

*La tutela della Via Appia Antica,
fondamentale bene del patrimonio culturale mondiale con oltre 20 secoli di storia
e di complesse vicende evolutive*

DA ROMA A BRINDISI, ARCHEOLOGIA E PAESAGGIO

Simone Quilici*

Negli ultimi anni si sono intensificate le proposte per la tutela della Via Appia Antica nel suo intero tracciato da Roma a Brindisi.

Questa strada è un fondamentale bene del patrimonio culturale mondiale che ha attraversato oltre 20 secoli di storia, durante i quali il tracciato e il paesaggio circostante hanno vissuto una complessa vicenda evolutiva.

La storia dell'Appia è strettamente legata alla crescita del dominio romano. La strada fu costruita con lo scopo di congiungere i centri che l'espansione militare di Roma aveva conquistato a partire dalla prima Guerra Sannitica (342 a.C.).



Figura 2 - Lo schema del tracciato delle Vie Appia e Traiana

La funzione più propriamente di collegamento e di supporto al viaggiatore si perfezionò in epoca imperiale. Il percorso venne dotato di continue attrezzature: le mutationes, ossia stazioni di posta collocate ogni dieci miglia circa, e le mansiones o stationes a distanza maggiore (un giorno di viaggio), che spesso coincidevano con nuclei insediativi preesistenti (Bovillae, Aricia) o che venivano creati per scopi specifici (Ad Nonum, Ad Sponsas, Ad Medias).

Il raggiungimento della massima funzionalità del tracciato lo si con-



Figura 1 - I resti del basolato della Via Appia Antica alle Frattocchie, pochi chilometri a Sud di Roma

seguì con l'Appia Traiana. Il collegamento di Roma con Brindisi fu ottenuto per la via più breve e veloce. Furono evitati gli attraversamenti dei centri abitati e furono affrontate direttamente - intersecandole linearmente - le irregolarità della morfologia naturale. La funzione era divenuta solo quella del collegamento lineare e la prestazione si identificava con la rapidità della percorrenza.

Il consolidarsi dell'Impero Romano determinerà una prima trasformazione funzionale della strada, che da via militare assumerà il ruolo di collegamento, prevalentemente commerciale e di viaggio, per la Grecia e l'Asia Minore. Il tracciato originario verrà progressivamente abbandonato, nel tratto tra Benevento e Brindisi, a favore della nuova Appia Traiana.

In epoca medievale la stessa Appia Traiana diverrà, con il nome di Francigena del Sud, strada di pellegrinaggio verso la Terra Santa, utilizzata anche dai crociati. Il percorso era connesso a Nord di Roma, attraverso la Via Francigena, con il Camino di Santiago e a Sud, attraverso la Via Egnazia, con Costantinopoli.



Figura 3 - Le colonne terminali dell'Appia a Brindisi

In epoca moderna la Via Appia e le sue varianti pedemontane verranno usate per ingressi e parate trionfali verso Roma e verso Napoli da parte di Re, Eserciti e Imperatori, per poi essere successivamente inserite negli itinerari del Grand Tour, in particolare come percorso di grande valenza paesaggistica tra Roma e Napoli, nonostante l'elevato grado di pericolosità legato al diffuso fenomeno locale del brigantaggio.

L'attuale Strada Statale 7 "Appia", istituita nel 1928 dalla neo-costituita A.A.S.S. (oggi ANAS SpA), percorre un tracciato solo parzialmente coincidente con il tracciato originario della Via Appia Antica, del cui sedime si era in molti punti persa ogni traccia. L'antico tracciato dell'Appia è tuttavia ricalcato in molte parti da altre Strade Statali, Provinciali e locali, soprattutto nel territorio irpino e lucano. La Via Appia Antica, nei tratti visibili e conservati, è stata segmentata in parti differenziate per caratteri e funzioni. Alcune parti sono state "musealizzate", come nel caso del Parco dell'Appia Antica a Sud di Roma, istituito nel 1988 dopo le lunghe battaglie di Antonio Cederna e di Italia Nostra, per il quale fu redatta una storica proposta di piano tra il 1976 e il 1985 sotto la guida di Vittoria Calzolari. Altri tratti della strada sono stati al contrario integrati in strade attuali; altri ancora progressivamente abbandonati.

Nei primi anni del Novecento, mentre il sedime originario dell'Appia Antica si dividerà in differenti destini legati alla conservazione o al progressivo abbandono e degrado dei vari tratti, la nuova Strada Statale 7 "Appia", nella sua funzione di principale via di collegamento dell'Italia centro-meridionale, assumerà il ruolo di connessione tra importanti aree in via di sviluppo. Tra queste, le aree agricole con relativi borghi nei territori della bonifica post-unitaria: nella Campagna Romana, nella Pianura Pontina, nell'Agro Falerno e nel Tavoliere delle Puglie. Nel secondo Dopoguerra, infine, la strada sarà interessata dall'insediamento, in prossimità del tracciato, di numerose aree di sviluppo industriale, realizzate sotto l'impulso della Cassa per il Mezzogiorno. Si tratta delle aree dell'Agro Pontino, del casertano, dell'Irpinia e quelle in territorio pugliese.



Figura 4 - Il ponte dell'Appia sul fiume Garigliano ristrutturato nell'Ottocento in stile neo-egizio. Sullo sfondo, i ponti moderni

L'archeologia

Nonostante l'estrema importanza del tema, la constatazione più sorprendente è che ancora oggi esistono scarsi studi sistematici sull'intero tracciato dell'Appia da Roma a Brindisi. La stessa ricostruzione del tracciato è oggetto, in alcuni tratti, di contrastanti ipotesi.

La più completa e ricca monografia, anche se ampiamente imprecisa da un punto di vista scientifico, risale nientemeno che al 1745 ed è costituita dall'opera "Della Via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi" dello Studioso F.M. Pratilli.

Alla metà dell'Ottocento, nell'area più prossima a Roma, iniziarono i primi interventi sistematici di scavo, restauro e documentazione, sotto la guida di Luigi Canina, il quale provvide ad una "musealizzazione" all'aperto dei reperti - in gran parte costituiti da epigrafi e decorazioni scultoree - murandoli e sistemandoli su pareti in mattoni lungo la strada.

La Via Appia, per il suo prestigio, per il rispetto, si può dire quasi per la venerazione che di per sé provocava, è sempre stata oggetto di particolare attenzione, sin dall'età antica.

E' questa sicuramente la ragione principale per cui, malgrado tutte le distruzioni e le devastazioni che si susseguirono nei secoli, è stata possibile la sopravvivenza di un numero ancora così alto di testimonianze distribuite lungo il suo tracciato.



Figura 5 - Rovine romane ad Aeclanum, in Campania

Tuttavia fino ad oggi la tutela archeologica è stata relegata in quelle che sono definite come “aree archeologiche”, intese come aree di più o meno limitate dimensioni, generalmente recintate e il cui accesso è in qualche modo regolato. In tempi più recenti, si è introdotto il tema dei “parchi archeologici”. Il Codice dei beni culturali e del paesaggio contiene un esplicito riferimento a tali parchi definiti come “ambito territoriale caratterizzato da importanti evidenze archeologiche e dalla compresenza di valori storici, paesaggistici o ambientali, attrezzato come museo all’aperto”.



Figura 6 - I resti di basolato a Venosa (PZ)

Il quadro normativo esistente fornisce dunque alcuni strumenti procedurali, operativi e finanziari volti al recupero e alla valorizzazione della Via Appia Antica. Tuttavia, restano aperte alcune questioni di fondo sulle scelte culturali che sottendono all’attività di tutela e agli interventi di valorizzazione; in particolare, non è chiaro quale possa essere il rapporto tra il recupero del bene archeologico e quello del suo contesto ambientale e paesaggistico.

Il paesaggio

L’andamento della linea costituita dal tracciato dell’Appia Antica è legato all’interazione di due componenti: l’orografia dei luoghi e l’individuazione del più corto tracciato possibile tra i nodi da collegare.

Nei tratti di pianura dunque, in assenza di ostacoli, la strada tende ad assumere l’andamento rettilineo. Nei tratti litoranei, con entroterra montuoso posto a ridosso del mare, la strada segue la linea, generalmente sinuosa, della costa. Nei tratti di mezza-costa e di crinale la strada assume un tracciato curvilineo legato all’andamento delle curve di livello.

L’intersezione della linea della strada con i segni del palinsesto paesaggistico determina una vasta serie di forme più o meno complesse nel territorio. Il rapporto della strada con il paesaggio è notevolmente differenziato: in molti tratti, l’Appia “taglia” i segni del territorio, in altri li “asseconda”, in altri ancora ne costituisce la “traccia ordinatrice”. Vi sono inoltre numerosi casi in cui il palinsesto paesistico ha “cancellato” la strada stessa o vi ha sovrapposto nuovi elementi, in sintonia o in contrasto con la traccia sottostante.

L’esempio del tracciato della Via Appia nella pianura pontina è un caso significativo di strada che “taglia” in diagonale la struttura agraria ortogonale di epoca precedente, la centuriazione romana. La successiva opera di bonifica pontificia che comportò la realizza-

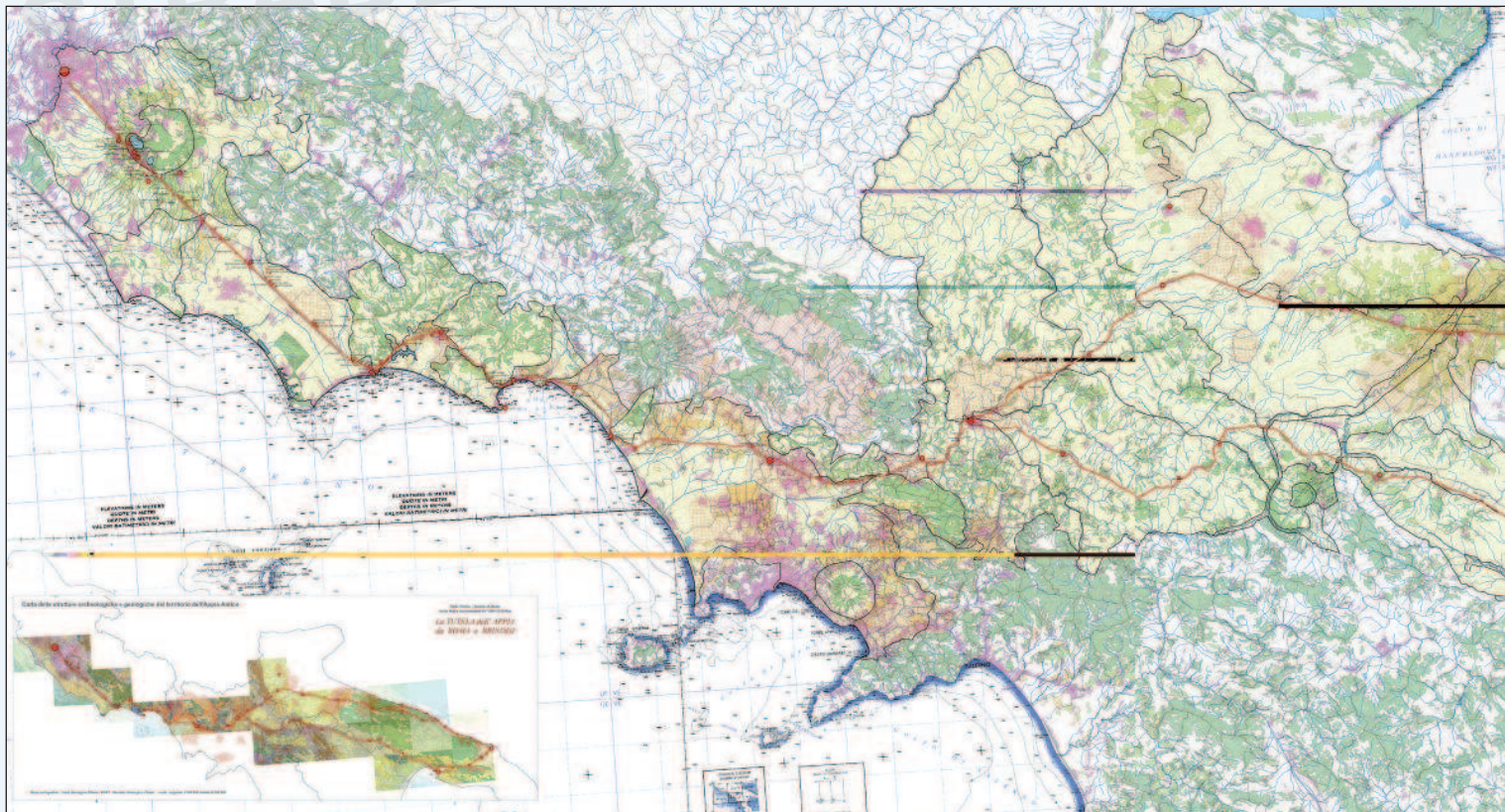


Figura 8 - La carta delle strutture archeologiche, paesaggistiche e fisico-naturalistiche del territorio dell’Appia Antica (elaborazione dell’autore, per conto di Italia Nostra)



Figura 7 - Il tratto pugliese sovrapposto al percorso della Via Appia Traiana

zione delle “miliare”, insiemi di canale e strada posti ortogonalmente alla Via Appia alla costante distanza di un miglio, costituisce invece un esempio di come la strada abbia costituito la “traccia ordinatrice” della nuova strutturazione agraria a forma di “pettine”, che cancellò quella di epoca romana ruotata rispetto alla nuova di 45°. E’ interessante notare come la bonifica di epoca fascista abbia ripreso ed esaltato, nell’impianto generale, la struttura delle “miliare”, proseguendo alcune di queste fino alla fascia costiera di Latina e Sabaudia.

In numerosi casi l’inserimento di nuovi elementi costitutivi dei caratteri del paesaggio ha esaltato il segno della strada. E’ questo il caso, ad esempio, della piantata a duplice filare di olmi nell’Agro Pontino risalente all’epoca dei restauri tardo-settecenteschi della Via Appia. Verso la fine degli anni Venti, all’epoca della costituzione dell’Azienda Autonoma Statale delle Strade e dell’adeguamento della Strada Statale 7, agli olmi si sostituirono, in linea con la retorica fascista del mito dell’antica Roma, i pini che ancora oggi fiancheggiano la strada. Altri importanti filari alberati sono presenti lungo l’Appia tra Terracina e Fondi, citati in un famoso articolo di Cesare Brandi sul pericolo dello snaturamento dei caratteri del paesaggio italiano legato agli abbattimenti di alberi per l’ammodernamento delle strade.

Per quanto riguarda la tutela paesaggistica dell’Appia, i principali strumenti di tutela sono i numerosi vincoli, apposti a partire dagli anni Cinquanta del secolo corso, presenti lungo tutto il percorso. Si tratta di vincoli legati alla presenza del tracciato stesso o in alternativa che, nati per la tutela di altri elementi del paesaggio da tutelare, includono singoli tratti della strada.

Al di là di questi vincoli, lungo l’intero tracciato dell’Appia Antica si dovranno applicare i principi sanciti dalla recente Convenzione Europea del Paesaggio, in particolare per quanto riguarda il coinvolgimento della popolazione nella conoscenza della percezione sociale del paesaggio.

Conclusioni

La strutturazione di un progetto di conoscenza integrata e l’individuazione di criteri di intervento forniscono gli elementi per la definizione di un possibile modello di piano. Oltre alle misure di tutela, occorrerà definire i ruoli e i possibili contributi dei soggetti a vario titolo interessati alla salvaguardia del paesaggio della Regina Viarum. In particolare, sarà necessario individuare il ruolo

delle Amministrazioni Centrali, Regionali, Locali e delle Comunità organizzate, il contributo delle Università, degli Enti di Ricerca, delle Associazioni Culturali, degli Studiosi, delle Accademie straniere e delle Società di servizi a tecnologia avanzata, che offrono nuove potenzialità di analisi, modellazione, previsione e pianificazione ¹. ■

** Architetto e paesaggista e Dottore di Ricerca in Progettazione Urbana, Territoriale e Ambientale, specialista in materia di Lavori Pubblici e Urbanistica delle Aree Naturali Protette della Regione Lazio. E’ componente del gruppo di lavoro per la valorizzazione della Via Francigena nel Lazio*

¹ - Il presente testo è una sintesi dalla Tesi di Dottorato in Progettazione Urbana, Territoriale e Ambientale (XVIII ciclo) discussa dall’Autore presso l’Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, dal titolo: “Progettare l’Appia Antica. Il percorso, la traccia, il segno” (Tutor: Prof. Francesco Ventura e Prof. Giorgio Pizzolo).

