

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Anno XXIII – nn. 1-2

GENNAIO-AGOSTO 2015

Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale – ISSN 1593-4578
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Umanistici
Via Ostiense, 234 - 00144 ROMA - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Direttore responsabile: CLAUDIO CERRETI
Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO, ARTURO GALLIA, CARLA MASETTI
Comitato scientifico: CLAUDIO CERRETI, ANNALISA D'ASCENZO, ELENA DAI PRÀ, ANNA GUARDUCCI, CARLA MASETTI, LUCIA MASOTTI, PAOLA PRESENDA, MASSIMO ROSSI, LUISA SPAGNOLI

Stampa: Copyando srl, Roma
Finito di stampare: novembre 2015

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2014-2016

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Pressenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Lucia Masotti</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Carlo Gemignani</i>	
<i>Maria Mancini</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	Revisori dei conti

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”.

La responsabilità dei contenuti dei saggi, ivi comprese le immagini ed eventuali diritti d'autore e di riproduzione, è da attribuire a ciascun autore.

Questo volume è stato stampato con il contributo economico del Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli studi Roma Tre

In copertina:
Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana

INDICE

<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Il termalismo e l'approvvigionamento idrico come chiave di lettura dello sviluppo urbano e territoriale di Civitavecchia	pp. 7-67
	Termalismo y suministro de agua como claves para la lectura del desarrollo urbano y territorial de Civitavecchia	
<i>Arturo Gallia</i>	Il porto e la ferrovia nei processi di territorializzazione dell'area di Civitavecchia (XIX-XXI secolo)	pp. 69-92
	Port and railway into the territorialisation processes of the Civitavecchia area (XIX-XXI centuries)	
<i>Luisa Carbone</i>	Le sconnesse e inscindibili relazioni strade-paesaggi della Tuscia	pp. 93-100
	The disconnected and inseparable relations roads-landscapes of Tuscia	
NOTE E SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE		pp. 101-104
CONVEGNI E MOSTRE		pp. 104-107
RIVISTE		pp. 107-110

LUISA CARBONE¹

LE SCONNESSE E INSCINDIBILI RELAZIONI STRADE-PAESAGGI DELLA TUSCIA

Il valore di una strada

In questi ultimi anni, come dimostrano recenti studi, la geografia è tornata a occuparsi della relazione strade e paesaggi nella costruzione dell'identità e del *Genius loci*. Indubbiamente, vi è la necessità di ripensare, se non immaginare, nuove relazioni tra i due termini che «appaiono inscindibili nell'esperienza di ciascuno di noi, ma che continuano a essere sconnessi, autoreferenziali, contrapposti all'interno di molti progetti e realizzazioni contemporanee» (CARAVAGGI, MENICHINI, PAVIA, 2005, p. 9).

Le strade sono da sempre un elemento fondamentale per lo sviluppo dei territori e come componente della loro competitività, strettamente correlate con l'attività umana, volta a modificare e adattare i paesaggi alle proprie esigenze, ma allo stesso tempo queste connessioni, invece di essere vissute come una esperienza sorprendente di esplorazione di immagini del movimento e di spazio della trasformazione, vengono percepite, sempre più negativamente, per le barriere, le rampe, le pendenze, le curve, i dissesti, le buche, i diversi lavori in corso, e vissute come attraversamenti territoriali degradanti e rischiosi.

Bisognerebbe andare oltre questa percezione così ambigua e considerare che non è la qualità della strada ad assumere valore, ma la qualità delle relazioni che essa è in grado di instaurare con il paesaggio. Un'operazione complicata, ma non così anomala, poiché attorno alla parola strada vengono convogliati molteplici significati che presentano «un immaginario on the road rinnovato a ogni generazione» (CLEMENTI, PAVIA, 1998, p. 3) che non può prescindere dal paesaggio che viene attraversato: paesaggi percorsi, ma anche nascosti, paesaggi di sfondo, a margine di zone commerciali e industriali, intoccabili, irraggiungibili se non dal flusso turistico del week-end. Paesaggi che non sembrano turbati dalle strade e che esistono in virtù di strade secondarie. Paesaggi che non riusciamo a immaginare prima o, per meglio dire, senza quella determinata strada. Sull'argomento già Eugenio Turri scriveva:

«ciò che più indistintamente si nota è la sovrapposizione di nuove strade e nuovi insediamenti sul tessuto vecchio. La strada nuova non è più serpeggiante come

¹ Istituto di Biologia agroambientale e forestale (IBAF-CNR); luisa.carbone@ibaf.cnr.it.

Negli anni Novanta, con il trasferimento dell'area mercantile verso nord, il raccordo ferroviario meridionale fu chiuso e dismesso, mentre uno nuovo fu costruito nella porzione settentrionale del complesso portuale. Il crescente uso di imbarcazioni da diporto, invece, rese necessaria la costruzione di un approdo esclusivamente turistico poco più a sud di Civitavecchia: il porto turistico Riva di Traiano, in grado di ospitare «1.182 imbarcazioni di lunghezza compresa tra i 9 e i 42 metri» (*Porto turistico Riva di Traiano*, 2015).

In occasione del Giubileo del 2000 e con l'approvazione del nuovo Piano regolatore (2004), il porto di Civitavecchia ha ottenuto nuovi investimenti volti ad adeguare le proprie infrastrutture a sempre nuove esigenze. Il Piano Regolatore Portuale, infatti, prevede l'ulteriore ampliamento verso nord delle banchine e la differenziazione del traffico crocieristico da quello di linea e da quello commerciale, nonché l'integrazione con l'interporto e l'ampliamento del movimento ferroviario (fig. 8).

Oggi i collegamenti giornalieri con la Sardegna e quelli di linea con la Corsica, la Sicilia, la Francia, la Spagna e la Tunisia assicurano al porto un movimento annuale di circa 3 milioni di passeggeri. Dagli anni Ottanta, al traffico di linea si è affiancato quello legato alle rotte crocieristiche: un sempre maggior numero di persone sbarca a Civitavecchia con l'intenzione di “ripercorrere le orme” dei viaggiatori del Grand Tour e raggiungere la città di Roma. Oltre a essere un porto di transito, Civitavecchia sta diventando un importante scalo di partenza per gli stessi itinerari crocieristici, costituendo una valida alternativa ai porti liguri, toscani e campani.

Nel complesso, il movimento merci e passeggeri (di linea e crocieristi) registrato nel settembre 2014 era il seguente:

	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
N. Navi (accosti)			2.158
Merci (tonnellate)	6.116.113	2.081.058	8.197.171
N. Passeggeri di linea	651.085	673.471	1.324.556
N. Crocieristi			1.666.691
N. Automezzi	293.427	270.635	564.062

Tabella 2. Sintesi del traffico merci e passeggeri al settembre 2014 (AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, 2014)

Infine, grazie alla razionalizzazione e all'ampliamento delle sue strutture, alla creazione del nuovo interporto e alla presenza delle vicine reti ferroviaria e autostradale, il porto di Civitavecchia oggi rappresenta un rilevante nodo intermodale, non solo nel contesto dell'Italia centrale, ma in tutto il bacino mediterraneo, in grado di offrire, altresì, la possibilità di dar vita a una direttrice transeuropea est-ovest, alternativa al *Corridoio V* (Kiev-Milano-Barcellona-Lisbona), integrandosi anche al *Corridoio VIII* (fig. 10).

quella antica, che si adeguava viziosamente a tutte le minime accidentalità del terreno e alle varie forme di insediamento: essa corre veloce, ampia, non indugia sugli insediamenti, e case e nuclei abitati si dispongono rispetto ad essa non più ammassandosi come lungo la vecchia arteria, ma distanziandosi indifferentemente l'uno dall'altro, quasi senza una regola motivata della distanza, e ciò spiegabilmente dato che oggi l'automobile e la motorizzazione hanno reso superflue le vecchie regole di aggregazione fondate sulla funzione utilitaristica del vivere secondo precisi rapporti di spazio» (TURRI, 1990, p. 23).

Dovendo, dunque, soddisfare diverse esigenze – dagli automobilisti ai pedoni, dalle attività commerciali a quelle turistiche e, allo stesso tempo, connettere le persone e i paesaggi – risulta difficile continuare a pensare ai paesaggi e alle strade come oggetti autonomi, distinguibili e separati, non valutando gli effetti che esse hanno sugli aspetti naturali, storici, estetici e culturali del paesaggio. Sembra piuttosto opportuno fare il contrario: evidenziare le comuni dinamiche evolutive che li legano, soprattutto in termini di rapporto fra infrastruttura e contesto, dove quest'ultimo sta a significare piuttosto il grado di inserimento di un'opera stradale nel paesaggio.

In quest'ottica il contributo ha l'intento di delineare il rapporto tra l'organizzazione della rete infrastrutturale viaria della Tuscia, in particolare della antica Via Clodia, tornata a destare l'interesse, e del paesaggio che attraversa, nelle sue componenti naturali e antropiche, strutturando il percorso principalmente attraverso l'individuazione dei caratteri identitari delle strade della regione e la messa a fuoco delle principali problematiche scaturite all'interno di questo complesso rapporto, dove progettare o/e riqualificare una strada implica anche pensare alla progettazione di un paesaggio. Di fatto, se si osservano le strade e paesaggi della Tuscia è possibile cogliere non solo la loro continuità e discontinuità, ma anche le loro “pause e ritmi”, ed entrambi permettono di cogliere e di interpretare gli elementi che al loro interno coesistono e che fanno del territorio

«un qualcosa di dinamico, che si conosce e prende significato non solo per i suoi spazi e suoi oggetti, per le sue forme, ma soprattutto per le modalità con cui tutti i suoi elementi fisici, sociali economici si pongono e convivono: per l'uso che i suoi abitanti ne fanno, per ciò che percepiscono le persone che lo attraversano» (PETRINI, 2004, p. 4).

Bisognerebbe quindi agevolare il dialogo consapevole con il territorio, formulando metodi, criteri e tipologie di intervento politico efficaci, che possano gestire le connessioni tra l'infrastruttura viaria e l'ambiente naturale e antropico, valorizzando le aspettative delle comunità locali di adeguamento e di ammodernamento degli spazi marginali e indistinti, con l'obiettivo di contribuire al miglioramento della qualità, dell'identità e delle potenzialità dei paesaggi attraversati.

La Via Clodia progetto di "strapaesaggio"

Le vie di comunicazione della Tuscia sono essenziali per capire il senso di un determinato orientamento territoriale impostato dagli Etruschi per il controllo del territorio e caratterizzato da una direzionalità anti-peninsulare, che va dai principali crinali agli insediamenti collinari fino alla fascia costiera di Tarquinia. Viabilità ripresa dai Romani e orientata verso un'unica direzione, per collegare Roma e controllare tutti gli insediamenti urbani dell'Etruria meridionale: dalla Cassia, raddoppio unificante tra la Clodia e la Cimina, che lambisce la città di Viterbo e attraversa completamente la Tuscia; alla Flaminia, fondamentale collegamento con la Pianura Padana, che raggiunge Rimini innestandosi sulla Via Emilia e nella parte inferiore corre parallelamente tra l'Amerina e la Tiberina; e infine l'Aurelia, il collettore dei centri costieri.

Strade che storicamente fanno della Tuscia la maggiore area di attraversamento da parte di coloro che per i diversi motivi religiosi, culturali, commerciali e politici si recavano dal Nord alla volta di Roma. Attraversamenti di eccellenza, così come accade per la via Francigena e la via Cassia, che puntando nella stessa direzione e presentando tratti alle volte che convergono e, ancora oggi, sono molto prossimi, rappresentano due

«situazioni stradali profondamente diverse fra loro perché questa diversità modifica sia il modo di viaggiare, sia quella percezione dei luoghi attraversati dal viaggiatore o dal pellegrino. La Cassia, infatti, è una strada ben individuata e definita nel suo percorso, organizzatasi a partire dall'antica viabilità romana. Essa nel tempo ha pur subito modifiche di itinerario ma è rimasta comunque una strada unica, meno strutturata di quella antica ma sempre appoggiata a significative opere architettoniche (ponti, sostruzioni, terrapieni ecc.). La Francigena, invece, non è una strada ma piuttosto un insieme di cammini romipeti, un fascio di vari percorsi tracciatisi in ultima istanza con l'uso da parte di pellegrini ed altri utenti, sebbene sulla base di scelte operate in età longobarda; percorsi variabili non solo nei tempi lunghi della storia ma anche in quelli brevi degli anni e delle stagioni» (DE CAPRIO, 2008, pp. 39-40).

Questa struttura viaria fa ancora oggi della Tuscia una «terra di transito» (PIOVENE, 2007, p. 802) non solo per il traffico interprovinciale e per quello da e verso la Capitale, di carattere turistico e non. Persino l'Autostrada del Sole con il suo svincolo a Orte ancora incompleto della Trasversale Terni-Orte-Viterbo-Civitavecchia² rende la marginalità della città di Viterbo più evidente, rappresentando una sorta di «handicap dal punto di vista dello sviluppo del turismo moderno, che richiede facilità e rapidità di collegamenti oltre che ampiezza e varietà della tipologia delle strutture ricettive» (DE CAPRIO, 2008, p. 41). Una condizione marginale che ha avuto però un risvolto anche positivo perché per molti aspetti ha permesso di preservare il paesaggio, costituendo ora

² Il completamento è previsto per giugno 2016.

una vera e propria opportunità per il territorio. Soprattutto relativamente alla progettualità che interessa l'antica Via Clodia, costruita tra la Via Cassia e la Via Aurelia, che presenta una caratteristica particolare rispetto a esse: mentre le due vie maggiori erano progettate principalmente per i trasferimenti militari di lungo raggio, non curandosi degli insediamenti che incontravano, il percorso della Clodia, si mostra come un elemento complesso che si contraddistingue per l'insediamento diffuso. Venne denominata dai Romani "via delle terme" per le diramazioni che invadano il territorio circostante, per il fatto che rappresentava, in un certo senso, una sintesi funzionale e parte integrante del paesaggio attraversato:

«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 tufacci: queste opere rimangono a caratterizzare la strada romana e testimoniano, con il loro continuo approfondimento, la vivacità del traffico che la percorse» (VIERI QUILICI, 1978).

Il percorso della Via Clodia, così come descritto nella *Tavola Peutingeriana*, è ancora oggi accidentalmente percorribile attraverso un paesaggio di elevato valore naturalistico e storico costituito da necropoli rupestri, borghi medievali e rinascimentali, laghi e boschi:

«la strada al di là, sotto rocce di ben sviluppato basalto e boschi di querce, si snoda su per un'impervia salita che improvvisamente offre una veduta della lunga catena degli Appennini vividamente innevati, quasi come Alpi, e della distesa di pianura verso Roma: distesa molto malinconica, vista da vicino» (RUSKIN, 1992, p. 37).

Senza dubbi, la Via Clodia va considerata non solo come una possibile infrastruttura stradale da rivalorizzare secondo le linee del viaggiare lento, ma come un vero e proprio "progetto di paesaggio", non solo come una opera stradale che "spezza" in tracciati o in corsie il territorio, per le sue intrinseche peculiarità di linearità e continuità; per la sua caratteristica di relazionalità, dovendosi porre in stretto rapporto con il paesaggio circostante. La Via Clodia offre, infatti, la possibilità di verificare il grado di integrazione tra "progetto stradale" e contesti territoriali paesistici, che la strada attraversa e che contribuisce a costruire e a modificare nel tempo. Contesto paesistico che va letto secondo quanto afferma il Preambolo della Convenzione Europea del Paesaggio, considerandolo necessario allo sviluppo sostenibile, motore «di un rapporto equilibrato tra bisogni sociali, attività economica e ambiente» (CONSIGLIO D'EUROPA, 2000), ma anche come un indicatore indispensabile per verificare la sostenibilità delle trasformazioni indotte dalle strade sul paesaggio in funzione del rapporto fra conservazione delle risorse ambientali e

storico-culturali e innovazione infrastrutturale. Quello che finora è stato dunque considerato un handicap potrebbe invece rivelarsi un vantaggio, perché la perifericità che caratterizza la Tuscia ha permesso di preservare quasi integro un patrimonio naturale, paesaggistico, storico, culturale, artistico da valorizzare e opportunamente gestire. Naturalmente tutto ciò sottintende che vi siano politiche e linee guida per la conservazione degli habitat di interesse naturalistico e ambientale e per un incremento della qualità insediativa che possano assicurare una disponibilità di spazi naturali e culturali, che devono essere affiancati da una strategia di riequilibrio territoriale e crescita occupazionale, attraverso la valorizzazione delle risorse.

In questo senso andrebbero incentivate azioni sulla qualità dell'ambiente, facendone non solo una risorsa per le attività turistiche, ma un fondamentale elemento di competitività del territorio: dove «la lentezza diventa il paradigma di una fruizione emotiva dei luoghi, in cui paesaggio, arte, memorie storiche e religiose dell'antico interagiscono e possono suscitare risonanze interiori» (DE CAPRIO, 2008, p. 37). Politiche e strategie, in sostanza, in grado di trasformare le risorse storico-culturali e naturali di attrazione turistica (per esempio il Parco Marturanum, il Parco dei Monti della Tolfa, la Riserva Naturale di Canale Monterano, di Monte Rufeno e della Selva del Lamone, il Parco archeologico-naturalistico della Valle del Vezza, i ruderi di Castro, il Palazzo Sforza di Proceno, e il Palazzo Monaldeschi di Onano e altri ancora) e la vicinanza infrastrutturale con la Toscana e l'Umbria in fattori che possano determinare uno sviluppo eco-turistico compatibile.

Odi et amo: sulla via per la Tuscia

Le connotazioni culturali e naturali di questo territorio, particolarmente significative soprattutto in termini storici, hanno grosse potenzialità non solo di reagire alla crisi, ma anche di consentire un rilancio economico e sociale che ponga fine a una situazione che progressivamente colloca in secondo piano tutti quei territori che non siano caratterizzati dalla presenza di grandi agglomerati urbani e/o da insediamenti industriali. La peculiarità, e quindi la bellezza, di questa regione deve tornare a essere valorizzata per non concentrare solo nell'area metropolitana di Roma la vita economica e sociale dei cittadini, ma, invece, recuperare, far conoscere, esplorare tutta una serie di aspetti che l'attuale economia globalizzata non prende in esame.

È necessario far emergere i caratteri di unicità e originalità dell'area e tentare un potenziamento integrato del territorio, essenzialmente composto da tre sfere, l'ambiente naturale, l'ambiente costruito e la sua storia, l'ambiente socio-economico e culturale, un contesto in cui le vie di comunicazione sono essenziali, una risorsa preziosa, così come dimostrano i modelli europei già consolidati dal Camino di Santiago di Compostela, dai sistemi del Danubio, da

quelli della regione tedesca della Ruhr o della regione del Douro in Portogallo e altri ancora.

Si tratta di passare da una visione “contemplativa” del paesaggio, dell’arte e della cultura ereditata a una visione apertamente produttiva una vera e propria “fabbrica di prodotti ospitali”, che ha tutto ciò che serve ai turisti: dalle risorse naturali a quelle storico-artistiche, dal patrimonio spontaneo a quello derivato, dai trasporti all’intrattenimento, dai normalissimi soggiorni ai viaggi dello “sguardo estetico” (BINI, 2003, p. 160) al di fuori di ogni percorso del *Grand Tour*, ben diverso dagli itinerari canonici dunque, rivolto a luoghi non da esplorare, ma da vedere con sguardi nuovi, dove fermare l’attenzione dello spirito.

Nell’area della Tuscia l’impegno di associazioni e istituzioni locali ha già permesso di realizzare numerosi interventi di riqualificazione e di raccogliere l’adesione di iniziative imprenditoriali (Coldiretti, C.I.A e Confagricoltura, Camera di Commercio di Viterbo, di Unindustria Lazio) e di pressoché tutti i comuni viterbesi per il riconoscimento della *Strada del vino della Teverina* (riguardante i comuni di Bagnoregio, Bomarzo, Castiglione in Teverina, Celleno, Civitella di Agliano, Graffignano, Lubriano), ma anche della *Strada Canino DOP* (con i comuni di Canino, Montalto di Castro, Tuscanica, Farnese, Ischia di Castro, Cellere, Arlena di Castro, Tessennano) e della Strada dei sapori Etrusco Cimino (riguardante i comuni di Canapina, Caprinica, Caprarola, Ronciglione, Soriano nel Cimino, Valleranno, Vetralla, Vignanello e Vitorchiano); infine, per realizzare l’ipotesi di costituzione di una strada relativa al territorio dell’Alta Tuscia e del comprensorio del Lago di Bolsena.

Tutti percorsi di eccellenza produttiva che hanno l’intento di costituire una rete formata dalle cantine aperte, luoghi di produzione di prodotti tipici, vigneti e oliveti, nocciuleti, centri storici, musei emergenze archeologiche e ambientali, attività sportive e ricreative strutture ricettive, artigianato, *tour operator*, ristoranti tipici. Un vero e proprio sistema territoriale turistico che offra prodotti e servizi legati al territorio, dato che lungo le “strade” si sviluppano attività di ricezione e di ospitalità, compresa la degustazione dei prodotti aziendali e l’organizzazione di attività ricreative, culturali e didattiche, alle quali sarebbe un bene aggiungere la valorizzazione dell’entità portuale di Civitavecchia e il perseguimento di una strategia politica dedicata alla questione “mare”, altra risorsa economica e possibile volano dello sviluppo e del benessere sostenibile. Secondo un’indagine dell’APT di Viterbo si potrebbe pensare a ospitare ogni anno almeno 100.000 visitatori, per un giro d’affari pari a 1.000.000 di euro. Una prima stima che consentirebbe di creare non solo posti di lavoro, ma di attuare politiche di conservazione e tutela ambientale e culturale del territorio. Un processo naturalmente non di facile applicazione, perché non si tratta solo di ricostruire la storia del patrimonio dei luoghi, attivando conseguentemente processi di forte rilevanza economica, ma di ridestare e far rivivere il grande impatto emotivo sulle culture e sulle identità che si è diffuso attraverso il sistema viario, proprio per quella intima relazione

che lega insieme l'ambiente urbano e quello ambientale. In questo modo percorrere la strada significherebbe accompagnare il turista all'interno del paesaggio, ovvero entrare nelle aziende alla scoperta delle specialità locali, per conoscerne i processi lavorativi e acquistare direttamente il prodotto e per affrontare «la molteplicità dei punti di vista che provoca e soprattutto la possibilità di movimento lungo una linea sempre differente che determinano importanti possibilità di conoscenza e di analisi degli aspetti formali del territorio» (FERRARA, 1968, p. 133).

È questa alchimia a diventare fondamentale per una tutela che non punti alla sola museificazione di un percorso storico, ma alla necessità di perpetuare la funzione di sviluppo competitivo della strada, restituendo alle comunità un paesaggio fruibile. Un paesaggio chiamato a delineare il futuro di uno sviluppo sostenibile, in continua trasformazione «terreno di frontiera, di scontro e di confronto» (GAMBINO, 2008, p. 40) con la strada, essa stessa struttura organizzatrice dello spazio e della diversa spiritualità dei luoghi che attraversa.

La questione aperta resta il tentativo di raggiungere un equilibrio nella progettazione futura di queste due anime del territorio, di immaginare politiche e azioni che possano approfondire i problemi e ricercare la soluzione di questa complicata relazione, specchio dell'eterno *odi et amo*.

BIBLIOGRAFIA

- BENEDETTA BINI, *Genius loci e ville italiane: Viterbo e la Tuscia nella cultura anglosassone di fine Ottocento*, in GAETANO PLATANIA (a cura di), *Viaggiatori da e per la Tuscia*, Viterbo, Sette Città, 2003.
- LUCINA CARAVAGGI, SUSANNA MENICHINI, ROSARIO PAVIA, *Stradepaesaggi. Un manuale per la progettazione integrata delle infrastrutture stradali*, Roma, Meltemi, 2005.
- CONSIGLIO D'EUROPA, *Convenzione Europea sul Paesaggio*, Firenze, 20 ottobre 2000.
- VINCENZO DE CAPRIO, *Fra Francigena e Cassia nel Viterbese. Spunti di riflessione sul viaggiare lento*, in VINCENZO DE CAPRIO (a cura di), *Francigena e Cassia nella Tuscia*, Viterbo, Sette Città, 2008, pp. 35-55.
- GUIDO FERRARA, *L'architettura del paesaggio italiano*, Padova, Marsilio Editore, 1968.
- ROBERTO GAMBINO, *Il paesaggio come creazione di valore: tre domande chiave*, in GIUSEPPE SCANU (a cura di), *Paesaggi e sviluppo turistico*, Roma, Carocci, 2008, pp. 37-46.
- SILVIA PETRINI, *Le architetture infrastrutturali di Ben Van Berkel*, in *Olanda Paesaggi, Architetture*, Roma, Kappa, 2004.
- GUIDO PIOVENE, *Viaggio in Italia*, Milano, Bruno Mondadori, 2007.
- JOHN RUSKIN, *Diario italiano. 1840-1841*, a cura di ATTILIO BRILLI, Milano, Mursia, 1992.
- STEFANIA VIERI QUILICI, *La via Clodia nel territorio di Blera*, Roma, Bulzoni, 1978.
- EUGENIO TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, Longanesi, 1990.

LE SCONNESSE E INSCINDIBILI RELAZIONI STRADE-PAESAGGI DELLA TUSCIA – La riflessione sulla combinazione di strada e paesaggio è certamente molto ampia. Oltre a presentare una recente letteratura nazionale e internazionale, esistono alcune questioni cruciali che le politiche regionali si trovano ad affrontare, che vanno dal funzionamento di gestione e manutenzione al coinvolgimento di una reale partecipazione della comunità nella cultura del paesaggio e di un nuovo modo di progettare. Il contributo al riguardo ha l'intento di analizzare la strada non solo come strumento di mobilità, ma nei suoi molteplici ruoli, antropico e paesaggistico: non è solo la qualità delle strade a essere rilevante, ma è la qualità delle relazioni che sono in grado di stabilire con il paesaggio.

THE DISCONNECTED AND INSEPARABLE RELATIONS ROADS-LANDSCAPES OF TUSCIA – The consideration on the combination of road and landscape is certainly very broad. In addition to presenting a recent national and international literature, there are some crucial issues, resulting from the management's operation, from the involvement of a real participation of the community in the culture of landscape and a new way of designing it. This paper aims to analyze the road not only as an instrument of mobility, but in its multiple anthropic and landscape roles: not only the quality of the roads is relevant, but it is the quality of the connections that the roads are able to establish with the landscape.

PAROLE CHIAVE: Strade, Paesaggio, Genius loci, Identità, Pianificazione

KEYWORDS: Roads, Landscape, Genius loci, Identity, Planning