



**Natura e Vita Onlus**

[www.naturvita.altervista.org](http://www.naturvita.altervista.org)

Gruppo Mobilità Sostenibile



## **Leonardo Rombai (a cura di), “Le strade provinciali di Firenze” Fi, Olschki, ed, 1992, pp. 371-386**

**- SP 34 di ROSANO -**

Convegno Mobilità sostenibile “Muoversi meglio, spendendo meno e non inquinando” lungo l’Arno a levante di Firenze  
21 Maggio 2011 - Chiesa di S. Michele a Complobbi - Via di Complobbi, 7 50012 Vallina – Bagno a Ripoli

A partire dai primi anni '80 la strada Provinciale di Rosano è entrata in una fase di completa ristrutturazione destinata a farne un'arteria di grande scorrimento sulla sinistra dell'Arno (gemella alla SS 67 sulla destra) per il traffico proveniente dai quartieri, periferia e svincoli autostradali di Firenze sud in direzione di Pontassieve e viceversa. Fino ad oggi le era mancato un tale ruolo per le caratteristiche tecniche della sede viaria (scarsa ampiezza) e per la scomodità degli accessi. Le cose sono cominciate a cambiare col prolungamento del viale Europa da Firenze, che ha comportato lo spostamento del tratto iniziale della SP 34 lungo questo nuovo braccio. Quando fu provincializzata (con D.M. 30-6-1962 n. 2391 in base alla legge 126/1958), l'arteria partiva (dati del 1972 e 1980) dal confine del comune di Firenze presso la Nave a Rovezzano - più precisamente dal crocevia con la comunale via di Villamagna e la SP 35 (del Padule), poco a monte della pescaia di Rovezzano e del mulino «Guazzino» o Guasti - per giungere, seguendo la riva sinistra dell'Arno, al borgo di Rosano, superare il ponte omonimo, e immettersi nella SS 67 a Pontassieve, per una lunghezza di km 12,9 e larghezza media di metri 5 (massima di 7 e minima di 4). In realtà, il tratto dal ponte alla SS 67 fu assegnato alla

Provincia solo sulla carta, rimanendo nella pratica di competenza comunale.

La costruzione del ponte di Rosano risale ai primi anni '50 del Novecento ad opera dei comuni di Pontassieve, Bagno a Ripoli e Rignano. L'ampiezza limitata (6 metri) della carreggiata ne evidenziava la destinazione a un traffico locale e intercomunale. Tuttavia il manufatto fornì lo spunto per vedere nell'arteria di Rosano, all'epoca del suo passaggio alla Provincia, un'alternativa alla SS 67 scorrente sulla sponda opposta del fiume, e già allora (1958-1965) congestionata dal traffico, e uno svincolo di supporto del nodo stradale di Pontassieve gravato dal traffico delle tre statali (n. 67 Tosco-Romagnola, n. 69 Aretina, n. 70 della Consuma) (*Atti*, 1958, 1964 e 1965). Fu ipotizzato fin da allora l'allargamento della carreggiata della strada e la costruzione di un altro ponte. In realtà il problema non era nuovo: già nel 1928-1933 il comune di Pontassieve aveva avanzato proposte all'AASS e ai municipi di Bagno a Ripoli e Rignano per la costruzione di un ponte e la retifica della via di Rosano, allo scopo di decongestionare il traffico sulla via Regia di I classe (SS 67) e sullo snodo di Pontassieve. Ancor prima (1912), Rignano si era prefisso la realizzazione di un ponte a pedaggio a Rosano (ASR, H238, 1932). L'evoluzione

del traffico veicolare a partire dagli anni '20 aveva reso sempre più insostenibile la mancanza di ponti tra Firenze e Ripogrande e sempre più insufficienti le «navi» (lungo la strada ve ne erano di antichissime), ossia i traghetti sull'Arno destinati a servire il traffico tra le due sponde. Il ponte di Rosano sembrava dunque avviare a soluzione annosi problemi, non per nulla venne preso in carico dalla Provincia, insieme alla SP 34, nell'ambito delle più ampie competenze in fatto di viabilità comprensoriale dettate dalla legge 126/1958.

L'arteria di Rosano, che nel 1959 si trovava «a sterrò» e in «pessime condizioni di viabilità [...] in considerazione degli avvallamenti, degli abbassamenti del piano in corrispondenza delle curve, e la frequente mancanza di copertura al fondo massiccio», con pericolo per gli automezzi di linea e rischi di interruzione del transito in inverno (Atti, 1959), fu restaurata - ossia bitumata, con l'apporto di piccole rettifiche - in due tempi: nel 1959-1960 ad opera del comune di Bagno a Ripoli e contribuito dalla Provincia (tratto tra Candeli e le gualchiere di Remole); nel 1964, tra le gualchiere e Rosano, a carico interamente dell'Amministrazione Provinciale (Atti, 1965). L'asfaltatura, evidentemente inadeguata, fu ripetuta nel 1961 e nel 1965. Eppure, i miglioramenti del fondo viario e del tracciato apparvero subito insufficienti ad assicurare, a parte un certo alleggerimento, un decisivo smaltimento del traffico gravante su Pontassieve e la SS 67, a causa della insufficienza e della inadeguatezza dei raccordi e degli accessi alla strada sia da Firenze che da Pontassieve (Atti, 1964 e 1965): dalla parte della città si entrava nella Provinciale provenendo, come nel Cinque-Settecento, dallo «stradone dei Castelli» (rettilineo di via Villamagna

all'Anconella) e dalla Nave a Rovezzano; dal lato di Pontassieve e dall'«imbuto» delle tre statali conduceva (e conduce) al ponte di Rosano un tracciato urbano lento e tortuoso. Solo negli anni '80 si è cominciato a dare soluzione alle questioni del nodo di Pontassieve e della viabilità di accesso a Firenze a sud e sud-est (traffico pendolare e domenicale di media percorrenza, e traffico autostradale di lunga percorrenza). Ai vecchi assi di scorrimento - via Rocca Tedalda e lungarni a nord del fiume; viale Europa e raccordo autostradale di Ponte a Ema a sud (gli ultimi due formanti un sistema chiaramente monco) - si sono aggiunti, negli anni '80, il ponte di Vurlungo (ultimato nel 1979), il proseguimento del lungarno Colombo fino agli svincoli e al cavalcavia della ferrovia «direttissima», e il prolungamento del viale Europa (1981-1984) oltre il cimitero del Pino, fino all'innesto nella via di Rosano tra le «case basse» di Candeli («Vecchietto») e le «case alte» intorno alla vecchia badia. Sul nuovo asse del viale Europa, proveniente dagli svincoli del raccordo autostradale di Vurlungo (SP 127), è stato spostato il tracciato iniziale (per 3 km circa) della Provinciale di Rosano, con la conseguenza che è ritornato comunale il vecchio percorso, alquanto stretto e tortuoso, compreso tra il mulino della Nave a Rovezzano e Candeli.

Sul finire degli anni '70 si cominciò a dare concreta attuazione al pluridecennale intento di rendere la via di Rosano una strada a scorrimento veloce, in grado di sopportare intensi flussi veicolari, alleggerire il traffico sull'«imbuto» di Pontassieve e sulla SS 67 e migliorare l'accesso a Firenze est. Il progetto del 1979 relativo al primo lotto dei lavori venne approvato il 28-2-1980 dal Consiglio Provinciale, il quale riconosceva «la

necessità di provvedere ad una adeguata ristrutturazione della strada provinciale di Rosano [...] rivestendo una notevole importanza a livello di viabilità comprensoriale», come alternativa «alla ormai congestionata SS n. 67», e «in considerazione del fatto che la strada stessa presenta caratteristiche inadeguate alle esigenze» di un traffico veicolare «sensibilmente aumentato» (Atti, 1979). Si trattava, nella sostanza, di ampliare la sede stradale, aggirare i vecchi nuclei che creavano strettoie e rallentamenti, e di costruire un nuovo ponte a Rosano, più adeguato: I lavori del primo lotto, completati tra il gennaio 1981 e il giugno 1984, riguardarono il prolungamento del viale Europa (a 4 corsie fino allo «svincolo con l'abitato di Bagno a Ripoli», e in prosieguo a 2 corsie) e la variante di Candeli che ha spostato il tracciato della Provinciale a valle dell'abitato. Tra il giugno 1987 e il maggio 1989 è stato realizzato il progetto - risalente al maggio 1984 e approvato dal Consiglio Provinciale il 7-6-1984 - relativo al secondo lotto di lavori nel tratto Vallina - la Nave di Compiobbi fino all'ex cimitero presso «le balze»: si è trattato principalmente di una variante, che ha aggirato a valle la strettoia delle Case Stelli-Fornaccio, e di un allargamento della sezione stradale, mentre è rimasto il problema dell'attraversamento dell'abitato ottocentesco di Vallina dove la strada, curvando e restringendosi, è fonte di pericolo per gli abitanti del posto e per gli automobilisti provenienti da tratti stradali che consentono alte velocità (è comunque previsto l'aggiornamento dell'abitato con una «variante in fuga» sull'Arno lungo un viadotto). Il terzo e più impegnativo lotto di lavori, dalle «balze di Compiobbi» alle Sassate presso Rosano, è stato progettato nel novembre 1984 (delibera del Consiglio

Provinciale del 28-11-1984) e ha incontrato alcune vicissitudini per quanto riguarda l'impatto ambientale del nuovo ponte sull'Arno, vicissitudini durate fino all'approvazione del progetto esecutivo del maggio 1988 da parte del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali. I lavori, iniziati nel dicembre 1988 (ne è prevista l'ultimazione entro il giugno 1990), riguardano in primo luogo un consistente allargamento della sede stradale, che verrà portata all'ampiezza media di 7,5 metri per il piano corsie bitumate; in secondo luogo l'attuazione di 2 varianti che eliminano i restringimenti stradali e aggirano gli abitati delle gualchiere di Remole e dei Renai; infine la costruzione di un ponte sull'Arno alle Sassate (1 km circa prima di Rosano), che porterà il nuovo tracciato della SP 34 ad innestarsi sulla variante ANAS della SS 67 (viale Hanoi). Verrà così ad essere abbandonato il tratto fino a Rosano (che diventerà probabilmente un prolungamento della SP 90) e il vecchio ponte, al cui termine sulla sponda destra finisce a tutt'oggi (1990) la strada con un percorso che, dal confine del comune di Firenze sul viale Europa (angolo con via del Cimitero del Pino) poco lontano dagli svincoli della SP 127, è lungo poco più di 12 km. I lavori in corso di ultimazione (1990) porteranno la strada alla nuova lunghezza (confine comune di Firenze-viale Hanoi) di km 10,5-11, con larghezza media di metri 11,5, di cui 7,5 il piano viabile bitumato (era di metri 5, con massimi di 7 e minimi di 4 nel 1980), e la renderanno a scorrimento veloce e ad «alto traffico», anche grazie alla mancanza (a parte Vallina) di centri abitati e di semafori. Nel volgere di un trentennio la strada, definita nel 1959 «fangosa e campestre», sta assumendo al ruolo ai principale asse viario della sezione media della valle dell'Ar-

no, dopo aver superato una sorta di «crisi di identità» dovuta all'emergere di nuove destinazioni funzionali. L'arteria, che tra la metà dell'Ottocento e la prima guerra mondiale era stata sottoposta ad una serie di rettifiche e ampliamenti per renderla atta ad un traffico locale e intercomunale di derrate, in arrivo a Firenze dai distretti agricoli di Rosano e Pagnana, e di panni e grano da e per le gualchiere e i mulini di Remole, appariva negli anni '60 e '70 inadeguata a decongestionare il traffico tra Firenze e Pontassieve e a favorire processi di decentramento industriale (se si eccettua l'insediamento artigiano di Vallina). Si trattava in sostanza di un'arteria piezometricamente inserita in un quadro ambientale poco alterato, il cui valore di conservazione è d'altra parte ribadito anche oggi dai vincoli paesistico-architettonici esistenti sulle pendici dell'Alberaccio-Poggio a Luco-Incontro e dai progetti di istituzione del parco fluviale sull'Arno e di recupero dell'importante complesso della gualchiere di Remole.

La strada nella sua veste storica si può quasi definire un'arteria «nata per caso» come collegamento trasversale di bracci stradali provenienti dalle colline e terminanti sull'Arno. E quanto suggeriscono due carte topografiche non geometriche di fine Settecento-inizi Ottocento (del Pagni, 1780 e 1810 circa; Bordiga, 1806; in Biblioteca IGM, inventario 4305, 4493 Fossombroni e B-212 Collezione Bianconi): il percorso della via di fondovalle sinistro (documentato peraltro fin dal Cinquecento) sembra qua e là perdersi nel fiume, per ricomparire poco oltre, mentre hanno maggior rilievo i tratti che dagli insediamenti di altura (tutta la dorsale dell'Alberaccio-Poggio Incontro era costellata da epoca medievale di castelli quali Mariano, Monte Acuto, Remoluzzo, Poggio

a Luco, Volignano, con case torri e piccoli nuclei «aperti») scendono sul fondovalle, raggiungendo le «navi tra-jettizie» (dell'Anchetta, Compiobbi, «ai Martelli» e Rosano), gli opifici molitori (gualchiere di Remole, mulino di Candeli) e i luoghi di culto (chiesa di Compiobbi, S. Eugenio, abbazia di Candeli, monastero di Rosano). Il tracciato lungo la riva appare incerto e precario, e infatti nei punti dove le suddette carte lo ignorano, questo procedeva rasente all'Arno, talvolta appena sopraelevato di qualche braccio sul greto del fiume, tanto che bastavano anche «modeste escrescenze» per metterlo sott'acqua e inondarlo di «melletta» impedendone il traffico, se non succedeva di peggio, come frammenti dentro l'alveo provocati dallo scalmamento della corrente sulle mura o sui balzi a retta. La precarietà del percorso stradale è per un altro verso confermata dall'alto numero di «navi» esistenti da antica data lungo il corrispondente tratto fluviale, segno che per accedere a Firenze si preferiva la via maestra di Pontassieve sull'altra riva del fiume.

Le prime notizie sulla via di Rosano le troviamo sulle piante e disegni dei capitani di Parte Guelfa del 1583 (ASF, *Capitani di Parte, Pianta*, 118/1 e 121/1), dove il tracciato, che rientra nella «Legha del Bagno a Ripoli» (Podesteria di Galluzzo), viene indicato come «strada maestra che si parte da la nave alanchet-ta e va Rosano [...] lungiarno». In direzione opposta l'arteria proseguiva verso Firenze passando per Candeli, il «casino della nave d'rovezano» e lo «stradone a tramontana» (attuale rettilineo di via Villamagna all'Anconella). Il «casino della nave» corrisponde all'incirca al punto di inizio della SP 34 prima del prolungamento del viale Europa, ossia al vecchio bivio con la SP 35 del Padu-



Panorama sull'Arno presso Vallina

le. Per il Cinquecento sembra più appropriato indicare come origine della strada il «crocchio dela Badia» di Candeli, dove si staccava la via per Villamagna. Da qui il percorso si snodava lungo l'Arno transitando dal «paso dela nave alanchetta», dal «fossatello di Romajolo» (ossia Rignalla), dal bosco detto «al Diavolajo» (presso Vallina), dal «porto dela nave di Compiobbi», dalla vicina «fornacie» Salviati, dal «castello dele gualchiere a Remole», dal «fosato di Dociolla», dal braccio di strada che portava all'oratorio di S. Ugenjo», fino alle «fosate di Bagnollo» presso l'«orto delle Monache di Rosano», al confine della «Podesteria del Ponte a Sieve»; il restante mezzo chilometro fino a Rosano rientrava nella «legha» (oggi comune) di Rignano. La larghezza della carreggiata

stradale oscillava tra le 4 e le 6 braccia (2,3-3,5 metri). Provenendo da Firenze fino al crocevia della badia di Candeli, l'arteria sulla sinistra dell'Arno coincideva con quella che saliva a Villamagna, e si staccava dalla Regia Aretina del S. Donato al termine del borgo *extra moenia* di S. Niccolò (fino alla metà del Settecento) e, in seguito, dalla «Colonna» (angolo tra via G.P. Orsini e via di Ripoli). Essa transitava per l'attuale via Orsini immettendosi nello «stradone a tramontana» (divenuto nel Seicento «stradone dei Castelli»), nel punto dove oggi è il casale dell'Anconella (presso il ponte da Verrazzano); proseguiva per la «via che segue lungiarno insino a la nave di Rovezano» (questa era all'epoca sposta a monte della pescaia omonima) passando dal «mulino nuovo» (oggi

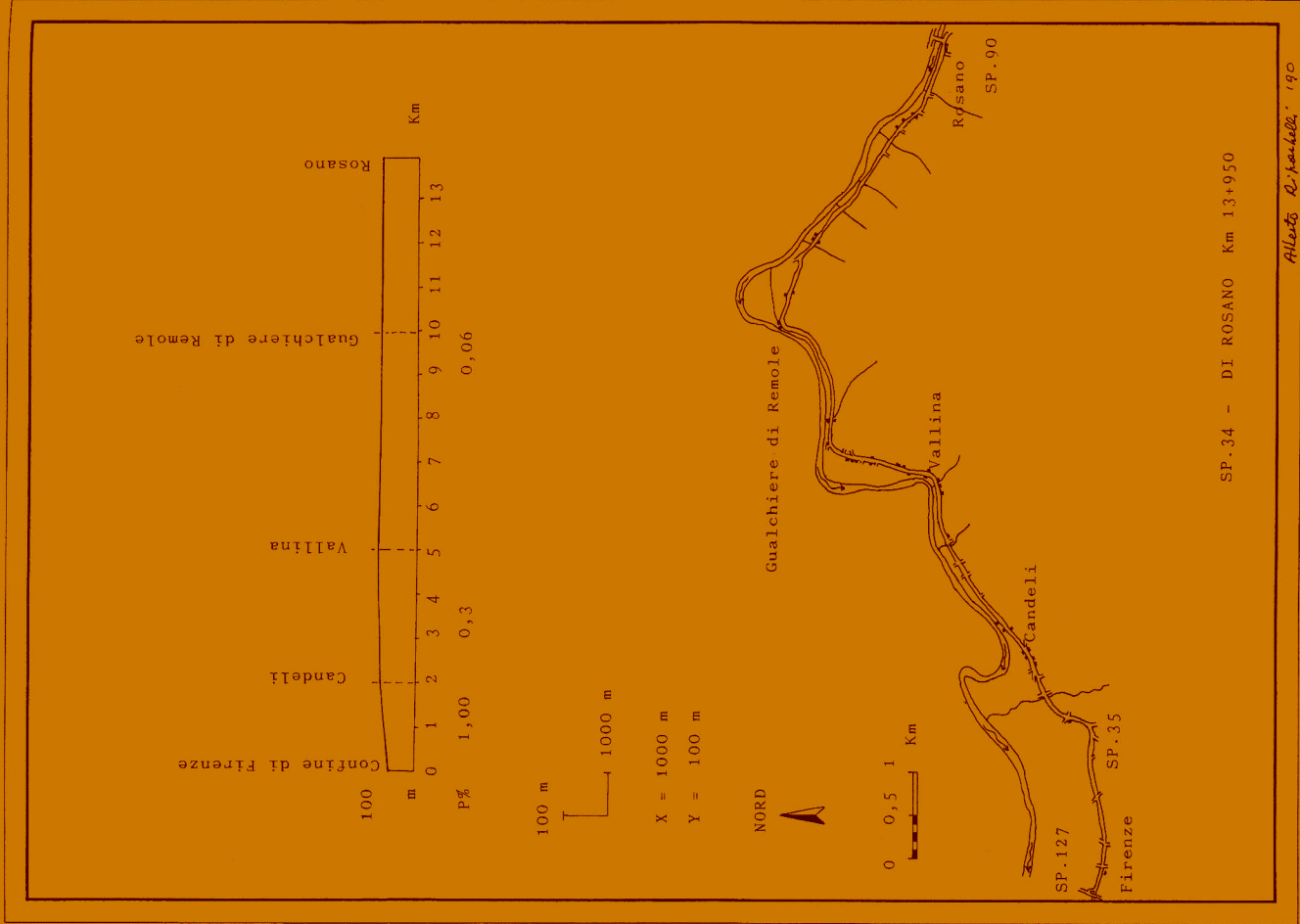
Guasti) per salire a Candeli. In una «descrizione di ponti e strade» del 1763 (ASF, *Parte. N.n.*, 1707) l'arteria di Rosano è divisa in due bracci: la «strada pubblica che si dirama dalla suddetta dello Stradone [dei Castelli] alla nave di Rovezzano [il traghettino era stato spostato intorno al 1660, all'altezza dell'attuale borgata], e cammina a sinistra della corrente del fiume Arno fino al podere dei Padri Gesuiti» (in pratica alle «case basse» di Candeli), e la «strada pubblica che passata la Badia di Candeli cammina lungo il fiume Arno alla sinistra della corrente, e va a Rosano, larga b. 5 e dove più e dove meno» (ossia intorno ai 3 metri). I due tratti appartengono alla «Legha del Bagno a Ripoli», ma sono mantenuti a spese del vicariato di S. Giovanni (il che testimonia della loro importanza), questo prima che con il regolamento del 29-9-1774 fossero «rilasciate» alle comunità (sumentrate alle leghe) «l'amministrazione, direzione e montatura di tutte le strade, tanto maestre che comunali» (P. LEOPOLDO, 1970, I). Uno «stradario» del comune di Bagno a Ripoli, redatto subito dopo il passaggio di consegne sulle strade (ASBR, anno 1774, c.n.n.), include l'arteria di Rosano nella via comunale n. 147, la quale inizia dalla Regia Aretina sopra la «nave al Moro» (il traghettino scomparve dopo la costruzione a metà Ottocento del ponte sospeso a S. Niccolò), in pratica dalla «Colonna» o «case nuove» di Ricorboli, per andare «lungo l'Albereta» e «lo stradone detto dei Castelli» fino alla Nave di Rovezzano, proseguire per la Badia a Candeli, «e di lì seguendo lungo Arno» per la nave all'Anchetta fino al confine con la comunità di Rifignano al «fosso detto il Borro» (Bagnolo nel Cinquecento, poi Orto o Alberaccio); da lì a Rosano restavano 600 metri circa di strada.

rifiorire il bisarno, ma che portò anche, pur tra le polemiche insorte tra gli ingegneri Parigi, Cecchi e Viviani (ASF, *Parte. N.n.*, 1621), al miglioramento delle difese del piano di Ripoli attraverso la realizzazione (anni 1648-1651) del pignone di S. Lorenzino e di un potente argine su cui venne fatta scorrere la sede stradale nel tratto approssimativamente compreso tra l'antico «stradone a tramontana» e la chiesetta del borgo della Nave: si trattò del cosiddetto «bastione di S. Lorenzino» (S. GALLI, 1985). Il bastione o muraglione che reggeva la strada sull'Arno era alto fino a 5 metri di fronte alla chiesetta di S. Lorenzino (detta a Ripalta), e simili altrezze raggiungeva anche il muraglione realizzato a monte del mulino «Guazzinex» o della Nave, mentre tra la chiesa e il mulino la strada si abbassava, continuando a correre in parte sul greto dell'Arno (ASBR, f. 101, 7). Da ricordare che pochi anni prima (1643), i Castelli avevano acquistato i terreni dell'attuale Anconella, appartenenti alla famiglia Medici, attuandone la bonifica, costruendo un potente argine o «gabbione» a loro difesa (si veda il disegno in ASF, *Parte. N.n.*, 1062, i. 146) e restaurando il viottolone cinquecentesco divenuto da allora lo «stradone dei Castelli», strada riconosciuta ancora nell'Ottocento di una «larghezza straordinaria» di molto superiore alle altre vie communitive, andando da 8,7 a 10,5 metri (ASBR, f. 103, 171). Il consolidamento del tracciato viario lungo l'Arno tra S. Niccolò e la pescaia di Rovezzano costituiva la premessa per l'affermarsi del percorso sul fondovalle sinistro in direzione di Rosano.

gna, che fu realizzata di lì al 1784 e che determinò lo spostamento del punto di inizio della via comunitativa di Rosano al bivio di Candeli. Questa, in un «pianario» del 1784-1785 redatto dall'ing. Vincenzo Del Conte (ASBR, *Campione di tutte le strade comunitative...*), mostra un andamento chiaramente simile a quello cinquecentesco, mentre rispetto ad oggi appaiono evidenti i risultati del processo avviatosi dalla metà dell'Ottocento per cui la strada è stata progressivamente allontanata dall'Arno, nei punti dove correva quasi sul greto, e al contempo portata più a valle rispetto ad alcune brusche arrampicate sulle basse colline, facendole assumere un andamento pedecollinare più razionale dal punto di vista topografico e più conforme alle esigenze del traffico veicolare. A cavallo fra Sette e Ottocento la necessità di assicurare un transito più continuo tra Candeli e la nave all'Anchetta portò al declassamento del tracciato cinquecentesco, che fiancheggiava in buona parte l'Arno, correndo su un argine, e veniva spesso sommerso dalle piene del fiume, stabilizzando il percorso su un braccio di strada che già prima serviva «per tutti i passeggeri in tempo d'inverno quando Arno è grosso» e non si poteva transitare lungo il fiume (ASBR, *Strade*, 1774 e 1811, c.n.n.): il tratto passava dalle case Verone e Lagi per scendere da Majano alla nave all'Anchetta dove rientrava sull'antico tracciato. All'inizio dell'Ottocento la vicinanza dell'Arno costituiva uno dei principali problemi di questa strada, in particolare tra il mulino di Candeli e Vallina, tra il «Boscaccio» o «balze di Compiobbi» presso la pescaia dell'Ellera e le gualchiere di Remole, infine a «Quereto» poco prima di S. Eugenio: in questi punti la via correva talvolta appena rialzata sul greto. Spostandoci

più a valle, nel 1799 era stato allontanato dall'Arno il tratto di strada compreso tra la chiesa di S. Lorenzino e il mulino del Guazzini, con la realizzazione di un nuovo tracciato, lungo circa 180 metri, retto da un muraglione alto 3 metri sul fiume. Del lavoro se ne era lamentato l'accollatario alla manutenzione, affermando che il «tronco che giaceva lungo l'Arno sul greto [...] si è tolto di là e da un suolo gretato, e così stabile, e non soggetto a corrosione e sfondi, e si è portato fuori sopra un terreno sciolto e facile a sgrottare» (ASBR, f. 101, 7). L'accollatario fu buon profeta perché nel 1816 lo stesso tratto di strada subì, a causa delle piene, una rovinosa frana che ne asportò, insieme al muraglione, una porzione di 140 metri circa, che si dovette ricostruire (ASF, *Piante*, 771). Comunque sia, fu completato in quegli anni il tratto di strada compreso tra la Nave di Rovezzano e l'imbocco di via del Padule, che oggi vediamo tetra sull'Arno dalle muraglie realizzate una prima volta nel Sei-Settecento, alte nel 1800 da 5,3 a 3 metri e nel 1857 rialzate fino a 6,4-4,7 metri (ASBR, ff. 101 e 110). L'arteria di Rosano, nel suo tracciato divenuto poi Provinciale, continuò per tutto l'Ottocento a lottare col fiume in quei tratti (Querceto, Vallina e Boscaccio) dove il muro a retta della strada serviva «di spalla» all'Arno: in qualche punto (Boscaccio) era alto sul greto solo un paio di metri, mentre in altri (Vallina) arrivava a 4 e 6. In caso di piene il traffico diventava qui veramente proibitivo, perché l'acqua invadeva la strada, scalzandone la pavimentazione, facendo crollare muri e parapetti, asportando sezioni di via o rilasciando gran copia di detriti e mota: danni si registrarono nel 1815 (sommersione a Vallina), 1855 (frana un muro al ponte di Vallina), 1859 (crollo di muri e ciglioni a retta a

Vallina, Querceto 1869 (rovina il muro tra Majano e Vallina e la via non si (ancora nel tratto la strada è talmente potersi più restaurata nella rettificata dopo), infine ne Majano-Vallina, dove 1914, quando con le balzi e muraglie pescaia dell'Ellera 102, 110, 119, 31 1897, 1901, 1905, è solo l'Arno a continuare a rovinare con che nel corso a retta della via alla di intensificazione agricola del piano), Boscaccio (ASBR, ff. le e Rosano e care problemi al traffico laniera delle dell'Ottocento è in via 1835 fosse definita della Comunità» di Compiobbi, Remo- e Strade, 1494) malchiere. Benché nel Candeli risultava «tra le principali ta: nel 1583 la s (ASBR, f. 103) e nel metri, scendendo l'arteria a partire da media era ancora l'arteria a partire da con variazioni a da sempre molto stretti 1811 i valori oscezione era intorno ai 3 tratti più vicini) anche a 2; nel 1763 la quelli più lontani sui 3 metri (5 braccia), modesto allargarsi in più o in meno; nel va da 4,1-4,4 allano dai 3,5 metri nei risultava la strada a Firenze a 2,7-2,4 in 1860: lo «stradi»; nel 1860 si nota un 10,5 metri); il «mento di carreggiata che no» (4,7-5,2); i metri a 3,5. Più larga Guazzini a Cana a valle di Candeli nel (ASBR, *Stradario* bastione di S. Lorenzino) (9,5-1707). Si trattò dal mulino del strada non molli (da 4,4 a 5,7 metri) tanto più che da 1811, f. 111; ASF, tava nel 1833 e, *Piante*, 118/1 e N.n. pochi tratti a mava, insomma, di una zo di selciato; pto adatta al carreggio, insomma, che Vallina a Rosano risultava ancora «a sterro», con assiccata e un solo pez- più una strada campestre, una via definita «mae-



stra» nel Cinquecento e rotabile nel 1842, buona per muli e cavalli, non certo per i veicoli a ruote. La carreggiata stretta e le brusche svolte (come all'incrocio di Candeli con la via di Villamagna e la «piegata» di Majano per la nave all'Anchetta) rendevano difficile lo scambio di vetture e barrocci. Brusche salite e ripide discese, sulle quali era difficile transitare, esistevano qua e là in corrispondenza dei bracci stradali provenienti dalle colline (a Candeli, a Vallina, ai Renai, ecc.). Dei ponti è documentato nel Cinquecento solo quello sul torrente Rimaggio (gli altri borrelli venivano passati a guado); nel Settecento si aggiunsero quelli sull'Orto e sul Vallina, poi gli altri nell'Ottocento inoltrato.

Nel corso della prima metà del XIX secolo si procedé ad interventi ed aggiustamenti parziali della strada: nel 1815 fu rialzata e resa più piana la salita (metri 274) tra la nave all'Anchetta e il borro di Rignalla che risultava «molto sensibile e perciò incomoda al bestiame», e preda delle piene dell'Arno; furono sbassate due salite al tratto del Mulinaccio presso Vallina; fu allargata e massicciata la strada oltre il ponte di Vallina che era stretta meno di 3 metri, alta metri 4 sul greto dell'Arno e sterzata. Nel 1835 fu fatto un riempimento alla discesa tra lo Stelli e la nave a Compiobbi. Nel 1831 fu allargata e spianata la «ripida e angusta girata» di Majano. Nel 1860 venne nuovamente allargata la strada a monte di Vallina e offrendo la strada in verun punto il baratto ai legni». Nel 1823 si spianò e rialzò il tratto che da Candeli saliva in costa al Verone e ai Lagi. La strada mancava quasi ovunque di opere fognarie (zane, «pisciacami», chiaviche, ecc.) per cui spesso le acque scolanti «dai

terreni superiori gelano e rendono impossibile il passarci» (ASBR, ff. 101, 102, 103, 111). Il piano viario risultava sovente malridotto, «incomodo al pubblico e pericoloso per il bestiame»: si ricorreva al sistema a massicciata abitualmente anche per la ripavimentazione dei tratti di selciato in cattivo stato. Gli sforzi fatti nella prima metà dell'Ottocento servirono a rendere tutta la strada massicciata, con pezzi di selciato rimasti soprattutto in corrispondenza delle abitazioni e dei ponti. Si esplicò in questo periodo in tutta la Toscana il massimo dell'impegno tecnico del Corpo degli Ingegneri dello Stato istituito nel 1825. In prima fila vediamo anche i proprietari terrieri, interessati al miglioramento infrastrutturale per la valorizzazione dei propri fondi rustici. Verso la metà dell'Ottocento si moltiplicano le lettere dei possidenti indirizzate al municipio di Bagno a Ripoli per ottenere un restauro dello stradale di Rosano che lo renda più agevolmente transitabile dai carri e dai barrocci che trasportano derrate agricole verso il mercato cittadino (il che fa pensare ad un miglioramento agrario in atto, con impianto di colture di pregio fruttu-viticole e orticole, tra Candeli e Rosano). Le istanze si fanno più pressanti dopo l'Unità d'Italia e con la nascita di Firenze capitale. Il comune di Bagno a Ripoli, controllato non a caso da rappresentanti del ceto dei possidenti, si dimostrò sensibile al problema, sollecitando a più riprese anche un intervento da parte del comune di Rignano per migliorare il pezzo di strada di sua competenza fino a Rosano e l'arteria che si dirigeva al capoluogo passando per Volignano e Torri. Rettifiche, allargamenti, sbassamenti ecc. si dipanano per un settantennio (1850-1920) sulla «strada intercomunale di Rosano», in virtù anche delle sollecita-

zioni provenienti dalla Camera di Commercio e Arti — che aveva interessi per le guachiere di Remole — e alla sua partecipazione alle spese. Seguiamo le principali tappe: nel 1853-1854 vengono rialzate e ampliate due porzioni della «via di Candeli» (tratto tra la via del Padule e la badia), soggette alle «replezioni» del fosso di Rimaggio e «incomode al baratto dei legni» (la carreggiata massicciata viene portata da metri 3,5 a metri 4-5, e provvista di zanelle e chiaviche per lo scolo delle acque) (ASBR, f. 109, 7). Nel 1854-1856 viene realizzata una variante in corrispondenza della badia di Candeli portando la strada, che in precedenza scorreva a fianco della chiesa, più a valle con un tratto lungo 190 metri e largo 5 che riduce le pendenze della salita di Candeli e della discesa verso la nave all'Anchetta dall'8,5-10% (con punte dell'11-13%) al 6,25% di media e elimina il vecchio bivio con la via di Villamagna posto a monte della chiesa e mancante di adeguato largo per lo scambio dei veicoli (le sezioni stradali erano qui di 3-3,5 metri). La rettificava la partecipazione alla spesa dei possidenti locali, interessanti al «comodo trasporto di derrate e concimi», e della Camera di Commercio e Arti di Firenze che offrì un contributo di L. 10.000 (ASBR, f. 109, 5 e 24). Sul nuovo tratto sorgono nei primi decenni del Novecento alcuni edifici che amplieranno il nucleo alto di Candeli, attualmente agitato dalla variante (1981-1984) che ha spostato ancora più a valle del colle la strada, resa così quasi del tutto piana. Negli anni '70 venne realizzata la rettificata tra Candeli e Vallina che è rimasta fino ai giorni nostri il principale intervento subito dalla strada. Tra i promotori vi furono i possidenti locali (due concorsero alla spesa per L. 3000), ma le pressioni più forti provennero dalla

Camera di Commercio e Arti di Firenze, la quale partecipò alla spesa con un contributo decisivo di L. 25.000. L'ingegnere comunale Lorenzo Pruneti nella prima perizia di rettificata (26-7-1866), che ipotizza un tracciato utilizzante in parte il vecchio percorso, definisce la strada di Rosano un'arteria «casuale» per la «strettezza del piano viabile», le «tortuosità ripetute», il «continuato salire e scendere» per i bassi sproni collinari della dorsale dell'Alberaccio, e la sua giacitura in parte «sulla ripa dell'Arno» dove è soggetta ad «essere sommersa anche dalle medie escrescenze». Un'analisi impietosa che individua nel tratto Candeli-Vallina uno dei punti peggiori: il percorso di mezza costa tra la badia e la nave all'Anchetta per Verone, Lagi e Majano, utilizzato dalla fine del Settecento al posto di quello cinquecentesco lungo il fiume definitivamente guastato dalle piene, presentava due «pericolose e incommode salite e discese dette di Vanella e Majano» (pendenza 12,6 e 13,8%) e due «passaggi angusti» — alla cappella dei Lagi e presso il mulino di Candeli — pericolosi per i «veicoli» [...] tanto maggiori essendo i transiti per le nuove condizioni della città di Firenze», e altresì risultando la strada di «grande necessità per un Comune popolarissimo che non ha un ponte sull'Arno» (lettera del 4-1-1866 di alcuni possidenti al comune di Bagno). È da supporre che Firenze capitale d'Italia avesse dato impulso non solo alla produzione e al commercio agricolo nella zona, ma anche all'attività di cave esistenti lungo la dorsale dell'Alberaccio, alle Sassate e Remole (alberese) e Vallina («colombino»); e questo può giustificare l'aumento del traffico sulla via di Rosano. Il tratto che dall'Anchetta a Vallina correva lungo l'Arno, con un muro alto in alcuni punti solo 2,5 metri, era spesso

sott'acqua, dato che le piene maggiori arrivavano a 6,5 metri e quelle medie a 4,3 (questo vecchio tracciato si può ritrovare ancora oggi prendendo all'altezza di villa S. Monica la strada sterrata che scende al vecchio punto di attracco del traghetto, poi a destra per una strada che si interrompe bruscamente sul greto). Il 20-3-1868 il Pruneti redige il progetto definitivo di variante che, rispetto a quello del 1866, propone un tracciato del tutto nuovo, realizzato nei primi anni '70 e corrispondente a quello attuale, che scorre a valle delle case Verone, Lagi, dell'odierna villa S. Monica e del palazzo di Majano, e rasenta l'antico edificio del Mulinaccio per giungere a Vallina. La variante, che utilizzava una preesistente stradella podereale, si segnalò subito per la razionalità del suo impianto che eliminava tutti gli incomodi precedenti con un tracciato rettilineo, ampio fino a 8 metri (all'epoca veramente molti, tenuto conto che la legge del 1865 prevedeva per le strade comunali una larghezza intorno ai 5-6 metri), privo di pendenze (eccettuata una dell'1,5%) e molto più corto del precedente di cui erano state eliminate tutte le tortuosità (ASBR, f. 119, ins. 2, 4, 8).

Rettifiche e allargamenti della sezione stradale interessarono anche il settore a valle della pescaia di Rovezzano (vi accenniamo brevemente): nel 1867-1868 il tratto tra la cappella di S. Lorenzino a Ripalta e il mulino Guazzini (ASBR, f. 20); nel 1868-1869 l'interno del borghetto della Nave a Rovezzano; nel 1914 il tratto compreso tra il «viottoleone del Castell» e la Nave (l'ampiezza stradale fu portata qui da 4-5 metri a 6,65) (ASBR, ff. 21 e 451).

Oltre Vallina la strada continuava nella seconda metà dell'Ottocento ad essere in cattive condizioni e soggetta

agli ingrossamenti dell'Arno. Anche il tratto in comune di Rignano (530 metri circa) risultava poco più che una strada campestre, larga nel 1845 intorno ai 3 metri. Progressivamente il comune di Bagno a Ripoli estese i suoi interventi sempre più in direzione di Rosano: nel 1877-1878 fu interessata la zona presso la chiesa di S. Michele e la nave a Compiobbi, tra Poggimoro (poco oltre Vallina) e il cimitero vicino alla pescaia dell'Ellera, nella località detta «Boscaccio» o «balze di Compiobbi». Fu allargato e rettificato il tratto compreso tra Case Stelli e Doccia presso il bivio per Villamagna (tratto aggirato nel 1987-1989 dalla variante del 2° lotto degli odiermi lavori); fu allargata e rialzata la curva presso la «casa del Navalestro» — cui venne dato un raggio regolare — risultando così addolcita la pendenza stradale, mentre la sezione raggiunse i 6 metri. Infine, fu variato e portato a valle il tratto che passava accanto all'antica «fornace» Salvati cinque-settecentesca, breve ma reso tortuoso anche all'attraversamento del fosso Vernio. Nel 1883-1884 fu variato un tratto a monte delle gualchiere di Remole eliminando due brusche curve tra la casa del «Quercione» e la villa Caroni (oggi «Querce al Piano»). Alla fine dell'Ottocento risale anche la variante realizzata a valle e in corrispondenza dell'abitato delle gualchiere di Remole, e che compare abbozzata sulla pianta allegata al progetto del «Quercione». La vecchia strada proveniva dalle «balze di Compiobbi» rasente l'Arno, giungendo quasi di fronte alla porta di accesso al complesso manifatturiero, dove eseguiva una brusca «svoltata» ad angolo acuto. Il nuovo tracciato, giunto fino ai giorni nostri (e sostituito dall'attuale, ulteriore variante), è rappresentato da una curva di raggio regolare che porta la strada discosto dalle

gualchiere, e la allontana dalla sponda dell'Arno nel tratto in direzione delle «balze» (si confronti la tav. IGMI 106 II NE del 1904) (ASBR, ff. 157, 200 e 45).

All'inizio del Novecento gli abitanti e i possidenti di Rosano, Volignano e Torri chiesero al comune di Bagno a Ripoli il miglioramento della strada tra Rosano e Remole, onde avere una «facile comunicazione e un comodo trasporto delle derrate a Firenze»; la via infatti difettava in più punti di «sufficiente larghezza per il baratto dei rotabili», ed in altri andava «soggetta a sommersione anche in occasione di minime piene». Bagno sollecitò l'impegno del comune di Rignano a migliorare la strada nel suo territorio, perché «non si verificasse un'arteria recisa nel suo punto più vitale» (ASR, F. H126), mentre per quanto lo riguardava provvide a due nuove rettifiche. Nel 1910 venne «trasmutato» il tratto di «Querceto» posto tra Renai e S. Eugenio, allontando la strada dall'Arno, per meglio proteggerla dalla sommersione del fiume, e ampliandone la sezione a metri 5 (ASBR, f. 45). Nel 1920 fu la volta della breve ma ripida salita dei Renai, in cima alla quale si staccava la strada che portava alla «nave» di Remole e da qui, per traghetto, alla stazione ferroviaria sull'altra sponda dell'Arno. Si procedé allo sbassamento della salita e alla riduzione della pendenza, operando un forte taglio nel pendio del colle; si apportò inoltre il consueto allargamento alla sede stradale (ampliata fino a 7 metri), così da facilitare il transito su un'arteria importante «attraverso l'ubertoso piano di Rosano, lussureggiante di vegetazione e specialmente di frutteti e di vigne» (ASBR, f. 49). Grazie alle rettifiche e varianti realizzate a partire da metà Ottocento il percorso stradale tra Candeli e Rosano

divenne più breve, passando dai 9,5 km del 1850 agli 8,8 circa del 1915.

Provenendo dal viale Europa, si entra nella SP 34 superati gli svincoli del «accordo di Varlungo» (SP 127) e il confine del comune di Firenze, posto all'incrocio con la strada del cimitero del Pino (quest'ultimo sorto al tempo del colera del 1855). L'arteria — mancante, a causa della ristrutturazione in corso (1990), di cippi stradali — attraversa su 4 corsie il piano di Ripoli detto un tempo il «pomajo di Firenze» (G. CAROCCI, 1875) per la ricchezza dei suoi frutteti, associati a viti, orti e seminativi (ne vediamo un riflesso topografico in tre carte dei dintorni di Firenze del 1876, 1896 e 1919 conservate alla BGUF), espressione di una agricoltura perturbata fiorentine grazie al mercato cittadino — e di una mezzadria «ricca» — di cui oggi rimangono tratti prevalentemente residui (se si eccettuano impianti frutticoli-vivaistici e campi seminativi compresi tra le ville Cedri e del Padule). Superati gli svincoli con la via del Padule (SP 35), che si dirige al centro di Bagno a Ripoli, la strada prosegue in direzione di Candeli su due corsie, attraversando il fosso di Rimaggio lungo il quale erano ubicati (sembra fin dal Quattrocento) gli opifici dei «curandaj» (divenuti dalla metà dell'Ottocento semplici lavanderie), dove si provvedeva a sterilizzare, sbiancare e ammorbidente col ranno i tessuti (G.B. RAVENNI, 1981). A Candeli (km 2,6 circa) la strada, col suo nuovo e livellato tracciato variato nel 1981-84 (130 anni dopo il primo trasmutamento verso valle), passa tra le «case alte» del borgo (con l'antica badia) e le «case basse» (Vecchietto), scavalcando il vecchio tratto di Provenciano che proviene dalla Nave di Rovezzano e termina di fronte al mulino almeo cinquecentesco delle «Caselle», scen-



dendo da Candeli alto con un braccio di strada in via di abbandono (km 3).

La badia di Candeli, sorta nel 1150, appartenne ai camaldolesi fino al 1526; passò poi ai vallombrosani, venendo soppressa nel 1803 e declassata a parrocchiale (S. Andrea).

Entriamo nella grande variante realizzata nel 1870-72, lasciando sulla sinistra il bivio per la cinquecentesca nave all'Ancheretta e sulla destra (km 4), in bella vista sopra un poggio terrazzato, il complesso di Majano, medievale castello dei Cerchi, trasformato in villa-fattoria nel Cinquecento (G. CAROCCI, 1907). Superato sulla sinistra l'edificio del Mulinaccio (prima del 1870 la strada correva dall'altro lato dell'edificio, sulla sponda dell'Arno), si entra in Vallina (km 5), borgata figlia della grande variante ottocentesca (nel Settecento esisteva solo il mulino lungo il fosso di «Rimitigliano»). La frazione ha avuto negli ultimi tempi un certo sviluppo residenziale e industriale. Un piccolo polo manifatturiero si è costituito nella piana in direzione di Compiobbi a partire dal «villaggio artigiano» sorto nel 1969 con il mutuo agevolato del comune di Bagno a Ripoli, nell'ambito di quel decentramento industriale, verificatosi dopo l'alluvione del 1966, che ha allontanato dalla città di Firenze i piccoli opifici rimasti danneggiati dalle acque dell'Arno (industria meccanica leggera, grafica, del legno e arredamento, del ferro battuto, ecc.). Attualmente il «polo» di Vallina è in fase di ampliamento, con una nuova lottizzazione artigianale varata nel 1988 in prosecuzione di quella del 1969, ed è completato da altri insediamenti manifatturieri, magazzini, ingrossi di vendita, situati a destra della strada lungo il rettilineo che precede la recintissima (1987-1989) variante della nave a Compiobbi. Il vecchio tratto di

per la gualchiera della lana e le macine del mulino. L'attività della gualchiera, molto ridotta a fine Ottocento, cessò avanti la prima guerra mondiale — allora quando l'edificio fu acquistato dal comune di Firenze — mentre continuò quella dei mulini. Una gora lunga 800 metri, proveniente dalla pescaia delle Steci, alimentava 21 macine, delle quali, prima dell'alluvione del 1966, 15 erano utilizzate per la lavorazione del gesso da stucco e vernice (si macinava soprattutto l'alberese tratto dalle cave delle Sasie) e 6 per quella di grano e biade. La lavorazione del gesso è cessata nel 1978, mentre la macinazione dei cereali è andata avanti fino agli ultimi anni, a dimostrazione della validità di un impianto concepito oltre 600 anni fa ma la cui potente gora ha persino alimentato l'idea di una utilizzazione a scopi idroelettrici (nel 1926 e nel 1973). Attualmente le gualchiere (superbo esempio di manufatto archeologico-industriale) versano in stato di semiabbandono, in attesa di un restauro che le destini a museo dell'arte della lana e della civiltà molitoria (distaccamento del Museo delle Scienze di Firenze).

Un traghetto (la «nave ai Martelli»), che collegava in questo punto le due sponde, era sorto probabilmente già nel Trecento per trasportare i panni di lana sull'altra riva dell'Arno dove scorreva la strada maestra di Pontassieve, non essendo ancora tracciato il percorso sulla riva sinistra (cfr. sulle gualchiere E. SALVINI, 1982 e 1987).

Dopo le gualchiere la vecchia strada, piuttosto stretta, passa tra la villa «Querce al Piano» e la casa del «Querce» (mentre la nuova variante aggira rapidamente gli abitati, a monte), incontrando sulla destra il bivio per l'anticastello e chiesa di S. Maria a Remoluzzo: prima della variante del 1883 il

tratto iniziale di questo braccio collinare, passante a monte della casa «Quercione», costituiva la via di Rosano. A valle della strada si distende il piano di Remole, coltivato a seminativi e frutteti, mentre oltre l'Arno lo sguardo incontra l'agile campanile della pieve romanica di S. Giovanni e il «bel paesaggio» a vigneti e oliveti di Poggio a Remole. Un'altra variante ultimata alla fine del 1990, taglia fuori la breve, ma ancora ripida — nonostante la rettificata del 1920 — salita dei Renai e la strettoia in corrispondenza delle case omonime. Si arriva a «Querceto», dove la strada fu allontanata dall'Arno nel 1910, e si entra nei piani di S. Eugenio a Pugliano (dal nome di un antico oratorio situato presso il fiume) e di Rosano, coltivati a seminativi, vigneti e frutteti specializzati, questi ultimi eredi dei rinomati pomari di Rosano. Sulla sinistra (km 10 circa) un viale alberato porta alla villa di Palagio (un tempo «Palazzaccio»), restaurata nell'Ottocento forse sul sito di un palazzo medievale dei Cerchi (G. CAROCCI, 1907). Sulla destra, fanno da cornice ai piani le pendici boscoso dell'Alberaccio, dove domina il carpino associato alla quercia roverella e all'orniello. Si incrocia il nuovo ponte sull'Arno alle Sassaie (oltre il quale termina il nuovo tracciato della SP 34) e, superato il fosso dell'Orto o Alberaccio, si arriva (lungo il vecchio percorso) a Rosano (km 11,8): di fronte a un grande tabernacolo in non buone condizioni si stacca la strada che, attraverso il vecchio borgo di Rosano, conduce al monastero benedettino — di cui si ha notizia dall'XI secolo — e alla sua bella chiesa romanica (SS. Annunziata) con torre campanaria in stile lombardo e, all'interno, una grande cripta, che richiama come motivo architettonico la chiesa di S. Miniato al Monte.

Dalla piazzetta alle spalle del tabernacolo iniziava la stradella che portava al traghetto sull'Arno, forse esistente già nel medio evo. Lo scalo della «nave a Rosano» venne nel 1843 sottoposto a perizia tecnica per renderlo atto al trasporto delle «vetture a ruota» (inizio chiaro delle mutate esigenze di traffico). Fino ad allora il «barchetto», oltre che «a servire soltanto al trasporto dei pedestri e delle bestie a soma resta per vari mesi dell'anno interamente inservibile per avere esso accesso da un scomodo e pericoloso scalo eretto in un punto ove l'Arno per sovrachio suo letto resta sovente innavigabile». Non si sa se lo scalo venne effettivamente restaurato e spostato più a monte di circa 60 metri (in pratica alle spalle del tabernacolo) in un punto più stretto del fiume e più navigabile, e se una «barca» venne sostituita al barchetto (ASR, f. 112), poiché nel 1883 si torna ad apprendere che i comuni di Pontassieve e Rignano hanno deliberato di «costruire due scali sul fiume Arno presso Rosano in servizio di una barca traiettoria per sostituirsi al navicello attualmente in attività» (ASR, f. H126).

Oltrepassato il tabernacolo si arriva all'imbocco del ponte di Rosano, costruito negli anni '50, e all'inizio della

SP 90; sull'altra sponda termina il vecchio tracciato della SP 34, dopo un percorso di circa 12 km.

[N.d.A.]

È opportuno aggiornare il presente articolo, scritto nella primavera del 1990, con i più recenti sviluppi avuti dalla strada: è stato ultimato e asfaltato (tarda estate del 1990) il 3° lotto — che ha visto allargarsi notevolmente la sezione stradale — e sono state aperte al traffico le due nuove varianti delle gualchiere e dei Renai. Risulta inoltre completato il ponte alle Sassate.

Nel complesso, l'arteria, sia per il nuovo ponte, che per l'ampiezza, che per la buona qualità del manto d'asfalto — completamente rifatto nell'ultimo decennio, se si eccettua il tratto da Rosano alle Sassate, che comunque cesserà d'essere SP 34 — è diventata un asse di scorrimento da Pontassieve verso Firenze più rapido rispetto alla SS 67, scorrente sull'altra sponda, e certamente destinato a sopportare volumi di traffico più rilevanti rispetto ai precedenti (6908 veicoli giornalieri di media calcolati nel 1980: ACP, *Scheda informativa sulla rete stradale provinciale*).

(M.S.)