

# La strada di Cento Croci. Un viaggio nel tempo tra Emilia e Liguria di levante

I Martedì de “A Compagna”

Palazzo Ducale – Sala Borlandi – Martedì 26 Febbraio 2013

A cura di Roberto Palumbo

Lo studio della storia della viabilità e dei sistemi di comunicazione è essenziale per comprendere le vicende di un territorio in una determinata epoca. Questo assioma è particolarmente evidente nell'analisi storica dell'evoluzione o dell'involuzione del sistema viario tra Liguria di levante e "Lombardia", così chiamato dai liguri di un tempo tutto il territorio che si estendeva al di là dell'Appennino.

Lo studio della storia della strada di Cento Croci diventa quindi un'ottima opportunità per richiamare, se non per approfondire, gli aspetti fondamentali che hanno caratterizzato la politica della Repubblica di Genova e delle successive amministrazioni che hanno governato la Liguria.

Dopo il periodo di grande splendore, tra il XV e la metà del XVI secolo, quando i Fieschi controllano entrambi i versanti dell'Appennino tra Varese e Borgotaro, l'importanza della strada di Cento Croci subisce una brusca contrazione, dopo che il valico diventa punto di confine tra il ducato di Parma, il principato dei Landi e la Repubblica di Genova. Tuttavia, nonostante le restrizioni imposte dalla politica fiscale della Repubblica, la strada continua a registrare un traffico sostenuto che viene costantemente alimentato dalle necessità delle popolazioni locali.

Si giunge allora alla seconda metà del Settecento quando per inderogabili ragioni politiche il duca di Parma e il governo della Repubblica devono a tutti i costi trovare un accordo per realizzare un percorso carrettabile attraverso il valico di Cento Croci. Ma costruire un percorso carreggiabile significa costruire argini, muri di sostegno, solidi ponti, scavare lungo i fianchi della montagna per conferire alla strada una pendenza adeguata al transito dei carri: insomma, significa tirare fuori soldi, tanti soldi. E se da una parte il ducato di Parma, essendo una baluardo del sistema Borbonico in Italia, dispone di notevoli risorse economiche, dall'altra la Repubblica di Genova deve fare i conti con il Banco di San Giorgio, non sempre disposto ad investire denaro in opere pubbliche al **di fuori della città dominante**.

E così fallisce anche questo tentativo, forse troppo grandioso per quei tempi.

Napoleone e il re di Sardegna, nei loro programmi viari, rivolgono l'attenzione verso altri cammini che nella via di Cento Croci. Si deve aspettare l'Unità d'Italia e la fine di una lunga controversia giudiziaria tra governo e ditta appaltatrice dei lavori per assistere all'apertura di una strada carrozzabile attraverso il valico; è l'anno 1881. Si tratta però di un itinerario che non accontenta nessuno perché presenta ancora tratti impegnativi che allontanano i grandi flussi commerciali verso altre strade interappenniniche più facili e più veloci. Soltanto nel 1959 con l'apertura della strada di fondovalle del Taro, perfezionata nel 1997, si conclude una vicenda durata molti secoli.