

## “LA RISCOPERTA DELLA VIA CLODIA TRA SATURNIA E ROSELLE”

(Dal Piano di sviluppo del turismo e valorizzazione del sistema dei beni storici e ambientali –  
Prof. Alberto Clementi – Ing. Piero Rovigatti)

### INDICE

- § 1. [Sulle Orme di George Dennis](#)
- § 2. [Alla ricerca della Clodia, via publica romana](#)
- § 3. [Le ipotesi sul tracciato](#)
- § 4. [La riscoperta di antichi tracciati: questioni di metodo](#)
- § 5. [Le nuove attenzioni dell'analisi](#)
- § 6. [Il recupero e la valorizzazione degli antichi tracciati. Le strategie del progetto](#)

#### § 1. Sulle orme di George Dennis

“Scherzi, scherzi! E’ quella la roba che cercate? Ma di scherzi così qui c’è pieno! Si misero a gridare, e lo condussero da un monumento rupestre ad un altro, che suscitavano sempre di più la sua sorpresa e ammirazione per la loro varietà e novità.....” [\[1\]](#)

Siamo in etruscia, nel 1843, e il protagonista della storia è un viaggiatore inglese, il sig. Ainsley, archeologo, ‘alla ricerca di monumenti antichi’ tra Pitigliano e Sovana. Chi la racconta, appena qualche anno dopo, è George Dennis, anche lui viaggiatore, inglese, nonché scrittore e diplomatico. Sarà quest’ultimo –dopo aver seguito le tracce del suo predecessore e amico, lungo un duro e avventuroso tour per le terre malsane della Maremma – a far conoscere al pubblico anglosassone la civiltà etrusca, allora poco conosciuta, attraverso le parole di un testo che rimarrà a lungo fondamentale per gli etruscologi [\[2\]](#).

La ‘storia nella storia’ del viaggio del giovane esploratore inglese ben si presta, oggi, a testimoniare la predilezione degli storici e degli archeologi premoderni nei confronti delle città antiche dei morti – le necropoli, le tombe; i ‘monumenti rupestri’, appunto –piuttosto che delle *città antiche dei vivi* – gli insediamenti, i villaggi, le città [\[3\]](#).

Nel suo viaggio, successivo di un anno a quello dell’amico, George Dennis attraversa un territorio non ancora alterato dall’avvento della modernità. La Maremma è ancora ‘Maremma amara’; la sua gente preda di un flagello –la malaria- di cui si ignorano le cause [\[4\]](#).

E le strade sono in parte ancora quelle che i romani avevano ereditato dagli etruschi, rettificando e lastricando antichi tracciati che i primi padroni di quelle terre avevano realizzato in terra battuta [\[5\]](#); o almeno quelle che nei secoli successivi avevano permesso il sopravvivere di una economia minima legata ai tempi dei campi e della transumanza: le strade del sale e quelle di dogana. Di lì a poco l’azione risanatrice di Leopoldo II, monarca *quasi* illuminato, porterà in Maremma bonifiche e miniere; e ancora qualche decennio dopo, i moderni mezzi di comunicazione e le nuove

tecnologie – la ferrovia, le massicciate, gli asfalti – offriranno le condizioni di un possibile sviluppo peraltro mai dispiegato appieno. Ma quando il Nostro risale “dal burrone di Pitigliano attraverso una antica strada tagliata nella roccia, fiancheggiata da piante di aloe” [6] può ancora osservare “impronte simili (a quelle di) antiche strade in Grecia... (che) si suppone siano state tracciate a bella posta, poiché i solchi sono scavati come canaletti nella roccia” [7]. Perché allora e in buona parte ancora oggi, “i dintorni di Sovana sono ricchi di strade intagliate nel tufo” [8]. E più avanti, quando, provenendo da Grosseto, passata Pereta e poi Scansano, si reca in visita all’antico centro di Saturnia, dopo aver attraversato la valle e il fiume Albegna, non può non osservare che “lungo questi pendii vi sono tracce di parecchie strade romane, tutte con il selciato di tipo poligonale” [9]. E infine, quando – scoperte le necropoli credute erroneamente pelasgiche di Pian di Palma e del Puntone – e già in cammino per la strada del ritorno, percorre ancora un sentiero giù per il pendio (che) seguiva il tracciato di una strada romana, probabilmente quella che conduceva a Roselle” [10].

Già, le strade. Nel racconto il riferimento al percorso e alle sue *qualità* è episodico e frammentario, e diventa ricco di particolari solo quando la strada romana – nella sua forma più evidente di strada lastricata, di opera costruita e monumentale – si manifesta all’occhio peraltro attento di un osservatore particolare. Attento ai monumenti, alle mura, ai sepolcri; un po’ meno a ciò che ne permette il collegamento. Pure che da Roma a Saturnia, e da qui a Roselle, e poi fino al Tirreno, ricongiungendosi all’Aurelia, fosse possibile andare, seguendo il comodo tracciato di una via *publica* romana, era noto; anche se i secoli ne avevano fatto perdere il segno, almeno per tratti. Non sappiamo se George Dennis fosse a conoscenza della Tavola Peutingeriana – copia medievale di un antico itinerario figurato romano – che attesta appunto l’esistenza di una strada consolare Romana, da Roma a Saturnia e da qui, a Cosa, sul Tirreno, con l’indicazione precisa di 11 stazioni di posta, tutte debitamente menzionate per distanza e relativo toponimo [11]. Possiamo però intuire come la ricerca del tracciato della Clodia – una delle poche grandi strade romane non ancora interamente conosciuta nel suo andamento topografico- non fosse comunque nei suoi interessi, rivolti altrove. Ciononostante, è proprio dal suo racconto che cercheremo di trarre utili indicazioni nella ricerca ricostruttiva dell’intero tracciato di questa antica e importante via romana.

## § 2. Alla ricerca della Clodia, *via publica* romana

La ricerca del tracciato della via Clodia è un tema che da oltre un secolo viene trattato dagli archeologi e dagli storici italiani e stranieri, ma è soprattutto con il Minto, all’inizio del Novecento, che il tracciato della via Clodia viene ricostruito in maniera credibile, almeno fino a Tuscania [12]. Secondo le sue ipotesi, accreditate dagli autori successivi, la via Clodia venne costruita tra la fine del III secolo a.C. e l’inizio del II secolo a.C., per porre in comunicazione la capitale dell’impero con la zona nord-occidentale dell’Etruria, ormai d tempo sotto l’egemonia romana. “In realtà non si trattò di una vera e propria costruzione, ma di un adattamento e sistemazione di vari tracciati già esistenti ed in funzione, e della costruzione di tratti di allacciamento: un’origine che la via Clodia denuncia chiaramente col suo tortuoso percorso, che allaccia città a città, passando per pagi e aggregati minori, curando di non lasciarne nessuno al di fuori. La natura aspra dell’Etruria meridionale interna aveva già imposto agli ingegneri etruschi l’opera immane dello scavo di profonde trincee nel tufo per permettere l’attraversamento degli impervi valloni tufacei: queste opere rimangono a caratterizzare la strada romana e testimoniano, con il loro continuo approfondimento, la vivacità del traffico che la percorse” [13]. Secondo queste ipotesi, ormai largamente accettate, i Romani si trovarono a migliorare ed a rendere più fluido un tracciato che già esisteva dai tempi degli Etruschi e a cui l’apertura della colonizzazione verso l’Etruria e il nord del paese assegnava un nuovo ruolo.

Aggiunsero dunque qua e là qualche ponte –nel solo territorio di Blera S. Vieri Quilici ne ricorda quattro, tutti a carattere monumentale, a un arco, o addirittura a tre archi, come Ponte del Diavolo “in sostituzione di guadi o piuttosto di opere lignee” [14], e almeno fino a Tuscanica, portarono la stretta e precaria strada etrusca alle dimensioni standard di una consolare romana, non lesinando, laddove necessario, poderose opere di sostruzione muraria, “La via era ampia m. 4,10 –misura che si riscontra in pressoché tutte le strade romane di grande comunicazione – e lastricata con basoli in selce o di pietra calcarea e con crepidini spesso pure costituite da basoli “. E’ tale ampiezza è “in ogni tratto della via ove sia apparsa rilevabile” [15], dalla periferia di Roma (Bracciano) fino a colle S.Pietro (Tuscania).

Stiamo parlando del tratto più conosciuto di questa strada –quello tra Roma e Tuscania- del quale cominciamo ad intuire l’importanza della strada per la sua monumentalità e per le opere di complemento.

Altre indicazioni utili vengono introdotte dalla Giacomelli, che osserva come “a seguito della definitiva sottomissione delle grandi città etrusche di Tarquinia (281 a.C.), Vulci (280 a C.), Cerveteri (273 a C.), e Volsinii (265 c C.) la via Clodia venne a costituire l’asse viario mediano dell’Etruria meridionale, al fine di collegare i centri dell’entroterra tarquiniese e ceretano” [16].

La conquista romana favorì in effetti l’avvento di un nuovo assetto economico e territoriale, caratterizzato dal decadere del ruolo delle grandi città –su cui si basava l’organizzazione territoriale etrusca- in favore del diffondersi della grande proprietà fondiaria. Ciò determinò per tutta l’età imperiale la diffusione nelle campagne dell’Etruria delle grandi ville rustiche –molte delle quali venute alla luce in tempi recenti [17]- e di un sistema economico politico che sopravviverà in queste regioni interne dell’Etruria più a lungo che sulla costa, sottoposta a frequenti invasioni.

La via Clodia continuerà a svolgere un ruolo importante anche dopo la guerra greco-gotica in Italia (535-553):

“Il trattato di pace (tra Bizantini e Longobardi) del 605, segnando la linea di confine tra le due potenze, sancì la definitiva spartizione della regione in *Tuscia Longobardorum* a est e *Tuscia Romanorum* (cioè bizantina) ad ovest. In questo nuovo quadro politico la via Clodia, che rappresentò di fatto la linea di demarcazione tra i territori longobardi e bizantini, assunse progressivamente il ruolo di asse portante della dominazione longobarda e di via diretta di collegamento fra Tuscania, caposaldo principale della *Tuscia Longobardorum* e il nord della penisola” [18].

Venuto meno l’impero romano, e con esso la centralità della sua capitale, è il tratto più periferico della Clodia –quello tra Tuscania e, presumibilmente, Saturnia e forse Roselle, o la sua diramazione verso Chiusi- ad acquisire nuova centralità e importanza.

Mille anni più tardi, troviamo un’interessante descrizione dell’area tra Saturnia e Roselle ad opera di Bartolomeo Gherardini [19], inviato dall’allora Granduca di Toscana per dar conto dello stato dei suoi possedimenti in quelle terre. Assieme alla accurata annotazione di *molini*, *gorate* e *bandite* appare il riferimento a un “ponticello di sasso(sul fosso di campo Mucci) nella strada maestra, che conduce a Grosseto”. E dallo stesso apprendiamo che a Montorgiali [20] “le strade sono oblique, né puol dirsi che abbiano forma di strade, anzi di vicoli o traghetti, sono però lastricate e in stato ragionevole”[21].

Ricordiamo le parole di Dennis, secondo il quale, da Saturnia “un sentiero giù per il pendio seguiva il tracciato di una strada romana, probabilmente quella che conduceva a Roselle”.

Scrive dunque il Dennis: “Lungo questi pendii vi sono tracce di parecchie strade romane, tutte con il selciato di tipo poligonale” [22].

Nella realtà, questa traccia si rivelerà vera solo in parte. La via Clodia era a tutti gli effetti una via pubblica (è Lorenzo Quilici a ricordare come la via Clodia fosse amministrata, come tutte le altre consolari, da un *curator viae*, la cui competenza non si limitava però solo alla strada, ma si allargasse al contesto territoriale da essa interessato, la *Praefectura Codia*) [23]

Tuttavia, la sua minore importanza rispetto alle altre grandi percorrenze d'età imperiale è forse il motivo principale per il quale si ricorse al selciato in opera poligonale, solo per il primo tratto da Roma a Saturnia, rilevando questa forma di pavimentazione nei tratti successivi soltanto agli attraversamenti urbani e al loro più diretto intorno.

Tutto ciò è ben visibile a Saturnia, presso Porta Romana, dove ben conservato si presenta un lastricato in grandi blocchi di travertino in opera poligonale, e ancora meglio a Roselle [24], dove recenti scavi hanno messo in evidenza sia il tratto monumentale della strada, urbano, sia la soluzione di continuità tra questo e il successivo tratto extraurbano, pavimentato in opera mista di ciottoli di fiume [25].

### § 3. Le ipotesi sul tracciato

Possiamo a questo punto avanzare alcune ipotesi complessive rispetto all'andamento del tracciato meno noto della via Clodia, e rispetto alle sue caratteristiche tipologiche e costruttive.

A proposito del tracciato, è opinione condivisa che una strada dovesse collegare tra loro in età romana –e forse anche già in età etrusca- due centri dell'importanza di Saturnia e di Roselle. Di questa idea è il Minto, ripreso dal Mazzolai [26], che ha tentato in tempi recenti un'ipotesi di ricostruzione del tracciato interessante anche se per alcuni tratti forse discutibile.

E' accettabile l'ipotesi che tale tracciato, così come avvenuto nei dintorni di Tuscania e Blera, fosse il frutto dell'adattamento e della risistemazione di tracciati etruschi.

Trattandosi del tratto terminale della via Clodia nella sua convergenza verso l'Aurelia –che secondo il Mazzolai e L. Quilici doveva avvenire proprio all'altezza di Salebro (Castiglion della Pescaia) – trova ancora giustificazione il riscontro obiettivo di una minor larghezza della strada –che passa dopo Saturnia, dalle dimensioni standard di 4,1 metri a quelle di 3 metri di larghezza – e di un tipo di pavimentazione più povera, in ciottoli di fiume, come è appunto possibile osservare ancora oggi sia negli scavi menzionati di Roselle che in vasti tratti nei dintorni di Montorgiali e tra i castelli del Cotone e di Montepò, in comune di Scansano [27].

Il riconoscimento della sua importanza secondaria, nulla toglie comunque al fascino di un percorso che si presenta tutt'oggi ancora sostanzialmente integro e percorribile all'interno di un paesaggio di rara bellezza. Del resto, il percorso ha ricoperto un ruolo significativo in epoca longobarda, mantenendo una sostanziale continuità d'uso fino all'epoca leopoldina come 'strada maestra' per Grosseto.

E proprio il confronto del tracciato attuale con il Catasto Leopoldino del 1823 consente di avanzare congetture plausibili sul grado di permanenza fisica e di significato di questo tratto della via Clodia. Le note che seguono cercheranno di fornire ulteriori ragguagli su questa metodologia di analisi integrativa a quelle basate sull'uso delle fonti itinerarie e cartografiche antiche e dell'esplorazione archeologica.

### § 4. La riscoperta di antichi tracciati: questioni di metodo.

Il ricorso ai racconti di viaggio premoderni, di cui è piena la letteratura, è uno stimolante punto di partenza per la ricerca di tracciati di antiche vie.

Ma è naturalmente dal lavoro degli archeologi che è possibile ricavare il maggior numero di dati e di informazioni, anche se non sempre la letteratura scientifica da loro prodotta dimostra un rilievo adeguato al tema dei tracciati.

Come è noto, la ricerca archeologica si avvale di indagini sul campo, campagne di scavo, insieme alla utilizzazione delle fonti documentarie e letterarie antiche.

Nel caso in questione, ad esempio, tutti gli studiosi che si sono cimentati col tema della ricerca della via Clodia citano *l'itinerarium Antonini* –una sorta di elenco delle principali strade dell'impero redatto nell'età di Caracalla –che presenta numerose informazioni anche rispetto al nome delle varie stazioni di posta (*stationes*) situate lungo il percorso e la loro distanza. Si è già detto inoltre della *Tavola Peutingeriana*, un esempio pressochè unico di fonte cartografica antica, che menziona tra Roma e Saturnia nell'ordine le stazioni di Ad pontem Iulii (Ponte Milvio); Ad Sextum (Tomba di Nerone); Careias (Galeria?); Ad Nonas (nei pressi del bivio per Vigna di Valle); Forum Clodii (nei pressi di Bracciano); Olera (Blera); Marta (nei pressi del lago di Bolsena); Tuscana (Tuscania); Maternum (probabilmente Castro) e Saturnia.

Un altro metodo frequentemente utilizzato dagli archeologi è quello della osservazione dall'alto, tramite fotorilevamento del territorio. Tale tecnica presenta lo svantaggio di essere costosa e di prestarsi meno bene allo scopo quando il territorio oggetto della ricerca presenta caratteristiche morfologiche particolarmente accidentate, come è nel nostro caso. Non ci risulta del resto che tale metodica sia mai stata applicata al territorio in questione.

Un ulteriore fonte di conoscenza sugli assetti antichi del territorio proviene come è noto dal confronto cartografico tra rappresentazioni contemporanee del territorio e rappresentazioni d'archivio. In molte regioni italiane, in virtù dell'esistenza di una organizzazione statale sufficientemente *moderna* ancor prima dell'unità d'Italia – e ciò in particolare negli Stati preunitari settentrionali e centrali- erano vigenti già dal secolo scorso catasti topografici costruiti su base scientifica [28]. Tali fonti, spesso coeve alle prime esplorazioni archeologiche su base sistematica del territorio italiano, hanno il pregio di fornire un'immagine sufficientemente documentata dell'assetto dei luoghi prima delle trasformazioni successive. E del resto, in molte realtà italiane, alla metà dell'ottocento – a cui generalmente risalgono tali documenti – il paesaggio italiano coincideva nella sostanza con quello prodotto nei secoli precedenti: era cioè ancora un paesaggio storico.

Nel nostro caso proprio grazie all'esistenza del Catasto Leopoldino, è stato possibile verificare la permanenza delle vie, degli insediamenti e dei confini di proprietà, rispetto a quanto oggi è rilevabile nella cartografia di base dei comuni della Maremma. Da notare che la data di questo utilissimo documento – il rilievo avviene nel 1823 – è antecedente al viaggio di George Dennis di soli venti anni. Siamo dunque in grado di seguire e ricostruire il viaggio dell'esploratore inglese verificandone le osservazioni su di una carta che riproduce il paesaggio che stà visitando. Dalla sovrapposizione del Catasto -redatto in scala 1 a 5.000- alla attuale carta tecnica regionale, alla stessa scala, abbiamo potuto distinguere i tracciati sicuramente preesistenti da quelli successivi. Ciò a costituito la base per tutte le analisi successive.

### §.5 Le nuove attenzioni dell'analisi

Una volta accertata la storicità dei percorsi anteriori al 1823 –data del catasto – possiamo soffermarci brevemente su quelle analisi successive che crediamo possano essere ritenute utili alla definizione del tema del recupero e della valorizzazione del tracciato scoperto. Faremo riferimento ad una metodologia di interpretazione da noi sperimentata in altri contesti, e che bene si adatta anche nel caso della via Clodia in una prospettiva che connette esplicitamente la conoscenza e il progetto di risignificazione dell'esistente [29].

Una prima analisi riguarda il grado di attendibilità del tracciato. E' un tipo di analisi a cui sono soliti fare riferimento gli archeologi, nel distinguere i tratti certi, probabili o ipotetici delle loro scoperte. Nel caso in questione si è attribuito il valore di certezza a quei tratti del percorso per i quali è verificabile, tramite analisi di campo, il permanere di una traccia fisica della strada. Risultano dunque certi i tratti in uscita dai due centri di Saturnia e Roselle –quest'ultimo comprovato dagli esiti della recente campagna archeologica ivi condotta dalla Soprintendenza Toscana. Se risultasse confermata l'ipotesi di una attribuzione all'epoca romana del ponte sotto Montorgiali (Fig.-6-) e del vasto tratto di strada pavimentata in ciottoli di fiume secondo una tipologia ed una dimensione del manufatto del tutto simile a quella osservabile a Roselle, si



**Figura 6-ponte ad arco sul fosso dell'Inferno nei pressi di Montorgiali**

divergere dall'ipotesi avanzata dal Mazzolai di assumere l'itinerario dell'attuale strada del Mortelleto. A nostro avviso si dovrebbe più verosimilmente fare riferimento alla via di dogana identificata nel Catasto Leopoldino, che corre nel crinale tra il fosso Ricupo e quello delle Fontanelle.

Per il tratto successivo da Murci a Montorgiali, occorre valutare due ipotesi alternative entrambe segnalate dal Catasto Leopoldino ed entrambe appoggiate ad itinerari di grande suggestione. La prima indicata dal Mazzolai, che identifica la Clodia nella strada parallela al fosso del Vadaccio [30]; la seconda caratterizzata da un percorso meno diretto ma di minore pendenza rispetto al primo [31], prevede l'attraversamento del fosso della Senna in un punto più a valle, praticamente equidistante tra il punto in cui sorgeva l'antico castello del Cotone –uno dei castelli in antico più importante della Maremma, abitato fino al XVIII secolo –e una sua dipendenza – il castello di Montepò. Il fatto che fino a un recente passato più o meno nel punto dell'ipotizzato attraversamento del torrente esistesse ancora un mulino e il relativo *gorile* –di cui fa fede ancora il Catasto Leopoldino –dovrebbe attestare di una minore tumultuosità delle acque in quel punto, e dunque della elevata probabilità che proprio qui venisse realizzato il ponte, verosimilmente il legno, come in altri tratti della Clodia antica [32].

Più problematica è la identificazione del tratto superiore della via Clodia dalla località contraddistinta da un toponimo di chiara origine romana –Aia di Fascio- fino all'attraversamento dell'Ombrone. La presenza di un centro fortificato medievale a Istia d'Ombrone –dove lo stesso Dennis inizia il suo viaggio alla volta di Saturnia, attraversando il fiume su un traghetto [33] - lascia propendere per l'ipotesi che la strada per Roselle, dopo essere scesa dolcemente lungo il percorso che oggi ribatte la provinciale per Grosseto, attraversasse proprio in questo punto un fiume soggetto a improvvise piene e dunque ultimo per ordine ma non per importanza degli ostacoli naturali frapposti tra i due centri antichi. Tale percorso, in buona sostanza parallelo al torrente Maiano, dovrebbe essere quello indicato dal Mazzolai, anche se poi quest'ultimo situat'attraversamento della Clodia sull' Ombrone nei pressi di Cerralti e Grancia, sotto Poggio Cavolo, dove “esistono tutt'ora nel letto del fiume ruderi di un ponte usato ancora nel medioevo e supposti tratti di via romana”[34].

potrebbe assumere tale tratto come uno dei pochi punti fissi del tracciato.

Si è poi attribuito il valore di tracciato probabile a quei tratti per i quali sussiste una sostanziale concordanza di giudizio tra i vari esperti che si sono occupati del problema – dal Minto al Mazzolai – come ad esempio per il tratto della Clodia che passa nei pressi del cimitero di Murci.

Si è infine attribuito il valore di tratto ipotetico a quegli elementi del percorso per i quali il parere è controverso. E' il caso in particolare del percorso della Clodia da Saturnia a Murci –per il quale ci sentiamo di

Se il tracciato della attuale provinciale appare senz'altro essere la logica conclusione della via verso Roselle, qualche possibilità – sondabile forse attraverso saggi di scavo esplorativi in alcuni punti – andrebbe ancora lasciata ad un percorso alternativo a questo e parallelo, che sposterebbe l'attraversamento dell'Ombrone nel punto di confluenza con il suo affluente Trasubbie, dopo un percorso che tuttora presenta carattere di notevole interesse per la presenza di ampi tratti di lastricato povero –sempre del tipo di quello osservato a Roselle-; un percorso oggi caduto altamente in disuso, e che mantiene tuttavia inalterato tutto il suo fascino di strada antica.

Un secondo livello di analisi riguardano il *grado di permanenza fisica* del tracciato. Attraverso una rigorosa ed estesa analisi di campo e un confronto cartografico tra basi attuali e fonti antiche si è attribuito carattere di tracciato *integro, alterato, rudere, cancellato* ai vari tratti del percorso desunto dal Catasto Leopoldino che nella analisi precedente era stato definito come certo o probabile. In particolare, secondo tale analisi, risulterebbero *integri* –intesi nella loro completa sovrapposibilità alle strade desunte dal Catasto Leopoldino –i tratti del percorso compreso tra Saturnia e Montepò; *rudere* il tratto compreso tra il cimitero di Montorgiali, il supposto ponte romano sul fosso dell'Inferno e Aia di Fascio; *alterato* il tratto oggi ricalcato dalla provinciale; *cancellati* alcuni brevi tratti tra Murci e Montepò, in entrambe le ipotesi prima definite.

La valutazione sul grado di *permanenza del senso* del tracciato lavora con strumenti interpretativi inevitabilmente condizionati dalla soggettività dei punti di vista dell'osservatore, dovendo dare conto dei processi di costruzione del significato molteplici e diversificati tra loro. Semplificando molto, si può peraltro affermare che per una strada può apparire perfino banale l'affermazione che il suo senso sia stato principalmente quello di *luogo dell'andare*; come pure appare al di fuori di ogni contestazione che l'attuale Clodia – o quell'insieme di strade di sicura antica origine a cui noi attribuiamo un momento comune storico-amministrativo – abbia da molti secoli perso il *significato ultimo di via pubblica romana*, cioè di grande via di comunicazione all'interno di un esteso e comune sistema politico amministrativo. Se tuttavia si concorda con l'affermazione secondo la quale “gli interventi di recupero di un percorso storico dovrebbero considerare il fatto che la conservazione di una strada implica necessariamente la continua frequentazione della stessa strada”<sup>[35]</sup>, si può limitare la valutazione della permanenza di senso al giudizio sul mantenimento della funzione varia. Nel caso in questione si è potuto così connotare del grado di *integro, alterato, cancellato* i vari tratti della strada.

Vi è infine un'ulteriore campo di analisi, di grande importanza ai fini del progetto ma ancor più esposto alla soggettività di giudizio dell'interprete. È quello che abbia definito *capacità di evocazione simbolica* del segno di permanenza precedentemente identificato.

Senza introdurre ulteriori distinzioni all'interno di tale questione – in breve: rispetto a chi tale capacità d'evocazione andrebbe valutata: se alla comunità locale, cioè a chi vive e frequenta quotidianamente tali luoghi; o alla comunità *esterna* (i turisti, i visitatori più o meno colti di passaggio) – ci preme sottolineare come tale valutazione sia intrinsecamente connessa alle scelte del progetto di recupero e valorizzazione. Per fare un esempio: laddove, la capacità di evocare storie, il sapersi configurare di un luogo come *matrice di racconti* sarà più forte, maggiore dovrà risultare la capacità e l'attenzione del progetto a confermare e a fare dispiegare appieno la potenzialità di evocazione simbolica.

Mentre l'indebolimento del potere di attuazione delle immagini del passato apre inevitabilmente lo spazio ad una più forte “intenzionalità progettante” capace di elaborare nuovi immaginari di senso. Nel caso in oggetto, la *capacità di evocazione simbolica* condensa un giudizio che è implicitamente il tramite al progetto di recupero della via Clodia.

## § 6. Il recupero e la valorizzazione degli antichi tracciati. Le strategie del progetto.

Il lavoro presentato non è ancora giunto alla fase della progettazione, anche se tutto il processo di conoscenza è stato fin dall'inizio fortemente intenzionato verso il recupero attivo dei segni di permanenza e dell'intero tracciato della via Clodia.

Prima di concludere, è opportuno forse richiamare alcune riflessioni che sono andate maturando intorno ai temi del progetto.

La prima riguarda la domanda rispetto a chi l'intervento può essere rivolto e perché.

La risposta abituale è di voler favorire lo sviluppo di una nuova forma di turismo, più consapevole dei luoghi e delle loro molte storie. Condurre un pubblico di visitatori, si suppone già in partenza predisposti ad un'esperienza particolare, alla scoperta di siti archeologici d'eccellenza – quali sono già, oggi, gli scavi di Roselle, di Saturnia, o il sistema dei Castelli del cotone, nel comune di Scansano – lungo la strada maestra – in senso fisico e filologico – dell'antico tracciato che in passato li puniva, non può che contribuire ad apportare valore a quell'esperienza e restituire comprensibilità e senso ai luoghi stessi. È del resto sullo sviluppo di una forma di turismo consapevole e sostenibile che può trovare alimento una economia locale con scarse risorse come quella del comune di Scansano, interessato da gran parte del tracciato della via Clodia da noi analizzato. Ma forse, ancora più importante è destinare l'intervento alla stessa comunità locale, favorendo il diffondersi di iniziative che associno la difesa di luoghi all'innesto di nuove attività e funzioni compatibili, ma soprattutto contribuendo positivamente al consolidarsi di identità locali minacciate – a Scansano come altrove – dal diffondersi di pratiche insediative e produttive estranee alla natura specifica dei luoghi. Sicché non è improprio riconoscere come i primi destinatari dell'intervento potrebbero essere gli abitanti dei luoghi chiamati a riscoprire il valore delle risorse materiali e di senso di cui sono portatori. Questa osservazione, che assegna al progetto il compito del disvelamento critico del senso dell'esistente merita di essere approfondita poiché inverte alcune questioni di fondo nel modo di intendere oggi il progetto di tutela e recupero degli antichi percorsi.

Troppo spesso il progetto viene condizionato da una concezione pervasiva della conservazione come museificazione, dei percorsi come dell'ambiente storico. La retorica della museificazione è forte, e sembra mettere d'accordo gli specialisti della tutela e i responsabili delle amministrazioni interessate. Ma si scontra spesso con la resistenza delle comunità insediate, mal disposte a trasformare le proprie attività economiche tradizionali in attività di servizio orientate al turismo. E ancora di più si scontra con una concezione dello sviluppo che non può essere derivata dalla conservazione indiscriminata dell'esistente, assunto come fonte di valore soltanto perché ereditato dal passato. Questi conflitti tra posizioni diverse, tanto evidenti nelle attuali esperienze di istituzioni di parchi territoriali, si stemperano peraltro quando si tratta di conservare e mettere in valore antichi percorsi e tuttavia anche per questi non è possibile ricorrere a una generalizzazione acritica del modello di museificazione dell'esistente, privilegiando i poteri del vincolo a fronte di quelli del progetto inteso come giudizio critico dell'esistente, e come modo per coniugare conservazione e innovazione in funzione degli specifici e diversificati contesti di intervento. Questi problemi, comuni a tutto il sistema delle permanenze – nel lessico burocratico i beni storici e culturali – acquistano un significato particolare nel caso del progetto delle antiche vie per il quale si scontano anche i ritardi di una cultura disciplinare più abituata a trattare le case piuttosto che le strade, un po' come gli archeologi ricordati all'inizio hanno sempre dimostrato maggiore attenzione alle necropoli invece che alle città.

Si tratta dunque di contribuire a costruire nuovi saperi metodi di analisi e di intervento. Le occasioni per sperimentarli non mancano di certo. C'è l'Italia intera ad offrire ancora uno sterminato campo di applicazione di strade, percorsi, sentieri, ai pionieri di questa nuova vocazione del progetto.

## note

[1] – Da: G. Dennis, Città e necropoli d'Etruria, in D.Kennet (a cura di), Sovana, Saturnia, Pitigliano, Nuova Immagine Editrice, Grotte di Castro 1988

[2] – cfr.: D.Kennet, George Dennis e la Maremma dell'Ottocento, in: D. Kennet, op. cit.

[3] – Agli albori dell'archeologia, “...(gli) scavi ufficiali (.....) hanno sempre privilegiato le tombe sugli abitati. Le città invece sono state lasciate cadere a pezzi, per poi confondersi nel terreno”.  
cfr. : D.Kennet, G.Dennis e la Maremma dell'Ottocento, in D.Kennet, op. cit.

[4] – cfr.: ricorda D. Kennet come tra le possibili cause della malattia alcuni indicavano gli effluvi prodotti dalle acque sulfuree di Saturnia, giustamente venerate invece tanto in età classica quanto oggi in età moderna.

[5] – cfr.: L.Quilici, 'Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio' Ed. Quasar, Roma, 1990.

[6] – G.Dennis, op. cit., pag. 31.

[7] – Ivi, pag. 31 e 32

[8] – “Le più importanti sono quelle che portano a Ovest, al di là della Madonna del Sebastiano, dove due strade tagliate attraverso la roccia conducono su al livello della pianura. Non sono più larghe di 2,5 – 3 m., sebbene siano profonde 20 – 25 m. e la sottile striscia di cielo in alto, lassù è quasi invisibile ai nostri occhi per la vegetazione arborea densa di ombre. Avanzi di qualche tomba e tracce di colatoi indicano l'origine etrusca di queste fenditure. La profonda perpetua oscurità di queste strade mediterranee le ha rivestite di superstizioso terrore, e nessun sovanese si avventura nelle cave di San Sebastiano senza farsi il segno della croce e senza affidarsi alla tutela della vergine e del santo prediletto.” –cfr.: G.Dennis op.cit. pag.41 e 42.

[9] – cfr.: G.Dennis op. cit. pag. 57 e 58.

[10] – G.Dennis, op. cit., pag. 59.

[11] – cfr. A.P. Frutaz, Le carte del Lazio 1970 Roma

[12] – Tra le opere di questo studioso si guardi in particolare il testo ‘Saturnia etrusca e romana: le recenti scoperte archeologiche’, in Monumenti antichi della Reale Accademia Nazionale dei Lincei, vol. XXX, Ulrico Hoepli, Milano 1925.

[13] – S.Vieri Quilici, La via Clodia nel territorio di Blera, Roma 1978.

[14] - S.Vieri Quilici, op. cit., pag.12

[15] - S.Vieri Quilici, ivi.

[16] – cfr.: M.Giacomenlli, ‘via Clodia’, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 1990.

[17] – E' il caso della villa degli Anili, in territorio di Scansano, notevole esempio di unità residenziale produttiva del II secolo d.C.

[18] – cfr. M.Giacomelli, op. cit., pag.9

[19] – Tale testo compare all'interno del libro di L.Niccolai, "La terra di Scansano", Scansano, 1991, mentre il manoscritto originale è conservato presso la Biblioteca Chelliana di Grosseto.

[20] – Si tratta di una frazione del Comune di Scansano in cui l'ipotesi del passaggio della via Clodia troverebbe conferma oltre che dalla presenza tutt'oggi riscontrabile del ponte menzionato dal Ghelardini – la cui tipologia, ad arco a tutto sesto, e la tecnica costruttiva sembrano rimandare a tempi molto lontani – anche dalla presenza di numerosi tratti di strada lastricata in ciottoli di fiume, a sezione costante di circa 3 metri, del tutto simile al tratto della Clodia portato recentemente alla luce negli scavi di Roselle.

[21] – B.Ghelardini, vedi nota n.19

[22] – cfr. G.Dennis, op. cit. pag.57 e 58. Di notevole interesse la nota dell'autore nello stesso punto: "Sir. R.C. Hoare scoprì 5 di queste strade – che vanno rispettivamente da Saturnia verso Roma, Monte Argentario, Roselle, Siena, Chiusi. La prima che esce da Porta Romana è quasi completa per un certo tratto lungo il pendio. Deve trattarsi della via Clodia. Sono riuscito a vedere la seconda che scendeva lungo la valle dell'Albegna, dalle pietre dei margini lungo la salita da Scansano. Quella per Roselle è pure molto visibile e potei riconoscere anche qualche traccia di quella che andava ad est, ma non mi è stato possibile rintracciare quella che andava a Nord, che probabilmente usciva da porta di Montagna". Tale descrizione può essere messa a confronto con quella, successiva, del Minto: "I resti di vie antiche, tuttora visibili nei dintorni di Saturnia, sono i seguenti:

al nord della città, uscendo da Fontebuia, e piegando per lo stradello di Fontenuova, si possono seguire per lunghi tratti i resti di una via antica, la quale, dapprima a ridosso della rupe della città, si dirige poi in basso per un costone a ripido declivio verso l'albegna, in direzione di Samprugno. Di una seconda strada che faceva pure capo alla Porta Fiorentina, si conservano numerose e bellissime tracce sul costone del Poggio di Pancotta, verso il fosso Gattaia, e anche al di là risalendo in direzione delle Murella. Sul lato di Mezzogiorno, muovendo dalla Porta Romana per il declivio della Peschiera, si scorgono numerose vestigia di una strada antica che discendeva verso il Bagno e la Valle della Stellata. Ad occidente si vedono dei lunghissimi tratti ben conservati di due vie distinte: l'uno nella località detta il Torrione, che scende verso l'Albegna e che sembra diretto al di là del fiume; l'altro che percorre il dorsale della Parina fino alla confluenza della Stellata. Tenendo presente l'ubicazione di questi tratti e seguendone i percorsi possiamo ricostruire ad un dipresso la rete stradale saturnina: al nord, dall'antica porta detta poi di Fontebuia, si biforcavano due vie: l'una scendente per Fontenuova, conduceva al di là dell'Albegna sotto allo scoglio del Bagno del Santo, l'altra diretta ad ovest, come mostrano i tratti del Torrione, sembra che pure passassero al di là dell'Albegna. Quest'ultima strada potrebbe benissimo considerarsi quale continuazione della Clodia verso Roselle; il percorso di detta via doveva per un tratto essere comune con la via antichissima per il territorio di Heba. Un tratto di strada antica che sembra seguire il percorso indicato è stato scoperto dal Mancinelli nella località denominata Le Sassaie, presso Magliano (cfr. Minto, in notizie degli scavi, 1919, p.206) collegava Saturnia con Telamone, l'antico porto dell'ager caletranus, caduto più tardi sotto l'egemonia di Volci.

Ad oriente della antica porta, detta poi Fiorentina, ugualmente si biforcavano due strade dopo un primo tratto in comune. Le vestigia della prima, scoperte sul costone degli Sterpeti, indicano una direzione verso nord, cioè verso la montagna dell'Amiata, dove si estendeva l'antico territorio municipale di Saturnia. La seconda strada che, lungo il dorsale del Poggio di Pancotta, passava il fosso Gattaia, e si dirigeva verso *la Murella*, era con tutta probabilità l'antica via suanese: anche oggi la strada mulattiera di Sovana mantiene presso a poco l'identico percorso, valicando la linea di displuvio delle due valli dell'Albegna e del Fiora per il Poggio Ranchella: ad essa forse si riferiscono i resti dell'antico ponte romano sulla Fiora, il così detto Pontaccio, sotto a San Martino.

Nei tratti della via che si ritrova sul declivio meridionale del Poggio di Saturnia, e che mette alla Porta Romana, si potrebbe riconoscere l'antica via Clodia, ricordata dalla tabula di Peutinger e dell'anonimo Ravennate, della quale conosciamo il percorso verso Roma fino a Forum Clodii ove ricongiungeva con la via Cassia:

PEVTINGERIANUM	RAVENNAS (4,36)
-	
Saturnia	Saturnia
XVIII	
Materno	Materno
XII	
(Marta) Toscana	Toscana
VIII	
Blera	Blera
XVI	
Foro Clodo	Foro Glodi

Similmente la vestigia dell'antica strada conservava per lunghi tratti sul dorsale della Parina potrebbero essere quelle della laterale Clodia che scendendo lungo la sinistra dell'Albegna, congiungeva Saturnia con Succosa raggiungendo la via Aurelia:

PEVTINGERIANUM
-
Saturnia
(XII)
(Marsliana)
VIII
Succosa.

[23] – L. Quilici, “Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio”, Roma 1990

[24] – “L’esplorazione della strada, ripresa nel 1985 e proseguita con campagne attuali, ha messo in luce finora oltre 100 m in basolato poligonale (largo mediamente 3 m) che si interrompe in corrispondenza di una fontana monumentale, a doppia o forse a tripla vasca: dopo uno slargo la strada prosegue quindi pavimentata a ciottoli”, estratto da un cartello esplicativo all’interno del parco archeologico di Roselle, a cura della Sezione Didattica della Soprintendenza Archeologica per la Toscana, M. BB.CC.AA.

[25] – Chissà dunque se il Dennis, quando menziona “strade romane col selciato in opera poligonale” ricorda la strada da porta Romana o quel tratto della Clodia, pure monumentale, documentato anche da un disegno del Minto nei pressi degli “Sterpeti”, soprattutto perché a fianco della strada comparivano resti cospicui di tombe a camera. Oppure include nella sua descrizione anche quei numerosi tratti di strada, ben al di fuori dei centri abitati, appaiono lastricati in grossi ciottoli di fiume, tutti resi omogenei non solo dalla tecnica costruttiva, ma anche dalla ricorrenza delle dimensioni – circa 3 metri di sede stradale, una misura, secondo Quilici, tipica dei percorsi minori e/o frutto dell’adeguamento di tracciati molto arcaici.

[26] – A. Mazzolai, “Ricognizione delle via Aurelia e Clodia nei tratti compresi tra il fiume Fiora e Populonia”, in Bollettino della Società Storica maremmana, nn. 12,16,17, 1966 e 1977.

[27] - È ancora il Minto a specificare che:

“(la via segue, nei pressi di Saturnia,) nel tracciato i dorsoli dei poggi che circondano la città discendendo verso le valli dell’Albegna e della Stellata. La (sua) struttura si presenta uniforme: data la natura del terreno, soltanto in qualche avvallatura si riscontrano tracce del terrapieno a fortificazione del lastricato, che risulta di grandi blocchi di travertino, sistemato con lieve dorsale mediano per lo scolo delle acque, e contenuto e fortificato ai fianchi da grosse pietre per ritto – *margines* -. La larghezza del lastricato è variabile: in talune strade è minimo, di 2,5 m, e fa pensare al tipo più antico della strada romana assai stretta, che secondo le descrizioni della legge delle XII tavole non poteva superare gli 8 piedi – m 2,37.”

[28] – Per un quadro complessivo dell’attività degli Stati Italiani prima dell’Unità d’Italia e dell’attività legislativa proprio in materia di tutela storica e ambientale si veda: A.L. Palazzo “Governo dell’ambiente e memorie dei luoghi”, Gangemi, Roma 1993.

[29] – Si veda l’esperienza della variante PRG per l’argentario, in A.Clementi, “Legittimi progetti”, Rassegna di architettura e urbanistica, n.71 – 72, Kappa, Roma 1992; e quella della “Carta dei Beni Culturali e Ambientali della valle del Turano”, in: A. Clementi, “Projets et memories”, Centro Analisi Sociale Progetti, Roma 1993,

[30] – cfr.: Mazzolai, op. cit.

[31] – E’ L. Quilici, op. cit., a ricordare come le strade romane seguissero pendenze massime del 12 – 13%, pendenze comunque ragguardevoli se paragonate a quelle considerate come limite per le strade attuali – 6-7%- ma comunque minori rispetto a quelle che contraddistinguono l’ipotesi precedente.

[32] – cfr. nota 16

[33] – cfr.: G.Dennis, op. cit.

[34] – cfr.: A.Mazzolai, op. cit., pag. 65

[35] – cfr.: A.Cazzani, la viabilità storica. Un problema di tutela e recupero, in *Recuperare*, n.6, 1993.