

SISTEMA AMBIENTALE STORICO PAESISTICO

Principali azioni di Piano

- Valorizzazione della fruizione Ambientale, attraverso la individuazione dei sistemi di fruizione ambientale e provinciale

Al fine di promuovere la fruizione del territorio provinciale in forma integrata, si individua sul territorio una struttura lineare e dei punti di diffusione principali. La struttura lineare, sarà costituita da assi viari di penetrazione che andranno ad interessare le aree più pregiate ed importanti, dal punto di vista naturalistico, paesistico e storico archeologico. Per punti di diffusione si intendono quei poli urbani e quei centri di turismo consolidato da cui si dipartono gli assi viari di fruizione.

- Parchi Archeologici
Tarquinia – Vulci– via Clodia – via Amerina

SISTEMA AMBIENTALE STORICO-PAESISTICO

Preesistenze storico – culturali

I centri ed i nuclei storici, le antiche preesistenze sparse, insieme alle altre forme fisiche derivate da un millenario processo di infrastrutturazione agricola, costituiscono un complesso organico spesso ancora perfettamente identificabile, sostenuto e intelaiato dalla viabilità storica, per quanto parzialmente obliterata dagli interventi operati negli ultimi decenni.

In una lettura globale del sistema insediativo storico, i beni culturali evidenziano il loro più autentico significato di cardini della struttura territoriale, sui quali far leva per una valorizzazione e sviluppo del territorio provinciale (es. itinerari lungo gli assi storici).

Premesso che questa non è la sede per l'elaborazione di uno studio circa l'evoluzione territoriale dell'Alto Lazio è opportuno ricordare come l'infrastrutturazione del territorio provinciale si sia evoluta a partire dalla fase dei sistemi etruschi e dell'intervento romano, che ancora oggi condiziona e caratterizza in larga misura l'assetto moderno.

In questo i **percorsi** sono gli elementi chiave atti a rappresentare efficacemente il senso di un determinato orientamento territoriale in cui i diversi insediamenti si sono storicamente differenziati e gerarchizzati, in conseguenza al rapporto posizionale con il percorso.

In questi termini una riflessione sulla viabilità non risulta settoriale o limitata un quanto una strada interessa non solo in quanto fatto tecnico e utilitaristico per gli spostamenti, bensì in quanto espressione civile di scambi tra varie esperienze umane.

Le fasi preistoriche e protostoriche sono caratterizzate da percorsi di tipo migratorio , di transumanza ed infine di collegamento per una serie di *pagus* mobili ed a pertinenza agricola.

I crinali principali di un corso d'acqua importante vengono assunti come assi unificanti di una serie di insediamenti (*pagus*) posti generalmente su alture difensive, a cui si collegano attraverso crinali secondari di derivazione.

Con l'avvento della civiltà etrusca (VIII° - IV° sec. A.C.) prendono consistenza i *pagus* fortificati , posti alla confluenza di due torrenti ed irrobustiti da possenti mura, assumendo la caratteristica forma *a fuso*.

Questi insediamenti, posti in relazione ai principali crinali, formano dei veri e propri sistemi territoriali ed ospitano le sedi della *lucumonie* : **Vulci, Tarquinia, Caere, Vejo, Ferento, Salpinum**(Orvieto), e le falische **Capena** e **Falerii Veteres** poste tutte alla testata di uno o più crinali, in prossimità di un'apertura esterna (approdo marino o guado fluviale).

Questi sistemi etruschi sono caratterizzati da una prevalente direzionalità antipeninsulare che deriva non solo dalla morfologia dell'area ma anche dal grado di coscienza territoriale raggiunto da quella società.

Successivamente, con i miglioramenti dell'agricoltura per quanto riguarda sia l'attrezzatura che la tecnica di coltivazione (*maggese*), emerse la necessità di operare modifiche permanenti sul territorio, sia cunicoli e canali artificiali per lo scolo delle acque e per l'irrigazione, sia di tracciati che potessero superare gli ostacoli naturali dei corsi d'acqua.

Questo pose le basi per quello che sarà il paesaggio agrario caratteristico dell'Alto Lazio e comportarono la necessità di creare nuovi assi di sistema che coincisero con i percorsi di fondovalle paralleli ai corsi d'acqua principali, da integrare ai percorsi principali esistenti.

Inoltre gli insediamenti si arricchiscono di nuovi centri, di pertinenza agricola, a minor impronta difensiva, determinati dai nuovi assi di penetrazione: **Tuscania**, posta in zona

collinare e costituente il più importante centro agricolo dell'hinterland di Tarquinia; **Locus Feroniae**, nella zona tiberina e costituente mercato e centro agricolo; i centri lacustri di **Visentium** saldato al sistema di Tarquinia, di **Sabate** saldato al sistema di Caere.

Il periodo di massima fioritura artistica e culturale e massima estensione territoriale coincise con l'incremento dei commerci ultramarini, la cui apertura era costituita dalla Valle del Tevere che richiedeva la necessità di attraversamenti stabili dalla costa ai guadi tiberini.

Ciò produsse una saldatura dei sistemi, ovvero il passaggio di percorsi di scavalco che determinò il potenziamento delle *selle* (ovvero due abbassamenti di raccordo tra le corone vulcaniche) e dei relativi centri : **Sutri** e **Ferento**, nodi territoriali importanti per il controllo delle imboccature delle selle.

L'incremento delle attività commerciali impose la necessità di una certa forma di unità politico-territoriale testimoniato dalle vie commerciali di mezzacosta colleganti i centri di testata dei singoli sistemi etruschi.

Questo nuovo tipo di infrastrutture segnano l'inizio dell'inversione del processo territoriale che tenderà d'ora in poi verso una coscienza peninsulare (che sarà poi caratteristica dell'assetto romano), sottolineando l'importanza dei centri di testata, che assunsero la funzione di *poli* verso i quali si orientavano gli interessi dei centri vicini.

Questa *polarizzazione* è particolarmente evidente a:

_ **Veio**, verso il guado dell'Isola Tiberina (teatro del fenomeno nascente di Roma), rappresenta la *punta di diamante* dell'intera Etruria Meridionale;

_ **Vulci** si collega stabilmente con i guadi tiberini di **Orvieto** e di **Meonia** (nuovo tracciato che punta verso la sella di **Ferento** e interseca, in corrispondenza di **Tuscania**, la via che costituirà l'ossatura della **CLODIA ROMANA**. Contemporaneamente, con una strada di mezzacosta, si unisce ai sistemi di **Caletra**, a nord, e **Tarquinia**, a sud, ed il cui raddoppio a valle costituirà , in tempi romani, la **VIA AURELIA**.

_ **Tarquinia** sfrutta per un certo tratto i precedenti percorsi di crinale per **Orcle** e **Blera**, in modo da costituire una bretella di collegamento con le selle di **Ferento** (sistema del Vezza) e di **Sutri** (sistema del Treja), mentre la via per **Caere** si sviluppa con un andamento tortuoso che aggirando i Monti della Tolfa si svolge per buona parte lungo la stretta e suggestiva vallata del Mignone.

_ **Caere**, conclude la serie di percorsi di scavalco con i suoi adducenti a **Sutri** e a **Capena** e la sua saldatura con **Veio** e **Pyrgi** (importante porto).

_ **Veio**, si unisce stabilmente a Roma attraverso la **VIA VEIENTANA**. Da qui si dipartono quasi tutti i percorsi fondamentali dell'intero territorio:

- strada per **Caere**, **Tarquinia**, **Vulci** (verso l'Etruria Marittima);
- futura **VIA CLODIA**, con i nodi di **Sutri**, **Blera**, **Tuscania**, fino a **Saturnia** (verso l'Etruria Centrale);
- futura **VIA AMERINA** che da **Nepi** passando per **Fescennium** e **Ferento** arriva fino a **Salpinum** (verso l'Etruria dell'Alta Valle Tiberina).

_ **Falerii Veteres**, insieme al sistema fluviale del Trja, si rafforza in conseguenza della importanza crescente del caposaldo interno di **Sutri** (passaggio obbligato degli scavalco provenienti dal mare).

_ **Ferento**, si potenzia in conseguenza del fatto di essere contemporaneamente centro di *testata* e di *sella*. Si pone, inoltre, sul percorso che da **Falerii** conduce al sistema di **Salpinum** (che a sua volta, in questo periodo, si collega stabilmente, tramite la Val di Chiana, a **Chiusi** ed agli altri sistemi dell'Etruria Centrale).

La crescita espansionistica di Roma, dal IV° sec. a.C. al IV° sec. d.C., crea un organismo territoriale a prevalente direzionalità peninsulare che si appoggia sulla tarda viabilità etrusca.

Infatti il primo importante canale militare romano, che permise il controllo di **Veio** (chiave dell'intera Etruria), fu la **VIA FIDENATE** e, successivamente, viene stabilito un collegamento diretto con **Veio**, pavimentando forse l'antica **VIA VEIENTANA**, da cui si inoltrò nelle direzioni adducanti a **Caere, Sutri, Nepi e Capena**.

Verso i territori falisci gli eserciti romani usarono il tracciato di quella che diventerà la futura **VIA AMERINA**.

La definitiva conquista dell'Etruria Meridionale iniziò con l'offensiva verso **Falerii**, raggiunta dopo **Capena** attraverso la **VIA FLAMINIA**, e orientata verso **Ferento**, aggirando i Monti Cimini, con il tracciato della **VIA FERENTANA**, la cui prosecuzione permise di pervenire a **Salpinum** e al **Lago di Bolsena**, con i centri di **Fanum Vultumne** e di **Volsinii Veteres**.

Il successivo conflitto con **Tarquinia** si svolse attraverso il canale militare della via che da **Caere**, per la valle del Mignone, passando dietro i Monti della Tolfa (da alcuni indicata come **AURELIA VETUS**), si spinge fino a **Vulci**.

L' **AURELIA VETUS** rappresentò, fino al successivo raddoppio a valle costituito dall' **AURELIA NUOVA**, la strada più antica che da Roma arrivava al litorale di **Cosa**, importante colonia fondata nel 273 a.C. .

Quindi le strade romane di questo primo periodo ricalcano le vie precedenti, polarizzandole verso Roma e rifacendone la pavimentazione.

Queste vie di adattamento polare della rete etrusca, una volta riunite a forcella, si indirizzano verso un'unica direzione, cosicché Roma si collega e controlla agevolmente tutti gli insediamenti urbani dell'Etruria Meridionale.

Vengono, quindi, creati i *centri di fondazione* nei punti nevralgici dello schema viario, distinti in *Postazioni* (posti alle forcelle) e *Fori* (insediamenti posti nelle piane).

I sistemi etruschi sul versante occidentali vengono ruotati di 90° mediante la coppia di vie **AURELIA VETUS** e **CLODIA**, che si riuniscono sul Lago di Bracciano, presso la postazione di **Ad Novas**.

La prima strada servì per controllare i centri di testata di **Vulci e Tarquinia**, mentre la seconda saldò i centri interni di **Saturnia, Orcle, Blera, Sabate** e si collega, con il diverticolo della **CERETANA**, all'abitato di **Caere**.

Un'altra coppia di strade, la **CIMINA** e l' **AMERINA**, rappresentano gli assi peninsulari centrali che si riuniscono presso la postazione di **Vacanae** e proseguono per **Veio** verso Roma, lungo la **VIA VEIENTANA**.

Nel momento in cui Roma aveva esteso il proprio dominio oltre i confini della penisola italiana si rese necessaria la predisposizione delle **VIE CONSOLARI DI PENETRAZIONE**, che nascono con un fine politico-militare ed i cui tracciati debbono essere, il più possibile, rettilinei, non tenendo conto né dei percorsi né dei centri del territorio attraversato (declassati e sostituiti da Stazioni, Fori e Cittadine di Fondazione), ma ponendo, ad intervalli regolari di 10-20 miglia, una serie di accampamenti e di postazioni strategiche.

La loro importanza è testimoniata dalle imponenti e numerose opere di tecnica stradale, come ponti, viadotti, tagliate, gallerie.

In sintesi le **tre grandi consolari di penetrazione** che attraversano l'Etruria Meridionale e che non furono condizionate dall'assetto precedente sono la **CASSIA**, la **FLAMINIA** e l' **AURELIA**.

La **CASSIA** fu la più antica delle tre consolari a Nord di Roma e si pose come raddoppio unificante tra la **CLODIA** e la **CIMINA**, di cui fino a **Sutri** ne ricalca il tracciato originario, mentre da **Sutri** in poi diventa via di penetrazione, pervenendo agli importantissimi centri romani di **Forum Cassii** e **Volsinii Novi**, per poi dirigersi, tramite la Val di Chiana, ad **Arezzo e Firenze**.

La **FLAMINIA** costituì il fondamentale collegamento con la **Pianura Padana**, che raggiunge a **Rimini** innestandosi alla **VIA EMILIA**. Nella parte inferiore corre parallelamente tra l' **AMERINA** e la **TIBERINA**, lungo l'arcaico *percorso di crinale* e solo dalla stazione di **Acqua Viva** diviene originale creazione romana, con andamento rettilineo e con impotenti opere d'arte (questo tratto fino all'attraversamento del Tevere comprende ben 5 ponti minori ed il famoso viadotto del Muro del Peccato).

L' **AURELIA** , la più recente, sostituì a valle l'omonima strada interna e fu il collettore degli interessi rappresentati dai centri costieri di fondazione, precedentemente uniti fra loro (forse) da un altro percorso di lungocosta. A lunga scadenza essa costituì, nel quadro dell'acquisita coscienza mediterranea, una via fondamentale, in quanto facente parte dell'*anello di bordo* racchiudente tutte le coste mediterranee dell' Italia, della Gallia, dell' Hispania e dell'Africa.

Le rimanenti vie di adattamento polare della rete etrusca che rimasero per lo più escluse dai grandi traffici commerciali sono : l' **AMERINA** che aumentò la percorrenza ma in territori dalle limitate risorse economiche; la **CLODIA** e la **CIMINA** che si adattarono a svolgere una loro funzione a livello locale e che si innestarono alle vie consolari; l' **AURELIA VETUS** che decadde progressivamente fino alla perdita quasi totale della sua odierna traccia sul territorio.

Infine, la viabilità trasversale di smistamento fu garantita da **diverticoli** e costituita quasi sempre dalla versione pavimentata dei percorsi etruschi ed il loro innesto sulle strade ad andamento longitudinale venne, di regola, indirizzato in prossimità dei nodi territoriali.

Con la caduta dell'Impero Romano d'Occidente e le invasioni barbariche il Lazio cadde in uno stato di abbandono generale, aggravato dalle lotte intestine tra le famiglie dei nobili, dal contrasto tra Papato ed Impero.

Per oltre 10 secoli l'economia ed il livello di vita delle popolazioni scesero a livelli tanto bassi da incrementare sempre più lo spopolamento del contado, che fu all'origine del progressivo disfacimento della rete viaria romana.

Le grandi vie romane, in alcuni casi, vennero viste come un vero pericolo per la sicurezza delle città e dei castelli e, oltre che in disuso, esse furono manomesse e a tratti demolite o interrotte.

Infatti, in un'epoca di scambi commerciali ridotti a livello locale, l'esistenza di una rete stradale efficiente venne prima considerata superflua e poi addirittura pericolosa in quanto capace di veicolare gli spostamenti militari degli eventuali nemici potenziali o effettivi.

La tradizione romana stradale si perse così nel Medioevo in cui lo sforzo maggiore fu rivolto al restauro e conservazione di alcuni ponti che fornivano una ottima fonte di introiti per i signori locali che esigevano il pagamento di pedaggi per il loro uso oltre che alla loro fortificazione con torri di guardia e spalti merlati.

L'importanza militare di queste opere era particolarmente sentita nelle zone più interne e collinose del Lazio dove costituivano validi baluardi alle invasioni e agli attacchi degli eserciti.

D'altro canto, anche nel Rinascimento l'attenzione dei Pontefici fu rivolta più alla trasformazione urbanistica ed edilizia di Roma che non agli interessi ed alle necessità dei centri urbani della provincia e del contado.

Un decisivo passo per la trasformazione economica della regione e, quindi, per una rivalutazione e potenziamento della **rete stradale** nel territorio, fu compiuto fra la fine del XVIII° sec. e gli inizi del XIX con le *leggi agricole* di Clemente XI ed i Pio VII.

I risultati più visibili si cominciarono ad ottenere con l'avvento del regno d'Italia ed in particolare con la legge del 1878 con cui veniva stabilito l'inizio dei lavori di bonifica, che si conclusero con i decreti emanati 1922.

Comunque un effettivo impulso alla **viabilità** si avrà nel periodo compreso tra le due guerre mondiali che vide affermarsi rapidamente l'**automobile** anche in Italia, ed in quello successivo alla seconda di esse in cui il "boom" automobilistico raggiunse l'apice e la "fame" di strade divenne un problema insieme politico, economico e sociale.

Le risorse storico – archeologiche della provincia si pongono in stretta connessione alle risorse ambientali in cui l'obiettivo è quello della tutela collegata alla valorizzazione ed organica fruizione integrata di tutte le risorse.

Per questo gli strumenti urbanistici comunali dovranno individuare in maniera puntuale gli elementi emergenti e quelli diffusi che consentono la creazione di sistemi articolati in grado di riportarli ad una maggiore visibilità, attraverso un attento controllo degli interventi.

Dovranno anche essere stabiliti le norme di tutela e un abaco degli interventi ammissibili e le indicazioni per realizzare reti di itinerari ripristinando i tracciati storici a fini turistico - ambientali.

Per il raggiungimento degli obiettivi della salvaguardia e recupero dei valori culturali le azioni direttamente riferite alle competenze della Provincia sono riconducibili alla definizione di nuovi modelli di salvaguardia e recupero dei valori culturali quali la individuazione e la creazione di parchi archeologici da realizzarsi attraverso intese istituzionali (Stato, Regione, Provincia, Comuni) che insieme alla definizione di una rete provinciale di musei locali e la realizzazione di centri di documentazione, costituiti da elementi di innovazione nella comunicazione, promozione e didattica, tendono a realizzare una sorta di economia della cultura su cui innestare gli investimenti e le risorse.

Valori storico – archeologici

Storicamente il territorio provinciale presenta una realtà di antropizzazione assai diversificata già a partire dall'epoca etrusca, la cui società si organizzava attraverso *pagus* fortificati posti sui principali crinali e *città-stato* poste alla testata di uno o più crinali ed in prossimità di un approdo marino e/o guado fluviale (es. Vulci, Tarquinia, Caere, Veio, le falische Capena e Falerii) e collegate con sistemi viari a prevalente direzionalità antipeninsulare.

Con la romanizzazione dell'Etruria, in particolare nella fase imperiale, si arriva ad una omologazione culturale supportata dalla creazione di imponenti infrastrutture funzionali al potere centralizzato di Roma (nuove grandi vie consolari e adattamento delle preesistenti, ad andamento questa volta peninsulare per collegare la capitale all'impero).

Però, alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente, il territorio subisce una nuova frattura caratterizzata da due regni : la *Tuscia Romanorum* e la *Tuscia Longobardorum*, che, anche dopo la fine del regno longobardo, marcherà due modi differenti di organizzare il territorio e che comincerà a dissolversi quando si impone la centralità di Viterbo (sec. XII).

Nei tre secoli successivi questi territori saranno teatro delle lunghe e sanguinose lotte tra il Papato e l'Impero, segnati dai tentativi di egemonizzazione da parte delle nobili famiglie locali (Di Vico, Anguillara, Farnese).

Di queste solo i Farnese riescono, temporaneamente, a costituire uno Stato nello Stato della Chiesa con la creazione del Ducato di Castro (fino alla metà del XVII sec.).

Il territorio provinciale, nonostante la ricchezza dei beni culturali che costituiscono un vero e proprio giacimento culturale, soffre di un'insufficiente grado di conoscenza e di carenza nella tutela dei suddetti beni, che corrono perciò il rischio della loro parziale o totale distruzione.

All'interno di questo ambito provinciale vengono individuate 3 aree particolarmente svantaggiate, in conseguenza della loro posizione defilata rispetto al sistema viario

nazionale, e nelle quali, dopo la crisi dell'agricoltura tradizionale, non sono state create valide attività economiche alternative :

- 1) alta e media valle del Mignone e bacino idrografico del T. Biedano ;
- 2) Castrense e Acquesiano ;
- 3) bacino idrografico del T. Vezza.

Queste aree, si presentano con un consistente calo demografico e abbandono dei centri storici accompagnati da accentuati fenomeni di pendolarismo e disoccupazione, a fronte di una forte concentrazione delle preesistenze storiche che fanno ragionevolmente pensare alla possibilità di indirizzare il loro sviluppo verso la tutela e valorizzazione per un turismo di qualità (culturale, ambientale, giovanile, ecc.).

Basti pensare ai centri abbandonati ed alla ricchezza dei siti archeologici presenti in queste aree :

- 1) S.Giovenale, Luni sul Mignone, Barbarano Romano, S.Giuliano, Blera, Norchia ;
- 2) Vulci e Castro ;
- 3) Monte Casoli, Corviano, Ferento, Bomarzo, Piantorena, castelli (Graffignano, Sipicciano, Mugnano, Colle Casale, Chia, Bassano in Teverina).

Le prime due aree risultano, tra l'altro, interconnesse dalla antica consolare romana della Via Clodia (che riutilizza un precedente percorso di epoca etrusca) in grado di dare una continuità culturale al territorio.

Questa antica Via da Roma toccava i seguenti centri antichi : *Sextum* (La Storta), *Careias* (Galeria), *Vacanas* (Baccano), *Nonas*, *Sabate* (Lago di Bracciano), *Forum Clodii* (tra Bracciano e Oriolo), *Blera*, *Marta* (il fiume, ovvero l'insediamento di Rocca Respampani), *Tuscana* (Tuscania), *Maternum* (presso Canino), *Saturnia*, *Cosa* (Ansedonia).

Lo studio a cui si fa riferimento presenta anche delle ipotesi di sviluppo delle aree con interventi tendenti al riequilibrio socio-economico nell'ambito della provincia che puntano allo sviluppo delle aree protette data la loro forte connotazione archeologico-naturalistica.

In dettaglio :

AREA 1

- potenziamento del Parco Marturanum e suo ampliamento lungo la Via Clodia e nella media ed alta valle del Mignone, realizzando così un raccordo con la già esistente Riserva Naturale di Canale Monterano e con l'istituendo Parco dei Monti della Tolfa ; creazione di almeno altri tre centri visite oltre a quello di Barbarano Romano : Veiano, Blera, S.Giovenale ;

conseguentemente :

- valorizzazione delle necropoli rupestri di S.Giuliano, Blera e Norchia (manutenzione, restauro, creazione di percorsi, segnaletica e parcheggi) ;
- itinerari turistici attrezzati lungo la Via Clodia da Oriolo Romano fino a Tuscania (realizzazione di un percorso specifico denominato "I luoghi sacri lungo il tratto medio della Via Clodia") e pubblicazione di guide e materiale pubblicitario.

AREA 2

- potenziamento della Riserva Naturale di Monte Rufeno e ampliamento della Riserva Naturale Selva del Lamone con la istituzione di un Parco che lo colleghi alla Valle del Fiora e ampliamento del Museo Civico di Farnese ;

- valorizzazione dei ruderi di Castro (scavi in grado di restituire una leggibilità all'impianto della città capitale del Ducato omonimo, giustamente definita la "Pompei rinascimentale"), delle necropoli circostanti e dell'abitato preistorico di "Sorgenti della Nova" ;
- ripristino del Palazzo Sforza di Proceno e ristrutturazione del Palazzo Monaldeschi di Onano ;

AREA 3

- istituzione di un Parco archeologico-naturalistico della Valle del Veza (da Ferento alla Selva di Malano) con conseguente valorizzazione degli scavi di Ferento ;
- creazione di percorsi visita alle rispettive necropoli e itinerari con segnaletica all'interno della Selva di Malano ;
- valorizzazione degli insediamenti abbandonati di Piantorena, Corviano, S.Nicolao, Monte Casoli.

NOTE

indicazioni tratte dallo studio "Elementi di riferimento del tessuto storico-culturale della Tuscia viterbese", effettuato ai sensi della L.R. 21/91, dal Dott. Ricci Fulvio e Dott. Santella Luciano del c.c.b.c. provinciale.