San Miniato supponeva una durata dei muri di 150 anni, di 25 per la selice e di nove per gli inghiarati e per Salvetti era la supposizione meno stravagante anche se sempre eccedente [81].

Come si poteva notare ciascuna richiesta era fondata su criteri diversi. Se l'accordo doveva dipendere anche dall'esenzione per le comunità dal mantenimento delle pile ed archi dei ponti non grandi ma che esse non volevano comunque accollarsi, credeva ragionevole esentarle poiché era difficile che potesse avvenire la rovina dei ponti (la tendenza dei torrenti a crescere più facilmente interrava le loro pile piuttosto che scalzarle) [82].

In conclusione, in Toscana si trattava di mantenere strade già fatte per lo più situate vicino alla disponibilità del materiale. Inoltre, dividendosi le regie postali in tante porzioni quante erano le comunità attraversate ed essendo quindi numerosi i dipartimenti incaricati della gestione, un maggior numero di persone poteva garantire l'informazione sul reale stato delle strade [83]. Oltretutto i funzionari comunitativi incaricati di questo compito, abitando sul luogo, potevano essere sempre presenti al bisogno. Le comunità sarebbero state le prime a risentire del beneficio di una ottima conservazione delle "loro" regie postali poiché chi le utilizzava di più erano proprio i loro abitanti e dovevano approfittare dell'opportunità offerta loro dalla Camera di gestire in proprio tale delicato settore. Non dovevano cercare di ottenere una somma superiore al necessario per il mantenimento poiché non sarebbe stato consentito un loro cospicuo guadagno a scapito del pubblico che, attaverso il nuovo regolamento,

79 ASF, *ibidem*.

80 ASF, *ibidem*.

81 ASF, *ibidem*.

82 ASF, *ibidem*.

83 ASF, *ibidem*.

si voleva tutelare e non aggravare [84]. Arrivava ad ammettere che la Camera non fosse riuscita in pieno nell'intento di mantenere le strade in ottimo stato, ma era stata obbligata ad interventi consistenti per rimediare a certe mancanze derivanti da una cattiva gestione del cottimo da parte degli impresari privati, oltre ad essere intervenuta in opere di costruzione che si erano rese necessarie [85].

Da questa lettera si viene a conoscenza che dai 16.662 scudi spesi per le regie nel quinquennio si dovevano detrarre 3.750 scudi annui di lavori di «prima costruzione» più una somma annua relativa ai restauri particolarmente impegnativi al cessare dei contratti di cottimo così mal eseguiti pari a 300 scudi annui. Verrebbe così meno l'ipotesi che la cifra media annuale di spese ricavata dal quinquennio 1771-76 sia riferita alla sola manutenzione poichè l'importare dei puri mantenimenti ascendeva quindi a 12.612 scudi, con un ribasso di 2.171 scudi circa rispetto alle dichiarazioni fatte un mese e mezzo prima e questa «partita» era stata distribuita sulle comunità che non potevano protestare in quanto non avrebbero risentito di nessun aggravio ma, anzi, ne avrebbero tratto sicuramente qualche profitto [86]. Se la Camera era riuscita a mantenere le strade per questa somma a maggior ragione dovevano riuscirci le comunità poiché potevano risparmiare sulla sollecitudine nel fare anche piccoli interventi ed impiegare le persone del luogo nei lavori in modo da evitare spese di viaggio ed aggravio di tempo nell'intervento. Inoltre potevano esimersi dall'impiegare capimaestri avendo sul posto persone brave conosciute; potevano coinvolgere i proprietari adiacenti alle vie appaltando loro il mantenimento delle porzioni della strada che avrebbero avuto interesse a tenere in buone condizioni e che, avendo sicuramente dei tempi morti durante l'anno, avrebbero potuto seguire di persona risparmiando ulteriormente [87]. Infine proponeva una dimostrazione: era accertato che per mantenere la Pisana nel territorio pisano fosse necessaria la somma annuale di 74 scudi a miglio. Per la Pisana in territorio fiorentino e per le altre nello stesso territorio la Camera ne proponeva 72 dimostrando di non essere in errore dal momento che nel pisano il costo era maggiore poiché vi era un capomaestro che aveva l'impresa di cottimo e ci doveva guadagnare; inoltre lì si dovevano acquistare tutte le materie per i lavori ed il loro trasporto era oltremodo scomodo poiché erano caricate sulle barche e trasportate sul fiume fino agli scali da dove venivano condotte per mezzo di barrocci nei luoghi di lavoro, spesso in zone montuose. Molte di queste operazioni erano risparmiate al territorio fiorentino [88].

---

84 ASF, *ibidem*.

85 ASF, *ibidem*.

86 ASF, *ibidem*.

87 ASF, *ibidem*.

88 ASF, *ibidem*.

Una lettera di Salvetti a Tavanti del febbraio 1776 ci chiarisce alcuni punti relativi alla questione [89]. Salvetti basava le proprie affermazioni sui dati che provenivano dall'Uffizio dei Fossi di Pisa riguardanti la Pisana dal ponte sulla Cecinella a Pisa e da lì a San Piero in Grado, con in più le pedate e le adiacenze dei ponti di Stagno, esclusi i tratti che passavano per Pontedera, Cascina e dentro la città di Pisa (quindi considerava 21 miglia fiorentine) [90]. Il mantenimento era appaltato a Giuseppe Tosi, capomaestro, per 1.100 scudi annui, escluse le spese di trasporto dei materiali che fino a tre anni prima erano gratuite ed effettuate per comandata ma che adesso equivalevano a 512 scudi annui con un totale per il mantenimento della strada pari a 1.612 scudi annui ovvero 74 scudi al miglio fiorentino [91].

Nel febbraio 1779 veniva redatta una dimostrazione sia delle somme proposte che di quelle effettivamente assegnate alle comunità per l'annuo mantenimento delle regie postali nel territorio fiorentino [92]. Sono dati identici a quelli relativi alle proposte di Salvetti del periodo 1776-78 proposti nella tabella 3. Il prezzo medio per ogni miglio saliva a 72 scudi. Il totale delle miglia di tutte le strade risultava comunque minore di due unità rispetto al 1776 (tabella 4).

Nasceva successivamente una polemica tra Francesco Maria Gianni, all'epoca funzionario dell'Uffizio Revisioni e Sindacati, e Nelli sul rimborso di certe spese fatte negli anni precedenti per le strade regie che prendeva le mosse da un'indagine svolta per conto di Gianni nel 1776 dal funzionario del suo ufficio Giovanni Bindo Peruzzi su un libro posseduto dalla Camera ed intitolato *Riscontro dei lavori di strade*. Scopo dell'indagine era verificare se vi fossero dei conti aperti e non saldati. Peruzzi era arrivato alla conclusione che nel caso di maestri di strade che avevano esatto somme di denaro per acconto di lavori ordinati ma non riscontrati in seguito alla soppressione dei Capitani di Parte trovava assai difficile stabilire una modalità per esigere il lavoro oppure il corrispettivo da parte loro, a meno di non avviare un lungo e costoso processo di accertamento tramite i giusdicenti ed i cancellieri. Il numero dei lavori di strade pendenti al momento dell'istituzione della Camera era pari a 750 [93].

---

89 ASF, *ivi*, minuta di lettera di Salvetti a Tavanti del 25 febbraio 1776.

90 ASF, *ibidem*.

91 ASF, *ibidem*.

92 ASF, *ibidem*.

93 ASF, *Segreteria di Finanze ante 178*8, f. 869, ins. "Anno 1779", 8 luglio 1776. Citava poi nello spoglio annesso i maestri muratori che avevano riscosso acconti dei quali non si riscontrava l'ultimazione o saldo dei lavori ed erano solo 13. Fra questi il capitano Rossi aveva ritirato per l'Aretina da restaurare, secondo il decreto del 18 luglio 1740, 50 scudi pagati in parte dal vicariato di San Giovanni; Domenico Tortoli per l'Aretina per i lavori tra Levane e Massa, ordinati con decreto del 21 febbraio 1750, aveva ritirato 130 scudi pagati dal vicariato di San Giovanni; per Agostino Gamberai non si poteva ancora stabilire di quanto fosse debitore poiché aveva una causa in corso; Noferini era debitore di 452 scudi da pagare alla

Tabella 4

Dimostrazioni delle somme proposte ed assegnate alle comunità del febbraio 1779.

comunità	miglia	prezzo/miglio scudi	prezzo totale scudi	partite convenute scudi
Strada Regia Bolognese da Firenze fino al confine di Bologna				
Fiesole	4	80	333	391
Sesto	0	80	22	22
S. Piero a Sieve	9	70	692	710
Barberino Mugello	10	85	857	890
Firenzuola	10	70	754	780
Totale	33		2.658	2.793
Strada Regia Aretina da Firenze fino al confine di Perugia				
Bagno a Ripoli	9	90	837	850
Rignano	3	90	310	320
Reggello	3	90	280	290
Figline	5	60	309	319
San Giovanni	3	60	189	196
Montevarchi	6	70	408	400
Montevarchi e Bucine	0	80	35	40
cinque comunità distrettuali della Valdambra	3	80	257	272
Laterina	1	80	125	125
Civitella	1	80	147	157
Arezzo/Cerro	2	80	171	150
Arezzo dal Cerro fino alla città	3	60	234	160
Arezzo dalla città al confine di Castiglionfiorentino	8	60	530	530
Castiglionfiorentino	4	56	278	245
Cortona	8	56	490	464
Totale	59		4.600	4.518
Strada Regia Romana da Firenze fino al confine di Siena				
Galluzzo	4	80	393	432
San Casciano	7	70	542	518
Barberino Valdelsa	8	60	505	500
Poggibonsi	8	65	525	530
Totale	27		1.965	1.980

ragione del 5% sull'importare dei lavori che avrebbe dovuto ancora eseguire (Scarperia era creditore di 353 scudi e Firenzuola di 98 scudi). Per quel che riguardava invece Domenico Tortoli, era morto anni addietro completamente in miseria e non si erano mai potuti rintracciarne gli eredi e discendenti.

segue tabella 4

Strada Regia Traversa Romana				
Empoli	3	65	245	260
Castelfiorentino	6	60	400	420
Certaldo	6	55	331	375
Barberino Valdelsa	4	55	221	200
Poggibonsi		50	24	50
Totale	19		1.221	1.305
Strada Regia Pisana da Firenze fino al ponte della Cecinella, confine con il territorio pisano				
Galluzzo	2	100	255	261
Casellina e Torri	3	90	344	352
Lastra a Signa	5	80	403	416
Montelupo	4	65	305	326
Empoli	5	65	378	400
San Miniato	6	60	411	435
Montopoli	2	55	127	142
Totale	27		2.223	2.332
Somma totale	165		12.667	12.928

Cfr. ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, ins. "Ristretti delle dimostrazioni […] per il mantenimento delle strade regie dal 1776 al 1782".

Se questi crediti poi fossero risultati legittimi da esigere sarebbero spettati alle comunità che già ne erano state addebitate nel chiesto [94].

Per esempio, i vicariati di Scarperia e Firenzuola erano creditori nei confronti di Noferini ed essendo già stati indebitati della cifra nel chiesto, difficilmente avrebbero adesso potuto ottenere il rimborso dalla Camera mediante i nuovi regolamenti [95]. Gianni sosteneva che le comunità avrebbero dovuto essere rimborsate dalla Camera proprio perché erano state indebitate nel chiesto, sposando la tesi di Bindi ed in risposta al direttore generale dei conti della Camera Gallizioli che sosteneva non doversi rimborsare niente alle comunità in quanto era stata una loro negligenza quella di non saldare i conti lasciandoli aperti, motivo per cui non risultava effettuato nessun pagamento dallo spoglio dei libri della contabilità [96]. Si lamentava poi con S.A.R.. di quanto fosse frequente il caso che le comunità ed il pubblico fossero sacrificati agli

94 ASF, *ibidem*.

95 ASF, *ibidem*.

96 ASF, *ibidem*.

errori ed alle more private degli amministratori che invece le avrebbero dovute tutelare. Le comunità dovevano subire i danni per non avere reclamato per tempo, per non essersi opposte o perché avevano acconsentito a delle risoluzioni delle quali non prevedevano le conseguenze [97]. Le comunità erano descritte diversamente a seconda del tornaconto di chi le utilizzava per la propria causa: organismi «intelligenti» capaci di tenere a bada la cattiva amministrazione oppure «stolti» in balia degli interessi privati.

Tradotti in consuetudine e regola l'abuso ed il disordine tutto il male era cresciuto eccessivamente fino a divenire visibile anche al «trono» che aveva provveduto con la riforma del 1774, ma quest'opera benefica sarebbe stata gettata al vento con conseguente nuova confusione se non si fossero cancellate le abitudini errate [98]. Per questo era sbagliata la presa di posizione del soprassindaco che guardava solo all'interesse della Camera la quale, provvista di una pingue cassa, avrebbe dato esempio di pessimo sistema di governo non resarcendo quelle depauperate ed aggravate delle comunità [99]. Governo che fra l'altro si sarebbe col tempo autodistrutto mentre Gianni era convinto che una prassi caratterizzata da generosità avrebbe sgravato i comunisti garantendo alla Camera una maggior sicurezza nella percezione dei suoi diritti e tasse grazie ad un nuovo rapporto di fiducia stabilito proprio con gli organismi periferici. Per questo S.A.R. doveva indennizzare le comunità di quanto avevano sofferto negli anni passati a causa dell'erronea gestione dell'amministrazione stradale postale [100].

Il 10 febbraio 1781, una notificazione del soprassindaco e soprintendente della Camera cambiava il sistema del pagamento delle rate per il mantenimento delle regie dovute alle comunità [101]. Le scadenze delle rate delle prestazioni annuali erano infatti state stabilite per i vari contratti di accollo in epoche diverse poiché saltuariamente erano state eseguite le consegne delle strade alle comunità, secondo «il comodo dei respettivi deputati» [102]. Per questo la scrittura amministrativa della materia non era omogenea e gli ingegneri statali dovevano recarsi molte volte nel contado a visitare le strade, spesso in periodi che si sovrapponevano, con ritardo delle operazioni e con

---

97 ASF, *ivi*, 26 marzo 1779.

98 La riforma civica del 23 maggio 1774 era importantissima poiché cambiava profondamente l'assetto politico-territoriale toscano. In maniera estremamente sintetica, era un tentativo di decentramento (pur rigorosamente controllato dal centro) che responsabilizzava le singole comunità le quali attraverso propri organi avrebbero avuto libertà di disporre delle proprie entrate ed uscite finanziarie secondo le esigenze specifiche che le avrebbero caratterizzate di volta in volta. La letteratura sull'argomento è troppo estesa per essere qui riportata ma per un primo approccio si rimanda al sempre valido A. Anzilotti, *Decentramento amministrativo e riforma municipale in Toscana sotto Pietro Leopoldo*, Firenze, 1910.

99 ASF, *ibidem*.

100 ASF, *ibidem*.

101 ASF, *Leggi e Bandi […] tutto dicembre 1781*, vol. X, n. LXXXVI.

102 ASF, *ibidem*.

cattivo funzionamento dell'intero sistema. S.A.R. a tale proposito aveva stabilito con un rescritto del 16 gennaio che le rate venissero pagate uniformemente stabilendo l'ultima alla fine di dicembre 1781 e le altre due ogni quattro mesi (a fine aprile ed a fine agosto) e così avrebbe dovuto essere negli anni futuri [103]. Comandava perciò che venisse pagato ad ogni comunità l'importo «di quel tempo rotto» tra l'ultima rata stabilita nei singoli contratti di accollo ed il mese di dicembre prossimo venturo quando avrebbe dovuto risultare saldato il dare ed avere delle comunità a tale proposito [104]. Stabilita quindi la scadenza di ogni prestazione annuale a dicembre, non sarebbe stata saldata l'ultima rata se l'ingegnere della Camera, nei riscontri che sarebbero avvenuti nei mesi di ottobre e novembre, avesse rilevato inadempienze nel buon mantenimento dei tratti di strade [105]. L'ordine di pagamento sarebbe stato sospeso affinchè la comunità, entro un termine stabilito, riparasse alle mancanze e solo dopo una seconda visita dell'ingegnere a spese della comunità inadempiente si sarebbe saldato il pagamento ma sempre a patto che la strada fosse risultata in buon grado [106]. Naturalmente se un magistrato comunitativo oppure il subaccollatario del mantenimento fossero risultati gli unici responsabili della situazione, avrebbero dovuto risponderne di persona, solitamente con il sollevamento dall'incarico [107]. Se anche durante la seconda visita la strada fosse risultata non corrispondente ai criteri di buon mantenimento, allora i lavori riparatori sarebbero stati eseguiti dalla Camera stessa, a tutte spese della comunità che, per cominciare, non avrebbe ricevuto le rate in scadenza [108].

Nel 1782 la Camera della Comunità ordinava a tutte le comunità da essa dipendenti di non permettere il restringimento di un tratto di strada postale (modifica assolutamente non «conveniente») senza prima un'accurata perizia che ne accertasse la manifesta necessità e senza l'approvazione del soprassindaco della Camera che avrebbe giudicato secondi criteri di reale beneficio per la comunità medesima [109]. Veniva confermato il divieto di rimuovere, alterare o danneggiare i segni miliari e quelli di confine tra comunità [110]. Il 12 dicembre veniva inviata una comunicazione ai cancellieri delle comunità da parte della Camera dove si constatava come, nonostante la facilità dell'operazione di conservazione in buono stato delle strade regie in

---

103 ASF, *ibidem*.

104 ASF, *ibidem*.

105 ASF, *ibidem*.

106 ASF, *ibidem*.

107 ASF, *ibidem*.

108 ASF, *ibidem*.

109 ASF, *Leggi e Bandi[…] tutto dicembre 1783*, vol. XI, n. CVII.

110 ASF, *ibidem*.

Toscana dati i «moderni regolamenti» di S.A.R. e benché tendenzialmente i fini auspicati fossero stati raggiunti, in qualche caso (che doveva forse essere più numeroso di quanto si possa supporre dal documento, visto che era stato comunque redatto con l'intento di farlo ampiamente circolare) le avvertenze erano state trascurate per imperizia o negligenza con discapito di spesa e disagi per il servizio pubblico [111].

Per ovviare a questi inconvenienti una volta per tutte si davano nuovamente le «massime principali» [112] da osservarsi con esattezza e scrupolo : 1) la superficie delle strade doveva essere il più possibile uniforme ed unita in modo che le ruote potessero produrre un consumo minore ed omogeneo che non avrebbe alterato il comodo transito mentre un fondo con cavità e scabrosità occasionava «percosse» che scompaginavano e spezzavano i sassi della massicciata; 2) era essenziale essere solleciti a riempire di ghiaia ogni più piccola buca, solco o cavità (le «rotaie») poiché trascurando questi piccoli rimedi il danno prodotto dall'acqua si amplificava e le materie che formavano il suolo superiore sprofondavano negli strati inferiori; 3) essendo inevitabile in alcuni casi un frequente consumo della massicciata questo non doveva oltrepassare 3 soldi di braccio prima di fare il restauro e nell'effettuare quest'ultimo non si doveva fare un colmo più alto dell'originale per non coprire l'ingresso ed i pavimenti dei piani terreni delle case, i parapetti e le spallette; 4) prima di fare qualsiasi intervento si doveva accuratamente togliere tutto il fango trasportandolo fuori dalle strade poiché non vi era cosa più deleteria che gettare ghiaia nella mota. Dopodiché, se fossero risultate delle buche dovevano essere riempite nel fondo con sassi grossi ma sopra si doveva utilizzare ghiaia minuta e di buona qualità, priva di rena e di sassi anche piccoli, evitando la consuetudine da alcuni introdotta di mettervi dei pezzi più grossi che producevano inconvenienti e scomodità al traffico; 5) era consigliato, anzi imposto, di tenere preparati ai margini della strada ad intervalli regolari degli ammassi di ghiaia ma anche di piccoli sassi per poter subito intervenire al presentarsi del problema. Questo tipo di operazione poteva essere fatta con poco dispendio dopo la mietitura estiva, quando si poteva raccogliere il materiale senza le difficoltà di un suolo con le sementi oppure inzuppato di acqua piovana. Anche l'estrazione della ghaia dai fiumi era più difficile d'inverno, quando inoltre le strade secondarie di campagna erano fangose e ne ostacolavano il trasporto; 6) doveva essere effettuata una selezione del materiale escludendo ghiaie e sassi facilmente stritolabili dalle ruote oppure che si potevano disfare in breve per le intemperie ed anche se così poteva rendersi necessario procurarsi il materiale in zone distanti spendendo di

---

111 ASF, *ibidem*.

112 Queste regole erano le stesse che aveva sempre raccomandato Salvetti fin dai tempi del regolamento sull'accollo delle strade regie alle comunità nel 1776. Cfr. ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Affari diversi a parte*, f. 33, minuta di lettera del 27 ottobre 1776.

più, ci sarebbe stato un guadagno successivo dato da una maggior durata della strada e da un miglior servizio per il pubblico; 7) un'altra operazione fondamentale era rimettere i pezzi delle guide di pietra laterali rotti o rovinati e, se fossero stati solo smossi o avvallati, si sarebbero dovuti rialzare al livello originario. Le guide non dovevano risultare scalzate e, nel caso, dovevano essere riempite le panchine laterali di terra ben compressa; 8) se la superficie stradale fosse stata un acciottolato o un lastricato, si dovevano ricollegare e rimurare i sassi smossi rifacendone le porzioni consunte; 9) nei selciati si doveva evitare di utilizzare «sasso vivo» come l'alberese usato per la calcina forte o le altre pietre dure poiché era causa di caduta dei cavalli che scivolavano e se non fosse stato possibile trovarlo di altra qualità resistente al carreggio si avrebbe dovuto avere cura che i pezzi fossero di piccola superficie con commettiture più vicine. Assolutamente da evitare era l'uso di «sasso morto» che non aveva resistenza al carreggio e si disfaceva sciogliendosi in pezzettini sotto l'azione del sole ma anche del ghiaccio. I sassi da preferire erano quelli detti comunemente «pietra forte» o «macigno» che solitamente erano le pietre arenarie, però con una dimensione compresa tra un terzo ed un quarto di braccio. Dovevano essere comunque stabilmente murati in calcina preferendo la loro disposizione a filari diagonali alla strada ovvero «a spina», in modo da evitare un collegamento fra i sassi discontinuo; 10) le acque non dovevano scorrere sulla superficie stradale poiché erano causa di devastazioni e corrosioni profonde insinuandosi dentro al suolo. Dovevano perciò essere incanalate nelle fosse laterali che dovevano essere profonde e ben scavate, con la luce delle fogne sempre libera; 11) le strade ai piedi di poggi anche modesti correvano rischio di smotte e frane che dovevano essere prontamente rimosse liberando le aperture degli scoli; 12) muraglie e spallette non dovevano essere scalzate e le commettiture dei sassi smossi dovevano essere ricollegate e «rinzaffate» sostituendo i sassi consunti. La loro sommità doveva avere una copertura omogenea di pietra o di mattoni a seconda della disponibilità sul luogo ricordando che se non veniva posto riparo alla mancanza anche di un solo sasso potevano scollegarsi quelli contigui distruggendo il manufatto che, per essere ripristinato totalmente, avrebbe comportato una spesa consistente; 13) se nelle muraglie si manifestavano squarci od inizi di strapiombo si doveva prontamente riconoscere la causa del male per provvedere; 14) per costruire un muro si dovevano utilizzare materiali precisi come calcina forte, rena priva di terra e sassi grossi resistenti alle intemperie; 15) per i ponti si doveva vigilare prima di tutto sulle pile, che non restassero scalzate, poiché altrimenti si sarebbe dovuto intervenire con la loro rifondazione costruendo magari anche delle serre inferiori che attraversassero l'alveo del canale, in caso di letto del fiume corroso dal corso rapido delle acque. Tutto questo per evitare uno sprofondamento del ponte, causa principale della sua rovina. Era necessario anche provvedere al buono stato della volta del ponte rimettendo i pezzi corrosi, «rimbiettando» quelli smossi ed inzaffan-

do con ottima calcina la superficie inferiore della volta stessa [113]. Erano gli ordini che gli ingegneri da anni prescrivevano nelle loro relazioni ma, a quanto pare, ancora non erano stati recepiti dai responsabili della materia viaria postale nelle comunità.

Ebbene, all'inizio del 1785 il soprassindaco della Camera Mormorai comunicava a tutti i cancellieri come, durante la visita annuale degli ingegneri camerali, anche quell'anno le strade regie postali fossero state trovate carenti delle cure necessarie di cui si erano fatte obbligo le comunità e questo nonostante le continue raccomandazioni fatte gli anni precedenti per un oggetto della massima importanza che doveva garantire l'impegno rigoroso da parte dei magistrati comunitativi [114]. Dal momento che una legge emanata il 27 marzo 1782, che imponeva l'obbligo ai contadini e lavoratori di terre di mantenere pulite le fosse delle strade confinanti con i loro terreni, era fonte di polemica perché le si attribuivano intenti e motivazioni che riecheggiavano il concetto della «comandata» ormai abolita venivano chieste le solite consulenze e Salvetti ribadiva l'assoluta necessità dell'operazione di pulizia delle fosse per preservare le strade postali dai danni delle acque che sarebbero scorse sulla loro superficie in caso di fosse ripiene [115]. Purtroppo era un vizio radicato quello di intasare le fosse rendendo le strade toscane sempre peggiori e spesso impraticabili ed era doveroso, secondo i moderni regolamenti, che i confinanti provvedessero alla loro manutenzione senza che questo significasse un ritorno alla «comandata». Mormorai ribadiva al sovrano la diversità fra quest'onere ed il concetto di «comandata» intendendosi con questa definizione il diritto dell'autorità di chiamare ogni suddito a propria discrezione e senza mercede per un lavoro stabilito arbitrariamente [116].

Il 22 aprile 1788 S.A.R., informata dei dubbi interpretativi sollevati dagli organi comunitativi rispetto all'estensione ed all'esercizio delle loro facoltà sull'amministrazione delle strade regie postali dopo il *motuproprio* emanato il 6 febbraio 1781 ed un regolamento del 10 aprile 1782 (riferiti ai diritti accordati ai proprietari di terreni confinanti con le strade regie) comandava che fossero seguite le seguenti osservanze: chiunque dei proprietari aventi diritto ad esercitare la facoltà gratuita di piantare alberi sulle adiacenze delle strade aveva limitate le proprie facoltà sul terreno alla sola percezione dei frutti degli alberi ma non poteva chiudere il terreno né pretenderne l'uso privativo o appropriarsi di altri frutti prodotti naturalmente dal terreno stesso [117]. L'uso della strada rimaneva a totale disposizione del pubblico, anche a scapito degli

113 ASF, *Leggi e Bandi[…] tutto dicembre 1783*, cit., vol. XI, n. CVII.

114 ASF, *Leggi e Bandi[…] tutto dicembre 1785*, vol. XII, n. LXXXVIII.

115 ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 866, ins. 1780, 24 marzo 1785.

116 ASF, *ivi*, 22 aprile 1785.

117 ASF, *Bandi e ordini […] tutto dicembre 1788*, cit., vol. XIII, n. CXXXVIII.

alberi piantati e rimaneva valido il diritto delle comunità di alienare il dominio dei cigli e delle adiacenze per qualsiasi oggetto considerato conveniente al bene pubblico essendo sempre consentita ai soli consigli generali comunitativi la scelta di alterare la strada [118]. Solo la magistratura comunitativa poteva concedere le occupazioni delle strade richieste dai privati per proprie necessità purchè non alterassero l'uso della strada stessa [119].

Ma le comunità avevano recepito la loro reale funzione e responsabilità in materia viaria postale? Il 17 luglio 1788 S.A.R. ordinava alla Deputazione delle Finanze di esaminare il sistema dell'accollo alle comunità delle strade regie postali per capire se era il caso di mantenerlo oppure di trovare una soluzione diversa [120]. Uno dei primi ad essere interpellato dalla Deputazione era il consigliere di Stato Francesco Maria Gianni che riteneva fosse opportuno togliere l'accollo delle regie postali alle comunità [121]. I motivi erano da considerarsi assolutamente validi. Innanzitutto nei nuovi regolamenti erano state distintamente separate le regie postali dalle comunitative poiché le prime erano oggetto di servizio pubblico e non rientravano nell'interesse meramente comunitativo contemplato fra gli scopi essenziali della riforma civica del 1774, che erano rivolti a costituire nuove amministrazioni comunitative in grado di provvedere ai propri bisogni e vantaggi locali, dirigerne l'amministrazione mediante il voto dei corpi rappresentanti gli interessi predetti e «spandere» l'aggravio delle spese occorrenti a questi oggetti [122].

Era implicito che ogni ricorso o lamentela sulle strade comunitative in cattivo stato non sarebbe divenuto querela che potesse inquietare il sovrano perché solo i comunisti potevano presentarlo ma erano loro a dovervi provvedere spendendo il denaro e godendone i frutti. Invece per le strade regie postali vi passavano tutte le persone e le lamentele potevano partire da chiunque ed a chiunque arrivare. Il loro stato dipendeva dall'ispezione governativa che doveva portare all'approvazione del servizio delle strade in quanto oggetti «universali» [123]. Infatti erano sempre rimaste a carico dello stato fino al famoso 4 marzo 1776 quando era stato disposto l'accollo alle comunità e Gianni, a cui era stato richiesto un parere, già allora aveva spiegato le difficoltà insite in tale provvedimento [124]. Aveva infatti avvertito come chiaramente al

---

118 ASF, *ibidem*.

119 ASF, *ibidem*.

120 ASF, *Segreteria di Finanze, Affari*, f. 46, "Protocollo straordinario di febbraio 1790 dal n. 1 al n. 90".

121 ASF, *ibidem*.

122 ASF, *ivi*, 2 novembre 1788.

123 ASF, *ibidem*.

124 ASF, *ibidem*.

ministero delle Finanze la riforma non fosse piaciuta interamente poiché impediva al centro di comandare, sia pure indirettamente ma comunque con efficacia, sulle comunità. Non si poteva obiettare a S.A.R. di aver emanato una risoluzione inopportuna ma si potevano screditare le amministrazioni comunitative rendendole sospette e rovinando così di fatto il nuovo sistema. Questo era stato ottenuto aggiungendo loro nuove incombenze distanti da quelle loro costituzionali, caricandole di operazioni che potevano facilmente promuovere ricorsi, facendole apparire agli occhi di S.A.R. come fonti di affari inutili al punto da rendere palese il loro ovvio stato di disordine. Secondo questo spirito tendente alla dissoluzione del sistema comunitativo si era deciso per l'accollo delle regie alle comunità, quando era palese che queste per loro erano solo un disturbo inutile che non si risolveva in nessun beneficio per il pubblico. Inoltre gli assegnamenti stabiliti in alcuni casi sembravano troppo bassi e poiché nell'accollo di alcune strade si comprendevano anche i ponti, se questi rovinavano la spesa gravosissima conseguente non poteva essere sostenuta da nessuna comunità ed un caso simile diveniva una calamità comunitativa (si sarebbe potuto fare assegnamento sulla responsione d'accollo solo calcolando un lunghissimo tempo di sussistenza del ponte, tanto da far accumulare gli importi degli assegnamenti annui fino alla cifra necessaria alla sua riedificazione) [125]. S.A.R. era così costretta a concedere assegnamenti straordinari a carico dell'erario mentre la strada rimaneva per lungo tempo impraticabile.

Ciò nonostante Gianni si dichiarava cosciente che le strade regie erano state mantenute meglio dalle comunità rispetto al sistema in vigore in precedenza ma suggeriva lo stesso di restituire la cura delle regie ai dipartimenti centrali incaricati poiché alla fine dei conti il male sarebbe risultato minore. Naturalmente prima di effettuare questa restituzione le strade avrebbero dovuto essere ridotte in buon grado ed alle comunità pagate tutte le rate spettanti (e ci sarebbero state divergenze sul calcolo degli avanzi e degli scapiti ma era uno scotto da pagare). In quasi tutte le comunità il mantenimento era stato subaccollato in cottimo ed i contratti stipulati avrebbero dovuto essere rispettati fino alla fine (anche se secondo lui molti impresari avrebbero rinunciato volentieri e si sarebbero sciolti dall'obbligo). Si sarebbe poi dovuto assegnare ad ogni dipartimento amministrativo interessato un limite alle proprie prerogative e responsabilità assegnandogli una somma che non doveva oltrepassare quella stabilita con la comunità, per vedere di cosa sarebbero stati capaci [126].

In questo modo non sarebbero certo cessati i motivi di lagnanza che anni addietro avevano determinato la decisione di dare l'accollo alle comunità; ma per Gianni questo era secondario perché l'obiettivo primario era quello di non danneggiare più

125 ASF, *ibidem*.

126 ASF, *ibidem*.

le comunità «visceri vitali del colosso dello stato» e questo risultato sarebbe stato di gran lunga il bene più desiderabile, a costo di continuare a sentire le bestemmie dei postieri e dei vetturali che avrebbero offeso nuovamente i funzionari dello stato. Ricordava come il soprassindaco Mormorai, conoscendo gli abusi e le iniquità che avvenivano nella amministrazione degli affari nei dipartimenti statali, avesse suggerito di dare in appalto di cottimo i mantenimenti lasciando all'ufficio centrale l'incombenza della sola ispezione dei patti, magari affidata agli uffici della Posta. Gianni non trovava motivo di preferire la Posta ad un altro dipartimento e sapeva che dividere in molte porzioni le strade da dare in cottimo non era una buona regola. I cottimi finivano spesso in liti che alla fine graziavano i cottimanti; nelle mallevadorie si tendeva a chiudere un occhio dando alla fine il cottimo al peggior debitore; la scelta del cottimante cadeva sempre sul minor offerente ed inoltre l'idea di lasciare la cura dei ponti e dei muri al dipartimento avrebbe portato solo ad avere tutti i mali del cottimo da un lato e quelli dell'amministrazione centralizzata dall'altro. Con tutto ciò Gianni rimaneva dell'idea di togliere l'accollo alle comunità e sottolineava in conclusione questo concetto [127].

Il parere di Mormorai, senza data, era piuttosto incline a considerare negativamente il sistema di accollo alle comunità perché portava ad una dipendenza di queste dalla Camera delle Comunità e ad un dispendio maggiore per l'erario pubblico [128]. Sosteneva che le assegnazioni per l'accollo erano state sempre concepite con larghezza a favore delle comunità ma l'eventuale avanzo veniva goduto da un subaccollatario o utilizzato dalla comunità che, in caso di spesa straordinaria, era ridotta a stabilire un'imposizione più alta che certamente molto sarebbe spiaciuta a S.A.R. Altra causa di grossi mali era il regio rescritto del 28 luglio 1777 con il quale si permetteva, in seguito alle insistenze di Matteo Biffi Tolomei deputato di alcune comunità, di dare in subaccollo per lungo tempo il mantenimento delle regie poiché questi lunghi contratti erano sempre deleteri e non si potevano sciogliere se non a costo di immense dispute e perdite di denaro considerevoli per le indennizzazioni esorbitanti pretese dai cottimanti [129]. Se si andava in causa di solito erano le comunità a soccombere perché i giudici poco studiavano la giurisprudenza comunitativa e poi perché l'interesse era concentrato da una parte in un'unica persona determinata ed agguerrita (il cottimante) e dall'altra parte era suddiviso in piccolissime porzioni ovvero tra mille interessati che non comunicavano fra loro [130]. Portava poi l'esempio

127 ASF, *ibidem*.

128 ASF, *ivi*, Voto del soprassindaco Mormorai.

129 ASF, *ibidem*.

130 ASF, *ibidem*.

di alcuni cottimi particolarmente disastrosi: Edoardo Cini si era rovinato ed aveva rovinato la regia Pistoiese; il subaccollo stipulato dalla comunità di Bagno a Ripoli con Giovanni Corsi per l'Aretina si era concluso con un processo contro Corsi condannato per cattiva esecuzione dei lavori; la strada regia di Campi subaccollata a Bacci era fonte di preoccupazioni per la Camera e la comunità e di scarso profitto per il pubblico [131]. Mormorai concludeva dichiarandosi contrario all'attuale sistema di accollo delle regie e proponeva che queste, divise in congrui lotti, fossero date in cottimo annuale per Incanto al migliore e minore offerente con piena facoltà all'amministratore di questo settore (chiunque fosse stato) di escludere dagli appalti gli oblatori che per qualsiasi ragione, anche solo per «capriccio», non gli fossero piaciuti. Proponeva che ad amministrare le strade regie fosse l'Uffizio delle Poste oppure i militari ma non la Camera delle Comunità [132].

Veniva chiesto il parere anche degli altri consiglieri di stato e quello di Di Schmidveiller risultava fondamentale e praticamente veniva eletto come rappresentativo anche degli altri, escluso Gianni che era l'unico a sostenere la posizione contraria. Di Schmidveiller sosteneva che l'esperienza di ormai 13 anni di esecuzione del nuovo regolamento in base all'editto del 4 marzo 1776 dimostrava come non fosse il caso di uniformarsi all'idea espressa da Gianni di affidare nuovamente la cura delle regie al centro [133]. In primo luogo perché, come aveva ammesso lo stesso Gianni, nonostante le spese eccessive impiegate dai dipartimenti le strade prima del 1776 non si trovavano affatto in buone condizioni e poi perché era comunemente noto quanti abusi e cattiva amministrazione si fossero riscontrati nei dipartimenti statali. I passeggeri delle strade, anche stranieri, erano soddisfatti del loro stato e quindi per quale motivo S.A.R. avrebbe dovuto fare rinascere querele, accuse, processi che avrebbero coinvolto funzionari regi e dilapidato le risorse dell'erario? Non riteneva poi proficuo discutere dei presunti intenti ministeriali contro la riforma comunitativa supposti da Gianni, anche perché finora al Dipartimento delle Finanze era noto che l'operato delle magistrature comunitative risultava efficace e non vi erano lamentele e solo qualche ricorso era stato fatto per sollecitare il riparo celere di danni causati da devastamenti accidentali (mentre sarebbero state molte le lagnanze sulle strade comunitative) [134]. Riguardo alla teoria che le regie rappresentassero per le comunità un oggetto estraneo rispetto alla loro amministrazione dichiarava che non vi era nessuna differenza fra strade comunitative e regie a parte il reparto fissato nella legislazione vigente sulle

131 ASF, *ibidem*.

132 ASF, *ivi*, Parere del consigliere Di Schmidveiller del 9 gennaio 1790.

133 ASF, *ibidem*.

134 ASF, *ibidem*.

spese di costruzione e mantenimento che le differenziava nominalmente. L'interesse che invece le comunità avevano nella cura di entrambe era identico poiché ogni comunista per propri privati interessi faceva un uso diretto delle regie del proprio circondario. Ai magistrati la cura delle regie non portava nessun aumento di occupazione poiché erano i soliti provveditori delle strade che invigilavano su tutte e non era certo una relazione in più che aggravava i compiti dei vari funzionari comunitativi [135]. Obiettava quindi all'ipotesi di Gianni che l'accollo delle regie costituisse un'infrazione all'originaria costituzione delle amministrazioni comunitative poiché se veniva usato in questo caso un criterio così rigoroso allora altrettanto si dovevano contestare i recenti provvedimenti approvati che incaricavano le comunità dell'amministrazione della tassa del macinato e dell'esazione dei proventi del sigillo e dei macelli [136]. Dubitava che le comunità ci rimettessero economicamente poiché le cifre stabilite per le corresponsioni annue erano concordate tra deputati comunitativi e ministri regi ed anzi alcune comunità su queste assegnazioni vi facevano poi anche un profitto non disprezzabile e questo si poteva dimostrare attraverso diversi prospetti posseduti dal senatore Serristori. Perché poi, se ci rimettevano, in tutti questi anni non era mai stato fatto un reclamo? Spesso in occasione di bisogni particolari, le comunità avevano potuto usufruire di sovvenzioni (soprattutto relativamente a ponti e muri). Comunque, se vi fosse stato qualche aggravio per le comunità, il motuproprio del 20 aprile 1789 dava loro la possibilità di renderlo noto entro un termine prefissato in tre mesi al fine di conseguire dalla Cassa Regia il supplemento economico mancante. Ebbene, non era mai stata utilizzata questa possibilità da nessuna comunità [137]. Il problema poteva semmai sussistere successivamente in caso di subaccollo di cottimo fatto a privati ma questo era un loro problema interno ed i magistrati avrebbero dovuto studiare meglio il regolamento delle istruzioni del sopracitato *motuproprio* [138].

Il consigliere Martini si uniformava a questo parere confermando come, in caso di aggravio alla comunità le leggi vigenti aprissero la strada allo sgravio [139]. Serristori conveniva che la legge del 4 marzo 1776 non andasse modificata e trovava convincenti le tesi sostenute da Di Schmidveiller [140]. Allegava i prospetti riguardanti il mantenimento e la rimessa in buon grado delle cinque regie che dovrebbero essere riferiti al 1789 o quanto meno ad una media elaborata sugli anni più recenti. Il totale delle

135 ASF, *ibidem*.

136 ASF, *ibidem*.

137 ASF, *ibidem*.

138 ASF, *ibidem*.

139 ASF, *ivi*, Voto del consigliere Martini del 17 gennaio 1790.

140 ASF, *ivi*, Parere del consigliere Serristori del 5 febbraio 1790.

miglia era salito a 192 con una spesa globale per la remissione in buon grado di 35.178 scudi. Le convenzioni fra Camera e comunità, sicuramente per il mantenimento, ammontavano a 13.345 scudi. Entrando nei dettagli, la più costosa per i resarcimenti era sempre l'Aretina con addirittura 20.736 scudi, ma aveva anche un alto numero di miglia coinvolte seguita dalla Pisana (4.784 scudi) e poi dalla Romana (4.281 scudi) mentre la Bolognese aveva richiesto una spesa piuttosto moderata al confronto (2.935 scudi). Per il mantenimento primeggiava sempre l'Aretina con un totale di 4.935 scudi (in media 64 scudi al miglio), seguita dalla Bolognese con 2.793 scudi (quasi 77 scudi a miglio), dalla Pisana con 2.332 scudi (quasi 77 scudi a miglio), dalla Romana con 1.980 scudi (69 al miglio) e dalla Traversa Romana con 1.305 scudi (59 al miglio). Con il subaccollo il guadagno assoluto più alto lo facevano le comunità coinvolte nella gestione della Traversa Romana (spuntando un prezzo di 44 scudi al miglio in media), seguite da quelle della Bolognese (58 scudi al miglio contro i 77 pagati dalla Camera). Nel subaccollo per l'Aretina lo scarto evidenzia un guadagno di circa 10 scudi al miglio mentre per la Romana e la Pisana il ricavo era più basso, rispettivamente intorno ai cinque ed ai due scudi per miglio (tabella 5).

Il segretario della Deputazione delle Finanze Pontenani poteva così riferire a S.A.R. la determinazione ad ordinare che il sistema vigente di accollo delle regie alle comunità non venisse in alcun modo variato [141]. Mormorai inviava però ai cancellieri l'ennesima nota in data 18 novembre 1791 [142]. Risultava, dalle visite di riscontro, che non era usata la dovuta diligenza per mantenere in buon grado le strade nonostante la semplicità delle operazioni prescritte [143]. Vi erano continue lamentele da parte di chi le doveva percorrere per il fango eccessivo o per la superficie sconnessa e le responsabilità erano sicuramente da attribuirsi alla sconsideratezza di chi aveva assunto l'impegno del mantenimento [144]. L'interesse pubblico richiedeva assolutamente che fossero presi rimedi e poiché la Camera pagava a questo scopo «somme rispettabili» alle comunità che avevano l'accollo era preciso obbligo di queste predisporre maggiore vigilanza ed una puntuale esecuzione dei patti stipulati [145]. Le comu-

---

141 ASF, *ivi*, 8 febbraio 1790. A proposito di Alessandro Pontenani, cavaliere e segretario del Consiglio, sappiamo che il granduca lo riteneva onesto, capace e sicuro; affidabile per qualsiasi commissione, sincero ed alieno dalle relazioni. Ottimo come soprassindaco, aveva però preferito utilizzarlo nella segreteria delle Finanze (diverrà anche direttore) per la sua buona conoscenza dello stato e per la capacità di commissione di verifica dei lavori. Cfr. P.L. D'Asburgo Lorena, Relazioni sul governo della Toscana, a cura di Arnaldo Salvestrini, Firenze, Olschki, 1969-74, vol. I, p. 65.

142 ASF, *Bandi e ordini […] tutto dicembre 1794*, vol. XV, n. XXXII.

143 ASF, *ibidem*.

144 ASF, *ibidem*.

145 ASF, *ibidem*.

Tabella 5

Dimostrazione dell'importare del mantenimento annuo e remissione in buon grado delle strade regie del territorio fiorentino.

(A = pagato per la remissione in buon grado; B = prezzo per miglio; C= prestazione convenuta dalla Camera delle Comunità; D= prestazione convenuta fra comunità e subaccollatari)

Strada Regia Bolognese da Firenze al confine di Bologna

	A		B	C	D
comunità	scudi	miglia	scudi	scudi	scudi
Fiesole	276	4	86	391	342
Sesto	71	4	78	22	22
S. Piero a Sieve	1768	9	63	710	550
Barberino Mugello	228	10	84	890	490
Firenzuola	592	10	72	780	740
Totale	2935	37		2793	2144

Strada Regia Aretina da Firenze fino al confine di Perugia

	A		B	C	D
comunità	scudi	miglia	scudi	scudi	scudi
Bagno a Ripoli	616	9	91	850	655
Rignano	404	3	92	320	195
Reggello	708	3	81	290	260
Figline	1.640	5	61	319	219
S. Giovanni	247	3	62	196	163
Montevarchi	955	6	63	400	
giurisidizione promiscua	401	6	90	40	394
cinque comuni distrettuali della Valdambra	712	3	84	272	272
Laterina	280	1	79	125	58
Civitella	157	1	85	157	110
Arezzo 1 *	267	2	70	150	112
Arezzo 2 *	2.591	8	59	530	
Arezzo 3 *	7.600	8	0	326	820
Arezzo 4 *	1.000	8	0	250	175
Castiglionfiorentino	1.016	4	49	245	257
Cortona	2.142	8	59	465	465
Totale	20.736	78		4.935	4.155

Strada Regia Romana da Firenze fino al confine di Siena

	A		B	C	D
comunità	scudi	miglia	scudi	scudi	scudi
Galluzzo	987	4	88	432	398
S. Casciano	1.491	7	66	518	489
Barberino Valdelsa	1.260	8	59	500	500
Poggibonsi	543	8	65	530	385
Totale	4.281	27		1.980	1.772

Strada Regia Traversa Romana

	A		B	C	D
comunità	scudi	miglia	scudi	scudi	scudi
Empoli	747	3	69	260	210
Castelfiorentino	847	6	63	420	265
Certaldo	421	6	62	375	290
Barberino Valdelsa	276	4	49	200	200
Poggibonsi	151	0	50	50	40
Totale	2.442	19		1.305	1.005

Strada Regia Pisana da Firenze al ponte della Cecinella confine del territorio pisano

	A		B	C	D
comunità	scudi	miglia	scudi	scudi	scudi
Galluzzo	406	2	102	261	243
Casellina e Torri	340	3	92	352	327
Lastra a Signa	1.184	5	82	416	380
Montelupo	455	4	69	326	193
Empoli	1.969	5	68	400	430
San Miniato	411	6	63	435	400
Montopoli	19	2	61	142	43
Totale	4.784	27		2.332	2.016
Somma totale	35.178	188		13.345	11.092

* Arezzo 1 = fino al ponte del Cerro
* Arezzo 2 = dalla città al confine di Castigliofiorentino
* Arezzo 3 = dal ponte del Cerro fino ad Arezzo
* Arezzo 4 = dalla diversione della strada da Firenze fino al punto Cerro.

ASF, *Segreteria di Finanze, Affar*i, f. 46, "Protocollo straordinario del mese di febbraio 1790 dal n. 1 al n. 90", Parere del consigliere Serristori del 5 febbraio 1790.

nità non dovevano mettere in mezzo i subaccollatari poiché la Camera «non li conosce per niente» e non voleva neppure avere relazione con i provveditori delle strade essendo questi dipendenti dalle magistrature comunitative che sole avevano il dovere di trattare con gli uni o con gli altri, concludendo che qualsiasi danno si sarebbe risolto alla fine contro di esse potendo arrivare anche a costi talmente rilevanti da «sconcertare le loro aziende» [146].

L'anno seguente veniva presa una decisione che modificava nuovamente il sistema di gestione delle regie postali: il 10 febbraio 1792 S.A.R., visto il perenne cattivo stato in cui si trovavano, in particolare nei tratti per il cui mantenimento era stato

146 ASF, *ibidem*.

deciso il sistema del cottimo in appalto ad imprese private, ordinava di non procedere più a simili cottimi se questi prevedevano un accordo di «lungo tempo» [147]. Rimaneva la facoltà di stipulare contratti di appalto di cottimo solo di breve durata e previa sovrana approvazione, dando quindi agli organi centrali di governo la possibilità di studiare e valutare le singole proposte ed offerte volta per volta [148]. Ricordava a questo proposito che, in base alla legge del 4 marzo 1776, la manutenzione delle regie era di spettanza delle comunità che le ospitavano nel proprio territorio e queste non sarebbero state più pagate se non provvedevano all'esecuzione dell'importantissimo compito [149]. Dopo un mese Mormorai richiedeva espressamente ad ogni cancelleria comunitativa di fare sapere alla Camera se il mantenimento dei tratti di regia postale in loro accollo era stato subappaltato a privati ed in caso affermativo di darne le generalità e dire l'importo della cifra pattuita oltre alla data di inizio e di fine del contratto [150].

Circa alla metà dell'anno venivano rinnovate ufficialmente le istruzioni per gli ingegneri incaricati dei riscontri [151]. Niente di nuovo, ovvero si poneva l'accento come al solito sulle operazioni assolutamente non discrezionali ma inderogabili come il controllo dello stato del fondo, dei muri, dei ponti, l'apertura degli scoli, il deposito di materiali ai lati delle strade (su cui si insisteva molto, al punto da considerare l'inosservanza di questa regola come una mancanza «delle più sostanziali», da meritare provvedimenti efficaci a carico delle comunità) [152] ed infine un ulteriore suggerimento: se quando venivano effettuate le visite non pioveva da molto tempo, non si doveva dare per scontato che la superficie fosse unita e ben conservata anche se le apparenze erano tali; infatti il fango indurito all'interno di eventuali buche poteva dare quest'impressione salvo poi sciogliersi all'arrivo dell'acqua. Per questo si suggeriva di effettuare le visite durante l'inverno (il provvedimento del 1781 aveva esplicitamente ordinato che fossero effettuate in ottobre e novembre) [153].

Il 3 marzo 1795 il nuovo soprassindaco Pandolfo Spannocchi era costretto a rivolgersi nuovamente ai singoli cancellieri comunitativi affinché, in seguito alle doglianze e reclami per l'impraticabilità delle strade regie postali, provvedessero a

147 ASF, *ibidem*.

148 ASF, *ibidem*.

149 ASF, *ibidem*.

150 ASF, *ivi*, n. XLV, 17 marzo 1792.

151 ASF, *ivi*, vol. XV, n. XLI, s.d.

152 ASF, *ibidem*. Una comunicazione di Mormorai ai cancellieri datata 18 luglio 1792 si raccomandava di tenere il materiale per i ripari opportunamente depositato in prossimità delle strade, pena sanzioni non indifferenti.

153 ASF, *ivi*, n. LVI.

sovrintendere con più efficacia all'operato di provveditori di strade, funzionari comunitativi e subaccollatari delle strade [154]. Dovevano quindi i rappresentanti delle singole comunità prendere in esame seriamente lo stato della loro porzione di regia al fine di poter stabilire misure e disposizioni opportune per ovviare ai mali delle strade senza mettere, possibilmente, in disavanzo la loro amministrazione economica [155]. Spannocchi auspicava una sollecita risoluzione dei problemi al fine di fare cessare le giuste lamentele del pubblico ed anche per poter offrire ai poveri e bisognosi un mezzo per guadagnarsi da vivere (secondo una filosofia che aveva caratterizzato l'altrettanto difficile periodo di trent'anni prima, nel 1767) [156].

Ma dopo due anni si era alle solite e Spannocchi in data 2 gennaio 1797 comunicava ai cancellieri la sua sorpresa nel constatare, mediante i propri ingegneri, come lo stato delle regie postali fosse sempre cattivo nonostante i «certificati» rassicuranti pervenuti dalle comunità alle scadenze dei pagamenti rateali da parte della Camera [157]. Questo lo obbligava a prendere delle misure necessarie, vista l'inosservanza delle molteplici precedenti disposizioni, perché i responsabili di questa situazione pagassero [158]. Evidentemente i magistrati comunitativi non avevano capito come dovesse essere gestita questa branca dell'amministrazione oppure non veniva reso loro conto dell'andamento dei lavori con l'esattezza necessaria; infatti i certificati dei loro provveditori erano smentiti dalle relazioni degli ingegneri e questo poteva derivare da scarsa cognizione oppure connivenza con i subaccollatari [159].

Ma come si poteva rimediare? Innanzitutto obbligando i provveditori di strade a prendere conoscenza delle prescrizioni contenute nelle varie *istruzioni* redatte dalla Camera; poi ordinando loro di assistere con frequenza assidua ai lavori dei subaccollatari [160]. La comunità doveva predisporre anche altre persone di particolare fiducia che sovrintendessero sia sui cottimanti che sui provveditori tenendo costantemente informato il magistrato comunitativo, rimborsate dalla comunità per le spese vive sostenute [161]. A questo scopo era quindi indispensabile procedere con l'elezione da parte delle comunità di uno o due deputati che fossero pratici del settore e preparati e che apponessero la loro firma sulla relazione redatta dal provveditore (il «certifica-

154 ASF, *Leggi e Bandi[…] al 24 marzo 1799*, vol. XVI, n. XI.

155 ASF, *ibidem*.

156 ASF, *ibidem*.

157 ASF, *Leggi e Bandi[…] al 24 marzo 1799*, vol. XVI, n. XC.

158 ASF, *ibidem*.

159 ASF, *ibidem*.

160 ASF, *ibidem*.

161 ASF, *ibidem*.

to»), poi approvata dal magistrato comunitativo. Solo con questi requisiti il certificato poteva avere effetto ai fini della riscossione della prestazione annua presso la Camera [162]. Sarebbero stati presenti alla visita annuale, a novembre, degli ingegneri camerali per verificare il buon grado delle strade. In caso di esito negativo gli ingegneri avrebbero effettuato una perizia scrupolosa dei lavori occorrenti rimessa alla comunità per l'esecuzione [163]. Dopo la seconda visita dell'ingegnere non sarebbe più stato inviato alla Camera alcun certificato del provveditore ed i lavori eventualmente ancora non eseguiti sarebbero stati prontamente realizzati da un capomaestro eletto dalla Camera a tutte spese della comunità [164]. Come si vede, una stanca ripetizione di quanto ormai era stato stabilito da anni.

162 ASF, *ibidem*.

163 ASF, *ibidem*.

164 ASF, *ibidem*.