



MAPPA RAFFIGURANTE PORZIONE DEL TRACCIATO DELLA VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

# Via Annia

*il Corridoio della Memoria*

**Relazione tecnico-illustrativa dello studio di fattibilità** per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

## ENTI INTERESSATI

*Gruppo di Azione Locale capofila:*

**G.A.L. "Venezia Orientale"**

Borgo Sant'Agnesa, 89  
30026 Portogruaro (VE)  
tel 0421.394.202 – fax 0421.390.728

*Ente partner:*

**Comune di S.Giorgio di Nogaro (UD)**

Piazza del Municipio, 1  
33058 S. Giorgio di Nogaro (UD)  
tel 0431.620.101 – fax 0431.621.213

*Ente partner:*

**Comune di Quarto d'Altino (VE)**

Piazza S. Michele, 1  
30020 Quarto d'Altino (VE)  
tel 0422.8261 – fax 0422.825.652



## OGGETTO

**"la Via Annia"**

Progetto di cooperazione Infraterritoriale realizzato nell'ambito del Programma Comunitario Leader Plus, Asse 2, e finalizzato alla valorizzazione delle attrattive dei territori comunali interessati dal tracciato della Strada Romana "Via Annia" allo scopo di favorire lo sviluppo integrato del sistema turistico, culturale e ambientale



## AREE INTERESSATE

Regioni: Veneto, Friuli Venezia-Giulia  
Province: Rovigo, Padova, Venezia, Treviso, Udine.

## PROGETTISTA

**Gennaro Memmoli, architetto**

Via Sant'Urbano 16/B  
31022 Preganziol (TV)  
tel 0422.633.097 – fax 0422.330.096  
e-mail memmoli@libero.it  
albo Architetti Treviso n.2081

## CONSULENTI

**Leonardo Trevisan**

*tracciato storico*

**Valerio Scarpa**

*mobilità sostenibile*

**Giulia Dal Bò**

*itinerario turistico*

**Diego Lodoli**

*layout e grafica*

**Lewis Trevisan**

*coordinamento generale*

## DATA

**novembre 2005**





## INDICE

<b>1 INTRODUZIONE</b> .....	p. 3
1.1 il progetto "Via Annia".....	p. 5
1.2 il concetto di "corridoio".....	p. 6
1.3 il "corridoio" della Via Annia: la <i>memoria</i> dell'antica strada consolare romana.....	p. 7
<b>2 IL "CORRIDOIO DELLA MEMORIA"</b> .....	p. 9
2.1 inquadramento generale del tracciato.....	p. 11
2.2 tracciato da Adria a Venezia.....	p. 13
2.3 tracciato da Venezia a San Donà di Piave.....	p. 14
2.4 tracciato da S. Donà di Piave a San Giorgio di Nogaro.....	p. 15
2.5 tracciato da S. Giorgio di Nogaro ad Aquileia.....	p. 15
2.6 "miliari" dei Comuni da Adria a Terrassa Padovana.....	p. 16
2.7 "miliari" dei Comuni da Bovolenta a Vigonovo.....	p. 17
2.8 "miliari" dei Comuni da Strà a Marcon.....	p. 18
2.9 "miliari" dei Comuni da Quarto d'Altino ad Annone Veneto.....	p. 18
2.10 "miliari" dei Comuni da Portogruaro a Pocenìa.....	p. 18
2.11 "miliari" dei Comuni da Mezzana del Turgnano ad Aquileia.....	p. 18
<b>3 GLI ITINERARI TEMATICI</b> .....	p. 21
3.1 introduzione.....	p. 23
3.2 fattori concorrenti nell'ideazione di un itinerario.....	p. 23
3.3 un esempio: il <i>drive tourism</i> .....	p. 26
3.4 tematizzazione.....	p. 27
3.5 altri tipi di itinerari.....	p. 29
3.6 comunicare gli itinerari.....	p. 31
3.7 schema riassuntivo.....	p. 33
<b>4 IL SISTEMA CULTURALE</b> .....	p. 37
4.1 introduzione.....	p. 39
4.2 itinerario turistico.....	p. 39
4.3 il sistema "ArcheoParco".....	p. 46
<b>5 IL SISTEMA AMBIENTALE</b> .....	p. 47
5.1 analisi degli aspetti ambientali generali.....	p. 49
5.2 le aree protette interessate dal percorso.....	p. 49
5.3 proposta di valorizzazione delle aree protette.....	p. 52
<b>6 CASI STUDIO</b> .....	p. 53
6.1. il Parco della Via Appia ad Itri.....	p. 55
<b>7 ALLEGATI</b> .....	p. 57

**Scheda A:** *accessibilità*

**Scheda B:** *i miliari*

**Scheda C:** *Disegno di Legge - Via Annia*

**Scheda D:** *Disegno di Legge - Via Appia Antica*

**Scheda E:** *Disegno di Legge - Via Francigena*

**Scheda F:** *Disegno di Legge - Via Latina*

**Scheda G:** *Disegno di Legge - Via Lauretana*

**Scheda H:** *Disegno di Legge - Via Prenestina*

**Scheda I:** *Mappa Via Annia allegata nel testo di L. Bosio "le strade romane della Venetia e dell'Histria"*

**Scheda L:** *Siti Rete Natura 2000 in Veneto*

**Scheda M: Siti Rete Natura 2000 in Friuli Venezia Giulia**

**Tabella 1:** *caratteristiche amministrative*

**Tabella 2:** *caratteristiche territoriali e attrattive tematiche*

**Tavola 1:**

*inquadramento generale con tabella delle caratteristiche territoriali e delle attrattive tematiche*

**Tavola 2:**

*tracciato da Adria a Venezia*

**Tavola 3:**

*tracciato da Venezia a San Donà*

**Tavola 4:**

*tracciato da San Donà a San Giorgio di Nogaro*

**Tavola 5:**

*tracciato da San Giorgio di Nogaro ad Aquileia*

**Tavola 6:**

*dettaglio dei tracciati comunali: Adria, Pettorazza Grimani, Cavarzere, Cona, Agna, Bagnoli di Sopra, Arre, Candiana, Terrassa Padovana*

**Tavola 7:**

*dettaglio dei tracciati comunali - Bovolenta, Polverara, Casalserugo, Albignasego, Padova, Ponte San Nicolò, Noventa Padovana, Saonara*

**Tavola 8:**

*dettaglio dei tracciati comunali - Strà, Fossò, Camponogara, Fiesso d'Artico, Dolo, Pianga, Mira, Venezia, Marcon*

**Tavola 9:**

*dettaglio dei tracciati comunali - Quarto d'Altino, Roncade, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, San Stino di Livenza, Annone Veneto*

**Tavola 10:**

*dettaglio dei tracciati comunali: Portogruaro, Fossalta di Portogruaro, San Michele al Tagliamento, Latisana, Ronchis, Precenico, Palazzolo dello Stella, Teor, Pocenìa*

**Tavola 11:**

*Dettaglio dei tracciati comunali: Muzzana del Turgnano, Carlino, Castions di Strada, San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Torviscosa, Cervignano del Friuli, Terzo di Aquileia, Aquileia*

**Tavola 12:**

*Fattibilità del percorso turistico, archeologico ed ambientale.  
Tracciato da Adria a San Stino di Livenza*

**Tavola 13:**

*Fattibilità del percorso turistico, archeologico ed ambientale.  
Tracciato San Stino di Livenza ad Aquileia*

**Abaco 1:** i "Miliari" della Via Annia

**Abaco 2:** i "Miliari" della Via Annia

# 1

---

## Introduzione

## **VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

## 1.1 il progetto “Via Annia”

Il Gruppo di Azione Locale (GAL) “Venezia Orientale”, con sede a Portogruaro (VE), è capofila di un progetto di cooperazione infraterritoriale denominato “Via Annia”.

Il partenariato di attuazione del progetto comprende il comune di Quarto d'Altino (VE) e il comune di San Giorgio di Nogaro (UD).

Il progetto è realizzato nell'ambito del programma “Leader Plus”, Asse 2, ed è finalizzato alla valorizzazione delle attrattive dei territori comunali attraversati dall'antica strada romana “Via Annia” allo scopo di favorire lo sviluppo integrato del sistema turistico, culturale ed ambientale.

La Via Annia – antica strada romana – attraversa il Veneto ed il Friuli.

Essa è una strada ‘invisibile’, ovvero il suo tracciato – *a differenza di molte altre grandi vie storiche* – non è più fisicamente percorribile. Uno degli obiettivi di questo progetto è stato l'individuazione di massima del tracciato e la sua ‘dilatazione’ all'interno di un *corridoio* – da noi definito ‘della memoria’ – che costituisce la nostra *interpretazione* progettuale della strada.

In particolare il progetto punta ad integrare i percorsi paralleli al tracciato (i tracciati del litorale balneare e vie d'acqua come la Litoranea Veneta) con i percorsi trasversali alla linea di costa (percorsi fluviali come il “GiraSile, la GreenWay del Parco del Sile”, le strade del vino, la Via Claudia Augusta, la Via Postumia).

L'ideazione del progetto “Via Annia” nasce dalla volontà di rivalutare il territorio attraverso il corridoio, definito “della memoria”, che corre lungo il tracciato dell'antica strada, permettendo in tal modo di creare un itinerario tematico sovregionale, tra Veneto e Friuli Venezia-Giulia, fruibile dal punto di vista turistico culturale, naturalistico e sportivo. Il percorso si snoda su 205 km circa e unisce tra loro centri celebri e conosciuti per le loro attrattive culturali ed enogastronomiche, ma anche vede la presenza di centri, cosiddetti minori, che in tal modo possono beneficiare e trovare occasione di sviluppo nell'ambito di un progetto più ampio e di grande risonanza.

Il progetto “Via Annia” si propone non solo di far conoscere e valorizzare questo antico percorso ma anche di favorire lo sviluppo, promuovendo interventi atti alla riqualificazione delle risorse esistenti, educando e formando le comunità interessate dall'antica strada, attraverso il coinvolgimento di diversi partner istituzionali e la realizzazione di una serie integrata di attività.

Per tracciare il percorso della strada romana ci si è serviti, principalmente, della descrizione che Luciano Bosio<sup>1</sup> ne fa nel suo libro “*Le strade romane della Venetia e dell'Histria*” e della testimonianza della dott.ssa Margherita Tirelli, direttrice del Museo Archeologico Nazionale di Altino, nel suo saggio “*Analisi del ruolo storico della Via Annia: esplicitazione dei temi portanti*”.

L'iniziativa nasce da un'opportunità di finanziamento che il G.A.L. “Venezia Orientale” di Portogruaro ha concesso al Comune di Quarto d'Altino (VE) attraverso i fondi destinati dal Programma Leader Plus alla cooperazione e si attua in partenariato con il Comune friulano di S. Giorgio di Nogaro capofila di un gruppo di Comuni, attraverso la manifestazione ItinerAnnia, ed inoltre con il patrocinio della Provincia di Venezia e la collaborazione dei Comuni e della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto.

---

<sup>1</sup> È da evidenziare che la mappa allegata al fondamentale libro di Luciano Bosio riporta un tracciato della via Annia non corrispondente al testo scritto dallo stesso Bosio. Supponiamo che il grafico che ha redatto tale mappa non abbia esattamente cartografato le descrizioni dello storico.

Il progetto prevede una “connessione” tra i 55 territori comunali interessati, che favorisca momenti di incontro e di progettazione comune.

La fase preliminare è considerata decisiva per creare quella coscienza/conoscenza che sola può assicurare la conservazione e la tutela di un territorio così ricco di risorse. Lo sguardo al passato deve servire a ritrovare quanto, ancora oggi, lungo l'antica via, rimane in termini di opportunità e di identità per costruire sviluppo economico e culturale.

Il progetto presuppone la possibilità di messa in rete dei diversi comuni (sottolineata da un logo unitario, dalla presenza di un sito Internet, ecc.), lo sviluppo di itinerari turistici su mobilità sostenibile (CicloVia, Via d'Acqua, sentieri naturalistici, Ippovia), l'effettuazione di manifestazioni e la promozione di eventi itineranti e di attività di comunicazione in cui vengano valorizzate le attrattive locali, ponendo forte attenzione alle tradizioni e alle memorie locali che costituiscono i “tesori nascosti” dell'ambiente attraversato dalla Via Annia.

La strada delle “A”: Annia, Adria, Altino e Aquileia. Così è stata ribattezzata nell'ambito del progetto di promozione dell'antico percorso viario, la strada romana che collegava Adria ad Aquileia, passando per Altino, dove si congiungeva alla via Claudia Augusta, diretta in Baviera.

La strada prende il nome dal suo costruttore, che è stato variamente riconosciuto nel console del 153 a.C. Tito Annio Lusco, nel pretore del 131 a.C. Tito Annio Rufo o ancora nel console del 128 a.C., omonimo del magistrato del 153.

Attraverso il progetto di valorizzazione dell'antica strada, si vuole sottolineare come essa abbia avuto una grande importanza sia dal punto di vista politico, permettendo un più capillare controllo del territorio, che dal punto di vista economico, incentivando l'apertura dei traffici con il mondo romano, che dal punto di vista culturale, favorendo gli scambi tra mondo romano e veneto. Dall'analisi delle necropoli dislocate lungo la via Annia e considerato il loro utilizzo ininterrotto per secoli, è ipotizzabile che anche il percorso di questa strada sia stato impostato proprio su quelle piste già collaudate in periodi più antichi e che l'intervento romano si sia manifestato con una sempre meglio definita strutturazione del percorso stradale e con la capacità di gestire i territori attorno alla strada<sup>2</sup>.

## 1.2 Il concetto di “corridoio”

Il concetto di corridoio è da intendersi come ‘dilatazione’ di una traccia che segue il percorso dell'antica strada consolare. Il termine mira a creare un collegamento concettuale con i grandi corridoi europei – definiti TEN, *Trans European Network* - arterie a rete multimodale, grandi assi integrati di comunicazione (ferroviari, autostradali, aeroportuali) che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare per unire adeguatamente ed in modo efficiente il territorio comunitario. Nello specifico, ad esempio, il “Corridoio 5” assicura la connessione tra il quadrante occidentale e orientale – tra Lisbona (Portogallo) e Kiev (Ucraina) - attraverso una rete transeuropea di infrastrutture.

Il tratto della Via Annia tra Mestre e Aquileia rientra in buona parte all'interno del Corridoio 5: il potenziamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, del Passante di Mestre, dell'autostrada A4, della tratta ferroviaria Venezia-Trieste, rientrano in questo esteso disegno di rafforzamento

---

<sup>2</sup> MIMMO M., 2005, *La via Annia attraverso Adria*, atti della conferenza, Adria.

delle interconnessioni geografiche tra stati, culture, siti produttivi, economie, in particolare l'Europa dell'Est.

Altra spinta alla definizione di un corridoio su modello europeo, è stato il collegamento ideologico con la “Rete Natura 2000” creata con direttive 79/409/CEE (Uccelli) e 92/43/CEE (Habitat). Il progetto prevede la divisione del territorio dell'Europa secondo criteri biogeografici, dividendo le aree in SIC - Siti di Interesse Comunitario - e ZPS - Zone a Protezione Speciale. L'individuazione, la gestione e la tutela di tali settori mira a creare una rete ecologica a livello europeo in modo da permettere la salvaguardia delle specie di flora e fauna e dei relativi habitat. La stessa importanza dovrà riguardare l'individuazione e la creazione dei corridoi ecologici che permetteranno lo scambio del patrimonio genetico presente in queste aree, evitandone l'isolamento e l'impoverimento. L'intero sistema risulta di fondamentale importanza per la concreta tutela della biodiversità, unico sostanziale parametro per concedere al sistema ambientale una maggiore resilienza alle varie pressioni.

Con queste premesse, i temi della *memoria*, della *mobilità lenta*, delle *reti ecologiche* devono fondersi con i temi dello sviluppo e della crescita - tra gli inevitabili conflitti ed equilibri - con l'obiettivo di costruire sviluppo *durevole e sostenibile* per i cittadini europei.

### **1.3 Il “corridoio” della Via Annia: la *memoria* dell'antica strada consolare romana**

Il corridoio della Via Annia è stato *virtualmente* costruito lungo il tracciato presuntivo dell'antica strada romana. La larghezza ipotizzata nello studio di fattibilità è pari a metri 1.000, considerata quale fascia media capace di assorbire le eventuali variazioni e/o imprecisioni dovute allo studio presuntivo del tracciato eseguito ‘a tavolino’, sulla base delle fonti storiche e dei testi disponibili.

Tale larghezza è ulteriormente modulabile in relazione alle risorse e/o attrattive territoriali riscontrabili lungo le aree interessate dallo studio di fattibilità.

Un perimetro definitivo può essere individuato sulla base di un dettagliato feedback con gli attori territoriali (comuni, province, altre istituzioni locali) in un successivo approfondimento progettuale.

Con tali presupposti il ‘corridoio’ può *evolversi* in una tipologia originale di parco specializzato, ove i ricordi, le tradizioni, le produzioni, i percorsi tematici possiedano una *differenza* – un vantaggio competitivo – che indirizzi le azioni future degli abitanti e delle attività ivi insediate.

Alla definizione dettagliata del corridoio, così come è stato riportato nelle tavole di progetto, hanno collaborato (oltre ai consulenti citati in copertina) anche:

*Jenny Toniolo, geometra*

*Katia Bellamio, architetto*

*Emanuele Zanin, architetto*

*Davide Ciaravella, architetto*

*Francesca Tosato, naturalista*

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

# 2

---

## ***Il Corridoio della Memoria***

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

**VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

**2.1 Inquadramento generale del tracciato con tabella delle caratteristiche territoriali e delle attrattive tematiche**

Il corridoio, di larghezza pari 1.000 metri, si sviluppa lungo 205 km circa e parte da Adria, passando per il centro di Padova e, proseguendo lungo la Riviera del Brenta, arriva ad Altino. Avanza poi verso nord-est, attraversando l'odierna Concordia Sagittaria, per arrivare fino ad Aquileia, seguendo l'ambito di attraversamento presunto della via Annia (Tavola 1). Il percorso si sviluppa sul territorio di due regioni, Veneto e Friuli Venezia-Giulia; cinque province, Rovigo, Padova, Venezia, Treviso e Udine e cinquantacinque amministrazioni municipali.

I comuni interessati dal progetto sono:

PROVINCIA	N°	COMUNE
ROVIGO	1	ADRIA
	2	PETTORAZZA GRIMANI
VENEZIA	3	CAVARZERE
	4	CONA
PADOVA	5	AGNA
	6	BAGNOLI DI SOPRA
	7	ARRE
	8	CANDIANA
	9	TERRASSA PADOVANA
	10	BOVOLENTA
	11	POLVERARA
	12	CASALSERUGO
	13	ALBIGNASEGO
	14	PADOVA
	15	PONTE SAN NICOLO'
	16	NOVENTA PADOVANA
	17	SAONARA
VENEZIA	18	VIGONOVO
	19	STRA'
	20	FOSSO'
	21	CAMPONOGARA
	22	FIESSO D'ARTICO
	23	DOLO
	24	PIANIGA
	25	MIRA
	26	VENEZIA
	27	MARCON
	28	QUARTO D'ALTINO
TREVISO	29	RONCADE
VENEZIA	30	MEOLO
	31	MUSILE DI PIAVE
	32	SAN DONA' DI PIAVE
	33	CEGGIA
	34	TORRE DI MOSTO
	35	SANTO STINO DI LIVENZA
	36	ANNONE VENETO

### VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

	37	PORTOGRUARO
	38	CONCORDIA SAGITTARIA
	39	FOSSALTA DI PORTOGRUARO
	40	SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO
UDINE	41	LATISANA
	42	RONCHIS
	43	PRECENICCO
	44	PALAZZOLO DELLO STELLA
	45	TEOR
	46	POCENIA
	47	MUZZANA DEL TURGNANO
	48	CARLINO
	49	CASTIONS DI STRADA
	50	SAN GIORGIO DI NOGARO
	51	PORPETTO
	52	TORVISCOSA
	53	CERVIGNANO DEL FRIULI
	54	TERZO DI AQUILEIA
	55	AQUILEIA

Dal punto di vista tematico si è pensato di dividere la "Via Annia" in nove diversi segmenti che rispecchiassero le caratteristiche principali della fascia di territorio interessata dalla strada:

*Alle origini dell'Annia;*

*La via Annia tra corti ed orti;*

*Dove l'Annia si volge ad Est;*

*Da strada romana a riviera dei dogi;*

*Venezia e le sue origini;*

*Terra della bonifica;*

*Tra storia antica e recente;*

*Quando l'Annia è una DOC;*

*Verso la meta... Aquileia.*

Le successive descrizioni fanno riferimento alle tavole progettuali 1-13 che fanno parte integrante del progetto, e che sono allegate in formato ridotto alla presente relazione.

La tabella riportata in tavola di progetto n° 1 segnala l'elenco di regioni, province e comuni che partecipano al progetto. Ad ogni comune si è deciso di dedicare una sezione più ampia in cui indicare le valenze turistiche delle singole destinazioni. Sono infatti suggerite le attrattive di maggior rilevanza che possono rivelarsi importanti per la fruizione del territorio sia da parte dell'abitante che da quella del visitatore esterno. Tali peculiarità sono state sintetizzate in fenomeni culturali (archeologia ed arte nelle forme dell'architettura, della pittura e della scultura), specialità eno-gastronomiche e fenomeni ambientali. Un'intera sezione è stata dedicata alla segnalazione dei corsi d'acqua navigabili, per fruire del territorio in modo "alternativo". Attraverso l'individuazione di percorsi acquei è possibile costruire un itinerario parallelo al corridoio della memoria, ma da fruire in modo diverso e/o complementare al tragitto proposto sulla base della topografia antica.

## 2.2. Tracciato da Adria a Venezia (tavola di progetto n° 2)

Alcune ipotesi collocano le origini della via Annia nell'anno 153 a.C., essendo console Tito Annio Lusco, e affermano che essa si sviluppò dalla via *Aemilia*, che congiungeva Bologna ad Aquileia, e ad altezza di Adria divenne una strada autonoma. L'ipotesi non esclude la possibilità di un intervento successivo del pretore Tito Annio Rufo, che potrebbe essere intervenuto a migliorare il percorso. È comunque molto difficile risalire al tracciato nei territori adriasi poiché non esiste alcuna testimonianza - epigrafi, iscrizioni o pietre miliari - che renda concretamente visibile lo sviluppo stradale. Uniche testimonianze del passaggio della strada sono sparuti ritrovamenti archeologici, alcune indicazioni toponomastiche e riprese aeree. Per la ricostruzione del percorso è stato necessario analizzare i problemi che sia sono posti gli antichi nella realizzazione di una via nella zona deltizia. Foto aeree evidenziano come la via Annia e la via Popillia corrano parallelamente in uscita dalla città, seguendo l'orientamento di una serie di canali di bonifica<sup>3</sup>. Per descrivere il percorso della via Annia in uscita dalla città di Adria si vuole qui riportare la testimonianza di F. Bocchi (1748-1810, nobile adriese collezionista di reperti archeologici di età romana) attraverso la quale sappiamo che la strada si snodava su *"un antico argine o meglio strada, coperta da un piede appena di terreno palustre (...), fiancheggiata già da due grandi fosse ora colmate, e che giunta non discosto dal luogo detto il Passetto, altri due km più a nord, piega a ponente per le antiche valli (...), strada la quale doveva sorgere ben alta dalle circostanti paludi."*

Dalle fonti itinerarie non si hanno notizie circa il tratto di strada tra Adria e Padova poiché tra il III e il IV sec. d.C., periodo attorno al quale risale la maggior parte dei documenti, quel segmento dell'Annia era caduto in disuso. Grazie alla fotografia aerea, è documentato che dal centro di Adria la via prosegue verso nord, attraversando le odierne cittadine di Pettorazza Grimani, Agna, Arre e Casalserugo. Ad Agna, di cui si evidenzia il toponimo, riconducibile con buone probabilità al nome della strada romana, altre immagini dall'alto hanno evidenziato abbastanza chiaramente un tracciato rettilineo proveniente da Rottanova di Cavarzere, lungo l'Adige<sup>4</sup>. Una volta giunta all'odierno Prato della Valle a Padova, la strada si volge ad est per proseguire per Altino, lungo la Riviera del Brenta. Da *Patavium*, sito importante anche durante l'età antica, si dipartivano altre tre strade di cui oggi rimangono alcune sporadiche tracce: la *Bononia - Aquileia* (opera di Tito Annio Lusco, cfr. *supra*), la *Vicetia - Patavium* e la via *Aurelia*. Gli scavi archeologici del secolo scorso in area patavina, in località Camin-Tombelle, hanno portato alla luce un cippo dedicato ai Tetrarchi, con l'indicazione del III miglio dalla città. Ad altezza di Noventa Padovana il tracciato segue due percorsi diversi, costeggiando il fiume Brenta su entrambi i lati. Scrive il Bosio: *"Ma si parla anche di un'altra strada che da Padova doveva andare ad Altino lungo la riva sinistra del Meduacus maior, con un percorso leggermente più lungo. Per questa ragione il Miller attribuisce alla Tabula la via lungo la destra del Brenta, agli altri due itinerari quella di sinistra, localizzando la mutatio ad Duodecimum dell'itinerarium Burdigalense a Dolo, la mutatio ad Nonum a Mestre. Questa possibilità di due percorsi, sulla destra e sulla sinistra del maggior ramo del Brenta, mi sembra del tutto accettabile e valida, non solo per l'esistenza di testimonianze antiche anche lungo la sponda sinistra del fiume, ma soprattutto per il notevole volume di traffici, che doveva svolgersi in epoca*

<sup>3</sup> MIMMO M., 2005, *La via Annia attraverso Adria*, atti della conferenza, Adria.

<sup>4</sup> PERETTO R., 2005, *La Via di Annio*, atti della conferenza, Adria.

*romana lungo questo ramo del Meduacus (...) e per le diverse distanze, date dagli antichi Itinerari, che si giustificano molto bene con la presenza dei due tracciati.”<sup>5</sup>*

Si ha notizia del percorso stradale da Padova ad Aquileia da tre *itineraria* romani: l'*Itinerarium Antonini* (III sec. d.C.), l'*Itinerarium Burdigalense* (IV sec. d.C.) e la *Tabula Peutingeriana* (III-IV sec. d.C.). Lungo il Brenta, nel comune di Vigonovo, è venuta alla luce una pietra miliare che segnalava la distanza di sette miglia da Padova. Sempre nei pressi del naviglio, nell'odierna cittadina di Dolo, si stima ci fosse un'altra *mutatio*, *ad Duodecimum*. Sulla riva destra del Brenta sono state individuate una *mansio*, *Maio Meduaco*, e una *mutatio*, *ad Duodecimum*, a segnare la distanza di dodici miglia dalla città di Padova. Qui si innestava la via *Popillia*, proveniente da sud.

A partire dalla *mansio ad Portum*, l'attuale Porto Menai in località Malcontenta, attraversava l'odierna città di Mestre, probabilmente *mutatio ad Undecimum*, e proseguiva verso Altino lungo la gronda lagunare, rispetto alla quale era stata leggermente sopraelevata mediante terrapieni, fatto deducibile anche dai toponimi Levada e Levaduzza.

### 2.3 Tracciato da Venezia a San Donà di Piave (tavola di progetto n° 3)

Fotografie aeree dimostrano come in uscita da Mestre la via Annia seguisse il tracciato dell'odierna via Orlanda che ha origine a Marghera, dove probabilmente si trovava la *mutatio ad Nonum*<sup>6</sup>. A testimonianza del passaggio della strada in questa fascia costiera si segnalano due rinvenimenti in località Tessera e Terzo. Si tratta di due cippi miliari: il primo indica la lontananza di cinque miglia da Altino, mentre sul secondo è incisa una dedica a Costantino, senza alcuna indicazione di distanza. Lo stesso tipo di miliare, dedicato alla medesima persona, è stato rinvenuto ad Altino, importante crocevia in epoca romana, come testimonia anche il tracciato di un'altra importante strada, la Claudia Augusta -fatta costruire da Druso nel 15 a.C.- che permetteva il collegamento della città lagunare con il Norico.

Dopo aver superato il fiume Sile in località Ca' Corner, l'Annia prosegue all'interno dell'attuale Tenuta Ca' Tron<sup>7</sup> verso Musile di Piave. Recenti scavi nell'area archeologica hanno testimoniato come la strada in questo punto seguisse due percorsi diversi: uno, prossimo alla laguna, che sembra essere stato costruito su un impianto viario risalente all'età del bronzo e un altro, di epoca più recente, quando l'innalzamento delle acque aveva reso inagibile il vecchio tratto.

A metà del secolo scorso nel comune di Musile, in località Bellesine e Cascinelle, sono venuti alla luce due cippi onorari: il primo è dedicato all'imperatore Gioviano (363-364 d.C.), il secondo fa riferimento a Valentiniano, Teodosio e Arcadio (383-392 d.C.). Si tratta di cippi legati al riassetto stradale e oggi conservati al Museo Archeologico Nazionale di Altino. La via proseguiva verso S. Donà di Piave superando due corsi d'acqua in località Marteggia e Musile di Piave.

---

<sup>5</sup> BOSIO L., 1991, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova.

<sup>6</sup> TIRELLI M., 2005, *Analisi del ruolo storico della Via Annia: esplicitazione dei temi portanti*, Treviso.

<sup>7</sup> GHEDINI F., BONDESAN A., BUSANA M.S., (Eds), 2002, *La tenuta di Ca' Tron – Ambiente e storia nella terra dei dogi*, Treviso.

#### 2.4 Tracciato da S. Donà di Piave a S. Giorgio di Nogaro (Tavola di progetto n° 4)

Nel comune di S. Donà di Piave, nei pressi del canale Grassaga, che l'Annia superava presumibilmente con un ponte lapideo, sono stati rinvenuti due miliari con dedica a Massimo e Vittore, l'uno, e a Valentiniano, Teodosio e Arcadio, l'altro. La strada proseguiva poi poco più a sud dell'abitato di Ceggia, dove è venuto alla luce un cippo miliare con incisa la distanza di venti miglia da Altino e una dedica all'imperatore Flavio Giulio Crispo (317-326 d.C.). A Ceggia sono ancora visibili i resti dei piloni di un ponte romano in pietra, costruito per superare un corso d'acqua oggi scomparso. La strada percorre poi il territorio meridionale del comune di S. Stino, dove, in località S. Anastasio, sorgeva la *mutatio Sanos*, nei pressi dell'attraversamento del fiume Livenza. Superato il Lemene con un ennesimo ponte, la via procedeva verso nord-est fino ad arrivare nell'antico centro di *Iulia Concordia*, l'attuale Concordia Sagittaria dove si congiungeva con la via *Postumia*, proveniente da Genova, e la via verso il Norico. Gli scavi archeologici a Concordia iniziarono nel secolo scorso con la scoperta, sulla riva sinistra del fiume Lemene, di un sepolcreto del IV-V sec. d.C. Recentemente, nell'area cittadina, sono stati condotti degli scavi che hanno riportato in luce parte delle terme, un tratto del *decumanus maximus* e resti di abitazioni adiacenti. Oltre a questi importanti reperti, sono stati rinvenuti e portati alla luce i resti della via Annia, il cui tracciato è visibile accanto alla Cattedrale. Inoltre, all'interno delle mura, vi sono i pilastri di un ponte che univa la città alla via Annia. Ad altezza dell'attuale frazione Latisanotta, presso il comune di Latisana, la strada oltrepassava il fiume Tagliamento. L'*Itinerarium Burdigalense* fa menzione, a questa altezza, della *mutatio Apicilia*.

Nei pressi del centro di Palazzolo dello Stella, attraversato dalla via Annia, nella seconda metà del secolo scorso è stato rinvenuto un miliare con dedica all'imperatore Costantino e l'indicazione del XVII miglio dal centro più prossimo. La strada proseguiva, attraversando i comuni di Mezzana del Turgnano e Carlino, e arrivava a S. Giorgio di Nogaro, dove superava il fiume Corno con un ponte. Nei pressi dei Casali Zellina è stato rinvenuto un miliare con dedica a Licinio.

#### 2.5 Tracciato da S. Giorgio di Nogaro ad Aquileia (Tavola di progetto n° 5)

In località Chiarisacco, presso Malisana di Torviscosa, la via Annia raggiungeva la *mutatio ad Undecimum*, ad undici miglia da Aquileia. Qui sono stati rinvenuti tre miliari: due di Valentiniano e Valente e un altro di Magnezio. Oltre ai cippi, è venuta alla luce la prima iscrizione che parla della via Annia e del suo riassetto ad opera dell'imperatore Massimino. Le testimonianze offerte dalla fotografia aerea dimostrano come la strada a questo punto voltasse bruscamente verso oriente.

Attraversato il corso del fiume Zumello, grazie a ponti di cui sono state ritrovate le tracce, la strada arrivava al fiume Aussa che superava con il ponte denominato Orlando. Nei pressi della struttura sono venute alla luce le fondazioni di un arco quadrifronte eretto in corrispondenza dell'inizio della necropoli che si sviluppava, lungo il tracciato della strada, fino alle porte della città<sup>8</sup>. Nel comune di Terzo di Aquileia, in località Moruzis, nel 1935 è stato ritrovato un miliare dedicato all'imperatore Gioviano, mentre in località S. Martino è stata trovata la seconda iscrizione che fa riferimento all'Annia.

---

<sup>8</sup> TIRELLI M., 2005, *Analisi del ruolo storico della Via Annia: esplicitazione dei temi portanti*, Treviso.

## VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

Superato il fiume Terzo, la strada giungeva al capolinea, ad Aquileia. La città venne fondata dai Romani nel 181 a.C., fu baluardo contro le invasioni barbariche e punto di partenza per spedizioni militari. Grazie ad un porto imponente, di cui rimane traccia ancor oggi, divenne un importante centro commerciale e di produzione di artigianato locale. Augusto eresse la città a capitale della X Regio “*Venetia et Histria*”.

Tabella riassuntiva dei ponti sulla via Annia<sup>9</sup>:

FIUME	MATERIALE	COMUNE
Brenta	pietra	Padova
antico ramo del Brenta		Padova, loc. Camin
canale presso Altino		Quarto d'Altino, loc. Fornasotti
Sile		Quarto d'Altino
	legno	Roncade - Tenuta Ca' Tron
Marteggia	legno	Meolo, loc. Marteggia
	pietra	Musile di Piave
Canale Grassaga	pietra	S. Donà di Piave
corso d'acqua scomparso	pietra	Ceggia
Livenza		S. Stino di Livenza
Lemene		Concordia
Tagliamento		Latisana, loc. Latisanotta
Corno		S. Giorgio di Nogaro
Zumello		Torviscosa
Aussa	pietra	Terzo di Aquileia
Terzo		Aquileia

### 2.6 “Miliari” dei comuni da Adria a Terrassa Padovana (Tavola di progetto n° 6)

L'idea dell'antico miliare, valido mezzo di segnaletica romana, è stata reinterpretata<sup>10</sup> ai fini del progetto creando uno strumento in cui viene indicato il territorio dei diversi comuni e il tracciato interessato dal “Corridoio della Memoria”, di larghezza pari a km 1. Si vuole mettere pertanto in rilievo l'ambito all'interno del quale si prevede di valorizzare le attrattive naturali, culturali ed enogastronomiche e di sviluppare infrastrutture di mobilità sostenibile quali ciclovie, iprovie, vie d'acqua e sentieri pedonali.

Originariamente i comuni coinvolti dal tracciato del corridoio erano cinquanta, ma, in seguito ad una più attenta definizione del tracciato, sulla base di testi, testimonianze di studiosi e successive rilevazioni archeologiche, la variazione del percorso ha implicato l'eliminazione di alcuni comuni e l'inserimento di nuovi territori prima non menzionati. Nello specifico sono stati aggiunti i comuni di Albignasego (PD), Arre (PD), Candiana (PD), Terrassa Padovana (PD), Fiesso d'Artico (VE), Pianiga (VE), Ronchis (UD) e Pocenìa (UD). In un primo momento il

<sup>9</sup> GALLIAZZO V., 2003, *Ponti e altre modalità di attraversamento di età romana in aree umide*, in BUSANA M.S., GHEDINI F., 2003, *La Via Annia e le sue infrastrutture*, Treviso, pp. 260-263.

<sup>10</sup> Si vedano gli allegati “abaco 1” e “abaco 2” contenenti la reinterpretazione degli antichi Miliari romani. I “Miliari” reinterpretati consistono in pannelli rigidi (o in pvc) di dimensione cm 60 x 168 che contengono le informazioni essenziali sul tracciato-corridoio della Via Annia, il logo istituzionale del progetto, il loghi dei partner, gli estremi del progetto. La realizzazione grafica dei Miliari è stata curata da Andrea Borriore dello Studio Cochulia Design.

percorso è stato tracciato seguendo la mappa<sup>11</sup> tratta dal testo del Bosio (cfr. *supra*), tuttavia in seguito, seguendo la descrizione dettagliata del tracciato, si sono evidenziate alcune discrepanze in quanto già segnato. La modifica in base al testo ha portato all'esclusione di tre comuni precedentemente inseriti.

Nel comune di Adria il tracciato si sviluppa per 6.150 metri lineari. La collaborazione tra il Comune e il Museo Archeologico cittadino ha portato allo sviluppo di importanti iniziative in campo archeologico e turistico che hanno preso avvio a fine 2005 per proseguire lungo tutto il corso del 2006: "L'anno della Via Annia". Si tratta di incontri, seminari e conferenze sul Progetto Via Annia atti a sensibilizzare la popolazione sulle potenzialità inespresse del territorio e sull'idea di fruizione turistica dello stesso.

Il territorio interessato dal percorso nel comune di Pettorazza Grimani è di 4.900 metri lineari ed è delimitato nel limite settentrionale dal fiume Adige, che segna il confine tra le province di Rovigo, Padova e Venezia.

La giurisdizione di Cavarzere è interessata da 1.840 metri lineari, che si sviluppano lungo la parte occidentale del territorio, per confluire in territorio padovano entro i confini del comune di Agna. Il suo territorio viene diviso a metà dal corridoio, che si estende per 4.800 metri lineari.

Il comune di Arre viene interessato per 3.750 metri lineari dal percorso della via Annia che lo attraversa sul versante orientale. La strada prosegue poi attraverso Candiana (1.330 ml), per giungere sul territorio del comune di Terrassa Padovana, diviso a metà dal corridoio che corre lungo 1.450 metri lineari.

I comuni di Cona e Bagnoli di Sopra non sono interessati in prima linea dal percorso, tuttavia sono stati ugualmente inseriti nell'elenco delle aree da valorizzare attraverso lo sviluppo del progetto perché sono contigui ai territori interessati dal percorso e presentano attrattive storico-culturali ed eno-gastronomiche di pregio.

## **2.7 "Miliari" dei comuni da Bovolenta a Vigonovo (Tavola di progetto n° 7)**

Il comune di Bovolenta è interessato, nel suo lato orientale, da 3.470 metri lineari di tracciato. Per le stesse motivazioni di cui sopra si è voluta inserire anche la municipalità di Polverara, viste le sue peculiarità culturali ed enogastronomiche, anche se il suo territorio non è interessato direttamente dal tracciato dell'antica strada o dal corridoio, ma presenta importanti fattori di attrattiva. Il comune di Casalserugo è diviso longitudinalmente dalla strada che lo attraversa per un totale di 5.630 metri lineari. Il territorio di Albignasego, alle porte di Padova, è interessato marginalmente dal percorso nella sua estremità occidentale, per 1.550 metri lineari. Ponte San Nicolò, subito confinante, non è interessato dal percorso dell'antica strada in quanto tale, ma è ugualmente coinvolto dal corridoio, seppur marginalmente.

Nella città di Padova l'Annia arriva dalla località Lion fino a Prato della Valle, dove si volge bruscamente verso est, per uscire dalla città lungo il corso della moderna via Altinate. Il corridoio della memoria si estende in territorio patavino per una lunghezza di 20.740 metri lineari. Proseguendo in direzione di Altino, il corridoio coinvolge i comuni di Noventa Padovana (1.910 ml) e Saonara (1.100 ml) marginalmente, mentre attraversa longitudinalmente il comune di Vigonovo, per ben 3.420 ml.

---

<sup>11</sup> Si veda la Scheda "I" che riporta la mappa tratta dal Bosio. Il tratto da Adria a Padova non corrisponde a quanto contenuto nel testo.

## **2.8 "Miliari" dei comuni da Strà a Marcon (Tavola di progetto n° 8)**

Dal comune di Strà, interessato dal percorso per 3.970 metri lineari, si attraversano i paesi di Fossò e Camponogara, solo marginalmente coinvolti dal tracciato del corridoio della memoria. Al contrario, Fiesso d'Artico è attraversato dal percorso in tutta la sua lunghezza (4.110 metri lineari). Il caso di Dolo è particolare poiché sono state tenute in considerazione entrambe le variazioni della strada, per un totale di 8.600 metri lineari di percorso, così come nel comune di Mira, dove la lunghezza complessiva è di 13.280 ml.

Il comune di Pianiga è interessato solo marginalmente dal corridoio, mentre il comune di Venezia-Mestre ne è coinvolto per circa 23 km e attraversa tutto il centro città, arrivando però da due direzioni opposte: una strada si congiunge all'abitato dalla riva destra del Brenta, l'altra da quella sinistra (cfr. L. Bosio). A Marcon il percorso della strada si sviluppa su 470 metri lineari.

## **2.9 "Miliari" dei comuni da Quarto d'Altino ad Annone Veneto (Tavola di progetto n° 9)**

A Quarto d'Altino, capofila del progetto, la strada percorre un tracciato di lunghezza pari a 4.370 metri lineari. Il percorso corre lungo l'area meridionale dell'odierno comune e ciò è giustificabile dal fatto che l'antico centro abitato si trovava nei pressi della gronda lagunare, a sud del moderno abitato. Il comune di Roncade, coinvolto per 2.540 metri lineari dal percorso della via Annia, è l'unico rappresentante della provincia di Treviso ad essere coinvolto nel progetto. La strada torna infatti nuovamente in territorio veneziano attraversando per 1.120 metri lineari il comune di Meolo. Musile di Piave (9.740 ml), San Donà di Piave (8.100 ml) e Ceggia (5.020 ml) sono interamente attraversati dalla strada che taglia il loro territorio a metà, superando il fiume Piave che rappresenta il confine tra le prime due municipalità.

I successivi tre comuni, Torre di Mosto (1.120 ml), San Stino di Livenza (2.710 ml) e Annone Veneto (2.170 ml), sono attraversati solo marginalmente dal tracciato che ne interessa l'area settentrionale nei primi due casi e quella meridionale nel terzo.

## **2.10 "Miliari" dei comuni da Portogruaro a Pocenia (Tavola di progetto n° 10)**

Il comune di Portogruaro è attraversato in più punti dal tracciato per un totale di 6.480 metri lineari, mentre divide a metà il territorio di Fossalta di Portogruaro, interessando il comune per 5.050 metri lineari. I comuni di San Michele al Tagliamento e di Latisana sono interessati dal corridoi nei loro confini settentrionali per un totale di 2.890 metri lineari, il primo, e 4.140 metri, il secondo. Ronchis e Precenicco non sono interessati dalla Via Annia, ma all'interno del loro territorio si estende parte del corridoio della memoria, includendo a buon diritto le due municipalità nel processo di valorizzazione turistica. A Palazzolo dello Stella la via attraversa il centro urbano e interessa l'intero territorio comunale per un totale di quasi 6 km.

Come Ronchis e Precenicco, anche il comune di Teor viene coinvolto nel progetto perché attraversato dal corridoio. A Pocenia, invece, il tracciato coinvolge l'area meridionale del territorio comunale per un totale di 570 metri lineari.

## **2.11 "Miliari" dei comuni da Muzzana del Turgnano a Aquileia (Tavola di progetto n° 11)**

L'abitato di Muzzana del Turgnano è attraversato dal tracciato che interessa l'intero territorio comunale per circa 4 km. Mentre il comune di Carlino è coinvolto in minima parte (1.270 ml) dal

#### **VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

tracciato nell'area settentrionale. I comuni di Castions di Strada e Porpetto possono essere coinvolti nel progetto perché attraversati dal corridoio della memoria.

L'Annia attraversava anche il centro abitato di San Giorgio di Nogaro, estendendosi lungo il territorio comunale per 4.610 metri lineari. Prosegue poi tangente al centro di Torviscosa, il cui territorio comunale è coinvolto per 6.490 metri lineari. Giungendo nei pressi del capolinea la strada attraversa il territorio meridionale del comune di Cervignano del Friuli (1.230 ml) e divide a metà il comune di Terzo d'Aquileia, il cui territorio è interessato per 2.790 metri lineari. Il territorio di Aquileia, il capolinea, è coinvolto dal tracciato per 2.060 metri lineari.

**VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

# 3

---

## Gli itinerari tematici

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

### 3.1 Introduzione

Parlando di itinerari tematici si fa riferimento ad una precisa categoria di tracciati che mirano a promuovere il territorio, proponendo un percorso di visita che abbia un filo conduttore e che si sviluppi mettendo in risalto le peculiarità e le attrattive che testimoniano una precisa identità culturale. Il percorso in quanto tale può essere letto anche in un'ottica di collegamento tra più realtà differenti, evidenziando come, pur seguendo un'idea coerente ed unitaria, sia possibile coniugare più aspetti anche diversi, a volte unici. Una ricerca svolta dalla commissione europea in merito allo sviluppo del turismo sostenibile dimostra come la richiesta di visitare le destinazioni non propriamente turistiche abbia avuto una crescita annua dell'8%. Tale *exploit* è dovuto al fatto che viaggiatori sempre più esperti sentono il bisogno di cercare nuove destinazioni, ad una maggiore mobilità, in particolare all'interno dell'Unione Europea e ad una crescente attenzione verso la qualità dei servizi e le problematiche ambientali<sup>12</sup>.

Nell'ideazione di un percorso si deve tener conto della tematizzazione del viaggio che serve a rendere il turista consapevole del fatto che ciò che sta visitando e le attrazioni che incontra lungo il percorso sono tra di loro collegate, sia da un punto di vista fisico che secondo una precisa ottica ideologica.

Queste premesse giustificano l'ideazione di itinerari in aree come quelle interessate dal Progetto "Via Annia" che, per la loro prossimità al mare e ai vari corsi d'acqua che dall'entroterra sfociano in Adriatico, per la successione di ampi spazi dove si coltivano prodotti tipici e dove ancora si praticano attività legate al mondo dell'artigianato e dell'agricoltura, per la presenza di piccoli borghi mostrano i seguenti caratteri:

- prevalenza di spazi ed edifici rurali;
- perifericità rispetto ai centri turisticamente maturi;
- percorribilità attraverso modalità alternative (bicicletta, barca, cavallo).

### 3.2 Fattori concorrenti nell'ideazione di un itinerario

I percorsi hanno la caratteristica di essere costituiti da più elementi, anche di diversa tipologia, che concorrono a formare un unico prodotto finale offerto al cliente. Essi sono principalmente:

- il percorso,
- le destinazioni,
- le attrazioni,
- i servizi,
- le esigenze del turista,
- la *customer satisfaction*.

La coerenza e la corretta combinazione dei diversi fattori secondo un preciso schema, crea occasioni di collaborazione tra più attori sia per sviluppare un progetto unitario da cui trarre benefici economici che per offrire al turista una più completa esperienza sul piano conoscitivo ed esperienziale. Tra le motivazioni principali nella scelta della destinazione del viaggio ci sono:

- il paesaggio,

---

<sup>12</sup> KERSTIN SUNDSETH, 2005, *Using natural and cultural Heritage to develop tourism in non-traditional tourist destinations*, Ecosystems LTD: materiale interno di divulgazione.

il clima,  
i costi sia degli spostamenti che degli alloggi,  
la rilevanza storica e ambientale dei siti oggetto di visita,  
la possibilità di compiere un'esperienza completamente nuova<sup>13</sup>.

Negli Stati Uniti, per esempio, gli itinerari tematici vengono selezionati a discrezione delle autorità locali che si impegnano ad evidenziare particolari attrazioni, *highlights* nelle città e ciò che di più piacevole può essere offerto al turista<sup>14</sup>.

La tendenza al viaggiare individualmente, sempre più diffusa e contro le tendenze del turismo di massa, presuppone che al visitatore vengano fornite le informazioni pratiche necessarie per potersi gestire in modo autonomo.

### 3.2.1 Il percorso

Il merito maggiore imputabile all'idea di percorso è quello di creazione di sistema: esso, infatti, mette in relazione tra loro realtà omogenee, tentando di vincere i campanilismi e i conflitti di interessi. È dimostrato che le esperienze vissute dai turisti durante la visita sono tanto importanti quanto le attività o gli elementi di interesse che sono collocati lungo il percorso. Spetta alle autorità locali, supportate da esperti nel campo del turismo, evidenziare le emergenze e quanto possa essere offerto con soddisfazione dell'utenza. Essi devono collegare tra loro precise destinazioni con caratteristiche simili oppure che siano accomunate da eventi, personaggi o prodotti specifici.

L'importanza dell'accessibilità dell'itinerario è senza dubbio uno dei fattori fondamentali per pensare ad una fruizione turistica del *tour*. Il percorso infatti deve avere un riscontro concreto sul piano pratico. Da qui l'importanza di una corretta segnaletica e un sistema di supporto informativo consistente e preciso, che consenta al visitatore di ottenere il maggior numero di informazioni sia durante la preparazione del viaggio, sia durante la visita.

In base al mezzo di trasporto utilizzato, il percorso può altresì essere fruito secondo differenti modalità e far conseguentemente riferimento a svariate tipologie di *target*.

L'itinerario può essere di due tipi:

- a forma di circuito che riconduce i turisti nei pressi del luogo da cui sono partiti;
- come percorso alternativo, solitamente panoramico, rispetto al tragitto usuale<sup>15</sup>.

### 3.2.2 Le destinazioni e le attrattive

Rendere il visitatore consapevole di ciò che la località in cui si trova ha da offrire, sia in termini di risorse culturali, che di tradizioni popolari strettamente legate al territorio è ciò che si intende proporre al viaggiatore.

Oggi il turista può usufruire di una grande varietà di attività che lo coinvolgono a diversi livelli e con modalità sempre nuove. Tuttavia il profilo del visitatore sta cambiando sia in termini di età, istruzione e disponibilità finanziaria, che relativamente alle abitudini e alle scelte. La destinazione sta assumendo un ruolo diverso: ciò che attrae il viaggiatore non è solamente il

---

<sup>13</sup> Kerstin Sundseth, 2005, *Using natural and cultural Heritage to develop tourism in non-traditional tourist destinations*, Ecosystems LTD: materiale interno di divulgazione.

<sup>14</sup> AAVV (2002), *Manual of Uniform Traffic Control Devices – Part 6: Tourist and service signs for motorist*, Sydney.

<sup>15</sup> Cfr. nota 1.

*carnet* di attività praticabili, ma sta diventando sempre più rilevante anche l'identità del luogo. Per rispondere alle nuove esigenze della domanda non è necessario creare non-luoghi<sup>16</sup> anonimi, ma al contrario risulta molto più efficace la valorizzazione delle specificità del territorio. Complementari alla destinazione sono le attrazioni per i visitatori: esse sono già presenti sul territorio oppure possono essere appositamente create per scopi turistici. Entrambe le tipologie sono indispensabili per arricchire l'offerta<sup>17</sup>: il turista decide, infatti, di fermarsi in un determinato luogo per ciò che esso propone in termini di cosa si può visitare, cosa si può fare e che esperienze si possono avere<sup>18</sup>.

### 3.2.3 I servizi

Partendo dal presupposto che al turista devono essere dati dei motivi validi per decidere di intraprendere il viaggio e fermarsi nelle diverse località, un ruolo importante spetta ai servizi che definiremo qui "di contorno", ma che sono da ritenersi indispensabili per una corretta fruizione del percorso.

Le destinazioni in cui il percorso fa tappa devono essere dotate di un adeguato supporto in termini di edifici e strutture annesse sia per l'alloggio che per lo svago.

Oltre a ciò, con il termine servizi si vuole comprendere non solo il sistema di infrastrutture necessarie alle escursioni ed ai soggiorni, ma anche tutti quegli strumenti che sono di supporto al visitatore mentre effettua il percorso, in particolare punti di ricovero per i mezzi di trasporto, con annessi servizi di riparazione e manutenzione; possibilità di noleggio dei mezzi (biciclette, automobili, barche, ecc.).

Inutile sottolineare quanto l'aspetto della viabilità assuma importanza proprio nella creazione di itinerari. Infatti, facendo riferimento sia ai percorsi su strada, da fare in macchina, che per quelli ciclabili, pedonali oppure acquatici è necessario che il tracciato sia facilmente percorribile anche da più tipologie di utenti e che sia mantenuto adeguatamente. L'accessibilità ai servizi è dunque di estrema importanza se si pensa che è proprio grazie alla loro facilità di utilizzo che si può incrementare la fruizione turistica delle destinazioni.

La definizione e lo sviluppo di un percorso devono pertanto essere, se non processi di tipo *bottom-up*, quanto meno un motivo di orgoglio per la popolazione residente che, conscia dei benefici che la sua realizzazione potrà portare alla comunità, si impegna attivamente nel favorire opere di segnalazione e manutenzione dello stesso.

### 3.2.4 La segnaletica

Discorso a parte merita la segnaletica e tutto quanto ad esso collegato, come la produzione di cartine e informazioni di supporto, fornita al turista durante il viaggio. Come sottolinea A. Hardy<sup>19</sup>, le indicazioni fornite al visitatore fanno parte della interpretazione finale che gli serve per comprendere il significato del percorso svolto. Una buona qualità dell'interpretazione permette al turista di esperire al meglio ciò che la destinazione o l'attrattiva ha da offrire: le indicazioni fornite non sono mere spiegazioni di ciò che si può vedere, ma mirano altresì ad

---

<sup>16</sup> AUGÈ M., 1999, *Disneyland ed altri non-luoghi*, Torino.

<sup>17</sup> GUNN C., 1985, *Tourism Planning*, 2a edizione, New York.

<sup>18</sup> PEARCE P., MORRISON M., RUTLEGE J., 1998, *Tourism: Bridges Across Continents*, Sydney.

<sup>19</sup> HARDY A., 2003, *An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes*, in *Journal of Vacation Marketing*, Vol. 9, n. 4, pp. 314-329.

evidenziare le relazioni tra le attrazioni visitate e approfondirne i significati. Rendere il viaggiatore consapevole delle potenzialità del luogo e allo stesso tempo sensibilizzarlo alle problematiche del territorio, è punto di partenza per diffondere l'idea di un turismo sostenibile e responsabile, che presupponga un mutamento negli atteggiamenti turistici sino ad ora adottati.

Una segnaletica appropriata, anche attraverso l'utilizzo di loghi facilmente riconoscibili, è opportuna sia per una corretta fruizione del percorso, sia come testimonianza di un sistema di offerta integrato.

### 3.2.5 Sopperire alle esigenze del turista

La *customer satisfaction* sta sempre più assumendo un ruolo fondamentale nella gestione dei servizi turistici e sottolinea come l'importanza della soddisfazione delle esigenze del visitatore sia una pratica ormai diffusa. È infatti scientificamente dimostrato come un'opinione positiva venga trasmessa a cinque persone, mentre una negativa ne raggiunga il doppio<sup>20</sup>! Per sopperire dunque alle esigenze del turista che si appresta a percorrere un itinerario tematico, è necessario prestare attenzione a numerosi fattori che influiscono sulla soddisfazione generale del prodotto da parte del cliente finale.

Gli aspetti del percorso da prendere in considerazione sono, come si è già in parte evidenziato:

- adeguata segnaletica, accessibilità sicura del percorso e informazioni di supporto,
- facilità di accesso a ricoveri,
- buona qualità dei servizi offerti,
- accettazione degli ospiti e accoglienza positiva da parte degli abitanti.

Lo strumento del marketing serve a creare, nel potenziale cliente, interesse verso il percorso che si va a pubblicizzare e sviluppa la propensione alla fruizione turistica di un territorio più o meno conosciuto.

La promozione deve far leva anche sulla possibilità per il turista di poter svolgere un'esperienza fuori dal comune, rendendo l'organizzazione personale della vacanza il punto focale d'interesse. È, infatti, fornendo tutte le informazioni più dettagliate possibile su come costruire un *self-made package*, che il viaggiatore si sentirà sufficientemente autonomo nella scelta e pertanto motivato da una spinta genuina per vivere nuove esperienze su un territorio poco conosciuto oppure al di fuori delle mete "classiche".

### 3.3 Un esempio: il *drive tourism*

La definizione di *drive tourism* comunemente adottata è: "*viaggiare lontano da casa per almeno una notte o allontanarsi dalla propria abitazione per visitare amici o parenti, usando un veicolo noleggiato come mezzo principale di trasporto.*"<sup>21</sup>

Il *drive tourism* in quanto tale favorisce una maggiore dispersione dei flussi turistici. I percorsi possono essere utilizzati per indirizzare i visitatori lontano dalle vie di comunicazione più conosciute e trafficate, anche a dispetto del trasporto aereo, che velocizza gli spostamenti, ma limita le occasioni di sosta nelle zone intermedie. Le regioni turisticamente meno sviluppate

---

<sup>20</sup> P. KOTLER, 2003, "Costruire la fedeltà del cliente attraverso la qualità", Milano.

<sup>21</sup> M. OLSEN, 2002, *Keeping track of the self drive market*, in D. Carson, I. Waller e N. Scott (a cura di), *Drive Tourism: Up the Wall and Around the Bend*, Melbourne, pp. 11-24.

perché meno conosciute riescono ad essere valorizzate maggiormente grazie ai circuiti alternativi<sup>22</sup>. Percorsi turistici inusuali possono quindi rappresentare un'occasione di accrescere le conoscenze e le esperienze, da parte dei turisti, ma anche un valido sistema per lo sviluppo di aree esterne o limitrofe ai grandi circuiti di collegamento.

Questa tipologia di percorsi ben si adatta al tipo di territorio interessato dal Progetto La Via Annia nel quale sono presenti sia arterie densamente praticate (es. la SS14 Triestina) che tratti di strade che attraversano importanti centri urbani (es. San Donà di Piave). I percorsi da ideare mirano a valorizzare itinerari alternativi che, a partire dalle arterie principali, permettano di scoprire le attrattive e i luoghi più nascosti.

### 3.4 Tematizzazione

Per una corretta contestualizzazione degli itinerari è necessario che gli operatori turistici o gli organi competenti sviluppino delle tematiche distintive o delle immagini simboliche che rappresentino la loro destinazione in modo unico e assurgano a punti di forza per il turismo nella località. Le caratteristiche del percorso devono rispecchiare quelle fondamentali della località, in modo da esserne rappresentative e allo stesso tempo permettere al visitatore di esperire in ogni modo il territorio. Ogni destinazione interessata dal circuito deve dimostrare il suo vantaggio competitivo all'interno dello stesso, pur seguendo delle direttive contenutistiche generali che rispecchino il sentire comune di tutte le località.

Il filo conduttore di un percorso può essere diverso da caso a caso, sia in relazione alla lunghezza e al tragitto del percorso sia in base alle modalità di fruizione dello stesso. Il tema può infatti essere suddiviso ulteriormente in argomenti più specifici. Perché l'itinerario abbia successo bisogna prestare attenzione alla necessità di stabilire o individuare delle attrattive e dei servizi che rispondano alle esigenze di mercato.

#### 3.4.1 Casi studio: motivazioni del successo

Per creare degli itinerari tematici di successo bisogna sostanzialmente stabilire la qualità e le attrazioni adeguate ai turisti.

I visitatori devono in primo luogo avere la consapevolezza di poter avere un'esperienza esclusiva e poter visitare attrattive uniche e distintive, come ad esempio paesaggi di rara bellezza oppure monumenti esclusivi della zona.

Il sistema viario a supporto deve essere, come ricordato, sicuro ed efficiente grazie sia ad una buona segnaletica che ad un adeguato supporto infrastrutturale lungo il percorso, come ad esempio aree di sosta attrezzate e aree per campeggio.

In terzo luogo ci deve essere un sistema informativo efficace ed efficiente, che fa capo ad un centro informazioni, e servizi di buona qualità sia per i turisti che per la comunità.

Per la diffusione del prodotto sul mercato, è necessario che i pacchetti proposti, di concerto con tutti gli *stakeholders* che agiscono sullo stesso territorio, siano economicamente convenienti. Ci deve cioè essere un legame tra il percorso stesso e le attrattive o le destinazioni che ne fanno parte, affinché il prodotto proposto venga percepito nella sua unitarietà. Alla base

---

<sup>22</sup> CARSON D., WALLER I., 2002, *The nature of Drive Tourism in Australia*, in D. Carson, I. Waller e N. Scott (a cura di), *Drive Tourism: Up the Wall and Around the Bend*, Melbourne, pp. 1-10.

del progetto ci deve essere, infatti, un network ben organizzato con sistemi di collaborazione e cooperazione.

Si presentano brevemente due *case studies* di successo negli Stati Uniti: il "Cascade Loop" nello stato di Washington e il "Great Texas Coastal Birding Trail" nello stato del Texas.

#### 3.4.1.1 Cascade Loop, Washington

Il percorso, che si sviluppa in un'area di rara bellezza ambientale, è stato sempre promosso come un unico prodotto anche dai centri visitatori dello stato, che dispongono di un'ampia varietà di materiale cartaceo. L'associazione che gestisce il percorso ha ideato anche un sito Internet completo tramite il quale è possibile chiedere ulteriore materiale di supporto. Sono possibili diverse tipologie di percorsi a seconda delle esigenze del visitatore. Importante per il successo della comunicazione è stato un proficuo coinvolgimento, e conseguente collaborazione, tra enti pubblici e privati.

#### 3.4.1.2 Great Texas Coastal Birding Trail, Texas

Sebbene sia stato un progetto promosso dagli enti governativi, l'istituzione del percorso ha avuto un forte appoggio da parte della comunità. Ad incrementare poi il successo e la diffusione dell'itinerario sono state l'ideazione di mappe complete e dettagliate, con una chiara indicazione dei siti interessanti e la vincente partecipazione sia pubblica che privata alle iniziative svolte.

I fattori che contribuiscono al successo degli itinerari tematici sono molteplici e così riassumibili:

in primo luogo vi sono le attrazioni, una componente chiave dell'esperienza turistica. Esse possono essere sia incidentali, cioè già presenti il loco, che costruite *ad hoc*. Poiché la località di sosta è scelta in base a ciò che essa può offrire, in termini di cosa vedere e cosa fare, entrambe sono necessarie, perché danno al visitatore motivo di fermarsi.

in secondo luogo, ruolo fondamentale spetta all'interpretazione delle informazioni fornite al turista. Una buona comprensione dei monumenti, degli eventi oppure delle ideologie migliora le esperienze dei visitatori, così come può cambiare in positivo i loro atteggiamenti e le loro opinioni. Non si tratta di comunicare semplicemente informazioni, ma di aiutare i visitatori a percepire significati e relazioni. Una esatta comprensione delle ideologie alla base della creazione dei percorsi può altresì aiutare a sviluppare un turismo responsabile, incoraggiando precisi atteggiamenti.

Dal punto di vista del management vi sono poi due importanti fattori che influenzano profondamente la buona riuscita del percorso:

la partecipazione e la collaborazione alla pianificazione di tutti gli *stakeholders* interessati<sup>23</sup>  
un efficace utilizzo del marketing mix.

La partecipazione di tutti i portatori di interesse fa sì che le decisioni, le strutture e le risorse vengano condivise da tutti gli attori, elemento indispensabile affinché l'offerta possa essere pianificata e promossa in maniera integrata<sup>24</sup>. Tutti i soggetti coinvolti debbono avere la stessa importanza e lo stesso peso nelle decisioni, collaborando alla soddisfazione delle esigenze

---

<sup>23</sup> FREEMAN R.E., 1984, *Strategic Management: A Stakeholder Approach*, Boston, MA.

<sup>24</sup> MARTINI U., 2005, *Management dei sistemi territoriali – gestione e marketing delle destinazioni turistiche*, Torino.

personali di ciascuno. Un puntuale strumento di programmazione e gestione del territorio può anche facilitare lo sviluppo del turismo sostenibile<sup>25</sup>.

Lo strumento del marketing è fondamentale nel promuovere l'offerta al turista. Si deve tener conto dell'esigenza di coordinamento tra le sei linee guida fondamentali:

*place*, il prodotto deve sia avere un buon posizionamento nel mercato turistico che essere accessibile all'utente a cui si rivolge;

*product*, l'offerta, per essere competitiva, deve essere di buona qualità e avere caratteristiche che la rendano unica;

*people*, cercare di conciliare le esigenze dei visitatori con quelle della comunità locale per evitare manifestazioni di astio contro i turisti;

*price*, il pacchetto-itinerario deve essere competitivo sul mercato, il prezzo deve cioè essere più contenuto di quanto non lo fosse/sia acquistando i servizi separatamente;

*packaging*, la combinazione dei diversi elementi deve essere fatta seguendo una precisa logica e coerenza nel tema e nei servizi collaterali offerti;

*promotion*, per aumentare la visibilità del prodotto ed incrementare la domanda è necessario creare nel potenziale cliente la necessità di un'esperienza simile.

### 3.5 Altri tipi di itinerari

#### 3.5.1 Le antiche strade romane

L'importanza che le strade hanno assunto nel nostro paese nel corso della storia è visibile talvolta ancor oggi. Basti pensare ai circuiti che interessano la capitale, che si basano ancora sui tracciati delle antiche vie di percorrenza romane.

Si può ragionevolmente pensare come la creazione di un itinerario basato sul percorso seguito da un'importante via di comunicazione sia motivo di interesse in quanto richiama il concetto di collegamento tra aree, regioni e culture diverse. La strada come ponte tra culture è un tema diffuso e che può fornire interessanti spunti per un turismo culturale in continuo sviluppo.

L'interesse per l'archeologia e la visita ai siti di scavo hanno avuto un ulteriore incremento negli ultimi anni e ciò è testimonianza del fatto che la fruizione del patrimonio storico sta assumendo un'importanza crescente nel panorama del mercato dell'offerta turistica. È pertanto ragionevole pensare come la fruizione passiva di un sito museificato, possa risultare più accattivante se inserita nell'ambito di un circuito sulle tracce della storia antica.

#### la Via Claudia Augusta – progetto Interreg III B

Si sta per concludere il progetto "Via Claudia Augusta" che ha avuto come obiettivo la promozione dei territori un tempo attraversati dalla antica strada romana. Tracciato da Druso, figlio adottivo di Augusto, nel 15 d.C., l'antico percorso a due diramazioni, una che parte dall'Adriatico presso Altino e una che ha origine dal fiume Po presso Ostiglia, raggiungeva le pianure bavaresi nelle vicinanze di Augsburg (Augusta), sfiorando le rive del Danubio a

---

<sup>25</sup> GETZ D., JAMAL T.B., 1994, *The environment-community symbiosis: A case for collaborative tourism planning*, in *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 2, n. 3, pp. 152-173.

Donauwörth. L'itinerario complessivo si snoda su trecento miglia romane, poco più di 500 km, e sarà percorribile a piedi, in auto oppure in bicicletta, avvalendosi dei numerosi punti di sosta lungo il tracciato. Caratterizzano il percorso castelli e riserve naturali, chiese affrescate, fortezze poste a difesa della strada e delle vecchie dogane; paesi sommersi da laghi artificiali e vecchie borgate; moltissime aree archeologiche, grandi e piccoli musei, antiquaria di paese che documentano una storia che affonda le radici nelle epoche più lontane delle vicende umane; musei etnografici ed eventi folcloristici.

La strada romana è un parco naturale e culturale dispiegato nell'ambiente mitteleuropeo, alpino e mediterraneo. Rete segnata da ponti, stazioni di posta, terrapieni e fortificazioni, che fiancheggiano tutto l'itinerario e mostrano come le genti vissute lungo la Via Claudia Augusta abbiano saputo creare spazi comuni di relazioni. Da sempre la strada è un corridoio attraverso il quale lingue, religioni e usanze sono state trasmesse, anche attraversando la barriera alpina.

Il programma "Via Claudia Augusta" vuole promuovere il tragitto a livello internazionale e realizzare azioni comuni nei settori archeologico, culturale, turistico e delle attività economiche, anche in concomitanza con l'attuazione di progetti pilota all'interno dei comuni interessati che puntano al ripristino di siti archeologici.

### 3.5.2 Lungo il corso del fiume

Da sempre i fiumi hanno avuto una grande importanza nella storia degli insediamenti umani e lungo i loro corsi si sono avvicendati numerosi episodi che hanno caratterizzato in modo forte il territorio. Da molto tempo i fiumi sono sfruttati a scopo turistico poiché presentano motivi di attrattiva sia dal punto di vista storico e sociale, che secondo un'ottica prevalentemente ambientale. L'intervento antropico sul corso del fiume, particolarmente concreto nell'area del Veneto Orientale, è uno degli aspetti che rende i corsi d'acqua grandi portatori di conoscenza.

#### Il GiraSile, la GreenWay del Parco del Sile

L'itinerario ciclo-pedonale che qui si porta ad esempio comprende la parte inferiore del corso del Sile, il fiume di risorgiva più lungo d'Europa. Il percorso si snoda tra i centri di Quarto d'Altino, Altino, Trepalade e Portegrandi, fino ad arrivare alla Laguna di Venezia.

Lungo il tragitto si incontrano numerosi siti di importanza sia culturale che ambientale che permettono al visitatore di conoscere più aspetti della realtà veneziana. Il percorso inizia nella città di Quarto d'Altino, sorta a quattro miglia dall'antica città romana di Altino, prima grande centro portuale del nord Adriatico, poi declinata a seguito del progressivo impaludamento dell'area. Trepalade e Portegrandi sono due borghi che devono la loro fortuna al fiume Sile e alla grande importanza che questo corso d'acqua ebbe nel trasporto di merci per via endolagunare. Il percorso ciclabile si conclude alle porte del canale Silone da dove è possibile raggiungere in barca l'isola di Torcello, primo insediamento dell'odierna città di Venezia. Non solo cultura e monumenti, quindi, ma l'attività sportiva viene qui coniugata con una nuova modalità di fare turismo in completa armonia con la natura per osservarne le peculiarità e comprenderne l'evoluzione.

### 3.5.3 Itinerari eno-gastronomici

Altri itinerari tematici sono costituiti da tutti quei percorsi che prevedono la possibilità di assaggiare produzioni agricole, vinicole e gastronomiche tipiche del territorio e che si sviluppano attraverso la visita di cantine, ristoranti e trattorie peculiari della zona. Inutile sottolineare come proprio il legame tra i prodotti degustati e il territorio sia la chiave di specificità che caratterizza il percorso.

Regione *leader* nel campo del turismo eno-gastronomico è l'Emilia-Romagna<sup>26</sup> che, attraverso l'ideazione delle "Strade dei Vini e dei Sapori", mira a promuovere il territorio attraverso la cultura del cibo.

### 3.6 Comunicare gli itinerari

Per ciò che riguarda la comunicazione degli itinerari, si deve tener conto di come il prodotto che si va a pubblicizzare sia un unicum, un insieme di più servizi, e quindi sia necessario sottostare a dei criteri di promozione che privilegino tutti gli elementi che compongono il tour, evidenziandone la complementarietà. È importante sottolineare come le informazioni fornite in preparazione alla vacanza debbano incontrare precisi bisogni ed interessi dei potenziali clienti. È dimostrato come la stessa preparazione del viaggio giochi un ruolo importante, poiché una corretta informazione favorisce l'incremento di attrazioni visitate, il risparmio di tempo e una maggiore soddisfazione dell'utente<sup>27</sup>.

Un altro importante fattore da tenere in considerazione nella attività di promozione è la definizione precisa del target di riferimento. Nonostante la natura eterogenea dei turisti che abitualmente usufruiscono di itinerari tematici, è possibile individuare diversi segmenti di visitatori in relazione a modi di vita, comportamenti e durata del viaggio. All'interno del solo mercato australiano si distinguono, ad esempio:

Adulti e singles: sono molto indipendenti, decidono di fermarsi ogniqualvolta trovino l'occasione di visitare siti interessanti, non seguono un itinerario preciso. Costituiscono il 54% dei viaggiatori.

Giovani coppie e famiglie con bambini piccoli: percorrono il circuito dall'inizio alla fine, interrompendolo solo con brevi soste. Sono il 37%.

Giovani singles e famiglie con bambini in età scolare: rappresentano il 9% del mercato. Generalmente non fanno mai soste intermedie.

#### 3.6.1 In Italia

La diffusione e promozione del concetto di itinerario turistico in Italia è poco diffusa e le riviste o i siti web che si occupano di viaggi e turismo o cultura in generale, inseriscono questo tipo di fruizione del territorio insieme ad altre possibilità, non necessariamente facenti parte di un circuito preciso.

Si citano a tal proposito<sup>28</sup>:

---

<sup>26</sup> Rif. sito Internet Emilia - Romagna Turismo: [www.strade.emilia-romagna.it](http://www.strade.emilia-romagna.it).

<sup>27</sup> OLSEN M., 2002, *Keeping track of the self drive market*, in Carson D., Waller I., Scott N., (Eds), *Drive Tourism: Up the Wall and Around the Bend*, Melbourne.

<sup>28</sup> Le riviste ed siti Internet citati sono solo alcuni tra i più conosciuti. L'elenco in questione non ha alcuna pretesa di essere esaustivo.

*Culturalia*, rivista bimestrale di turismo culturale in Italia. Nella pubblicazione un'intera sezione è riservata agli itinerari tematici (teatrali ed enogastronomici) in tutta Italia, percorribili anche durante il fine settimana.

*Italy Vision*, rivista mensile di arte, archeologia e turismo pubblica articoli approfonditi di turismo intelligente in Italia, ma con pochi riferimenti ad itinerari veri e propri.

*GenteViaggi*, mensile di viaggi e turismo, propone articoli di vario genere su mete in Italia e nel mondo. Nel sito della rivista è presente anche un forum dove i lettori possono segnalare le loro esperienze di viaggio e le loro proposte di itinerario.

www.viaggiatori.com, sito Internet che propone numerosi articoli su itinerari ed attrazioni in Italia e nel mondo, pubblicando talvolta veri e propri diari di viaggio.

www.thais.it, sito Internet di arte e cultura che propone itinerari in Italia e nel mondo, diari di viaggio nel mondo e gallerie fotografiche, occupandosi allo stesso modo di tutto quanto concerne l'arte in Italia.

### 3.6.2 In Europa

A livello europeo esiste un ente, denominato ITINI, che si avvale dell'aiuto di altre associazioni a cui spetta il compito della selezione dei candidati e della trasmissione di informazioni, la cui attività principale è quella di diffondere e pubblicizzare gli itinerari turistici in tutta Europa. Un team di specialisti, spesso affiancati da storici esperti appartenenti alle differenti regioni interessate, si occupa di controllare la coerenza dei percorsi sia da un punto di vista storico che artistico.

#### 3.6.2.1 ITINI

Il network ITINI, che riunisce numerosi partner in tutto il mondo, è una rete di professionisti, tecnici, guide, ricercatori in materia di turismo e partner europei uniti dalla volontà di raccogliere e trasmettere le diverse identità culturali dell'Europa. Itini comprende anche l'associazione Ciste, che ha il compito di riunire gli itinerari secondo precisi standard di qualità e la European Culturnet Corporation SAS, con il compito di sviluppare i contenuti dei percorsi stessi.

Ad oggi i siti facenti parte della rete sono 250 e ce n'è altri 150 in attesa di classificazione. Si prevede di riuscire a classificarne altri nei prossimi anni, fino a raggiungere il totale di 1000 percorsi promossi dall'ente in tutta Europa.

Il CISTE è un progetto europeo di cooperazione interregionale di sviluppo economico a vocazione culturale. Il progetto mira a sensibilizzare le persone su valori storici, scientifici, architettonici, artistici, sociali e geografici, rendendo disponibile al grande pubblico la fruizione culturale anche all'insegna del divertimento e dell'emozione.

Si propone pertanto una rivalutazione del concetto di patrimonio culturale in chiave più strettamente turistica: i partner che aderiscono al progetto si impegnano a promuovere il passato e le tradizioni del proprio territorio per una più diffusa fruizione turistica, facendo così del turismo stesso un vettore per uno sviluppo culturale di qualità. Il prodotto che si viene in tal modo a creare è un itinerario che sia allo stesso tempo significativo ed emblematico e che testimoni una precisa identità territoriale. A livello sovraregionale si è poi pensato di istituire una

rete degli itinerari turistici e culturali europei, riunendo sotto un'identità comune una serie di prodotti dalle caratteristiche peculiari, ma della stessa natura.

L'associazione Ciste ha come fine principale "lo sviluppo del turismo culturale in Europa, partendo da itinerari tematici" proponendosi di offrire alla clientela un servizio di informazione, prenotazione e vendita di itinerari di qualità.

La scelta degli itinerari e dei siti è basata su una selezione rigorosa. Essi infatti si dividono a loro volta in:

siti culturali: sono i luoghi del patrimonio storico e culturale fondamentali per tematizzare l'itinerario;

siti strutturali: rappresentano il contorno del fil rouge dell'itinerario: sono musei, festival o eventi, organizzazioni turistiche, luoghi di produzione e attività artigianali, centri d'esposizione;

siti di servizio: permettono la predisposizione di servizi "tutto compreso": sono strutture ricettive e di ristorazione e centri d'attività;

siti associati: uffici del turismo, sindacati d'iniziativa e tutti i siti di informazione e/o vendita per la rete Ciste.

Le categorie possono poi essere incluse, cioè sono siti membri dell'itinerario e costituiscono tappe repertorate che devono rispondere a precise caratteristiche, oppure annesse all'itinerario, cioè siti d'interesse accessori.

La certificazione degli itinerari prevede che si verifichino le seguenti condizioni:

I siti di tappa devono essere collegati tra loro attraverso un tema specifico, rappresentativo di un'identità regionale, che stimoli la nascita di un sentimento di appartenenza al territorio. I valori, effettivi e riconosciuti, devono essere sfruttati per la visita.

È molto importante la corretta interpretazione del tema, la cui comprensione deriva da una precisa trasmissione delle informazioni.

La rete Ciste prevede un servizio di informazione, prenotazione e vendita del pacchetto-itinerario, per tutti gli operatori che si impegnino ad ottenere la certificazione, rispettando le caratteristiche di qualità richieste nel capitolato d'onere dell'organizzazione.

La European Culturnet Corporation SAS è un'associazione appartenente al settore informatico e delle telecomunicazioni il cui compito principale è quello di fornire informazioni turistico culturali a livello europeo. L'ente è un server di informazione e di gestione di dati turistici e culturali europei e si occupa della creazione del portale dedicato agli itinerari.

### **3.7 Schema riassuntivo**

Il mercato potenziale è in continua evoluzione e sta manifestando precise esigenze che sono di controtendenza rispetto ai costumi turistici conosciuti sino ad ora.

Il nuovo turista, così come individuato dalle ricerche effettuate dalla Commissione Europea, è di età compresa tra i 39 e i 59 anni, con un livello di istruzione medio-alto e sempre più sensibile alle problematiche sociali ed ambientali.

Il tempo dedicato alla vacanza è circa di 7 giorni, usualmente non durante l'alta stagione e la tendenza è quella di prenotare e viaggiare in modo autonomo, mentre non c'è una chiara preferenza della destinazione<sup>29</sup>.

Nella creazione di un itinerario, così come nella trasformazione di una località in meta turistica è necessario seguire dei precisi comportamenti di best practice, affinché il turismo possa esercitare in tali luoghi gli effetti di promotore dell'economia e dello sviluppo.

Il primo passo nella definizione di un programma di implemento turistico della destinazione è la definizione delle possibilità attrattive della zona. Solo una volta accertate le effettive potenzialità, si può passare alla definizione di una strategia turistica precisa che deve comunque essere sempre monitorata, per verificarne il successo ed eventualmente apportare delle modifiche *in itinere*.

Il turismo che si viene a creare deve, a sua volta, essere:

**Sostenibile.** Dal punto di vista ambientale, sociale ed economico il fattore non deve essere motivo di carico per la destinazione. A tal proposito sono state ideate metodologie di carrying capacity atte a definire la reale capacità di carico antropico sul territorio. Un continuo monitoraggio della situazione è necessario per mantenere il controllo della situazione.

**Guidato dalla domanda.** Attraverso analisi di mercato e benchmarking si determinano le esigenze e le aspettative dei potenziali fruitori, mentre la diversificazione dei servizi e il miglioramento dell'ospitalità e della qualità permette di ampliare la fruizione della zona a più mercati diversi. Si sottolinea l'importanza di azioni di marketing mirate verso un preciso target.

**Integrato.** La rete deve essere costituita da tutti gli attori sia pubblici che privati che insistono sul territorio e che su di esso hanno interessi di tipo economico e la popolazione residente che deve necessariamente essere coinvolta nei processi decisionali.

**Organizzato.** Il processo di trasformazione turistica di una località deve seguire una precisa strategia, così come la sua divulgazione al vasto pubblico deve essere regolamentata secondo una precisa tempistica.

**Monitorato.** Sarebbe opportuno creare degli indicatori attraverso i quali verificare le condizioni di soddisfazione sia dei residenti che dei visitatori, per poter eventualmente prendere adeguate misure di management.

Per quanto riguarda gli itinerari tematici, i motivi che possono determinare la loro affermazione sono sintetizzabili nelle cosiddette "10 P del successo":

*Place:* la località deve essere interessante per il visitatore. In tal senso la sua precisa contestualizzazione all'interno di un itinerario offre al turista un'ulteriore motivazione alla visita. Allo stesso modo l'accessibilità e la raggiungibilità del posto sono fattori determinanti nella scelta di sosta: talvolta, infatti, la stagione (strade innevate o inagibili, mancanza di aree attrezzate di sosta, ecc.) o le poche facilitazioni per chi si sposta con determinati tipi di mezzi, possono impedirne la fruizione.

*Product:* si è visto come la soddisfazione del cliente finale abbia riscontri anche in termini di pubblicità positiva per la località. È perciò opportuno un continuo monitoraggio delle aspettative e delle esigenze del cliente.

---

<sup>29</sup> KERSTIN SUNDSETH, 2005, *Using natural and cultural Heritage to develop tourism in non-traditional tourist destinations*, Ecosystems LTD: materiale interno di divulgazione.

*Promotion:* è necessario in primo luogo individuare il target di riferimento, nel caso specifico un turista indipendente e che organizza la vacanza per conto proprio. Si può quindi ipotizzare la creazione di un adeguato supporto cartaceo, disponibile presso tutti i punti d'accesso e i luoghi di interesse, prevedendo diverse modalità di fruizione per diversi tipi di utenti. Sempre più è pensabile anche una promozione on-line.

*People:* tutti gli attori che agiscono sul territorio devono essere coinvolti allo stesso modo e devono avere la stessa importanza. Ciò permette di soddisfare tutti gli interessi ed evitare o minimizzare i conflitti.

*Paraphernalia:* comprende tutte le attività che sono svolte in preparazione e durante il viaggio. Sono le informazioni che orientano la scelta del turista e tutto quanto è possibile venire a sapere una volta in viaggio, che può arricchire l'esperienza in termini di ulteriori suggerimenti per la sosta.

*Path:* il percorso deve essere chiaro e ben definito, anche da una adeguata segnaletica e mappatura di supporto ad indicazione delle attrattive e delle specificità dei luoghi visitati.

*Presentation:* il prodotto che viene proposto deve apparire come unitario, pur derivando dalla composizione di più servizi.

*Principles of interpretation:* l'interpretazione delle informazioni è ciò che determina la visita o meno di determinate attrazione. Il materiale informativo deve pertanto essere quanto più dettagliato possibile.

*Price:* per il cliente finale deve trovare convenienza nell'acquisto del pacchetto, piuttosto che usufruire dei singoli servizi separatamente. È importante che tutti gli stakeholders collaborino in modo sinergico per un corretto posizionamento del prodotto.

*Protection:* non da ultima, la protezione dei beni culturali ed ambientali viene sempre più valorizzata attraverso il coinvolgimento dei visitatori e la loro consapevolizzazione.

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

# 4

---

## Il Sistema Culturale

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

#### 4.1 Introduzione

La proposta di percorso turistico su una pista ciclabile si sviluppa lungo l'intero tracciato, talora effettuando delle deviazioni rispetto al corridoio così definito, sia per motivi tecnici (mancanza di infrastrutture), sia per motivi culturali. Si è infatti voluto privilegiare il contesto del percorso dell'antica via romana, tenendo presente tuttavia anche gli aspetti rilevanti dal punto di vista artistico ed ambientale presenti sul territorio dell'intero comune interessato.

Si è cercato, per quanto possibile, di sfruttare le infrastrutture già esistenti, rendendo il percorso coerente con la tematica del tracciato. Da un punto di vista tecnico-logistico si è pensato di far toccare al percorso alcuni centri urbani, ciò per permettere una più facile fruibilità dell'itinerario. Pensando, infatti, ad un *target* eterogeneo, si è reso necessario individuare delle località che potessero costituire una sorta di "porta d'accesso" al percorso, di preferenza facilmente raggiungibili anche con l'utilizzo di mezzi pubblici. Poiché il percorso ciclabile si sviluppa su 280 km circa, è prevedibile la costituzione di circuiti che tengano conto della possibilità di percorrenza media, frazionando pertanto il tracciato in anelli.

Qui di seguito è descritto il tracciato in modo schematico, evidenziando le emergenze culturali ed ambientali comprese nel territorio attraversato.

#### 4.2 Descrizione dell'itinerario ciclabile (Tavole di progetto n° 12 e n° 13)

##### A – Itinerario Adria – Polverara

###### Comune di ADRIA

- partenza da Adria → arrivo a Fasana Polesine
  - o Adria → Orticelli, 2 km ca.
  - o Orticelli → Fasana Polesine, 4,5 km ca.
- a) Adria: museo archeologico, chiesa, teatro comunale, Duomo
- ⇒ collegamento con la laguna sud di Venezia (via Annia sull'acqua – porto Viro/porto Tolle)
- b) Fasana Polesine: chiesa della Vergine delle Grazie

###### Comune di PETTORAZZA GRIMANI

- partenza da Fasana Polesine → arrivo a Pettorazza Grimani
  - o Fasana Polesine → Botti Barbarighe, 4 km ca.
  - o Botti Barbarighe → Pettorazza Grimani, 4,5 km ca.
- a) Botti Barbarighe: idrovora Bresega, bacino di confluenza fiumi Tron, Ceresolo, Rovigata e Adigetto, aree alberate e spiaggette
- b) Pettorazza Grimani: Corte Grimani (complesso rurale con torretta)
  
- partenza da Pettorazza Grimani → arrivo a Beverare (percorso lungo il fiume Adige)
  - o Pettorazza Grimani → Pettorazza Papafava, 1 km ca.
  - o Pettorazza Papafava → Beverare, 4 km ca.
- a) Pettorazza Papafava: paese legato alle modifiche del corso dell'Adige

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

b) Beverare: strada sterrata conduce a spiaggette lungo il fiume

- partenza Beverare → arrivo ad Anguillara Veneta,

a) Anguillara: chiesetta del Capitello, S. Andrea Apostolo, S. Andrea abate, palazzo Simon, ex villa Arca del Santo, monumento della Pace, importante coltivazione di patata americana

### Comune di AGNA

- Partenza da Anguillara Veneta → arrivo ad Agna, 7,5 km ca., parzialmente lungo il corso dell'Adige

a) Agna: palazzo della Gastaldia, palazzo Mingono (municipio del XVII sec.), chiesa S. Giovanni Battista

### Comune di ARRE

- Partenza da Agna → arrivo ad Arre

a) Paese inserito nel consorzio di bonifica Adige – Bacchiglione

### Comune di BOVOLENTA (territorio della Saccisica)

- partenza da Arre → arrivo a Bovolenta, 8 km ca.

a) Bovolenta: pieve di S. Agostino sulla via Popillia, resti di acquedotto romano, cappella Cà Molin, importante snodo portuale (riferimenti per i burchi provenienti da Padova e da Venezia), frazioni:

o Fossaragna: *fossa aurum* = riferimento all'aratura

*fossaurarie* = terra disboscata col fuoco per sottrarla all'incolto

o Brusadure: terra artificiale bruciata per rendere coltivabile l'area boschiva

o S. Lorenzo: piccolo convento, testimonianza della penetrazione anche politica della Serenissima in territorio padovano

### Comune di POLVERARA (territorio della Saccisica)

- partenza da Bovolenta → arrivo a Polverara, 5,5 km ca.

a) Polverara: gallina premiata all'Expo di Parigi nel 1900 con medaglia d'oro come miglior esemplare del mondo (presidio Slowfood), chiesa S. Fidenzio, chiesa S. Leonardo, villa Rezzonico, 3 monasteri (S. Margherita, S. Maria, S. Agnese → importanza del monachesimo), dal 1276 diventa podestaria: si vedono i danni di "pensionatico" (pascolo libero), guerre e devastazioni

L'ingresso nella città di Padova è variamente interpretabile, in base alle condizioni meteorologiche e alle esigenze del traffico, a cui si aggiungono i molteplici itinerari fruibili all'interno dello stesso centro urbano. Si è voluto pertanto lasciare completa discrezione nell'individuazione dell'itinerario più consono alle diverse esigenze.

## B – Itinerario Strà – San Donà di Piave

### Comune di STRA'

- partenza da Strà → arrivo a Fiesso d'Artico, 4 km ca.
- a) Strà e Riviera del Brenta: villa Barbarigo (sec. XVIII), villa Pisani (sec. XVIII), villa Foscarini (sec. XVII), palazzo Cappello (sec. XVII)
- b) Fiesso d'Artico: Villa Soranzo (sec. XVII), villa Recanati Zucconi (sec. XVII)

### Comune di FIESSO D'ARTICO

- Partenza da Fiesso d'Artico → arrivo a Dolo, 3,5 km ca.
- a) Dolo: villa Ferretti Angeli (sec. XVI), vegetazione lussureggiante, villa Fini (sec. XVII), villa Venier (sec. XVI), villa Alessandri (sec. XVI)

### Comune di DOLO

- partenza da Dolo → arrivo a Mira, 5 km ca.
- a) Mira: villa Contarini "dei Leoni" (sec. XVI), chiese "le Porte", villa Pio (sec. XVII), villa Franceschini (sec. XVI), villa Querini Stampalia (sec. XVI), Barchesse di villa Valmarana (sec. XVII), villa Seriman Widmann Foscari (sec. XVIII)

### Comune di MIRA

- partenza da Mira → arrivo a Mestre
  - o Mira → Oriago, 4 km ca.
  - o Oriago → Malcontenta 5 km ca.
  - o Malcontenta → Mestre, 10 km ca.
- a) Oriago: palazzo Gradenigo (sec. XV), villa Mocenigo (sec. XVII), palazzo Moro (sec. XVI), villa Allegri (sec. XVIII), villa Priuli (sec. XVII)
- b) Malcontenta: villa Foscari "la Malcontenta" (sec. XVI), percorso naturalistico tra canali e barene, idrovia, chiese, viottoli sterrati lungo l'argine
- c) Mestre: canal Salso, parco di S. Giuliano

### Comune di VENEZIA – MESTRE

- Partenza da Mestre → arrivo a Dese
  - o Mestre → Favaro Veneto, 6 km ca.
  - o Favaro Veneto → Dese, 4 km ca.
- a) Favaro Veneto: anticamente terreni sopraelevati e paludosi, fiume Bazzera, forse *mansio* romana, palazzo municipale
- b) Dese: fiume Dese, ampie distese boschive residuo della foresta planiziale, presumibilmente ville rustiche latine, capitelli votivi, torre (sec. XII)

### Comune di MARCON

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

- Partenza da Dese → arrivo a S. Liberale, 6,5 km ca.
- a) S. Liberale: tenuta Zuccarello, oasi LIPU Gaggio (*birdwatching*), fiume Dese

### Comune di QUARTO D'ALTINO

- Partenza da S. Liberale → arrivo a Quarto d'Altino, 5 km ca.
- a) Quarto d'Altino: vicinanze di Altino, accesso al sentiero della memoria dall'idrovora Carmason

### Comune di MUSILE DI PIAVE

- Partenza da Quarto d'Altino → arrivo a Musile di Piave
  - o Quarto d'Altino → Altino, 6 km ca.
  - o Altino → Trepalade, 2 km ca.
  - o Trepalade → Portegrandi, 4 km ca.
  - o Portegrandi → Caposile, 10 km ca. (lungo la riva destra del Sile – Piave Vecchia)
  - o Caposile → Musile di Piave, 6 km ca.
- a) Altino: possibilità uscita in bragozzo nella laguna nord (Torcello), tracce del VI millennio a.C., resti d'età romana, zona archeologica, museo, via Annia
- ⇒ collegamento con laguna nord di Venezia (via Annia sull'acqua)
- b) Trepalade: costeggiando il Siloncello, erano tre antiche porte sull'acqua (permettevano la navigazione dal Sile a Venezia), possibilità di congiungersi/sovrapporsi al GiraSile, area archeologica di ca' Tron
- c) Portegrandi: porta lagunare ancora attiva, incontro dei traffici lungo il Sile (Parco Regionale del fiume Sile), possibilità di raggiungere via acqua Torcello e Burano
- d) Caposile: costeggiando il corso rettilineo del Taglio del Sile (contro l'impaludamento – percorribile anche in canoa), campagna di bonifica con complessi rurali dalla tipica architettura, crocevia fluviale (dove il Sile entra nell'alveo della Piave Vecchia), *birdwatching*
- e) Musile di Piave: Porte di Intestadura (da dove l'antico Piave diverge nell'attuale alveo, più grande)

### Comune di SAN DONA' DI PIAVE

- Partenza da Musile di Piave → arrivo a San Donà di Piave, 2,5 km ca.
- a) San Donà di Piave: monumento al Bersagliere e cippo marmoreo (vicende legate alla Grande Guerra), parco fluviale, Museo della Bonifica

## C – Itinerario San Donà di Piave – Latisana

### Comune di CEGGIA

- Partenza da San Donà di Piave → attraversamento comune di Torre di Mosto → arrivo a Rivazancana di Sopra, 9,5 km ca.
- a) Rivazancana di Sopra: luogo di ritrovamento di un miliare dedicato all'imperatore Flavio Giulio Crispo e con indicazione del XX miglio da Altino

### Comune di S. STINO DI LIVENZA

- Partenza da Rivazancana di Sopra → arrivo a S. Stino di Livenza, 11 km ca.
- a) S. Stino di Livenza: fiume Livenza (il cui alveo venne nel tempo rettificato) a ovest, sistema dei fiumi Malgher-Fosson-Loncon-Lemene ad est, idrovore nella zona di bonifica (costruzione di argini, prosciugamento di lagune e paludi, distruzione di boschi), itinerari turistici "*C'era una volta il mare*", [ricostruzione dei boschi di Bandizoli (prà del Roccolo e *bassone*) e Prassaccon,] collezione ornitologica Panont, centro d'età romana, resti del ponte romano (rinvenuti nel 1883), castello (X sec.) poi residenza della famiglia Zeno, interessato da grandi opere di bonifica, villa Rubin, villa Migotto, villa Nogarotto, palazzina Longo

### Comune di ANNONE VENETO

- Partenza da S. Stino di Livenza → arrivo a Loncon, 5,5 km ca.
- a) Loncon: fiume Loncon, famoso per l'annuale "Mostra dei vini locali" (luglio/agosto)

### Comune di PORTOGRUARO

- Partenza da Loncon → arrivo a Summaga
  - o Loncon → Lison, 6 km ca.
  - o Lison → Summaga, 8 km ca.
- a) Lison: cuore della produzione del tocai classico, bosco (reperito naturalistico dell'originaria foresta (piante notevoli)
- b) Summaga: abbazia di S. Maria (XII sec.)

### Comune di CONCORDIA SAGITTARIA

- partenza da Summaga → arrivo a Concordia Sagittaria, 6 km ca.
- a) Concordia Sagittaria: colonia romana, incrocio tra via Annia e via Postumia (importanza come nodo stradale e per produzione di armi, frecce – *sagittae* – in particolare), paesaggio archeologico, ambiente campestre lungo il fiume, ponte romano

### Comune di PORTOGRUARO

- partenza da Concordia Sagittaria → arrivo a Portogruaro, 3,5 km ca.

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

- a) Portogruaro: palazzo comunale, mulini sul Lemene, porta e chiesa di S. Agnese, fiume Reghena, villa Soranzo (XVI sec.)

### Comune di FOSSALTA DI PORTOGRUARO

- partenza da Portogruaro → arrivo ad Alvisopoli
  - o Portogruaro → Fossalta di Portogruaro, 8 km ca.
  - o Fossalta di Portogruaro → Alvisopoli, 2 km ca.
- a) Fossalta di Portogruaro: museo Ippolito Nievo (che in questi territori ambientò "*Le confessioni di un italiano*"), museo etnografico, chiesa di S. Zenone, resti archeologici ritrovati sono ora conservati al museo Nazionale Concordiese
- b) Alvisopoli: villa Mocenigo (XIX sec.: villa padronale, casa per i mezzadri, fabbricati per la lavorazione della terra, tipografia), parco della villa è area protetta gestita dal WWF, chiesa di S. Luigi

### Comune di S. MICHELE AL TAGLIAMENTO

- partenza da Alvisopoli → arrivo a S. Michele al Tagliamento, 8,5 km ca.
- a) S. Michele al Tagliamento: territorio si è evoluto, sul finire del '500, a partire dall'insediamento di alcune famiglie veneziane (Vendramin, Morosini e Mocenigo) che costruirono ville e palazzi per badare ai loro possedimenti agricoli (case appoggiate le une sulle altre secondo assi longitudinali, formando una cortina talvolta parallela al corso del fiume), pioppeti

### Comune di LATISANA

- partenza da S. Michele al Tagliamento → arrivo a Latisana, 1,6 km ca.
- a) Latisana: stazione di posta lungo la via Annia per possibilità di guado del fiume Tagliamento, patriarcato di Aquileia, feudo di natura avvocaziale, importante porto fluviale, collegamento rapido a Lignano Sabbiadoro, offerta enogastronomia, citata in "*Addio alle armi*" di Hemingway (distruzione del ponte sul Tagliamento)

## D – Itinerario Latisana – Aquileia

### Comune di PRECENICCO

- partenza da Latisana → arrivo a Precenico, 7 km ca.
- a) Precenico: castello (XII sec.), chiesa di S. Martino della Zuecca, chiesa di S. Martino, S. Maria Gerosolimitana dei Cavalieri teutonici di Precenico, S. Salvatore

### Comune di PALAZZOLO DELLO STELLA

- partenza da Precenico → arrivo a Palazzolo dello Stella, 2 km ca. (canoa lungo lo Stella)

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

- a) Palazzolo dello Stella: fiume Stella (di risorgiva, delta nella laguna di Marano – oasi WWF) con importante vegetazione ripariale e fauna ittica, punto nodale di commerci stradali e fluviali, resti del sistema difensivo ritrovati presso la Pieve e la torre campanaria, grande importanza sotto il Patriarcato di Aquileia, resti del ponte della via Annia, villa rustica d'età romana

### Comune di MUZZANA DEL TURGNANO

- partenza da Palazzolo dello Stella → arrivo a Muzzana del Turgnano, 5 km ca.
- a) Muzzana del Turgnano: per lungo tempo area di proprietà patriarcale, bosco Baredi, chiesa di S. Vitale

### Comune di CARLINO

- partenza da Muzzana del Turgnano → arrivo a Carlino, 4,5 km ca.
- a) Carlino: interessato da disboscamento e opere di bonifica, resti del bosco *Lupanica*, chiesa di San Tommaso Becket

### Comune di S. GIORGIO DI NOGARO

- partenza da Carlino → attraverso il comune di Castions di Strada → arrivo a Villanova
  - o Carlino → S. Giorgio di Nogaro, 4 km ca.
  - o S. Giorgio di Nogaro → Villanova, 3 km ca.
- a) S. Giorgio di Nogaro: forse sito della *Mutatio ad Undecimum* (da Aquileia), basilica paleocristiana, parco del fiume Corno
- b) Villanova: chiesa di S. Floriano, all'incrocio tra via Famula e via Giulia

### Comune di TORVISCOSA

- partenza da Villanova → arrivo a Malisana, 4,5 km ca.
- a) Malisana: luogo di ritrovamento della prima iscrizione che fa riferimento alla via Annia e al suo riassetto ad opera dell'imperatore Massimino

### Comune di TERZO D'AQUILEIA

- partenza da Malisana → arrivo a Terzo d'Aquileia, 12 km ca.
- a) Terzo d'Aquileia: chiesa parrocchiale, chiesa di S. Martino

### Comune di AQUILEIA

- partenza da Terzo d'Aquileia → arrivo ad Aquileia, 5 km ca.
  - a) Aquileia: città patrimonio dell'umanità (UNESCO), centro di età romana, sito archeologico (porto fluviale, basilica, sepolcreto, case romane, oratori paleocristiani, grande mausoleo), museo archeologico nazionale, museo paleocristiano di Monastero, museo civico del Patriarcato, fiume Natissa
- ⇒ collegamento con la laguna di Grado (via Annia sull'acqua)

#### 4.3 Il sistema *ArcheoParco*

Il progetto<sup>30</sup> "ArcheoParco di Altino" prevede la reinvenzione di una *mansio* romana, antico complesso di edifici adibiti al riposo e al ristoro dei viaggiatori che percorrevano le vie romane (Scheda B: *Mansiones* e *mutationes*), che sia fruibile prevalentemente come Ostello, come bed & breakfast, come punto di ristoro specializzato (le tradizioni delle antiche *Osterie*) ed offra uno spazio attrezzato per agri-campeggio, per ristoro e svago all'aperto (pic-nic e solarium naturalistico).

Il tutto accessibile e fruibile dalla greenway GiraSile, in bicicletta, a piedi ed in barca con apposito approdo da realizzare sul fiume Sile.

Inoltre è previsto il recupero di un piccolo edificio, in precedenza adibito a presidio sanitario (1° Guerra Mondiale), denominato "Augusto, il Testimone" da destinare a "officina dei ricordi" (un museo ripensato in chiave produttiva) per il Parco del Sile e Parco Archeologico di Altino.

Tale struttura è pensata, inoltre, come "Punto di Accesso Tematico" al Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e al Parco Archeologico di Altino. L'importanza del sito è data dalla sua prossimità a mete di consolidato valore turistico, in tutte le sue possibili fruizioni.

L'intento sperimentale è quello di attuare un intervento di archeologia agraria e naturale che porti alla ricostruzione dell'ambiente naturale e delle produzioni agricole sviluppatasi attorno al I sec. a.C., durante la massima fioritura dell'abitato altinate. L'idea nasce dalla volontà di conservazione e sviluppo del territorio nell'ottica turistica e della valorizzazione della cultura veneta, come specificità di tradizioni, luoghi, produzioni della 'memoria'.

All'intersezione di due percorsi storici e naturali, la Via Annia e il GiraSile, il fiume Sile ha formato - nel corso dei secoli - un meandro in cui convivono aspetti naturali ed antropici.

Il progetto ben si colloca nel Piano Ambientale del Parco naturale Regionale del fiume Sile, il cui scopo è quello di creare una zona di riforestazione attraverso la ricostituzione di ambienti boschivi e praterie.

Il *concept* del progetto si basa sulla volontà di conciliare l'ambiente naturale del bosco altinate e l'ambiente antropico presente attraverso la centuriazione romana, sistema antico di ordinamento del territorio. Adiacente alla *mansio* si è aggiunto una sorta di museo all'aperto, chiamato "*Domus in fabula*".

Della casa, però, si è pensato di tracciarne al suolo solamente la planimetria all'interno dei cui spazi far rivivere le opere dei classici con riferimenti specifici legati alla mitologia e alla letteratura classica. Accanto ad essa è in progetto un anfiteatro che possa ospitare manifestazioni culturali a tema.

In chiave *geografica*, il sistema "ArcheoParco" può diventare una rete diffusa per la ricettività a basso costo per i 'turisti della conoscenza' da collocare nei punti topici del corridoio, ovvero nelle intersezioni tra vie d'acqua e Via Annia.

---

<sup>30</sup> Si veda la tavola di progetto n° 12, contenente i riferimenti progettuali principali. Per il progetto dettagliato si vedano gli elaborati grafici e testuali dello studio di fattibilità "*ArcheoParco di Altino: quando la Via Annia e il fiume Sile si incontrano*".

# 5

---

## Il Sistema Ambientale

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

## 5.1 Introduzione

Il contesto ambientale attraverso il quale si sviluppa la via Annia è piuttosto vario e complesso, sua peculiarità è la congrua presenza di corsi d'acqua. Tra questi, i fiumi alpini ebbero un ruolo fondamentale nella formazione del suolo che ancor oggi caratterizza la Pianura Veneto Friulana, alluvionale. Durante i periodi interglaciali e soprattutto con il termine della glaciazione Wurmiana le correnti fluvio-glaciali portarono a valle sedimenti di varie granulometrie che a seconda del peso andarono a depositarsi più o meno distanti dall'arco alpino. Tale genesi porta oggi a distinguere una fascia di alta pianura, caratterizzata da ghiaie, decisamente permeabile ed una di bassa pianura caratteri limi ed argille, a drenaggio ridotto. Il tracciato della via Annia corre per lo più su quest'ultimo suolo le cui caratteristiche, in alcune segmenti del percorso, resero necessario la costruzione di terrapieni per difendere la strada dall'erosioni dei corsi d'acqua. la vicinanza alla laguna, inoltre ha portato alla formazione di ampie zone paludose che nei secoli sono state progressivamente oggetto di bonifica.

Tralasciando i corsi d'acqua minori, i fiumi che si incontrano lungo il tracciato sono: il Po, l'Adige, il Brenta, il Musone Vecchio, il Marzenego, il Dese, lo Zero, il Sile, il Piave, il Livenza, il Lemene, il Tagliamento, lo Stella, il Corno e l'Aussa.

## 5.2 le aree protette interessate dal percorso

### 5.2.1 I siti "Rete Natura 2000"

"Rete Natura 2000" è la rete ecologica europea della quale specifiche direttive comunitarie (79/409/CEE "Uccelli" e 43/92/CEE "Habitat") recepite dallo Stato Italiano (D.P.R. 357/97) e dalle Regioni (D.G.R. Veneto 1662 del 22 giugno 2001, D.G.R. Friuli Venezia Giulia 435 del 25 febbraio 2000) ne hanno individuato i nodi. Questi siti sono rappresentati dai Siti di Importanza Comunitaria (in attesa di conferma quali Zone Speciali di Conservazione) e dalle Zone a Protezione Speciale.

Nelle tabelle seguenti sono riportati gli estremi e la localizzazione dei siti del Veneto e del Friuli Venezia Giulia. Ogni regione presenta due tabelle, la prima indica i siti presenti nei comuni del "Corridoio della Memoria", la seconda i siti in comuni limitrofi a quelli del "corridoio" o comunque siti limitrofi ai siti citati presenti nei comuni del "corridoio".

#### 5.2.1.1 in Veneto

SITI nei COMUNI del "CORRIDOIO della MEMORIA"		
PROVINCIA	CODICE	NOME
Rovigo	IT3270017 – S.I.C.	Delta del Po: tratto terminale e delta veneto
	IT3270023 – Z.P.S.	Delta del Po
Padova	IT3260018 – S.I.C., Z.P.S.	Grave e Zone umide della Brenta
Treviso	IT3240029 – S.I.C.	Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano
	IT3240031 – S.I.C.	Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio
Venezia	IT3250006 – S.I.C., Z.P.S.	Bosco di Lison
	IT3250010 – S.I.C., Z.P.S.	Bosco di Carpenedo

**VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

Venezia	IT3250012 – Z.P.S.	Ambiti Fluviali del Reghena e del Lemene – Cave di Cinto Caomaggiore
	IT3250016 – S.I.C., Z.P.S.	Cave di Gaggio
	IT3250030 – S.I.C.	Laguna medio-inferiore di Venezia
	IT3250031 – S.I.C.	Laguna superiore di Venezia
	IT3250033 – S.I.C.	Laguna di Caorle – Foce del Tagliamento
	IT3250035 – Z.P.S.	Valli della Laguna superiore di Venezia
	IT3250036 – Z.P.S.	Valle Perini e foce del Fiume Dese
	IT3250037 – Z.P.S.	Laguna Viva medio inferiore di Venezia
	IT3250038 – Z.P.S.	Casse di colmata B – D/E
	IT3250039 – Z.P.S.	Valli e Barene della Laguna medio-inferiore di Venezia
	IT3250040 – Z.P.S.	Foce del Tagliamento
	IT3250041 – Z.P.S.	Valle Vecchia – Zumelle – Valli di Bilione
	IT3250042 – Z.P.S.	Valli Zignago – Perera – Fianchetti – Nova
	IT3250043 – Z.P.S.	Garzaia della tenuta "Civrana e Rezzonica"
	IT3250044 – S.I.C.	Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore
	IT3250045 – Z.P.S.	Palude le Marice - Cavarzere

<b>SITI LIMITROFI NON nei COMUNI del "CORRIDOIO della MEMORIA"</b>		
<b>PROVINCIA</b>	<b>CODICE</b>	<b>NOME</b>
Rovigo	IT3270003 – S.I.C.	Dune di Donata e Contarina
	IT3270004 – S.I.C.	Dune di Rosolina e Volto
	IT3270005 – S.I.C.	Dune fossili di Ariano Polesine
	IT3270006 – S.I.C.	Rotta di S. Martino
Padova	IT3260010 – S.I.C.	Colli Euganei: Monte Lozzo
	IT3260011 – S.I.C.	Colli Euganei: Monte Ricco
	IT3260017 – Z.P.S.	Colli Euganei – Monte Lozzo – Monte Ricco
	IT3260019 – S.I.C.	Colli Euganei
Treviso	IT3240008 – S.I.C., Z.P.S.	Bosco di Cessalto
	IT3240019 – Z.P.S.	Fiume Sile: Sile Morto e ansa a S. Michele Vecchio
Venezia	IT3250003 – S.I.C., Z.P.S.	Penisola del Cavallino: biotopi litoranei
	IT3250021 – S.I.C., Z.P.S.	Ex Cave di Martellago
	IT3250023 – S.I.C.	Lido di Venezia: biotopi litoranei
	IT3250030 – S.I.C.	Laguna medio-inferiore di Venezia
	IT3250032 – S.I.C., Z.P.S.	Bosco Nordio

Dalle tabelle si evince che vi sono 23 siti in comuni del "corridoio" e 15 siti limitrofi non nei comuni del "corridoio", per un totale di 38 siti. Nelle province attraversate dal "corridoio" vi sono in totale 85 siti appartenenti alla "Regione Biogeografica Continentale". I siti direttamente o indirettamente coinvolti nel tracciato del "corridoio" risultano quindi pari al 44,7% del totale dei siti presenti nei territori provinciali considerati appartenenti alla medesima regione biogeografia.

### VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

#### 5.2.1.2 in Friuli

SITI nei COMUNI del "CORRIDOIO della MEMORIA"		
PROVINCIA	CODICE	NOME
Udine	IT3320031 – S.I.C.	Paludi di Gonars
	IT3320032 – S.I.C.	Paludi di Porpetto
	IT3320033 – S.I.C.	Bosco Boscat
	IT3320034 – S.I.C.	Boschi di Muzzana
	IT3320035 – S.I.C.	Bosco Sacile
	IT3320036 – S.I.C.	Anse del fiume Stella
	IT3320037 – S.I.C.	Laguna di Marano e Grado
	IT3321003 – Z.P.S.	Laguna di Marano e Grado

SITI LIMITROFI NON nei COMUNI del "CORRIDOIO della MEMORIA"		
PROVINCIA	CODICE	NOME
Udine	IT3320027 – S.I.C.	Palude Moretto
Pordenone	IT3330005 – S.I.C.	Foce dell'Isonzo – Isola della Cona
	IT3330006 – S.I.C.	Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia
	IT3330007 – S.I.C.	Cavana di Monfalcone
	IT3331001 – Z.P.S.	Foce dell'Isonzo – Isola della Cona
	IT3331002 – Z.P.S.	Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia

#### 5.2.2 I Parchi Naturali Regionali

Nella Regione Veneto<sup>31</sup> sono presenti 5 parchi regionali: il Parco Regionale dei Colli Euganei (PD), il Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo (BL), il Parco Naturale Regionale del fiume Sile (TV; PD; VE), il Parco Regionale Veneto del Delta del Po (RO) e il Parco Naturale Regionale della Lessinia (VR, VI).

Il "corridoio" attraversa alcuni comuni che rientrano in due di queste realtà: il Parco Regionale Veneto del Delta del Po e il Parco Naturale Regionale del fiume Sile, inoltre un comune limitrofo ad altri facenti parte del "corridoio" rientra tra le amministrazioni comunali del Parco Regionale dei Colli Euganei.

In definitiva 3 dei 5 parchi regionali sono direttamente o indirettamente coinvolti nel tracciato del "corridoio", sono tutti i parchi regionali di "pianura".

Parco	comuni	province	sup. ha	ab.	sup./ab.
Parco Regionale Veneto del Delta del Po	9	2	12.000	434	0,037
Parco Naturale Regionale del fiume Sile	11	3	4.190	10.750	2,56
Parco Regionale dei Colli Euganei	15	1	18.696	49.050	2,62

#### 5.2.3 Le Riserve Naturali

Nella Regione Veneto<sup>32</sup> sono presenti 6 riserve naturali: la Riserva Naturale Bocche di Po, la Riserva Naturale Integrale Bosco Nordico, la Riserva Naturale Integrale Gardesana Orientale,

<sup>31</sup> Mavian L. (Ed), 2003, I Parchi del Veneto, Regione del Veneto – Giunta Regionale, Venezia.

<sup>32</sup> *ibidem*

la Riserva Naturale Integrale Lastoni Selva Pezzi, la Riserva Naturale Integrata Piaie Longhe – Millifred e la Riserva Naturale Orientata Pian di Ladro Baldassare.

Il “corridoio” coinvolge indirettamente 2 di queste 6 riserve.

Riserva Naturale	sup. ha
Riserva Naturale Bocche di Po	424,76
Riserva Naturale Integrale Bosco Nordio	113,54

### **5.3 Progetto di valorizzazione delle aree protette**

Considerati tali dati il progetto Via Annia, “Corridoio della Memoria”, assume un’importanza strategica anche sotto il punto di vista della pianificazione e della gestione ambientale.

L’individuazione dei siti “Rete Natura 2000” non è che la prima tappa per la fattiva realizzazione della rete ecologica europea, infatti, la sua corretta efficienza prevede non solo la conservazione di habitat e specie animali e vegetali ma anche la ben più importante possibilità di scambi genetici tra le varie popolazioni. In questo quadro il “corridoio” rappresenta un’effettiva linea ecologica che permette la connessione tra un numero notevole di siti di importanza europea, una connessione necessaria per il mantenimento della biodiversità. La sola tutela dei siti restringe notevolmente la possibilità per molte specie di mantenere un *pool* genico adeguato forzandole, invece, verso una deriva genica che riduce la resilienza ambientale, elemento cardine di resistenza contro le pressioni negative (antropiche). Tale connettività ed interscambiabilità intrinseca nel concetto di rete ecologica non è ancora oggetto di alcuna direttiva comunitaria e porrebbe il progetto in un’ottica di anticipo delle richieste.

In quest’ottica risulta estremamente interessante l’intersezione del “corridoio” con realtà di tutela e gestione ambientale istituzionali quali i Parchi Regionali. Tra questi una particolare attenzione va rivolta al Parco Naturale Regionale del fiume Sile, la realtà che presenta la minor superficie territoriale, una densità di popolazione pari a 2,56 abitanti / ettaro, seconda solo al Parco Regionale dei Colli Euganei (2,62 abitanti / ettaro) ma che rispetto a quest’ultimo presenta un rischio di frammentazione degli habitat estremamente più elevato in quanto con superficie nastriforme anziché ellittica. Peculiare anche la forte presenza nel territorio del Parco di attività produttive, in numero crescente rivolte verso uno sviluppo sostenibile grazie ai continui sforzi dell’Ente Parco.

Definitivamente nel quadro ambientale complessivo l’importanza del progetto Via Annia, “Corridoio della Memoria” risulta auspicabile in quanto concreta opportunità di interconnessione delle risorse naturali tipiche ed uniche del Veneto e del Friuli Venezia Giulia.

# 6

---

## Casi studio

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

### 6.1 Caso studio: il Parco della via Appia antica nella gola di Itri<sup>33</sup>

La via Appia è un'antica via romana fatta costruire nel 312 a.C., in epoca repubblicana, dai censori Appio Claudio Cieco e Gaio Plauzio<sup>34</sup> e aveva origine a Roma. Inizialmente il percorso terminava a Capua (S. Maria Capua Vetere), ma nel corso del III sec. a.C., la via fu prolungata fino a Benevento, Taranto, e Brindisi. Quando le condizioni geomorfologiche lo consentivano, le direttrici romane seguivano un tracciato rettilineo. Se si dovevano superare forti pendenze od ostacoli lungo il cammino i Romani non esitavano a costruire opere ingegneristiche anche molto costose come, ad esempio, i tagli su roccia.

Il Parco Archeologico dell'Appia Antica è situato nella Valle di S. Andrea ad Itri. L'area, che ora si trova nel Lazio meridionale, un tempo era vicino alla zona di confine tra lo Stato Pontificio e lo stato dei Borbone, a cui apparteneva. È in questo punto che la via supera le asperità del terreno, attraverso grandiose opere d'arte (muraglie di contenimento, tagli rupestri e il potente lastricato). In particolare il forte di S. Andrea è conosciuto non solo per le grandiose opere architettoniche, ma anche attraverso ricordi letterari, fatti storici e leggende che vedono questi luoghi protagonisti della Storia.

Tra il 1881-1882 la rampa della strada che saliva da Fondi al valico venne abbandonata e si costruì una variante lungo il lato opposto che segue la gola di S. Andrea, ancora praticata. Nel corso del Novecento, a causa del disuso, il tratto di strada ha perso interesse pratico ed è lentamente caduto nell'oblio, lasciando spazio alla vegetazione infestante. A metà del secolo scorso, poi, la via è stata usata dapprima come discarica pubblica, poi come percorso per la conduzione di tralici per servizi collettivi. Il fatto di essere zona insalubre e maleodorante ha portato come unico vantaggio l'assenza della speculazione edilizia. Solo a partire dagli anni Novanta è cresciuta la consapevolezza del patrimonio storico presente sul territorio e sono state avviate le prime indagini per valutare le possibilità di recupero e valorizzazione della Via Appia lungo la valle di S. Andrea, per un tratto di 1,5 km.

La sola opera di pulizia ha reso noti gli interventi che portarono la strada ad essere utilizzata non solo in epoca antica, ma anche durante il Medioevo e l'età moderna. Durante l'intervento di creazione del Parco Archeologico dell'Appia antica lungo la Valle di S. Andrea si è pensato di mettere in evidenza e valorizzare il piano viario stesso: si è inteso conservare e mettere in luce la serie di interventi medievali, rinascimentali e settecenteschi di cui si è trovata traccia anche nelle fonti, atti al rinnovamento continuo della strada.

I lavori condotti per la creazione del Parco non si sono limitati a pulire l'area e renderla nuovamente agibile e visitabile, ma si sono anche attuate delle opere di restauro relative al sistema delle acque di scolo, ai muri di contenimento della strada e alla messa in sicurezza di tre ponti pericolanti. Accanto alla cura degli aspetti storici ed archeologici, si è tenuto conto anche della valorizzazione dello stato geologico-ambientale e botanico del percorso mediante la predisposizione di un'adeguata cartellonistica.

Il parco è stato aperto nel 2003 e da allora richiama curiosi, turisti e scolaresche, sebbene siano ancora in fase decisionale le modalità di gestione del patrimonio e della ricezione dei

---

<sup>33</sup> L. QUILICI, 2003, *Il parco della Via Appia antica nella gola di Itri*, in *La Via Annia e le sue infrastrutture*, M.S. BUANA, F. GHEDINI (Eds), pp. 269-282.

<sup>34</sup> "...ma presso i posterì rimase più viva la memoria di Appio perché costruì la strada e condusse l'acqua a Roma..." (LIV., IX, 29, 5-6 e anche DIOD. SIC., XX, 36, 2.)

### VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

visitatori. Il successo iniziale del Parco Archeologico ha portato il comune di Itri alla decisione di recuperare un altro tronco di circa 600 metri a monte di quello già realizzato, ora in disuso. A conclusione dei lavori l'area protetta dovrebbe comprendere circa 3 km dell'antica strada.

Nel Parco sono stati rinvenuti i seguenti reperti:

lastricato romano e rifacimenti rinascimentali;

piazzola di sosta con struttura di accoglienza in opera incerta;

piazzole in basoli parallelepipedi ricavati dal basolato antico;

marciapiedi costruiti con piano di basoli riutilizzati o di sassi battuti, usati anche come gronda laterale;

ponticello con ghiera in conci lavorati;

tempio di Apollo: scoperta inattesa è ancora escluso dal progetto d'intervento;

è un complesso colossale sui due lati della via, diviso in tre terrazzamenti su cui sorgevano i complessi edilizi al servizio del santuario. Oggetto di probabile rifacimento risalente all'epoca di Caracolla;

resti di una torre di vedetta di età medievale, sui resti del santuario;

forte di S. Andrea del XIX secolo.

# 7

---

## Allegati

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

## **Indice degli Allegati**

### Schede

Scheda A: accessibilità

Scheda B: i miliari

Scheda C: Disegno di Legge - *Via Annia*

Scheda D: Disegno di Legge - *Via Appia Antica*

Scheda E: Disegno di Legge - *Via Francigena*

Scheda F: Disegno di Legge - *Via Latina*

Scheda G: Disegno di Legge - *Via Laurentana*

Scheda H: Disegno di Legge - *Via Prenestina*

Scheda I: Mappa Via Annia allegata nel testo di L. Bosio "le strade romane della Venetia e dell'Histria"

Scheda L: Siti Rete Natura 2000 in Veneto

Scheda M: Siti Rete Natura 2000 in Friuli Venezia Giulia

### Tabelle

Tabella 1: caratteristiche amministrative

Tabella 2: caratteristiche territoriali e attrattive tematiche

### Tavole di progetto del "Corridoio della Memoria"

#### **Tavola 1:**

inquadramento generale con tabella delle caratteristiche territoriali e delle attrattive tematiche

**Tavola 2:** tracciato da Adria a Venezia

**Tavola 3:** tracciato da Venezia a San Donà

**Tavola 4:** tracciato da San Donà a San Giorgio di Nogaro

**Tavola 5:** tracciato da San Giorgio di Nogaro ad Aquileia

#### **Tavola 6:**

dettaglio dei tracciati comunali: Adria, Pettorazza Grimani, Cavarzere, Cona, Agna, Bagnoli di Sopra, Arre, Candiana, Terrassa Padovana

#### **Tavola 7:**

dettaglio dei tracciati comunali - Bovolenta, Polverara, Casalserugo, Albignasego, Padova, Ponte San Nicolò, Noventa Padovana, Saonara

#### **Tavola 8:**

dettaglio dei tracciati comunali - Strà, Fossò, Camponogara, Fiesso d'Artico, Dolo, Pianga, Mira, Venezia, Marcon

#### **Tavola 9:**

dettaglio dei tracciati comunali - Quarto d'Altino, Roncade, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, San Stino di Livenza, Annone Veneto

#### **Tavola 10:**

dettaglio dei tracciati comunali: Portogruaro, Fossalta di Portogruaro, San Michele al Tagliamento, Latisana, Ronchis, Precenicco, Palazzolo dello Stella, Teor, Pocenia

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

### **Tavola 11:**

Dettaglio dei tracciati comunali: Muzzana del Turgnano, Carlino, Castions di Strada, San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Torviscosa, Cervignano del Friuli, Terzo di Aquileia, Aquileia

### **Tavola 12:**

Fattibilità del percorso turistico, archeologico ed ambientale. Tracciato da Adria a San Stino di Livenza

### **Tavola 13:**

Fattibilità del percorso turistico, archeologico ed ambientale. Tracciato San Stino di Livenza ad Aquileia

### Abaco

Abaco 1: i "Miliari" della Via Annia

Abaco 2: i "Miliari" della Via Annia

**VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

**SCHEDA A  
ACCESSIBILITA'**

CITTA'	TRENO	BUS	NOLO BICI	APPRODI	MANEGGI
Adria	X	Actv/Sita	Sede FIAB Rovigo	X	X
Pettorazza Grimani		Sita			
Cavarzere	X	Actv/Sita	Sede FIAB Venezia		X
Cona	X	Sita			
Agna		Sita	Sede FIAB Padova		
Bagnoli di Sopra		Sita			
Corezzola		Sita			
Pontelongo		Sita			
Brugine		Sita			
Bovolenta		Sita			
Polverara		Sita			
Casalserugo		Sita			
Albignasego		Sita			
Padova	X	Actv/Sita			
Ponte San Nicolò		Sita			X
Noventa Padovana		Sita			
Saonara		Sita			
Vigonovo		Sita		Sede FIAB Venezia	
Strà		Sita			
Fossò		Actv/Sita	X		X
Camponogara	X	Actv/Sita			
Fiesso d'Artico		Actv			X
Dolo	X	Actv			
Pianga	X	Sita	X		
Mira	X	Actv/Sita			
Venezia-Mestre	X	Actv/Sita	X		X
Marcon	X	Actv			X
Quarto d'Altino	X	Actv	X	X	
Roncade		Actv	Sede FIAB S.Donà di Piave		
Meolo	X	Actv			
Musile di Piave		Actv			X
San Donà di Piave	X	Actv		X	
Ceggia	X	Actv			
Torre di Mosto		Actv			
San Stino di Livenza	X	Actv		X	
Annone Veneto	X	Actv			
Portogruaro	X	Actv		X	X
Concordia Sagittaria		Actv			
Fossalta di Portogruaro	X	Actv			
San Michele al Tagliamento		Actv		X	

### VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

CITTA'	TRENO	BUS	NOLO BICI	APPRODI	MANEGGI
Latisana	X	Actv/Saf	Sede FIAB Udine		
Ronchis		Saf			
Precenicco		Saf			
Palazzolo della Stella	X	Saf			
Teor		Saf			
Pocenia		Saf			
Muzzana del Turgnano	X	Saf			
Carlino		Saf			
Castions di Strada		Saf			
San Giorgio di Nogaro	X	Saf			
Corpetto		Saf			
Torviscosa	X	Saf			X
Cervignano del Friuli	X	Saf			X
Marano Lagunare		Saf			
Terzo d'Aquileia		Saf			
Aquileia	X	Saf			X

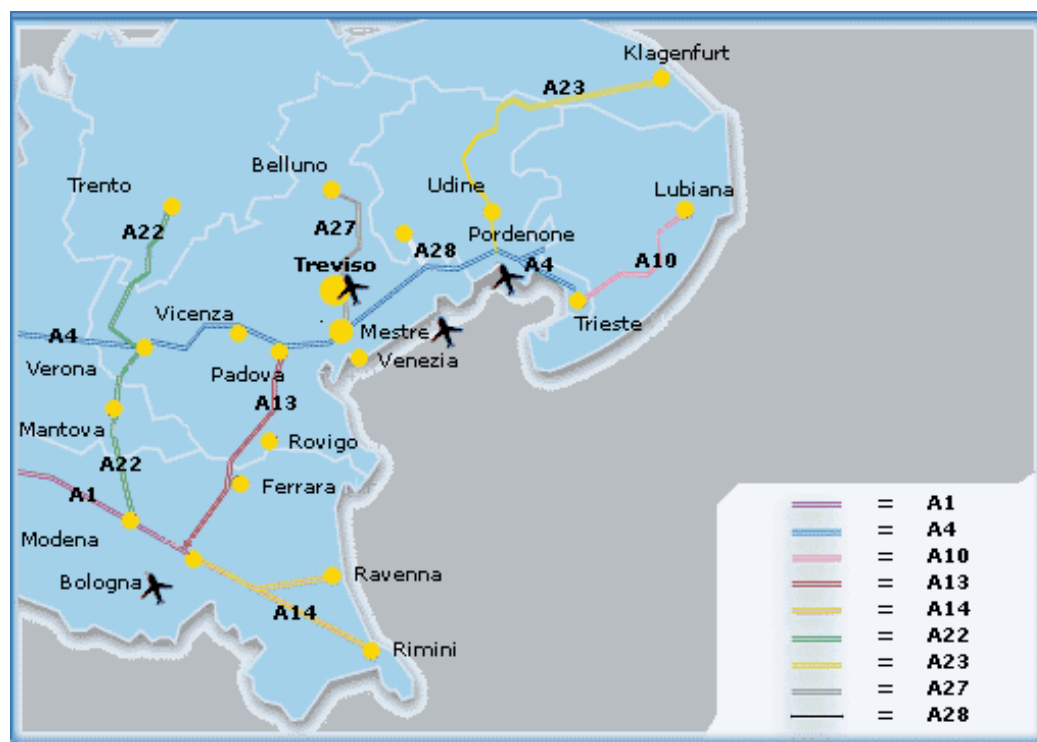
Le compagnie automobilistiche che forniscono un servizio capillare sul territorio sono:

province di Rovigo e Padova: SITA, tel. 0425 377711 e 049 8206811, [www.sita-on-line.it](http://www.sita-on-line.it);

provincia di Venezia: ACTV, tel. 041 2722111, [www.actv.it](http://www.actv.it) e ATVO (Veneto Orientale), tel. 0421 594518, [www.atvo.it](http://www.atvo.it);

provincia di Udine: SAF, tel. 0432 608111, [www.saf.ud.it](http://www.saf.ud.it)

Principali arterie di comunicazione



Come arrivare ad **Adria** e al Delta del Po

**In auto**

Da Nord e da Est: tangenziale di Mestre, uscita Ravenna Chioggia e SS Romea 309 (Strada Europea E55).

Da Brennero e Trento: A22, uscita Verona Sud, Superstrada Transpolesana Verona-Rovigo.

Da Torino, Milano: A4, uscita Verona Sud, Superstrada Transpolesana Verona-Rovigo.

Da Bologna: A13 uscita Rovigo.

Da Padova: A13 uscita Boara Pisani o Strada Provinciale Padova-Chioggia e SS Romea 309.

Da Ancona: Adriatica A14, uscita Ravenna e SS Romea 309.

**In treno**

Linea Venezia-Bologna, stazione di Rovigo.

Linea Rovigo-Chioggia stazioni di Adria, Loreo e Rosolina.

Linea Mestre-Adria, stazione di Adria.

**In aereo**

Aeroporto Marco Polo, Venezia - Tel. 041 2606111, [www.veniceairport.it](http://www.veniceairport.it)

Aeroporto Guglielmo Marconi, Bologna - Tel. 051 6479615, [www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it)

Come arrivare ad **Altino**

**In auto**

Da Nord (Belluno) e da Est (Trieste): A27, uscita Quarto d'Altino.

Da Brennero e Trento: Strada Statale 47 della Valsugana, Strada Statale Castellana e Strada Statale 13 Terraglio.

Da Torino, Genova, Milano, Padova: autostrada A4, A27 uscita Quarto d'Altino o tangenziale di Mestre, Strada Statale 14.

Da Bologna: Autostrada A13, A4, A27, uscita Quarto d'Altino.

Da Ancona: autostrada Adriatica A14, A13 da Bologna.

**In autobus**

Linea Venezia-San Donà di Piave (ATVO).

Linea Venezia-Quarto d'Altino (ACTV).

**In treno**

Linea Venezia-Trieste, stazione di Quarto d'Altino.

**In aereo**

Aeroporto Marco Polo, Venezia - Tel. 041 2606111, [www.veniceairport.it](http://www.veniceairport.it)

Aeroporto S. Giuseppe, Treviso - Tel. 0422 315111, [www.trevisoairport.it](http://www.trevisoairport.it)

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

### Come arrivare ad **Aquileia**

#### **In auto**

Da Est: A27, uscita Palmanova.

Da Brennero e Trento: A22, da Verona A4, da Mestre A27, uscita Palmanova.

Da Torino, Genova, Milano, Padova: A4, A27 uscita Palmanova.

Da Bologna: A13, da Padova A4, da Mestre A27, uscita Palmanova.

Da Ancona: Adriatica A14, da Bologna A13, da Padova A4, da Mestre A27, uscita Palmanova.

Dal casello autostradale di Palmanova ad Aquileia centro 15 km.

#### **In autobus**

Linea Latisana-Udine-Grado (SAF). N.B. Entrambi Il percorso prevede un cambio a Udine.

#### **In treno**

Linea Venezia-Trieste, stazione di Cervignano-Aquileia-Grado.

#### **In aereo**

Aeroporto Internazionale Friuli Venezia Giulia, Ronchi dei Legionari - Tel. 0481 773224 Web [www.aeroportofig.it](http://www.aeroportofig.it)

Aeroporto Marco Polo, Venezia - Tel. 041 2606111, [www.veniceairport.it](http://www.veniceairport.it)

### **Escursioni in bicicletta**

Centro FIAB Rovigo - tel. 0425 362806

Centro FIAB Padova c/o Amici della Bicicletta - tel. 049 8721374, cell. 338 1812519

Centro FIAB Venezia - tel. 041 921515 (martedì e venerdì 15-18, giovedì 18-20)

Centro FIAB San Donà di Piave c/o Vivilabici - e-mail: [associazione@vivilabici.it](mailto:associazione@vivilabici.it)

Centro FIAB Udine c/o Pedala Anche Tu - tel. 0432 502595

### **Punti noleggio bici**

Provincia Udine:

AQUILEIA:

Pro Loco, tel. 0431-91087, Sig. Pergola

GRADO:

Camuffo snc, tel. 0431-82375

Gimona tel. 0431-83229

Berto Cabrio, tel. 0431-81554

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

Provincia di Rovigo:

### ARIANO

Centro Turistico Culturale S. Basilio, Loc. S. Basilio - tel. 0426 71200

Fusetti Gianni, via Matteotti, 38 - tel. 0426 71900

### PORTO TOLLE

Cà Delta, Loc. Cà Venier, Via Mazzini 1 - tel. 0426 380679

Cacciatori Vittorio, via Bologna 2 - tel. 0426 82501

Mountain Bike Tour, Via delle Industrie 21 - tel. 0426 380349

### PORTO VIRO

Cà Cornera, Loc. Cornera - tel. 0426 325457

L'Airone, Loc. Porto Levante, Via Colombo 37 - tel. 0426 666025

### ROSOLINA - ROSOLINA MARE

Ciclonoleggio da Enzo, Via dei Lauri, 4

Crivellari Giuseppe, Strada del Sud, 218 - tel. 0426 68462 - 0426 632216

Pozzato Gabriella, Via dei Ginepri, 9

### ROSOLINA - ALBARELLA

Noleggio biciclette. Via del Ciliegio (presso la portineria), dal 10 giugno al 3 settembre, nei week-end dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 19.00

Noleggio e officina biciclette, pulizie e noleggio biancheria. Di fronte al minizoo. Aperto tutti i giorni dalle 9.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 19.00

### TAGLIO DI PO

Rifugio Delta del Po, Loc. Gorino Sullam - tel. 0425 21535

Provincia di Venezia:

Bike Office, tel. 041-5386291, bikeoffice@provincia.venezia.it

### RIVIERA DEL BRENTA

Center Bike di Bartolomiello, via Mocenigo 3, Mira Porte – tel. 041 420110

### Outdoor activities

In Provincia di Venezia:

Travelsport, Via Cà Savorgan 8, Mestre, tel. 041-981778, fax 041-981835, formula4@libero.it (Valerio).

**Alberghi con possibilità di ospitare biciclette** (dati FIAB, [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it))

Provincia di Rovigo

Porto Tolle [1]

Rosolina [2]

Taglio di Po [2]

Provincia di Padova

Abano Terme [2]

Casalserugo [1]

Correzzola [1]

Padova [4]

Torreglia [1], nei pressi dell'abbazia di Praglia

Provincia di Venezia

Carole [1]

Chioggia [1]

Dolo [2]

Fossò [1]

Venezia Mestre [14]

Mira [2]

Mirano [2]

Santa Maria di Sala [1]

Provincia di Udine

Palazzolo dello Stella [1]

**Equitazione**

Si segnalano qui i centri ippici che si trovano lungo il percorso della Via Annia e nei paesi limitrofi, di interesse culturale. Ci si sta ancora adoperando per stabilire dei contatti operativi per itinerari guidati a cavallo nelle zone interessate dal progetto.

Rovigo – Associazione Sportiva Corte Molina

Adria – Circolo Ippico Scirocco

Cavarzere – A.S. Grignanella Performance Horses

Ponte S. Nicolò – Centro Ippico P.A.S. Padovana

Arre – Allevamento e Scuderie Del Kenai - tel. 0495310231

Padova – Associazione Ippica Gondrano e Berta - tel. 049 8020153

Padova – C.I.P.A.S. Centro Ippico Padovano - tel. 049 8806303

Padova – Scuola Padovana di Equitazione - tel. 049 8721600

Padova – Mescalchin Sante Scuderia - tel. 049 8932710

Padova – Scuderia del Santo - tel. 049 715603

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

Vigodarzere – Centro Padovano Turismo Equestre - tel. 049 8843147  
Montegrotto Terme – Centro Equestre Montagnon - tel. 049 793289  
Mirano – Scuderia Gina Biasuzzi - tel. 041 5728127  
Mestre – Centro Ippico Marco Polo - tel. 041 900065  
Quarto d'Altino – Azienda Agricola Biasuzzi - tel. 0422823464  
Dese – Circolo Ippico Praello - tel. 041 5417521  
Mogliano Veneto – Club Ippico Condulmer - tel. 041 457119  
Mogliano Veneto – Centro Ippico Club Il Cavallo - tel. 041 5901941  
Conscio di Casale sul Sile – Circolo Ippico del Cristallo - tel. 0422 785433  
Eraclea – Circolo Ippico Prima Rosa - tel. 0421 66282  
Musile di Piave – Circolo Ippico Case Bianche - tel. 0421 51224  
Musile di Piave – Scuderia Lagunare - tel. 0421 462331  
Portogruaro – Scuderia del Lemene - tel. 0421 272618  
San Michele al Tagliamento – Scuderia Hbd srl - tel. 0431 438041  
Torviscosa – Scuderia Paolo Romanelli - tel. 0431 92414  
Cervignano del Friuli – Duna di Fraccaro Flavio & c. SAS - tel. 0431 32915  
Ronchi dei Legionari – Centro Ippico Pietrarossa - tel. 0481 778975

### **Trekking e passeggiate**

Trekking – informazioni c/o Trekking Italia:

Sede di Venezia

Via Rizzardi, 25 - 30175 Venezia Marghera

tel./fax 041 924547, e-mail: [venezia@trekkingitalia.com](mailto:venezia@trekkingitalia.com)

Orario di apertura: lunedì, giovedì e venerdì 17 - 19  
mercoledì 15 - 18

### **Trasporti acquei**

Provincia di Venezia

Proposte per Altino

La Boat Service s.r.l. (041 5301549; 041 5301565) è disposta a fornire un servizio di trasporto acquico da Punta Sabbioni a Tessera, per gruppi di min. 25 persone, ad un costo di € 20 circa (andata e ritorno) da programmare in base alle nostre esigenze, ad ore stabilite della mattina e del pomeriggio. Per rendere più interessante l'offerta si possono effettuare percorsi diversi: all'andata, un tragitto di valenza culturale paesaggistica attraverso i canali fino a lambire le isole di Murano, Burano e Torcello, al pomeriggio il rientro potrà essere effettuato lungo le vie acquee dirette dell'imboccatura portuale.

Durata del percorso: 1h circa.

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

La Turistica Penzo di Cà Savio (041 53.00.333, 041 53.00.597, [www.turisticapenzo.it](http://www.turisticapenzo.it), [info@turisticapenzo.it](mailto:info@turisticapenzo.it)) propone il trasporto con imbarcazioni da min. 45 persone per il tragitto Cà Savio–Tessera e ritorno, con le stesse modalità di percorrenza, a € 17 ps, circa.

Durata del percorso: 1 h circa

Si fa presente che da Tessera il collegamento con Altino museo è garantito dai mezzi pubblici ATVO.

La presenza sulle imbarcazioni della Turistica Penzo (da verificare anche sulla Boat Service) di un Bar ben fornito, assicura un servizio aggiuntivo di importanza non trascurabile.

L'esistenza del servizio pubblico di autobus di ATVO, frequente e in ogni caso da studiare in coincidenza con gli orari di arrivo e di partenza delle imbarcazioni, garantisce l'accessibilità al Museo in tempi relativamente rapidi (20 min.) e ad un costo contenuto (€ 2 andata e ritorno).

Per la Riviera del Brenta:

Navigazione lungo il Naviglio Brenta, con visita guidata di gruppo (imbarco da Padova o da Venezia) della durata di un giorno.

Il Burchiello, presso SITA, tel. 049-8774712, [www.ilburchiello.it](http://www.ilburchiello.it)

I Battelli del Brenta, tel. 049-8760233, [www.antoniana.it/battellidelbrenta](http://www.antoniana.it/battellidelbrenta)

Delta Tour, tel. 049-8700232, [www.deltatour.it](http://www.deltatour.it)

Navigare con noi, tel. 049-654917, [www.navigareconnoi.it](http://www.navigareconnoi.it)

Consorzio Battellieri, [www.rivieradelbrenta-navigazione.it](http://www.rivieradelbrenta-navigazione.it)

Navigazione individuale con house boat:

Affitto presso:

Rendez Vous Fantasia, Via S. Marco 1720, Sottomarina, tel. e fax 041-5540016

Delta 80 Srl/Houseboat Holidays Italia: via Isonzo 3, Rovigo, tel. 0425-21357, [info@houseboat.it](mailto:info@houseboat.it)

### **Ipotesi di spostamenti**

Zone di partenza:

dalle spiagge: Sottomarina, Rosolina, Pellestrina, Jesolo, Caorle, Bibione, Grado.

dalle grandi città: Rovigo, Adria, Padova, Venezia, San Donà di Piave, Portogruaro, Udine, Monfalcone.

dalle zone termali: Abano Terme, Montegrotto Terme.

Le compagnie di Autobus sopra citate forniscono collegamenti anche dalle più note località turistiche. Si indicano ad esempio:

Sita – da Abano Terme, Montegrotto Terme, Padova verso Adria e Rovigo (durata circa 2h) e verso Sottomarina, Rosolina e Chioggia (durata circa 1h 30').

N.B. Tutti gli spostamenti dalle zone termali prevedono un cambio a Padova.

#### **VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

Actv – da Jesolo, Venezia verso la Riviera del Brenta (Mira, Dolo, Strà) e verso Marcon, Quarto d’Altino e Treviso.

Atvo – da Eraclea, Caorle e Bibione verso Portogruaro e La tisana, partenze anche ogni mezz’ora durante le ore di punta.

Dall’aeroporto di Tessera – Marco Polo partono autobus in direzione San Donà di Piave circa ogni mezz’ora.

N.B. a San Donà di Piave si segnala il servizio speciale Donàtello che parte ogni mezz’ora dall’Autostazione in direzione “Museo della Bonifica”.

Saf – buona copertura da tutti i centri del basso Friuli. Frequenti i collegamenti verso Grado, Marano Lagunare e le spiagge di Lignano Sabbiadoro.

N.B. La maggior parte dei percorsi prevede un cambio a Udine.

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

## SCHEDA B

### I MILIARI

Il sistema viario romano si distingueva non soltanto per l'organizzazione e la precisione delle strade, ma anche per la vastità di territorio in esso compreso. Non potevano pertanto mancare le indicazioni delle distanze, precisi punti di orientamento su cui i viaggiatori potevano fare affidamento.

Probabilmente una sorta di segnaletica era già in uso presso l'Impero Persiano, ma non si ha notizia alcuna di queste ipotizzate pietre lungo le strade persiane.

La presenza dei miliari è attestata a partire dal III sec. a.C., ma diventa obbligatoria solo con la *lex Sempronia viaria* del 125 a.C., in cui si fa riferimento a delle “colonnelle” in pietra su cui si dovevano segnare numeri che indicavano le miglia, e continua durante il periodo imperiale.

Oggi restano numerosi esempi di queste pietre: esse erano poste indifferentemente sul lato destro o sinistro della strada, ma dovevano rispettare rigorosamente la distanza di *mille passuum* (1480 m circa) l'una dall'altra. I cippi mantengono generalmente una forma cilindrica e recano incisa un'iscrizione da cui si può ricavare, a seconda dei casi, la distanza dall'inizio della via oppure dal centro più prossimo, a volte il nome del magistrato che fece costruire o restaurare la strada. Ulteriori informazioni possono riguardare il tratto di strada di riferimento, il motivo e il tipo di restauro eseguito, il tipo di finanziamento, le infrastrutture realizzate le tecniche utilizzate oppure ancora un semplice augurio per il viaggio. Tuttavia un gran numero di miliari a noi pervenuti non reca alcuna iscrizione<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> ROSADA G., 2000, *Linee preliminari per lo studio della topografia antica*, appunti di lavoro.

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

**SCHEDA C**

**DISEGNO DI LEGGE - VIA ANNIA**

*Atti Parlamentari*

— 1 —

*Camera dei Deputati*

IV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

**CAMERA DEI DEPUTATI** N. 5148

**PROPOSTA DI LEGGE**

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**COLASIO, STRADIOTTO, ROSATO, BIMBI, FRIGATO, RUZZANTE,  
MARTELLA, ZORZATO, ASCIERTO, ZANELLA, CAMPA, GROTTTO,  
SAIA, RODEGHIERO, CAZZARO**

Disposizioni per la tutela e il recupero del percorso dall'antica via  
Annia e istituzione del relativo parco archeologico

*Presentata il 14 luglio 2004*

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Stesa nel 131 avanti Cristo, per iniziativa del pretore Tite Annio Rufo cui deve il nome — anche se alcuni studiosi ipotizzano che sia da attribuirsi al console Tite Annio Lusco e che risalga al 153 avanti Cristo — la via Annia si configura come una delle più importanti arterie stradali del Veneto di epoca romana. Essa, concepita come prolungamento della via Popillia (Rimini-Adria), collega, infatti, Adria ad Aquileia passando per Padova — fondamentale punto di snodo — quindi per Altino e per Concordia. Il suo tracciato segue, in questo tratto, l'andamento del litorale adriatico che delimita il golfo di Venezia, sia pure con la tendenza a mantenersi più arretrato rispetto all'effettiva linea di costa. La via Annia rappresenta dunque, unitamente alla via Postumia costruita nel 148 avanti Cristo per unire Aquileia a Genova, un'in-

frastruttura viaria di eccezionale rilevanza, di certo finalizzata al controllo del territorio, ma anche al collegamento del Veneto con il resto del mondo romano e, conseguentemente, alla promozione e all'incremento degli scambi culturali e commerciali tra i territori collegati. E proprio la capillarità della rete viaria romana denota come questi territori dell'Italia nord-orientale, ricchi, fertili e strategicamente proiettati verso il cuore dell'Europa, siano stati al centro di una vera e propria « politica alto-adriatica » mirata ad un loro effettivo inserimento — sotto il profilo economico, amministrativo, giuridico, linguistico, artistico e culturale *tout court* — nella civiltà romana.

Gli studi condotti a partire dall'inizio del secolo scorso, unitamente alla lettura delle rilevazioni aeree, hanno permesso dunque di ricostruire con certezza tutto il

percorso di quest'antica strada romana della quale restano significative emergenze archeologiche; fondamentali, nel processo di ricostruzione storica, sono tuttora gli studi di L. Bosio.

Dell'esistenza della via Annia e del suo percorso le fonti antiche forniscono diverse testimonianze, anche se in modo non omogeneo per l'intero percorso: per il tratto Adria-Padova, infatti, le fonti tacciono completamente, per cui la ricostruzione del tracciato è basata esclusivamente sul dato archeologico e toponomastico. Diversa è invece la situazione relativa al tratto Padova-Aquileia per il quale vi sono numerose menzioni. In particolare, in tre degli itinerari antichi (*itinerarium antonini*, *itinerarium burdigalense* e *tabula Peutingeriana*) vengono indicate, in maniera abbastanza concorde, le distanze intercorrenti tra i centri principali toccati dalla strada - Padova, Altino, Concordia, Aquileia - e vengono menzionate anche le principali stazioni intermedie: le cosiddette *mutaciones*, aree di sosta frequenti e dotate di strutture per il ristoro di uomini e cavalli, e le *mansiones*, vere e proprie aree per il riposo con locande per il pernottamento.

Sulla base di una lettura comparata dei dati disponibili, sappiamo dunque che la via Annia usciva da Adria passando per la località Ponti Nucui, di lì raggiungeva Fasana Polesine, quindi Pettorazza Grimaldi, Rottanova e Agna - un toponimo che, secondo alcuni studiosi, è senz'altro riconducibile al nome dell'antica via romana; da Agna la strada proseguiva in direzione nord fino a Bovolenta (tale direttrice è però ipotetica non essendoci tratti documentati; alcuni studiosi propendono infatti per identificare il percorso dell'Annia nel tratto Conselve, Maserà, Albignasego, Bassanello), raggiungeva dopo un rettilineo Casalserrugo, Pozzovegliani e quindi entrava a Padova da sud, in corrispondenza dell'odierno Prato della Valle per poi proseguire lungo il Corso Umberto I. Qui, unitasi con la strada romana proveniente da Este, proseguiva lungo via Roma e via VIII Febbraio, per poi uscire dalla città attraverso via Altinate, via Tie-

polo, e l'ex porta Ognissanti. Raggiungeva quindi la località San Gregorio, Camin, Tombelle, passava a sud di Strà e arrivava percorrendo la via Sassara al paese di Sambruson, dove sono state localizzate sia la *mansio* Maio Meduaco, cui fa riferimento la *tabula Peutingeriana*, sia la *mutatio ad duodecimum* citata dall'*itinerarium burdigalense*. Da Sambruson, procedendo lungo la riva destra del Meduacus-Brenta, la via Annia raggiungeva Porto Menai - la *mansio ad portum* della *tabula Peutingeriana* - e quindi proseguiva in direzione di Altino passando per Mestre-Marghera (Rana), Campalto (via Orlanda) e Terzo d'Altino; tra Mestre e Campalto, in località Ponte di Pietra, è stata individuata anche la *mutatio ad nonum* indicata dall'*itinerarium burdigalense*.

Da Altino ad Aquileia la via Annia proseguiva seguendo l'andamento della linea di costa al limite della gronda lagunare rispetto alla quale era leggermente sopraelevata, come si desume dal ricorrere dei toponimi Levada e Levaduzza, a causa dell'ostilità dell'ambiente naturale anticamente paludoso (le bonifiche nella zona risalgono infatti solo agli inizi del secolo scorso). Proprio questo particolare e difficile contesto ambientale è all'origine di continui interventi di manutenzione della strada - ricordati da diverse testimonianze epigrafiche - aggredita ed erosa dalle acque palustri.

Da Altino il tracciato della via Annia è ben documentato archeologicamente e dalla fotografia aerea. La strada usciva da Altino in direzione nord-est intercettando il Siconcello presso Ca' Nuova-Idrovora Zilicco, quindi, oltrepassato il Sile a Ca' Corner (Bagaggiolo), giungeva in prossimità di Ca' Tron dove si divideva in due percorsi, il più antico dei quali - probabilmente ricavato su un tracciato preromano - ad andamento rettilineo e prossimo alla gronda lagunare, risulta sepolto già nel I secolo avanti Cristo per ingressioni marine e sostituito da un tracciato più interno, leggermente rialzato, con andamento curvilineo. I due tracciati, riunitisi poco oltre la località Ponte della Catena, formavano quindi un'unica strada

che giungeva a Mustile di Piave attraverso il fosso delle Canne e il canale Fossetta e di lì, attraverso la località Fornetto e la palude Fossà, perveniva dapprima al canale Grassaga e, poco oltre, ad un secondo corso d'acqua (antico letto del Piavon-Canalat, probabilmente identificabile con un paleoalveo del Piave) nella zona a sud di Ceggia. In località Sant'Anastasio attraversava quindi il Livenza - dove si ipotizza potesse trovarsi la *mutatio Sanos* - e proseguiva verso nord-est fino al Lemene, passando attraverso il centro della colonia di Julia Concordia di cui avrebbe costituito il decumano massimo (secondo alcuni studiosi sarebbe invece passata a 500 metri a nord di Concordia).

Infine, nel tratto tra Concordia e Aquileia la via Annia e la via Postumia, proveniente da Oderzo, confluivano e si unificavano. Tuttavia, data l'importanza assunta nel tempo dalla via Annia, in quest'ultimo tratto il suo nome ha finito per prevalere su quello della Postumia e quest'ultima parte è stata considerata, fin dall'antichità e a tutti gli effetti, via Annia.

Dopo Concordia, l'Annia raggiungeva Villastorta. Vado, quindi in località Latisanotta oltrepassava il Tagliamento dove l'*Itinerarium burdigalense* ricorda l'esistenza della *mutatio Apicilia*; di qui la via Annia raggiungeva San Giorgio di Nogaro, attraversava il fiume Corno e si dirigeva verso sud, mentre più oltre ancora, in corrispondenza della località Chiarisacco (Malisana di Torviscosa), ancora l'*Itinerarium burdigalense* ricorda l'esistenza della *mutatio ad undecimum*. Oltrepassato il fiume Ausa a Ponte d'Orlando, raggiunto San Martino di Terzo, la via Annia entrava infine ad Aquileia passando per i fondi di Ravenola e Le Marignane.

La ricostruzione del percorso dell'antica strada romana poggia su alcuni dati archeologici fondamentali. Il primo è rappresentato dal rinvenimento dei miliari, i cippi di forma circolare che venivano dislocati lungo il tragitto, ai lati della strada, per indicare la distanza in miglia (1 miglio = 1480 metri) di punti logicamente rilevanti rispetto ai centri principali. I cippi solitamente venivano fatti

disporre dai costruttori della strada o da coloro che, anche in periodi successivi, ne avevano promosso opere di restauro e manutenzione; non stupisce pertanto che lungo il percorso della via Annia siano stati rinvenuti numerosi cippi che ricordano i nomi degli imperatori di epoca tarda cui si devono i numerosi interventi di restauro attuati sulla strada. Per alcuni di questi manufatti, tuttavia, non è stata esclusa una funzione propagandistica e celebrativa. Alcuni cippi miliari sono stati rinvenuti *in situ*, di altri, rinvenuti fuori contesto, è stato possibile ipotizzare la collocazione originaria. Il tracciato dell'Annia è stato quindi ricostruito anche in base al rinvenimento di strutture e infrastrutture connesse alla strada. Per quanto riguarda le strutture, non pochi sono i veri e propri lacerti stradali rinvenuti nei territori attraversati: si tratta per lo più di stratificazioni di ghiaie nelle aree extraurbane, secondo la tecnica costruttiva delle *viae glarea stratae* che prevedeva, laddove il terreno era solido, la posa di ghiaie ben pressate; tuttavia lungo il tracciato della via Annia sono stati rinvenuti anche diversi terrapieni funzionali all'attraversamento in posizione sopraelevata di quelle estese aree paludose che delimitavano la gronda lagunare. Nelle aree urbane, invece, sono state rinvenute più frequentemente vere e proprie pavimentazioni in basoli (lastre poligonali in pietra), secondo la tecnica costruttiva delle *viae silice stratae* tipica, appunto, dei contesti urbani. Tra le infrastrutture sono i ponti a rivestire un ruolo di primo piano: la via Annia attraversava un territorio idrograficamente difficile, solcato da numerosi corsi d'acqua che sono oggi in parte scoparsi, ma che in passato erano caratterizzati da significativa portata e pertanto richiedevano la presenza di solidi ponti in pietra.

Concepita dai Romani come strumento di congiunzione tra i territori a sud del Po e le aree nord-orientali, la via Annia costituisce, a partire dalla seconda metà del II secolo avanti Cristo, uno degli assi portanti della viabilità del nord-est e nasce riprendendo, almeno per alcuni tratti lungo la costa lagunare, un tracciato viario

risalente all'età del bronzo. Con il consolidarsi della presenza romana nel territorio destinato a divenire con Augusto la *decima regio*, anche l'organizzazione territoriale perviene a un eccezionale sviluppo che vede il sorgere, parallelamente all'articolazione della rete stradale, di vaste divisioni agrarie (centuriazione a nord e a sud di Padova, nell'agro altinate, a nord/nord-est di Concordia e a nord-ovest di Aquileia), di nuclei insediativi sparsi nelle campagne (vici, ville rustiche) nonché di veri e propri insediamenti urbani dislocati nei punti strategici: sulla Concordia, per limitare l'analisi ad uno degli esempi più eclatanti, viene costituita, come colonia romana, nel 42 avanti Cristo quando la via Annia aveva già alle spalle quasi un secolo di vita e dove la sua prosperità anche al passaggio di quest'arteria stradale che, raccordandosi alle altre strade presenti nel territorio e al fiume Lemene, creava un nodo di primaria importanza per le comunicazioni.

L'Annia ha rappresentato dunque, per il mondo romano, una fondamentale quanto rapida via di collegamento orizzontale tra il delta del Po e Aquileia, attraverso Padova e Altino, tutti territori di rilevante interesse politico ed economico; e al contempo, grazie alle vie raddiate (la Postumia da Genova ad Aquileia, la Claudia Augusta, la via *per conventum* da Concordia al Norico, la via da Aquileia al Norico), ha garantito un'agevole penetrazione non solo verso le più importanti località dell'entroterra, ma anche verso la direttrice transalpina.

Non va poi dimenticato che il territorio solcato dall'Annia era in passato caratterizzato da un'identità del tutto particolare: esso era cioè un territorio « anfibo », ricco di acqua, solcato da importanti vie fluviali che raggiungevano il mare disponendosi a raggiera, confinante con la realtà mutevole dell'ambiente lagunare e interessato per larghi tratti dalla presenza di paludi. Un territorio critico e di difficile antropizzazione proprio per le difficoltà connesse alla gestione della complessa realtà idrografica. Ma era anche un territorio di grandi potenzialità economiche in quanto

sfruttabile per il commercio, la pesca e l'agricoltura. Laguna, mare, fiumi, porti e rete stradale hanno infatti rappresentato gli elementi di una complessa sintassi territoriale, per cui attraverso le « vie d'acqua » era agevole raggiungere dal mare l'entroterra e di lì spostarsi celermente attraverso le « vie di terra ». Tale sistema di interrelazioni territoriali, ampiamente e sapientemente utilizzato in passato, è in parte ancora oggi leggibile. Se infatti i dissesti climatici di epoca tardoantica e altomedievale - ricordiamo soltanto il famoso *ablatum aquas* abbatutosi sulle Venezia nel 589 e descritto da Paolo Diacono - hanno obliterato le tracce delle infrastrutture antropiche di epoca romana facendone perdere per lungo tempo la memoria, chi percorre oggi la statale Triestina attraverso i territori anticamente solcati dall'Annia, ricalkandone in alcuni tratti molto da vicino il percorso. Rispetto al territorio, dunque, la funzionalità del sistema viario sembra conoscere, in dimensione diacronica, una significativa persistenza e la ricostruzione dell'antico percorso dell'Annia equivale al recupero dell'identità storica del territorio e delle sue interrelazioni.

Recuperare l'intero tracciato della strada romana unendo il dato toponomastico, in cui si è sedimentata la memoria, alla valorizzazione dei ritrovamenti archeologici noti con la creazione di parchi archeologici diffusi e all'incremento della ricerca, laddove le fotografie aeree hanno evidenziato tracce del percorso ancora esistenti, ma non più visibili, significa dunque recuperare quel filo conduttore che, in una prospettiva di ampio respiro, unisce, oggi come ieri, le terre di un nord-est italiano proiettato nel cuore di un'Europa che va facendosi sempre più vicina. Se infatti ieri la via Annia attraversava da una parte all'altra la *decima regio augustea*, oggi un progetto per il suo recupero potrebbe vedere coinvolte due realtà regionali, il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia e cinque province, Rovigo, Padova, Treviso, Venezia e Udine. Un'azione sinergica di questi enti, unitamente alle locali soprintendenze compe-

tenti in materia di beni archeologici e alle università che conducono le ricerche sul campo, potrebbe infatti portare all'obiettivo di rendere l'antica via Annia il perno su cui innescare una significativa valorizzazione dei territori del nord-est. Una valorizzazione culturale, dunque, affiancabile a quei progetti di valorizzazione ambientale (dei luoghi umidi e delle vie di navigazione endolagunare) e di recupero delle tradizioni eno-gastronomiche che, in anni recenti, hanno visto un graduale coinvolgimento nell'entroterra dei flussi turistici tradizionalmente gravitanti solo sulle spiagge. Per venire a un siffatto obiettivo significa dunque:

a) potenziare la ricerca di nuovi siti archeologici correlati al percorso attraverso metodologie non invasive (indagini con georadar, telerilevamento, analisi foto aeree e da satellite);

b) potenziare lo studio geomorfologico del territorio (bassa pianura veneta, fascia lagunare, basso Friuli-Venezia Giulia);

c) potenziare la ricerca archeologica in siti già noti gravitanti sul percorso dell'Annia;

d) incrementare gli interventi di recupero delle infrastrutture viarie sparse nel territorio (soprattutto i ponti);

e) mettere in rete il complesso delle evidenze archeologiche note con l'aiuto di supporti didattici (pannelli esplicativi, pieghevoli, pubblicazioni sintetiche, cartografia) creando piccole realtà museali diffuse e idealmente collegate;

f) incrementare la divulgazione scientifica dei risultati con convegni e pubblicazioni.

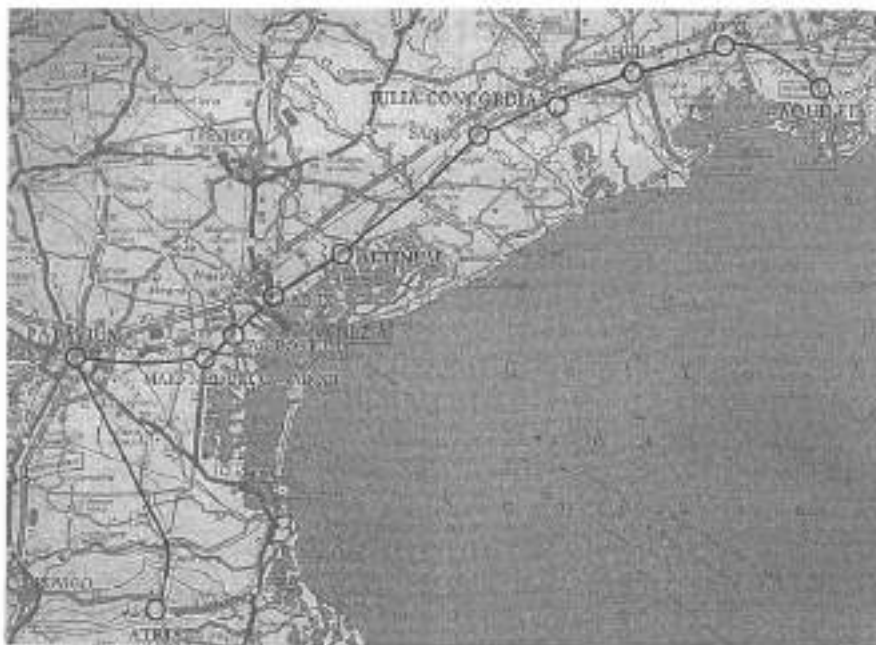
La presente proposta di legge si compone di 7 articoli. L'articolo 1 riconosce l'importanza dell'antico percorso della via Annia, l'articolo 2 istituisce il parco archeologico della via Annia, l'articolo 3 istituisce la fondazione che gestirà il parco archeologico, l'articolo 4 istituisce il fondo speciale presso il Ministero per i beni e le attività culturali, l'articolo 5 regola l'accordo di programma, l'articolo 6 disciplina i contributi a carico del fondo speciale e l'articolo 7 definisce la copertura finanziaria.

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

ALLEGATO

### ANTICO PERCORSO DELLA VIA ANNIA



## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Riconoscimento della via Annia).*

1. Lo Stato riconosce l'importanza dell'antico percorso della via Annia, di seguito denominato «via Annia», quale risorsa storica, culturale e ambientale di notevole interesse pubblico.

2. Allo scopo di cui al comma 1, lo Stato, d'intesa con le regioni attraversate dalla via Annia, promuove, ai sensi della parte prima e della parte seconda del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la tutela, la valorizzazione e il recupero della via Annia e dei territori circostanti, per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

a) promozione di iniziative volte a diffondere la conoscenza della via Annia;

b) attuazione di interventi volti al recupero di tratti originali della via Annia e alla loro interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti, al fine di migliorare le possibilità di rivisitazione;

c) realizzazione di opere di restauro scientifico e risanamento conservativo dei siti di interesse storico, artistico e ambientale esistenti su tutte le parti di territorio interessate dalla via Annia, al fine del miglioramento della pubblica fruizione;

d) realizzazione di interventi per la creazione di nuove strutture ricettive e turistiche lungo la via Annia, con priorità per gli interventi di recupero di edifici esistenti di interesse storico-artistico e ambientale;

e) realizzazione di un sistema museale diffuso che colleghi le più importanti realtà museali adiacenti ed inerenti la via Annia, valorizzando il progetto con le nuove tecnologie multimediali.

## ART. 2.

*(Istituzione del parco archeologico della via Annia).*

1. Al fine della salvaguardia e della tutela del patrimonio storico e monumentale costituito dalla via Annia, è istituito il parco archeologico della via Annia, di seguito denominato « parco ».

## ART. 3.

*(Costruzione della fondazione).*

1. Il parco, alla cui gestione provvede una apposita fondazione costituita ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 27 novembre 2001, n. 491, è posto sotto la vigilanza del Ministero per i beni e le attività culturali.

2. Alla fondazione, oltre ai Ministeri per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio, possono partecipare le regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, le province di Rovigo, Padova, Treviso, Venezia e Udine e i comuni attraversati dalla via Annia, le università, le fondazioni bancarie e altri soggetti pubblici e privati, nonché rappresentanti delle soprintendenze archeologiche competenti.

3. Il direttore del parco è nominato dall'organo con funzioni di indirizzo della fondazione.

4. Alla fondazione sono attribuiti i seguenti compiti:

a) ricognizione, scavo, restauro e risanamento conservativo, manutenzione e conservazione di immobili di interesse archeologico e storico-artistico di proprietà pubblica, privata e di enti morali, ai fini della tutela del paesaggio, del ripristino o del miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione;

b) acquisizione di beni immobili di valore archeologico e storico-artistico al patrimonio degli enti pubblici;

c) recupero della via Annia e sua interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti al fine di migliorarne la percorribilità anche a fini escursionistici;

d) adeguamento della ricettività turistica con priorità per gli interventi di recupero dei manufatti di interesse storico-architettonico e dei beni storico-testimoniali esistenti;

e) creazione di servizi di accoglienza, ivi compresa la ristorazione, complementari alla ricettività turistica, con priorità per gli interventi di recupero per manufatti esistenti di interesse storico-architettonico, storico-testimoniale, agricolo o ambientale;

f) interventi in parchi naturali, oasi ed aree protette, finalizzati alla valorizzazione delle zone che possono essere utilizzate per il miglioramento delle qualità paesaggistiche, della qualità ambientale del territorio e per la fruizione turistica, anche attraverso l'acquisizione di aree;

g) tutela e salvaguardia del paesaggio, anche mediante interventi di architettura del paesaggio, nonché recupero delle aree degradate collegate alla via Annia ed alla viabilità ad essa afferente attraverso il recupero della produzione agricola di qualità e biologica.

#### Art. 4.

*(Istituzione  
di un fondo speciale).*

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1 e all'articolo 3 è istituito, nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali, un fondo speciale di 30 milioni di euro per il triennio 2004-2006, in ragione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

## ART. 5.

*(Accordo di programma).*

1. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e le regioni, le province e i comuni interessati stipulano, d'intesa con la fondazione di cui all'articolo 3, nell'ambito di intese istituzionali di programma, un apposito accordo di programma quadro per la definizione del programma esecutivo degli interventi, nei modi e con le procedure previste dall'articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

## ART. 6.

*(Contributi a carico del fondo speciale).*

1. Per gli interventi riguardanti beni non statali, sono concessi contributi a carico del fondo speciale di cui all'articolo 4, fino ad un importo massimo pari al 30 per cento della spesa riconosciuta.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sia sulla base dello stato di avanzamento dei lavori ovvero a saldo finale previa verifica da parte della regione competente.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una convenzione tra la regione competente ed il soggetto privato e deve prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno quindici anni e la conservazione della destinazione d'uso prevista dal progetto per lo stesso periodo.

## ART. 7.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

**SCHEDA D**  
**DISEGNO DI LEGGE - VIA APPIA ANTICA**

SENATO DELLA REPUBBLICA

———— XIV LEGISLATURA ————

N. 2628

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SPECCHIA, TOFANI, BUCCIERO, CURTO, SEMERARO, TATÒ,  
BONATESTA, COZZOLINO, DEMASI, FLORINO, PACE, PALOMBO, PEDRIZZI e PONTONE  
COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 DICEMBRE 2003

—————  
Norme per la valorizzazione ed il recupero  
della Via Appia Antica nel percorso da Roma a Brindisi  
—————

Onorevoli Senatori. – Sin dall'antichità, la Via Appia assunse un ruolo particolare, ed è ricordata nel corso dei secoli come «*insignis*», «*nobilissima*», «*regina viarum*», sia per lo splendore dei monumenti sepolcrali che ne ornavano i lati e per la modernità del tracciato, sia perchè collegava le regioni più ricche e civili del mondo antico, prima la Campania, poi il Sannio e la Puglia, poi ancora il vicino Oriente.

La Via Appia, che prese il nome dal censore Appio Claudio Cieco, il quale ne iniziò i lavori nel 312 a.C., conquistò subito una grandissima importanza, non solo militare, ma anche commerciale e culturale.

Considerata l'asse principale di tutte le comunicazioni dell'Impero Romano, essa conservò il suo ruolo anche durante il periodo bizantino, perchè collegava la «vecchia» Roma con la «nuova» Roma, che era Costantinopoli.

In conseguenza dell'ulteriore espansione di Roma nel Mezzogiorno, la Via Appia fu più volte prolungata. Dapprima, subito dopo il 268 a.C., fino a Benevento, poi al di là dell'Appennino, fino a Venosa e quindi a Taranto. Finalmente, nel II secolo avanti Cristo, fu condotta fino a Brindisi, porta dell'Oriente. Il percorso dopo Benevento fu però, poco a poco, sostituito da un itinerario alternativo, più breve e più facile, che attraversava tutta la Puglia passando per Ortona, Canosa, Ruvo, Bari ed Egnazia. Nei primi anni del II secolo d.C. esso fu trasformato in una vera e propria variante dall'imperatore Traiano che le aggiunse il suo nome.

La costante manutenzione permise alla Via Appia di restare efficiente fino al pieno Medioevo, assumendo il ruolo di via di pellegrinaggio, sia per la visita alle catacombe, sia in quanto prosecuzione della via Francigena fino a Brindisi, dove i pellegrini si imbarcavano per la Terra Santa.

A partire dal periodo napoleonico, si avanzarono ipotesi di tutela e valorizzazione.

I primi ampi interventi di recupero e risistemazione furono attuati sotto la guida dell'architetto piemontese Luigi Canina e cominciò allora a parlarsi, per la prima volta, della realizzazione di un grande sito archeologico che coprisse la vasta area dai Fori imperiali ai Castelli romani.

La storia più recente, che accompagna la nascita del Parco dell'Appia, ricorda i progetti e le proposte di Rodolfo Lanciani e, ancora, di Guido Baccelli e Ruggero Longhi che intuirono l'importanza della creazione di un «parco-passeggiata archeologica» lungo l'intero percorso della Via Appia e infine la moderna battaglia per la tutela e la salvaguardia dell'immenso patrimonio storico e artistico che gravita intorno alla stessa.

Il disegno di legge che si propone ha come obiettivo principale quello di provvedere alla realizzazione di progetti di recupero e di valorizzazione dell'intero percorso della Via Appia, da Roma a Brindisi, considerata l'importanza che la stessa riveste e con la consapevolezza che i monumenti e i siti archeologici, a prescindere dalla loro ubicazione, non devono essere solo onerose memorie storiche da ammirare, ma patrimonio da proteggere e valorizzare, attivando finanziamenti, risorse culturali, economiche e sociali a favore dei territori e delle comunità interessati dal percorso, coniugando le esigenze di tutela con quelle dello sviluppo della nostra civiltà.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. Lo Stato riconosce l'importanza dell'antico percorso della Via Appia, da Roma fino a Brindisi, di seguito denominato «Via Appia», quale risorsa storica, culturale e ambientale di notevole interesse pubblico.

2. Allo scopo di cui al comma 1, lo Stato, d'intesa con le regioni attraversate dalla Via Appia, promuove, ai sensi del Titolo I del testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, la tutela, la valorizzazione ed il recupero della Via Appia e dei territori circostanti, per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

a) promozione di iniziative volte a diffondere la conoscenza del percorso storico della Via Appia;

b) attuazione di interventi volti al recupero di tratti originali dell'antico tracciato ed alla loro interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti, al fine di migliorare le possibilità di rivisitazione;

c) realizzazione di opere di restauro scientifico e risanamento conservativo dei siti di interesse storico, artistico e ambientale esistenti su tutte le parti di territorio interessate dall'antico tracciato, al fine del miglioramento della pubblica fruizione;

d) realizzazione di interventi per la creazione di nuove strutture ricettive e turistiche lungo l'antico itinerario, con priorità per gli interventi di recupero di edifici esistenti di interesse storico-artistico e ambientale.

### Art. 2.

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali un fondo speciale di 90 milioni di euro per il triennio 2004-2006, in ragione di 30 milioni di euro per anno.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono attribuite alle regioni attraversate dalla Via Appia, in ragione dei programmi di recupero, tutela e valorizzazione presentati da ciascuna regione e che le stesse si impegnano a realizzare.

**Art. 3.**

1. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e le regioni interessate stipulano, nell'ambito di Intese istituzionali di programma, un apposito Accordo di programma quadro per la definizione del programma esecutivo degli interventi, nei modi e con le procedure previste dall'articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

**Art. 4.**

1. Per gli interventi riguardanti beni non statali, sono concessi contributi a carico del fondo speciale di cui all'articolo 2, fino ad un importo massimo pari al 30 per cento della spesa riconosciuta.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sia sulla base dello stato di avanzamento dei lavori ovvero a saldo finale previa verifica da parte della regione competente.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una convenzione tra la regione competente ed il soggetto privato e deve prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno quindici anni e la conservazione della destinazione d'uso prevista dal progetto per lo stesso periodo.

**Art 5.**

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

**SCHEDA E**  
**DISEGNO DI LEGGE - VIA FRANCIGENA**

SENATO DELLA REPUBBLICA

———— XIV LEGISLATURA ————

N. 2722

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SOLIANI, BASSANINI, BATTISTI, DE PETRIS, DE ZULUETA, FABBRI,  
FALOMI, FORCIERI, MASSUCCO, MODICA, PIATTI, RIGONI, ROLLANDIN, SALERNO,  
TOGNI, VICINI, BONATESTA e GUASTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 FEBBRAIO 2004

—————  
Disposizioni per la salvaguardia e la valorizzazione culturale, ambientale e turistica della «Via  
Francigena»  
—————

Onorevoli Senatori. – La Via Francigena è uno dei cammini che uniscono l'Italia all'Europa. È un simbolo delle «eredità culturali, religiose e umanistiche dell'Europa, i cui valori, sempre presenti nel suo patrimonio, hanno ancorato nella vita della società il ruolo centrale della persona, dei suoi diritti inviolabili e inalienabili e il rispetto del diritto» (dal Progetto di Trattato che istituisce una Costituzione per l'Europa).

Il presente disegno di legge ha come obiettivo la valorizzazione dell'itinerario storico della Via Francigena, che rappresenta, insieme al Cammino di Santiago di Compostela, un segno tangibile della comunità religiosa e culturale europea e che costituisce un momento importante in grado di sottolineare efficacemente l'impegno per la ricerca delle origini comuni e per la fattiva cooperazione tra i diversi Paesi che anima questa fase di progressiva unità dell'Europa, per la costruzione dell'identità europea.

L'Arcivescovo di Canterbury, Sigerico, intorno al 990, lascia traccia scritta dell'antico cammino di pellegrinaggio e fissa così il percorso che ancora oggi individua la Via Francigena. Dopo Canterbury si attraversavano i centri di Dover, Sombre, Guines, Theraname, Bruay, Arras, Dongt, Serancourt le Grand, Laon, Carboney, Reims, Chalon sur Marne, Fontaine sur Corde, Donnement, Brienne la Vieille, Bar sur Aube, Blessonville, Humes, Gronant, Cussey sur l'Oignon, Besançon, Nods, Pontarlier, Yverdun, Orbe, Lausanne, Vevey, Aigle, St. Maurice, Orsieres, Bourg St. Pierre, St. Rhemy. Attraversate le Alpi in Valle d'Aosta, la strada scendeva dal Piemonte e dalla Lombardia attraversando i centri di Aosta, Poley, Santhià, Vercelli, Tromello, Pavia, Santa Cristina e Corte Sant'Andrea nella pianura padana, proseguendo per Piacenza, Fiorenzuola d'Arda, ove si dipartiva la variante piacentina, Fidenza e Parma, valicava l'Appennino presso Berceto, scendeva da Montelungo lungo la valle del Magra per raggiungere Pontremoli, Villafranca (ove si riscuotevano i pedaggi della Romea), Aulla, Santo Stefano, Sarzana e Luni. L'itinerario proseguiva attraversando tutta la Toscana passando per Carrara,

Massa, Ponte San Pietro, Lucca, Altopascio, Fucecchio, San Miniato, Chianni, Poggibonsi, San Gimignano, Siena, Montalcino, San Quirico d'Orcia, Abbadia San Salvatore, Radicofani e, attraverso la valle del Paglia, raggiungeva Acquapendente, Bolsena, Montefiascone e Viterbo. Percorrendo l'attuale via Monte Mario si giungeva a Roma.

L'itinerario era costituito non da una singola strada ma da un insieme di percorsi e sentieri, o meglio da un «fascio di strade», secondo l'efficace definizione della più recente storiografia. Numerose erano quindi le varianti e le possibilità che si aprivano al pellegrino, in ragione anche delle vicende politiche e militari dei diversi territori.

Tra le varianti più significative si può ricordare quella che dal Piemonte Moncenisio via Torino-Asti-Gavi raggiungeva Genova per proseguire poi ad est lungo la costa ligure congiungendosi all'itinerario sopra descritto poco prima di Sarzana. Il percorso della Via Francigena interessa quindi direttamente sette regioni italiane: Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Lazio. Pare ovvio sottolineare l'effetto potenziale di attrazione e promozione all'utilizzo di tale percorso a fini turistici e di scambio culturale che si potrebbe ottenere mediante la proposizione di un'offerta turistica, culturale e ambientale concretamente strutturata e preventivamente promossa e fatta conoscere: un'offerta turistica con una visione unitaria.

In passato il tema Via Francigena è stato all'attenzione dei competenti organi europei e nazionali. Il 21 aprile del 1994 la Direzione educazione, cultura e sport del Consiglio d'Europa ha ufficializzato il definitivo riconoscimento di «Itinerario culturale del Consiglio d'Europa» della Via Francigena (prot. n. 459 del 4 maggio 1994). A seguito di ciò alcune regioni hanno intrapreso singole azioni, a volte anche con il supporto di risorse comunitarie, per favorire la conoscenza e la valorizzazione di specifici tratti dell'antica Via anche attraverso interventi di restauro del patrimonio artistico e storico. In via indiretta anche taluni provvedimenti nazionali (ad esempio le azioni del Giubileo fuori del Lazio) hanno, in parte e residualmente, interessato il tema della valorizzazione della Via Francigena.

Tuttavia è mancato a livello nazionale un approccio unitario e coerente al tema della valorizzazione della strada, che tenesse conto delle valenze interregionali, nazionali e di quelle propriamente internazionali. Anzi proprio la necessità di una migliore e organica valorizzazione impone al Parlamento di affrontare il tema e garantire all'intero percorso quelle caratteristiche di qualità diffusa, di coerenza di realizzazione e di integrazione fra specificità territoriali e molteplicità delle azioni politiche, che sono garanzia per una concreta, ampia e soddisfacente promozione. Tutto ciò non può non vedere un importante ruolo nazionale a fianco dei governi regionali e locali.

Il disegno di legge che si sottopone alla Vostra attenzione si prefigge quindi lo scopo di promuovere azioni coerenti per la valorizzazione della Via Francigena, consentendone la migliore conoscenza e salvaguardandone la memoria, nella consapevolezza che sia un elemento fondante della comune cultura europea, nonchè di favorire un adeguato sviluppo dei territori interessati anche grazie al consolidarsi di flussi di turismo culturale e ambientale. Ciò non può non inserirsi, come prevede il disegno di legge, in un più ampio processo di integrazione e di scambio sociale, economico e culturale a livello europeo. In particolare, a rafforzare i temi dell'identità culturale europea si orientano gli interventi di restauro dei beni storici e le attività di ricerca e documentazione promosse dalla scuola, le quali richiedono di sviluppare le attività in collaborazione con soggetti di altri Paesi europei. Sul versante turistico si

orientano invece prevalentemente gli interventi legati alla sentieristica, al restauro del paesaggio, alla ricettività e alla promozione turistica.

Con questo provvedimento si intende quindi rispondere alla necessità di affrontare organicamente, nell'ambito di un progetto unitario di chiara valenza nazionale ed europea, ed in modo il più possibile coordinato tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti – nel rispetto delle rispettive autonomie e degli specifici compiti istituzionali – l'insieme di azioni necessarie alla valorizzazione delle tradizioni musicali, letterarie, artistiche, architettoniche e al miglioramento dell'offerta culturale, turistica e ambientale nei territori interessati dalle persistenze della Via Francigena.

Il disegno di legge ammette a finanziamento – previa valutazione della apposita Commissione – i progetti di intervento, anche in partenariato con i privati, per il recupero e la valorizzazione dei tracciati viari sopravvissuti (o rievocabili), dei luoghi di accoglienza (xenodochi, hospitalia, chiese e monasteri a loro collegati, oratori, luoghi di forte devozione popolare, alberghi veri e propri che sorgono soprattutto ad iniziare dall'età dei comuni), di ponti, guadi, delle direttrici secondarie incrocianti il percorso maggiore. Tutto questo, oltre che alla conoscenza della «cornice» religioso-culturale che sosteneva il valore e le funzioni della Via Francigena, deve portare alla rievocazione della complessa rete di comunicazioni e del contesto ambientale che ne costituiscono la base insostituibile.

Proprio per questo si prevede di operare per progetti di area vasta, anche interregionale, che tengano conto dell'ampio quadro delle dinamiche storiche, economiche e di pianificazione che interessano il territorio. Lo scopo è anche quello di inserire in modo organico l'intervento straordinario per la Via Francigena nelle scelte di programmazione ordinaria già individuate, per favorire l'ottimizzazione delle risorse e la massima efficacia degli interventi.

Particolare attenzione si riserva alle iniziative promosse per i e dai giovani e dall'associazionismo, nella consapevolezza che la loro formazione spirituale e culturale a dimensione europea possa trovare nel percorso della Via Francigena un luogo particolarmente fecondo.

Ai fini della redazione delle proposte, il disegno di legge sottolinea l'importanza di una riflessione concertata sul piano territoriale fra regione ed enti locali per redigere progetti pienamente coerenti con gli obiettivi individuati. Si è infatti ritenuto opportuno affidare alle singole regioni l'organizzazione del rapporto con gli enti locali con le modalità ritenute più opportune anche in relazione alle legislazioni regionali vigenti nei diversi settori interessati dall'intervento (cultura, turismo, ambiente, pianificazione), riservando al piano nazionale, e in particolare a una apposita Commissione istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e composta per la maggioranza da rappresentanti delle regioni interessate, il compito di redigere le graduatorie dei progetti e di raccordare le politiche europee e di coordinamento tecnico a livello nazionale.

In questo senso, si è ritenuto utile, inoltre, inserire tra i componenti della Commissione anche il presidente dell'Associazione dei comuni sulla Via Francigena, costituitasi nell'aprile 2001 per iniziativa di 34 tra comuni e province italiane, e che vede oggi anche l'adesione della regione Lombardia e della città di Roma, «con il primario obiettivo di mettere a sistema esperienze e culture locali di grande importanza storico-culturale, di creare modalità di comunicazione turistica efficaci per valorizzare le diversità e permettere di attivare utili processi di crescita

mediante lo scambio delle esperienze. L'ipotesi operativa parte proprio dalla costruzione e promozione di un prodotto turistico-culturale che valorizzi attività e luoghi lungo la Via Francigena, proposti in chiave unitaria, rispetto allo scenario nazionale ed europeo. L'Associazione è in continua crescita, con contatti molto strutturati con municipalità straniere tra cui Canterbury, Reims e Santiago di Compostela» (dalla Presentazione dell'Associazione).

Nel tempo in cui l'impegno dell'Italia è rivolto ai moderni corridoi infrastrutturali che possano meglio collegarla all'Europa nelle direzioni Nord-Sud ed Est-Ovest, l'attenzione alla Via Francigena può contribuire fortemente alla riscoperta dell'identità originariamente europea del nostro Paese e delle radici dell'Europa, a intensificare gli scambi con gli altri popoli europei, a unire la geografia e la storia della nuova Europa che nasce con l'allargamento. Infine, l'idea del «cammino», che evoca non solo la meta ma il continuo attraversamento dei confini, che è sinonimo di fiducia, di apertura, di riflessione, di sosta, di scoperta, di testimonianza, di dialogo, di ospitalità, di incontro, può contribuire oggi alla costruzione morale e civile della nazione nella consapevolezza della sua vocazione europea, della sua collocazione geografica e storica che la fa ponte nel Mediterraneo tra Occidente e Oriente.

Il varo, che auspichiamo prossimo, della Costituzione europea e l'imminente allargamento dell'Unione a 25 Stati e popoli non possono che trarre, dal rilancio e dalla valorizzazione degli itinerari culturali europei e dei cammini medievali di pellegrinaggio, il migliore auspicio per la costruzione piena dell'unità dell'Europa, luogo e spazio del cammino comune dell'*homo viator* di oggi.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. Lo Stato, nell'ambito delle finalità di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, culturale, ambientale, artistico e paesaggistico e di promozione dello sviluppo socio-economico del Paese, riconosce l'antico percorso della Via Francigena quale risorsa culturale ed ambientale di notevole interesse pubblico. A tale scopo, e anche al fine di aumentare l'efficacia degli interventi già effettuati, lo Stato promuove la tutela, la valorizzazione e il recupero della funzione originaria di cammino di pellegrinaggio del territorio attraversato dalla Via Francigena, tenendo conto del grande valore europeo dell'itinerario, come opportunità per il miglioramento delle condizioni di vita della popolazione residente nelle aree interessate, attraverso interventi di recupero, rifunzionalizzazione, valorizzazione, manutenzione e promozione del patrimonio storico-culturale e ambientale e di riqualificazione del patrimonio ricettivo esistente, anche mediante opportune azioni di promozione turistica ovvero di marketing territoriale.

2. Ai fini della presente legge è denominata «Via Francigena» la grande direttrice viaria che, tra l'VIII e il XII secolo, ha costituito la principale via di comunicazione tra il Mare del Nord e Roma. La presente legge si applica al tratto di strade italiano della Via Francigena, che attraversa il territorio dalle Alpi fino a Roma, e che è altresì parte integrante della Via Francigena riconosciuta dal Consiglio d'Europa come «Itinerario culturale del Consiglio d'Europa».

### Art. 2.

1. Lo Stato riconosce come meritevoli di finanziamento, in quanto idonei a garantire la valorizzazione economica, sociale, culturale e ambientale dell'area territoriale interessata dalla Via Francigena, i seguenti interventi:

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

- a) restauro scientifico e risanamento conservativo di immobili di interesse storico-artistico di proprietà pubblica e privata, anche ai fini di tutela del paesaggio e di ripristino o miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione, con particolare riguardo al completamento di interventi già effettuati e all'arricchimento e all'efficace integrazione dei circuiti della Via Francigena già fruibili;
- b) manutenzione, conservazione, perfezionamento della sicurezza, incremento delle possibilità di fruizione pubblica dei beni di interesse storico, artistico od ambientale esistenti sul territorio interessato dall'antico tracciato, di proprietà di enti pubblici e di privati, già oggetto di intervento anche parziale e già inseriti in un circuito turistico e culturale legato alla Via Francigena;
- c) manutenzione, recupero e ricostruzione, anche in forma ciclabile o carrabile, di tratte di percorso dell'antico tracciato, anche in interconnessione con le infrastrutture per la mobilità già esistenti al fine di favorirne e migliorarne la percorribilità a fini escursionistici;
- d) miglioramento della ricettività turistica, con priorità agli interventi di completamento e manutenzione di strutture già esistenti e funzionanti;
- e) tutela e salvaguardia dell'ambiente, anche mediante interventi di ripristino del paesaggio che prevedano la valorizzazione di tratti di paesaggi storici, l'inserimento di appropriati apparati di vegetazione utili alla riconoscibilità del percorso, la ricomposizione dell'intorno delle emergenze architettoniche e storico-testimoniali a questo connesse e il recupero di aree degradate collegate al percorso o alla viabilità ad esso afferente capaci di completare e perfezionare, in modo significativo, interventi, già realizzati, di carattere storico-architettonico;
- f) manutenzione e promozione della sentieristica lungo l'itinerario, anche attraverso l'installazione di cartellonistica e segnaletica;
- g) attività di informazione, comunicazione, anche attraverso la produzione di materiale cinematografico e multimediale, e promozione del prodotto turistico-culturale ed ambientale rappresentato dalla Via Francigena, che tenga in particolare conto la diffusione a livello europeo e promuova collegamenti e collaborazioni con località toccate dalla Via Francigena in altri Paesi europei;
- h) attività di formazione, ricerca e documentazione sul tema della Via Francigena promosse dal mondo della scuola e dell'università, anche attraverso stage e scambi tra istituzioni formative dei diversi Paesi europei, finalizzate a sottolineare il valore interculturale e internazionale del percorso di pellegrinaggio, per favorire, attraverso la conoscenza e la storia della Via Francigena, la consapevolezza di una comune identità europea.

### Art. 3.

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 2 è istituito un Fondo presso il Ministero per i beni e le attività culturali, denominato «Fondo per la Via Francigena», finalizzato alla concessione di contributi ai progetti di iniziativa di comuni, province e regioni volti al perseguimento delle finalità della presente legge. A decorrere dal 2004, al Fondo è attribuito un finanziamento di 30 milioni di euro in ragione d'anno.

2. Il Fondo di cui al comma 1 è amministrato da una apposita Commissione nominata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e composta da un rappresentante, rispettivamente, del Ministero per i beni e le attività culturali e del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca nonché da un rappresentante di ciascuna delle regioni Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Lazio e dal presidente

dell'Associazione dei comuni sulla Via Francigena. Entro due mesi dalla sua costituzione, la Commissione adotta il proprio regolamento di organizzazione interno e il regolamento contenente i criteri per l'attribuzione dei contributi previsti dalla presente legge.

**Art. 4.**

1. Gli enti locali, singolarmente o associandosi fra loro, predispongono, anche in partenariato e collaborazione con i privati, con la realtà economico-produttiva del territorio e con le agenzie di pellegrinaggio, progetti finalizzati alla realizzazione degli interventi di cui all'articolo 2.
2. Ciascuna regione individua le proposte e le priorità a livello regionale e redige annualmente, sentito il parere della commissione regionale per la valorizzazione dei beni e delle attività culturali di cui all'articolo 154 della legge 31 marzo 1998, n. 112, una graduatoria degli interventi previsti sul proprio territorio, da trasmettere entro il 1° febbraio di ogni anno alla Commissione di cui all'articolo 3, che forma la graduatoria complessiva e stabilisce l'entità dei relativi finanziamenti.
3. I progetti interregionali vengono presentati dalla regione capofila direttamente alla Commissione di cui all'articolo 3.
4. I progetti possono essere finanziati per un importo non superiore al 70 per cento del totale.

**Art. 5.**

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.
2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**SCHEDA F**  
**DISEGNO DI LEGGE - VIA LATINA**

SENATO DELLA REPUBBLICA

———— XIV LEGISLATURA ————

N. 3419

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore TOFANI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 MAGGIO 2005

—————  
Norme per la valorizzazione e il recupero della Via Latina  
—————

Onorevoli Senatori. – È noto che uno degli elementi che hanno reso possibile la formazione dell'Impero romano e la sua durata per così lunghissimo tempo, è stato il sistema viario: il più formidabile insieme di strade della storia della civiltà umana.

Dette strade, definite «consolari» perché nacquero tutte al tempo della Repubblica, partivano da un punto ideale del Foro romano e uscendo da Roma attraversavano valli, pianure e fiumi su solidi ponti. Erano larghe, spesso rettilinee, lastricate da materiale lavico e formate in linea di massima dal *crepidus* (la parte alta), dal *sulcus* (canale che scorreva sui due lati della strada) e dal *summum dorsus* (il lastricato vero e proprio). Sotto il lastricato si trovavano vari strati costituiti da materiali diversi (pietrame, sabbia, pozzolana, talvolta anche anfore). La costruzione era perfetta e tanto solida da resistere per secoli e secoli e, per lunghi tratti, anche fino ai nostri giorni. Il sistema di costruzione era, infatti, rivoluzionario per l'epoca. Veniva scavato un fossato largo e profondo che veniva riempito prima con una massiciata di pietre e schegge di pietra pressate, poi con strati di pietre piccole, ghiaia, sabbia e malta. Sopra si stendeva l'*agger* o *summum dorsus*, cioè il lastricato vero e proprio. La carreggiata era costruita «a schiena», cioè pendente verso l'esterno per lo scolo delle acque. Ad ogni miglio erano poste le pietre indicanti la distanza da Roma o dalla città più vicina. Erano inoltre frequenti le stazioni di posta, dette *mansiones*, dotate di camere, comando di polizia e taverne dove i viaggiatori potevano rifocillarsi e cambiare i cavalli.

La trasformazione della rete stradale nel corso dei secoli, non ha comportato solo un mutamento di carattere tecnico; l'apertura e la manutenzione dei tracciati stradali sono divenute, nel tempo, espressione di un potere centrale capace di dare unità geografica, culturale ed economica ad un territorio amplissimo e disomogeneo che andava espandendosi a dismisura.

Naturale collegamento fra il Lazio e la Campania la via Latina ha un'origine antichissima «essendosi formata spontaneamente in epoca molto anteriore al tracciato che venne definito in età storica» (1)(\*).

Basti ricordare, a tal proposito, una delle mitiche fatiche di Ercole, la decima, dove si racconta che l'eroe greco, figlio di Zeus e di Alcmena, muovendo verso la Sicilia dal Lazio, spingeva «innanzi a sé le vacche di Gerione lungo la via Latina» (2)(\*\*).

Mettendo da parte la mitologia, non si può dimenticare che fin dall'VIII secolo a.C. frequenti erano i rapporti fra l'Etruria meridionale e la Campania etrusca.

Scambi che avvenivano soprattutto seguendo un percorso, per così dire, interno: l'altra possibilità di collegamento esistente a quell'epoca, infatti, quella per via marittima o costiera seguendo l'Appia, era resa, se non impraticabile, almeno poco sicura, dalla agguerrita presenza della flotta della colonia greca di Cuma.

Questo intenso traffico di merci e di prodotti fra l'Etruria e la Campania, ovvero fra gli Etruschi dell'Italia centrale e quelli del meridione campano, andarono avanti, in maniera pressoché continua, per più di trecento anni fino agli inizi del secolo V.

La qualcosa è attestata, in maniera evidente, dal ritrovamento sempre più frequente di vasellame etrusco nei centri del Lazio meridionale (vedi *Fregellae*), nonché dalla presenza di numerosi toponimi di probabile derivazione etrusca.

Da qui l'ipotesi, già avanzata da alcuni studiosi del secolo scorso (3)(\*\*\*), che configura nel territorio del Lazio meridionale la presenza di alcune città o nuclei fortificati posti a protezione di questi flussi ininterrotti di scambi e di rapporti fra le due componenti etrusche dell'Italia centrale e meridionale.

Nel corso del V secolo però questo interscambio va gradatamente ad interrompersi, fino a cessare del tutto: la cosa deve essere vista in correlazione con l'affermazione dei Volsci e di alcune gravi sconfitte militari patite dagli Etruschi per mano dei cumani (524 e 474 a.C.).

L'avvento dei Volsci e delle altre popolazioni appenniniche, di fatto, bloccò questo flusso di merci e di prodotti dal Lazio in direzione della Campania, cosa che sarà ripristinata soltanto alla fine del IV secolo quando, sulla scena, irrompe prepotente Roma che sconfigge, sia pure con difficoltà inenarrabili i Volsci, e ripristina, almeno in parte, l'antica via di collegamento.

Proprio a questo periodo – siamo sul declinare del IV secolo a.C. – si fa risalire la nascita della via Latina o meglio di quella che, da questo momento in poi, sarà sempre indicata con tale nome, anche se, con tutta probabilità, un tracciato, sia pure non convenzionalmente indicato, esisteva già da secoli addietro ed era stato utilizzato dagli Etruschi per i loro spostamenti verso la Campania e per i loro affari di natura commerciale. Ma perchè via Latina?

Al riguardo le ipotesi sono variegate.

Qualcuno fa derivare il nome dal fatto che, originariamente, la strada consentiva il collegamento tra Roma e i Colli Albani dove si ergeva il santuario di «*Iuppiter Latiaris*» e dove si celebravano, con grande solennità, le cosiddette *feriae Latinae*.

Di origine assai antica (si racconta che sia stata istituita da Enea) tale festa, che non aveva una data prestabilita ma veniva fissata dai pontefici anno per anno (sembra comunque che si svolgesse, per quattro giorni consecutivi, tra aprile e giugno) era uno degli appuntamenti più importanti per i Romani che, non a caso, continuarono a celebrarla fino ai primi secoli dell'Impero.

Essa attirava moltissime persone che da Roma si riversavano in massa presso il santuario di Giove sui Colli Albani.

Il fenomeno era così imponente e coinvolgeva tutte le istituzioni della città, che si era soliti ricorrere alla nomina di un *dictator feriarum Latinarum* causa che aveva il precipuo compito di badare al governo di Roma in assenza dei consoli che erano soliti partecipare anch'essi alle giornate di festa, dove, anzi, ricoprivano un ruolo di primissimo piano.

Era proprio il console infatti che sacrificava un toro nel sacro tempio, le cui carni venivano divise tra i rappresentanti istituzionali delle più antiche città del Lazio, quasi a suggellare un patto di federazione e di armonia con Roma.

Altri invece ricollegano la denominazione ad una pura circostanza di carattere geografico: la via infatti «attraversava tutto il territorio della vecchia Lega latina, compreso il *Latium novum* o *adiectum* che Roma si era annesso dopo la sottomissione di quei popoli più meridionali» (4)(\*\*\*\*).

In realtà, come ha fatto notare Pier Giorgio Monti, autore, qualche anno fa, di un bel lavoro sulla via Latina, «la denominazione di questa nuova via, contrariamente a quanto avvenne per altre strade più recenti, che furono chiamate con il nome del magistrato costruttore o con quello della città di arrivo, sembrerebbe solo voler significare genericamente il suo passaggio verso o attraverso il Lazio» (5)(\*\*\*\*\*).

A prescindere però dalle ipotesi, tutte proponibili e degne di considerazione, è certo che, con il passare degli anni, la via Latina acquistò una importanza davvero notevole.

Tale via di comunicazione infatti seguì, passo passo, le non sempre agevoli tappe di espansione di Roma che, attraverso il territorio laziale, si portava sempre più a sud.

Ma andiamo con ordine e cerchiamo di ricostruire il tracciato originario della via Latina.

La strada usciva dalle mura di Roma attraverso la porta Capena, la stessa porta dalla quale, qualche tempo più tardi, partirà anche la via Appia.

Curiosa la somiglianza etimologica fra il punto di partenza della via Latina, porta Capena, con il punto di arrivo della stessa, Capua, così come singolare l'altra ipotesi avanzata dall'insigne archeologo Filippo Coarelli, lo «scopritore» di *Fregellae*, che vuole il toponimo di Capena in stretta analogia con il monte Cavo, sui Colli Albani, ossia con il luogo dove doveva sorgere il tempio di «*Iuppiter Latiaris*».

Lasciate le mura aureliane, la via Latina, passando tra Grottaferrata e Frascati, raggiungeva i Colli Albani e si insinuava nella valle del Sacco, facendo tappa a *Signa* (l'odierna Segni), al di sotto di *Anagnia* (Anagni), *Ferentinum* (Ferentino) e *Frusino* (Frosinone).

Da Frosinone raggiungeva e superava il fiume Liri nei pressi di *Fregellae* (Ceprano): dopo la distruzione della colonia ad opera dei Romani nel 125 a. C. (6)(\*\*\*\*\*), la strada fu fatta transitare attraverso il centro di *Fabrateria Nova* (San Giovanni Incarico), costruito nel 124 a.C. dopo la scomparsa di *Fregellae*.

Oltrepassato il Liri, la via Latina attraversava *Aquinum* (Aquino), *Interamna Lirenas* e *Casinum* (Cassino), per poi dirigersi, attraverso San Pietro Infine (*Ad Flexum*), nell'agro campano, toccando *Teanum Sidicinum* (Teano), *Cales* (Calvi Risorta), *Casilinum* (Capua), dove veniva raggiunta dall'Appia, per concludere la sua corsa a Capua, l'odierna Santa Maria Capua Vetere (7)(\*\*\*\*\*).

In tutto quindi, da Porta Capena, (Roma), fino a Capua, erano 146 miglia romane corrispondenti, all'incirca, a 216 chilometri.

Ogni miglio vi era una colonnina in pietra, il cosiddetto «miliare», che dava precise indicazioni soprattutto riguardo alle distanze.

Esistono, per fortuna, ancora parecchi di questi «segnali» *ante litteram*: il più antico, e quindi il più prezioso, è stato rinvenuto a Venafro e reca inciso il nome di Lucio Cornelio Cinna, che fu console a Roma nel 127 a.C.

Lungo tutto il percorso della via Latina si diramavano altre strade che contribuivano a formare un complesso reticolato viario che i Romani utilizzavano per i loro spostamenti militari e commerciali.

Abbiamo già ricordato l'intersecazione con l'Appia a *Casilinum* che permetteva di raggiungere Roma attraverso un percorso costiero, fino a ricongiungersi sotto porta Capena.

La via Appia poi poteva essere raggiunta anche da Teano, Cassino e Aquino, attraverso tracciati viari che facevano tutti capo all'importantissima colonia di *Minturnae* (Minturno), considerata il porto delle città poste all'interno.

Procedendo da sud a nord, ossia da Capua a Roma, da Venafro e da Cassino era possibile collegarsi alla via Valeria attraverso *Aufidena* (Alfedena) e *Corfinium* (Corfinio).

Da Ceprano e da Frosinone invece partivano altre diramazioni che consentivano di raggiungere Sora e, attraverso la valle di Roveto, l'altra colonia di *Alba Fucens* e quindi la via Valeria.

Ancora da Ceprano partiva una strada, la prosecuzione meridionale di quella per Sora, che conduceva verso il mare e, attraverso *Fundi* (Fondi), si ricongiungeva alla via Appia.

Anche da Frosinone si poteva raggiungere la zona costiera e l'Appia passando per Priverno.

Infine, ancora più a nord, nei pressi di Artena, nella valle del Sacco, attraverso la *statio ad bivium*, la via Latina si intersecava con la Laticiana.

Come tutte le più importanti strade romane anche la via Latina, larga circa 4 metri (8)(\*\*\*\*\*), era lastricata di pietre poligonali. Il materiale era variegato e cambiava a seconda della zona che si andava ad attraversare: in linea di massima, comunque, troviamo il basalto nella provincia romana e le pietre in calcare nel Lazio meridionale e nella Campania.

Lungo il percorso, accanto ai miliari di cui già si è detto, vi erano le stazioni di posta, le cosiddette *mutationes*, una sorta di moderni autogrill autostradali: vi era infatti la locanda dove si somministrava il cibo ai viaggiatori, le stalle per i cavalli, le stanze dove si poteva riposare o trascorrere la notte.

Le *mutationes*, di norma, erano dirette da un funzionario, il *praepositus*, che aveva alle sue dipendenze un numeroso personale da impiegare nelle variegate incombenze.

Avevano un prezioso punto di riferimento nelle stazioni sia il servizio di posta per la spedizione di lettere e plichi, attraverso corrieri veloci a cavallo, che il trasporto di merci e derrate che, di solito, veniva assicurato con carri trainati da buoi.

L'importanza della via Latina, come già accennato, era data proprio dalla sua connotazione geografica: con tale arteria infatti Roma era collegata, non solo alla Campania ma, di fatto, al meridione d'Italia.

È proprio attraverso la via Latina che l'enorme flusso delle merci e dei prodotti provenienti dalle regioni meridionali, dalla Sicilia, ma anche dall'Oriente, potevano giungere fino a Roma, ossia fino al cuore dell'Impero.

Un'importanza che non sfuggì ai più acerrimi nemici di Roma che si servirono proprio della via Latina per sferrare i loro attacchi: basti pensare che questa strada fu percorsa sia dagli eserciti di Pirro, re dell'Epiro (280 a.C.), che dalle truppe e dagli elefanti del cartaginese Annibale (212 a.C.), in una delle pagine più drammatiche della millenaria storia di Roma.

Un funzionario si occupava della manutenzione della strada (il *curator viae Latinae*) che doveva essere sempre tenuta in condizioni di efficienza proprio per la sua straordinaria importanza militare, commerciale e di collegamento.

Egli controllava periodicamente lo stato del lastricato e dei marciapiedi, lo scolo delle acque piovane e lo stato dei miliari ossia di quella che, con termine moderno, potremo chiamare la segnaletica.

Il *curator* metteva in atto, avvalendosi di apposito personale alle sue dipendenze, tutte quelle opere e quegli interventi ritenuti necessari per assicurare l'ottimale manutenzione della strada.

Notizie sulla via Latina si possono ricavare sia da fonti letterarie che iconografiche: tra gli autori classici più importanti ricordiamo Strabone che nella sua opera *Geografikà* (I secolo a.C.) menziona l'itinerario della via Latina e le città che si incontrano lungo il suo tragitto fra Roma e Cassino.

Di età imperiale, anche se è conosciuta solo attraverso una copia redatta nel Medio Evo, conservata nella Biblioteca nazionale di Vienna, è la famosa *Tabula Peutingeriana*: si tratta di un rotolo di pergamena in cui, tra le varie vie tracciate in rosso, vi è anche la Latina. Nella Tabula sono persino riportate le distanze fra le località e le varie stazioni di posta collocate lungo il percorso.

Altra fonte è costituita dall'*Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, risalente al tempo di Diocleziano: anche in esso compare il tracciato della via Latina.

Non si possono infine non menzionare altre due fonti importanti, sia pure risalenti ad epoche più tarde: la *Cosmographia* dell'Anonimo ravennate (VII secolo d. C.) e la *Geographica* di Guidone datata 1119. Venuta meno l'efficiente organizzazione romana, con l'avvento del periodo medievale, la via Latina subisce un inevitabile declino, conforme a gran parte delle strutture realizzate dai romani.

Del resto i vecchi agglomerati urbani, sorti lungo il percorso dell'arteria, per lo più in località pianeggianti, vengono abbandonati per paura delle scorribande barbariche: la popolazione inizia a rifugiarsi in posti più elevati, spesso sul cocuzzolo delle montagne, dove si stava più al sicuro.

La stessa via Latina che correva da Roma a Capua per lo più in pianura, è abbandonata proprio a causa della sua pericolosità; e, non essendovi più chi si cura della sua manutenzione, come accadeva in epoca romana, rapidamente viene, se non cancellata, lasciata nell'incuria, con la vegetazione che si insinua fitta nel basolato e finisce per rendere invisibile o quasi il tracciato stradale.

Iniziano a svilupparsi altri tipi di arterie, più modeste, poste non in pianura, inabitabile e malsana, ma in posizione più elevata, che servivano a mettere in collegamento i nuovi insediamenti abitativi sorti sulle montagne: sono le cosiddette «pedemontane» che, il più delle volte, utilizzano antichissimi tratturi risalenti ad epoca preromana, abbandonati quando la straordinaria organizzazione stradale, messa a punto dagli ingegneri romani, aveva coperto la pianura con un fitto ed intersecante reticolato viario.

E questo abbandono dura, ininterrotto, per molti secoli, almeno fino a quando le condizioni di vivibilità non fanno registrare un sensibile miglioramento e si assiste a quel curioso fenomeno di «pendolarismo» per cui gli agglomerati urbani, alla fine del periodo dell'età di mezzo, si spostano, in blocco o quasi, dalla montagna alla pianura.

Consolidatasi questa tendenza, inizia ad assumere di nuovo straordinaria importanza il reticolato viario originario, posto a fondovalle, che per tanti anni era stato completamente abbandonato.

Le nuove città, non più arroccate su impervie vette difficilmente raggiungibili, si adagiano sempre più in pianura, appaiono in continua espansione urbanistica e demografica e hanno perciò bisogno di vie, di strade, di un sistema di comunicazione che le metta in contatto, per favorire quella serie di interscambi necessari alla vita economica e relazionale.

Ed è proprio in questo particolare contesto che iniziano ad essere riscoperte le antiche vie tracciate dai Romani e quindi anche la via Latina.

Una prima notizia di un tentativo di recupero e di ripristino della stessa, da Roma fino al fiume Liri e a Ceprano, ossia fino ai confini con il Regno di Napoli, risale al 1620: la strada fu risistemata, in molti punti rifatta e fu ricostruito anche il ponte sul Liri che era crollato qualche anno prima.

Ad onor del vero, se le autorità pontificie dimostrarono sempre l'intenzione di curare la manutenzione di questa arteria che dal cuore dello Stato portava fino ai confini, dall'altra parte gli amministratori napoletani non furono quasi mai animati dalle medesime intenzioni per ciò che riguardava la loro parte di competenza della strada, ossia da Capua a Ceprano.

La via Latina continuò ad essere percorsa solo a tratti e principalmente là dove il vecchio percorso aveva resistito, in tutto o in parte, all'incedere del tempo e all'abbandono.

Fino a che nel 1796, su impulso del re Ferdinando IV di Borbone, fu varata la costruzione di una nuova strada, detta «consolare» che, unendo Napoli a Sora e poi agli Abruzzi, determinò, almeno per questo lungo tratto, il pressoché definitivo abbandono della vecchia via Latina che, di fatto, cessò praticamente di esistere (9)(\*\*\*\*\*).

E così il ricordo di questa gloriosa strada romana, che per tanti secoli aveva rivestito una importanza notevole, rimase confinato soltanto in qualche ingiallito documento di archivio e in alcuni toponimi periferici che attestavano, e che spesso continuano a farlo ancora oggi, il passaggio, in quei pressi, dell'antico tracciato.

Il disegno di legge che si propone ha come obiettivo principale quello di provvedere alla realizzazione di progetti di valorizzazione e di recupero della via Latina, considerata l'importanza che la stessa riveste quale risorsa storica, culturale e ambientale e nella consapevolezza che tutto ciò che testimonia la storia e la civiltà del nostro Paese deve essere tutelato e protetto, attivando i necessari finanziamenti a favore dei territori e delle comunità attraversate da quei percorsi.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. Lo Stato riconosce l'importanza dell'«antico percorso della via Latina», di seguito denominato «via Latina», quale risorsa storica, culturale e ambientale di notevole interesse pubblico, ai

sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

2. Allo scopo di cui al comma 1, lo Stato, d'intesa con le regioni attraversate dalla via Latina, promuove, ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la tutela, la valorizzazione ed il recupero della via Latina e dei territori circostanti, per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) adozione di iniziative volte a diffondere la conoscenza del percorso storico della via;
- b) attuazione di interventi volti al recupero di tratti originali dell'antico tracciato ed alla loro interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti, al fine di migliorare le possibilità di rivisitazione;
- c) realizzazione di opere di restauro scientifico e risanamento conservativo dei siti di interesse storico, artistico e ambientale esistenti su tutte le parti di territorio interessate dall'antico tracciato, al fine del miglioramento della pubblica fruizione;
- d) realizzazione di interventi per la creazione di nuove strutture ricettive e turistiche lungo l'antico itinerario, con priorità per gli interventi di recupero di edifici esistenti di interesse storico-artistico e ambientale.

#### Art. 2.

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali un fondo speciale di 90 milioni di euro per il triennio 2005-2007, in ragione di 30 milioni di euro per anno.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono attribuite alle regioni attraversate dalla via Latina, in ragione dei programmi di recupero, tutela e valorizzazione presentati da ciascuna regione e che le stesse si impegnano a realizzare.

#### Art. 3.

1. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e le regioni interessate stipulano, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, un apposito Accordo di programma quadro per la definizione del programma esecutivo degli interventi, nei modi e con le procedure previste dall'articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

#### Art. 4.

1. Per gli interventi riguardanti beni non statali, sono concessi contributi a carico del fondo speciale di cui all'articolo 2, fino ad un importo massimo del 30 per cento della spesa riconosciuta.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sia sulla base dello stato di avanzamento dei lavori ovvero a saldo finale, previa documentazione esibita da parte della regione competente.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una convenzione tra la regione competente ed il soggetto privato e deve prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno quindici anni e la conservazione della destinazione d'uso prevista dal progetto per lo stesso periodo.

#### Art. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale

di base di conto capitale «Fondo speciale» del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(\*) > (1) AA. VV., Ager Aquinas. Aerotopografia archeologica lungo la valle dell'antico Liris, a cura di Giuseppe Ceraudo, Marina di Minturno 2004, p. 29.

(\*\*) > (2) PIER GIORGIO MONTI, Via Latina, Roma 1995, p. 7.

(\*\*\*) > (3) G. COLASANTI, I cercatori di ferro. Elementi etruschi nella valle del Liri, Roma 1928.

(\*\*\*\*) > (4) AA. VV., Ager Aquinas, op. cit., p. 29.

(\*\*\*\*\*) > (5) PIER GIORGIO MONTI, Via Latina, op. cit. p. 9.

(\*\*\*\*\* ) > (6) La via Latina passava proprio al centro dell'agglomerato urbano di Fregellae come dimostrato dalle ripetute campagne di scavo condotte sul pianoro di Opri dal prof. Filippo Coarelli e dall'Università di Perugia.

(\*\*\*\*\* ) > (7) Ab origine la via Latina, superata Fregellae, dirigeva su Interamna Lirenas e quindi proseguiva in direzione di Cales, escludendo sia Aquinum che Casinum: ciò era dovuto al fatto che, alla fine del IV secolo, la zona a nord della valle del Liri era ancora nelle mani dei Sanniti.

(\*\*\*\*\* ) > (8) Ai due lati della strada erano presenti degli ampi spazi, una sorta di marciapiedi, larghi all'incirca 3 metri, riservati a chi viaggiava a piedi: percorrendo queste particolari corsie si evitava il rischio di essere travolti dai carri e dai cavalli.

(\*\*\*\*\* ) > (9) «La via Latina che già aveva perduta l'importanza come transito, dopo fatta questa strada sparì» (Mons. ROCCO BONANNI, Monografie Storiche, Isola del Liri 1926, p. 202, appendice 12)

**SCHEDA G**  
**DISEGNO DI LEGGE - VIA LAURETANA**

SENATO DELLA REPUBBLICA

———— XIV LEGISLATURA ————

N. 647

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore RONCONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 SETTEMBRE 2001

————  
Norme per la tutela e la valorizzazione storica  
della via Lauretana  
————

Onorevoli Senatori. – Erano almeno tre i flussi di pellegrini lauretani che, tra medio-evo ed età moderna, attraversavano l'Umbria: il più importante, quello da Roma e per Roma utilizzava fino a Foligno la via Flaminia; altri flussi attraversavano la regione per ricongiungersi al flusso principale a Camerino o a Castelraimondo.

Dal tardo antico fino agli inizi del secolo XV i traffici e i rapporti commerciali tra la valle Umbra e l'Adriatico erano rimasti legati alla via Flaminia, strada di collegamento fra Roma e Fano, da cui si raggiungeva Ravenna. Il pellegrinaggio lauretano usufruì però solo in parte della via Flaminia poichè verso la fine del '300 i pellegrini dell'Italia centro-meridionale diretti alla Porziuncola per il perdono avevano ricoperto la via Plestina, oggi strada statale 77, posta al centro dei collegamenti trasmontani che mettono in comunicazione i versanti adriatico e tirrenico degli Appennini centrali. Questa era una strada assai frequentata fino al basso impero, vicino alla città di Plestia posta al centro dell'altopiano di Colfiorito. Atteso il notevole flusso di pellegrini diretti alla Porziuncola, agli inizi del secolo XV l'antico tracciato della via Plestina subì una serie di ammodernamenti per evitare alcuni tratti scoscesi dovuti all'interruzione dell'antica via che da Belfiore, costeggiando il Monte di Pale, saliva a Casenove e quindi si inerpicava per la salita del Cifo, giungendo all'altopiano di Colfiorito. Questa strada fu largamente utilizzata di lì a qualche anno anche dal pellegrinaggio lauretano che attraversava l'Umbria.

Il flusso di pellegrini più importante era quello che proveniva da Roma, seguiva la via Flaminia, toccava Terni (nella chiesa agostiniana di S. Pietro si ha una delle prime rappresentazioni del simulacro venerato in Loreto) e giungeva a Spoleto.

Qui si incontrava una prima deviazione: una piccola parte dei pellegrini seguiva la via della Spina che tramite Verchiano conduce a Colfiorito. In località Piè di Cammoro, a testimonianza dei pellegrinaggi, rimane un albergo del secolo XVI con incorporata una cappella lauretana dipinta nel 1515 da Paolo Bontulli da Percanestro e una serie di graffiti lasciati da pellegrini del secolo XVI.

Il flusso maggiore giungeva a Foligno, che all'epoca svolgeva il ruolo di nodo delle vie del pellegrinaggio. Non a caso in questa città c'è traccia del più antico transfert di sacralità lauretana, una cappella eretta nel 1404 in onore e sotto il titolo della Madonna di Loreto. Da Foligno partiva una strada che già nel secolo XVI ebbe l'appellativo di via lauretana: oltrepassata la porta di nord-est, monumentalizzata nel 1426, si giungeva al Miglio di S. Paolo – posto, come recita il toponimo, a un miglio da Foligno – si toccavano Colle S. Lorenza, Ponte S. Lucia, Sostino, Piani di Ricciano e Colfiorito.

Lungo questo tratto furono istituiti alcuni punti di appoggio per i pellegrini: a Ponte S. Lucia, una locanda e un raduno fieristico franco istituito da Corrado Trinci nel 1429 (durava tre giorni dal sabato al lunedì dell'ultima settimana di agosto ed era in funzione del pellegrinaggio lauretano in quanto la festa, all'epoca, si celebrava l'8 settembre); a Sostino un ospizio per pellegrini eretto dopo il 1407 e alcune locande che i Trinci e poi i Papi esentarono dal pagamento della gabella per le carni; al termine della salita, che conduce ai piani di Ricciano, nel 1425 fu eretta una chiesa con loggiato intitolata a S. Maria di Loreto (oggi S. Matteo). Da Colfiorito la strada si dirigeva a Serravalle del Chienti e a Camerino.

L'altro flusso di pellegrini che usufruiva delle strade della transumanza lungo la dorsale appenninica abruzzese-marchigiana, giungeva a Norcia, tramite la Valnerina, toccava Visso, quindi Muccia per giungere a Camerino dove si univa al flusso principale proveniente da Foligno.

Un terzo flusso di pellegrini, quelli provenienti dall'Umbria del nord, dopo aver attraversato Nocera si dirigeva a Pioraco, attraversava Fiuminata (all'eremo di Valcora si trova una delle più antiche rappresentazioni lauretane: una Madonna con Bambino entro tabernacolo sorretto da angeli, affresco attribuito a Diotallevi di Angeluccio di Esanatoglia), da dove scendeva a Castelraimondo per congiungersi con il flusso di pellegrini provenienti da Camerino; insieme percorrevano la via della Regina che da Sanseverino Marche conduce a Macerata-Recanati-Loreto.

Il presente disegno di legge ha l'obiettivo di ottenere risorse nazionali per interventi mirati al restauro ed alla valorizzazione del tracciato e dei beni culturali e ambientali che affiancano tutto il percorso della via Lauretana, nella consapevolezza che il patrimonio storico-religioso di cui è ricca l'Italia centrale non può essere ignorato.

L'azione di recupero potrà essere ottenuta con il preordinamento di piani regionali di restauro e di risanamento conservativo dei principali monumenti medioevali esistenti lungo il tracciato. Sarà necessario realizzare interventi capaci di assicurare la manutenzione, l'integrità e la possibilità di fruizione pubblica dei beni di interesse storico, artistico ed ambientale esistenti sul territorio interessato dall'antico itinerario di proprietà di enti pubblici, enti ecclesiastici, enti morali o privati cittadini.

In quest'ambito si prevede l'istituzione di un fondo speciale destinato a finanziare piani di intervento finalizzati al recupero ed al rilancio della via Lauretana.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. Tra gli interventi urgenti del Ministero per i beni e le attività culturali è compreso il progetto di valorizzazione turistica, culturale ed ambientale dell'antico itinerario della via Lauretana.

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

2. Per la realizzazione del progetto di cui al comma 1 sono finanziate proposte d'intervento mirate al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) realizzazione di opere di restauro scientifico e risanamento conservativo di manufatti di interesse storico, artistico e ambientale esistenti sul territorio interessato dall'antico tracciato della via Lauretana, di proprietà di enti pubblici, enti ecclesiastici, enti morali, privati cittadini, ai fini del ripristino o del miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione;
- b) attuazione di interventi volti al recupero di tratti originali dell'antico tracciato, alla progettazione di eventuali varianti ed alla loro interconnessione con le strade esistenti, al fine di migliorarne la possibilità di rivisitazione.

### Art. 2.

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1 è istituito nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali un fondo speciale di 100 miliardi per il triennio 2001-2003 per le regioni interessate dalla via Lauretana.

2. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge lo stanziamento previsto è attribuito alle regioni Umbria e Marche e ripartito in ragione dei programmi di recupero e di rilancio presentati da ciascuna regione.

### Art. 3.

1. Il fondo speciale di cui all'articolo 2 è gestito da un Comitato nazionale, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ed incaricato della ripartizione territoriale delle risorse in base ai progetti di intervento presentati. Del Comitato fanno parte un rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali, un rappresentante della regione Umbria, un rappresentante della regione Marche, un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri, per quanto concerne la promozione turistica, e un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e trasporti per quanto attiene agli interventi sulla rete stradale esistente.

### Art. 4.

1. Per gli interventi previsti riguardanti beni non statali sono concessi, nei limiti della quota prevista dal piano di spesa pluriennale, contributi a carico del fondo speciale di cui all'articolo 2, fino ad un importo massimo pari al 30 per cento della spesa riconosciuta.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sulla base dello stato di avanzamento dei lavori, sia a saldo finale previa verifica da parte della regione competente.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una convenzione tra la regione competente ed il privato: gli obblighi assunti da quest'ultimo sono determinati dalla regione e devono comunque prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno un decennio e la conservazione della destinazione d'uso prevista in progetto per lo stesso periodo.

### Art. 5.

1. Per l'attuazione delle finalità previste dalla presente legge le Amministrazioni competenti possono avvalersi della collaborazione delle associazioni di volontariato presenti sul territorio che esprimono una volontà diffusa di tutela dei beni culturali ed ambientali, favorendone la completa fruizione.

### Art. 6.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, per gli anni 2001, 2002 e 2003, pari rispettivamente a lire 30 miliardi, 40 miliardi e 30 miliardi, si provvede mediante corrispondente

### **VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

2. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

**SCHEDA H**  
**DISEGNO DI LEGGE - VIA PRAENESTINA**

SENATO DELLA REPUBBLICA

———— XIV LEGISLATURA ————

N. 3418

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore ZANDA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 MAGGIO 2005

—————  
Norme per la valorizzazione e il recupero dell'antico tracciato della «via Praenestina»  
—————

Onorevoli Senatori. – Il presente disegno di legge si pone l'obiettivo di promuovere un progetto speciale di tutela e di valorizzazione del patrimonio culturale, di grande importanza storica, presente lungo l'asse del vecchio tracciato della «via Praenestina» che collegava l'Urbe a Praeneste, l'attuale città di Palestrina. Lungo questa importante arteria del Latium Vetus sorge il parco archeologico dell'antica città di Gabii dove secondo la leggenda riportata dai maggiori studiosi di storia romana, sarebbero stati inviati Romolo e Remo per erudirsi nello studio della lingua greca. L'area territoriale prenestina vanta notevoli beni culturali. Oltre al parco di Gabii, sono presenti importanti emergenze archeologiche quali: il santuario della Iuno Gabina, gli acquedotti e il castello di Passerano, nel comune di Galliciano, il santuario oracolare della dea Fortuna Primigenia a Palestrina, dove ha sede uno dei più importanti musei archeologici nazionali. Inoltre l'area presenta altre notevoli bellezze monumentali, architettoniche, paesaggistiche, ambientali e beni di interesse religioso. Nei caratteristici centri storici di epoca medioevale e rinascimentale, alcuni dei quali insigniti del titolo di città d'arte, sono presenti pregevoli beni culturali quali il palazzo Rospigliosi di Zagarolo, il palazzo Barberini a Palestrina e il castello Colonna di Genazzano. Un recente studio della Finanziaria laziale di sviluppo (FILAS), sull'area territoriale dei Castelli romani e dei monti Prenestini, definisce i valori ambientali e naturalistici «di valenza storica unica al mondo» e tra questi sono certamente da menzionare il monumento naturale della «cannucceta», nel comune di Castel San Pietro, e l'area naturalistica de «la selva» del comune di Genazzano. Un altro carattere distintivo dell'asse prenestino è di avere mantenuto una pregiata varietà di produzioni tipiche nei settori dell'enogastronomia e dell'artigianato artistico che, uniti alla forte tradizione di partecipazione delle comunità locali ad eventi artistici, folkloristici e alle celebrazioni religiose, contribuiscono ad alimentare la coesione sociale. Ma lo sviluppo caotico dell'area metropolitana romana, in assenza di un adeguato modello di governance, ha prodotto una irrefrenabile spinta insediativa spontanea, provocando squilibri e un livello preoccupante di degrado urbano e sociale. Lo stesso patrimonio culturale, notoriamente il più esposto ai danni delle aggressioni del cemento e dell'asfalto, rischia di essere definitivamente compromesso e insieme ad esso il carattere e la

stessa identità della comunità prenestina. Gli enti locali, pur animati da una grande volontà di cooperazione che ha portato al riconoscimento, da parte della regione Lazio del titolo di «area di programmazione integrata monti Prenestini» non sono più in grado, da soli, di affrontare efficacemente le emergenze territoriali, essenzialmente per la mancanza di strumenti e di risorse finanziarie adeguati. Da qui la necessità dell'intervento dello Stato in attuazione dei principi di sussidiarietà e di cooperazione interistituzionale, in attuazione delle norme della Costituzione (articolo 9 e Parte prima, titolo III) e delle disposizioni del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, oltre che in evidente coerenza con le finalità e con le misure previste dal progetto interregionale «Vie romane nel Mediterraneo» che coinvolge diverse regioni europee – ben tredici italiane, tra cui, ovviamente, il Lazio – per mettere in rete il sistema stradale romano, quale patrimonio comune europeo.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

#### (Finalità)

1. Lo Stato, ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nell'ambito delle finalità di tutela, valorizzazione e promozione del patrimonio archeologico, storico-culturale, ambientale, artistico e paesaggistico, riconosce l'antico tracciato della «via Praenestina» da Roma a Palestrina e da Palestrina a Genazzano quale omogenea risorsa storico-culturale, ambientale e del paesaggio di notevole interesse pubblico.
2. In coerenza con le finalità di cui al comma 1, lo Stato, in accordo con la regione Lazio, promuove la tutela, la valorizzazione e il recupero dell'antico tracciato della «via Praenestina», quale fattore utile allo sviluppo economico sostenibile del territorio e per il miglioramento sociale, economico e culturale delle popolazioni residenti e dell'area omogenea dei Monti Prenestini, comprendente i comuni di Roma, Montecompatri, Galliciano nel Lazio, Zagarolo, Palestrina, Cave, Genazzano, Rocca di Cave, Castel San Pietro Romano, Capranica Prenestina.
3. Ai sensi di quanto previsto al comma 2, è promossa la realizzazione di interventi di studio, di ricerca, di recupero, di restauro e di riuso del patrimonio culturale costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici.
4. Con decreto del Ministro per i beni e le attività culturali, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, di intesa con la regione Lazio, su indicazione dei comuni di cui al comma 2, sono individuate le aree interessate dagli interventi previsti dalla presente legge.

### Art. 2.

#### (Priorità)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, la regione Lazio, di intesa con i comuni interessati ai sensi del medesimo articolo 1, comma 2, predispone il quadro complessivo degli interventi di cui all'articolo 3, da sottoporre all'accordo di programma quadro previsto dall'articolo 4, indicando le priorità di intervento.

**Art. 3.**

(Interventi)

1. Gli interventi da realizzare in conformità alle finalità di cui all'articolo 1 sono:

- a) ricognizione, scavo, restauro e risanamento conservativo, manutenzione e conservazione di immobili di interesse archeologico e storico-artistico di proprietà pubblica, privata e di enti morali, ai fini della tutela del paesaggio e del ripristino o del miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione;
- b) acquisizione al patrimonio degli enti pubblici di beni immobili di valore archeologico e storico-artistico;
- c) recupero dell'antico tracciato della «via Praenestina» e sua interconnessione con infrastrutture esistenti per la mobilità allo scopo di migliorarne la percorribilità anche a fini escursionistici, con particolare riferimento alla realizzazione di piste ciclabili;
- d) adeguamento della ricettività turistica con priorità per gli interventi di recupero dei manufatti di interesse storico-architettonico e dei beni storico-testimoniali esistenti;
- e) realizzazione di servizi di accoglienza, in particolare agrituristica, ivi compresa la ristorazione, e complementari alla ricettività turistica, con priorità per gli interventi di recupero di manufatti esistenti di interesse storico-architettonico, storico-testimoniale, agricolo o ambientale;
- f) interventi in aree protette, finalizzati alla valorizzazione delle zone che possono essere utilizzate per il miglioramento delle qualità paesaggistiche, della qualità ambientale del territorio e per la fruizione turistica, anche attraverso l'acquisizione di aree;
- g) tutela e salvaguardia del paesaggio, anche mediante interventi di architettura del paesaggio, nonché recupero delle aree degradate collegate al percorso e alla viabilità ad esso afferente attraverso il recupero della produzione agricola di qualità e biologica;
- h) progetti di studio, ricerca scientifica e divulgazione sui singoli beni e sul complesso dell'area e dell'infrastruttura viaria di interesse storico-artistico;
- i) interventi di valorizzazione e di promozione culturale e turistica in conformità ad eventuali programmi e progetti di rilevanza europea, anche attraverso il ricorso alle nuove tecnologie della comunicazione e la realizzazione di siti Internet specificamente dedicati.

**Art. 4.**

(Accordo di programma quadro)

1. Per il perseguimento delle finalità di cui alla presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e le regioni interessate stipulano, nell'ambito di intese istituzionali di programma, un apposito accordo di programma quadro ai sensi dell'articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.
2. Per il monitoraggio e la verifica dei risultati dell'accordo di programma quadro di cui al comma 1 si applica la disciplina di settore.

**Art. 5.**

(Contributi)

1. Per gli interventi riguardanti beni non statali, inseriti nell'accordo di programma quadro di cui all'articolo 4, sono concessi contributi a carico del fondo di cui all'articolo 7, fino a un importo massimo pari al 30 per cento della spesa riconosciuta.

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sulla base dello stato di avanzamento dei lavori, sia a saldo finale previa verifica da parte della regione competente dell'avvenuta tutela dell'area.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una convenzione tra la regione competente e il soggetto privato, che deve comunque prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno un decennio e la conservazione della destinazione d'uso prevista dal progetto per almeno un ventennio.

4. La possibilità di accesso pubblico al bene, qualora compatibile con la natura del bene stesso, costituisce requisito prioritario per la concessione dei contributi di cui al presente articolo.

### Art. 6.

#### (Collaborazioni)

1. Per l'attuazione delle finalità previste dalla presente legge le amministrazioni competenti possono avvalersi della collaborazione delle università, degli istituti di ricerca e delle organizzazioni di volontariato presenti sul territorio che esprimono una volontà diffusa di tutela dei beni culturali e ambientali favorendone la completa fruizione.

### Art. 7.

#### (Finanziamento)

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 3, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo di complessivi 21 milioni di euro per il triennio 2005-2007, da destinare alla regione Lazio.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono attribuite per il cofinanziamento dei programmi di recupero e di valorizzazione individuati nell'accordo di programma quadro di cui all'articolo 4, in misura non superiore al 50 per cento del costo delle opere.

3. All'onere di cui al comma 1, pari a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

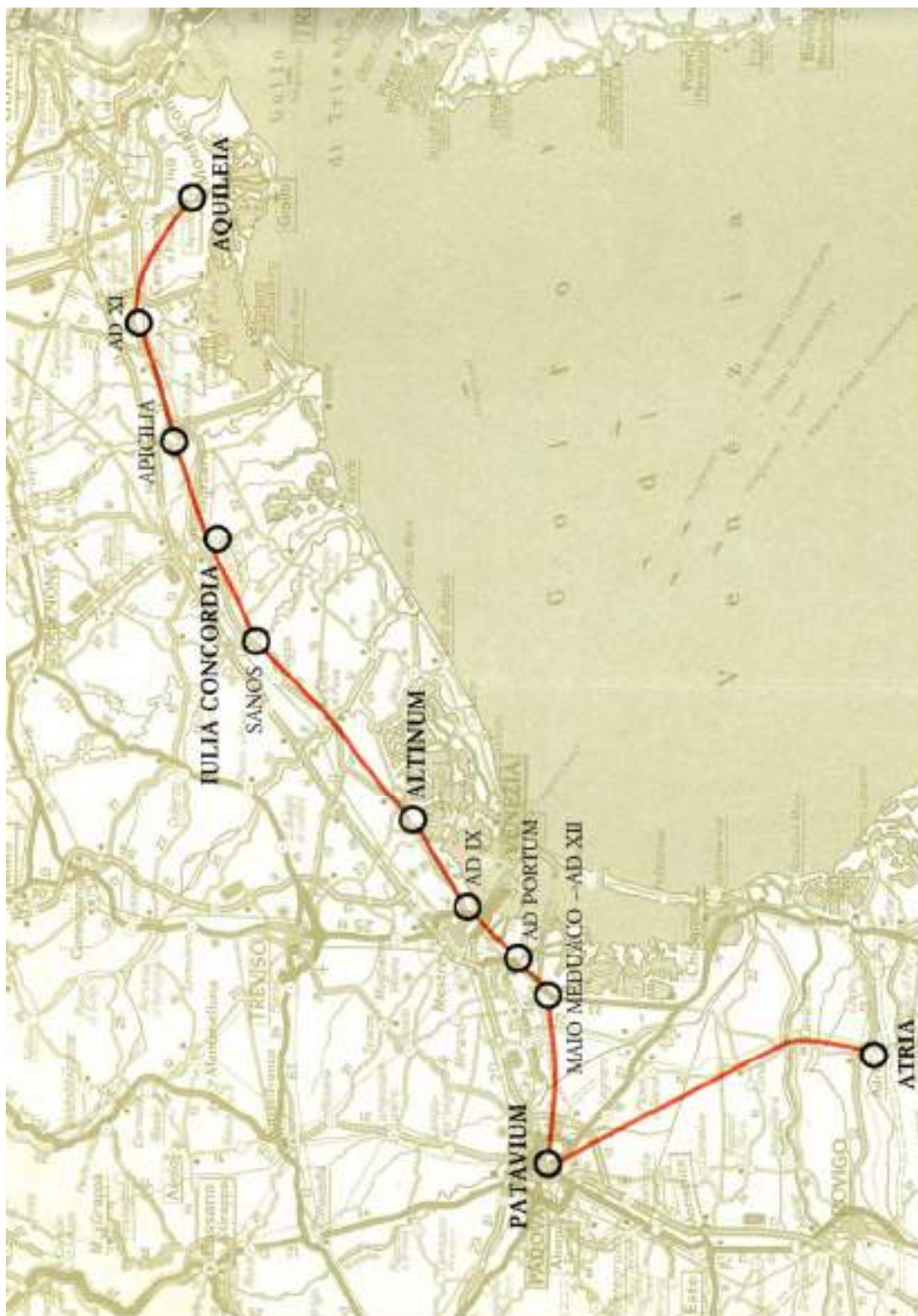
4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

### VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

## SCHEDA I

### MAPPA VIA ANNIA DI L. BOSIO



**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

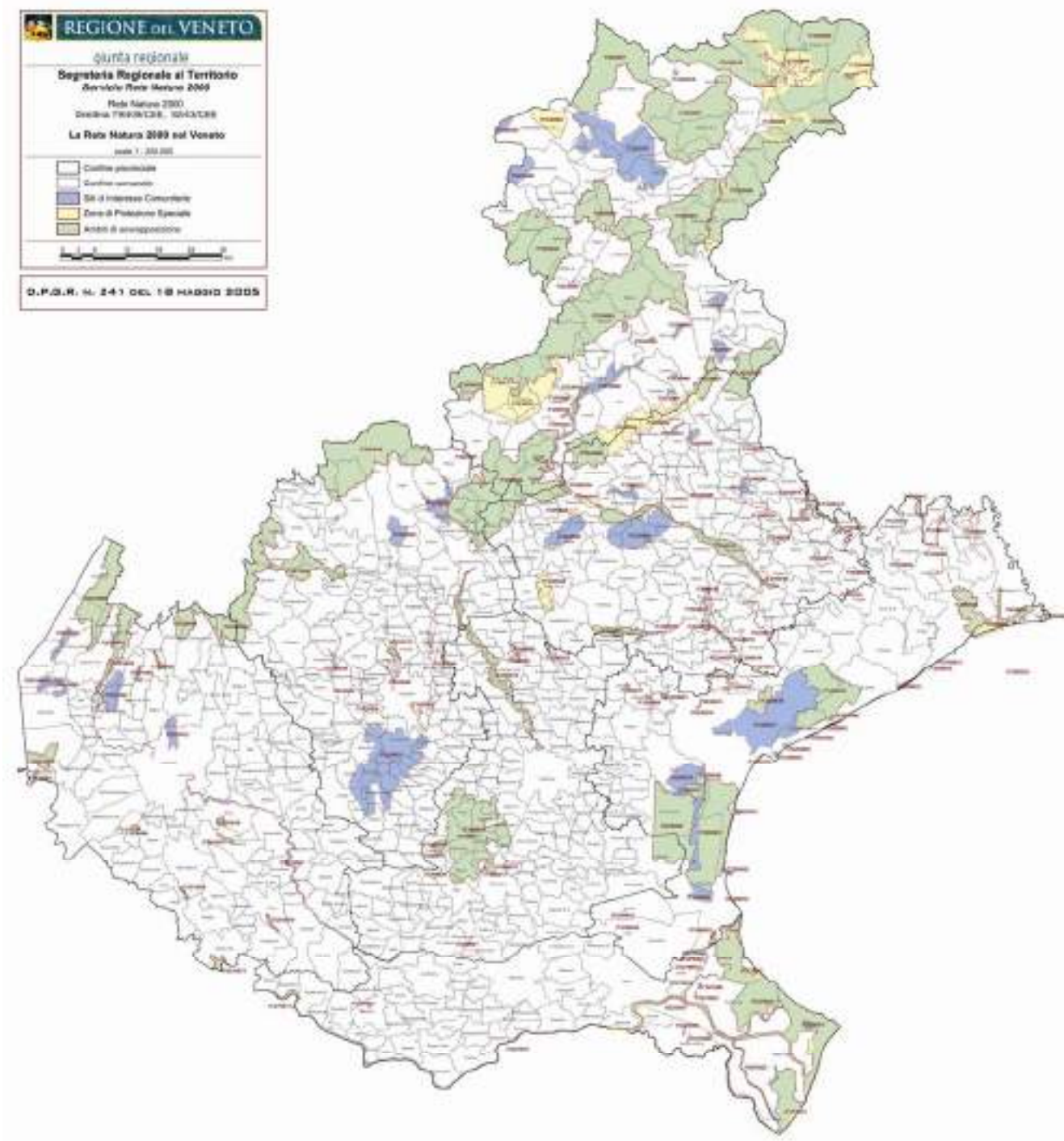
---

## VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

### SCHEDA L

### SITI "RETE NATURA 2000" IN VENETO



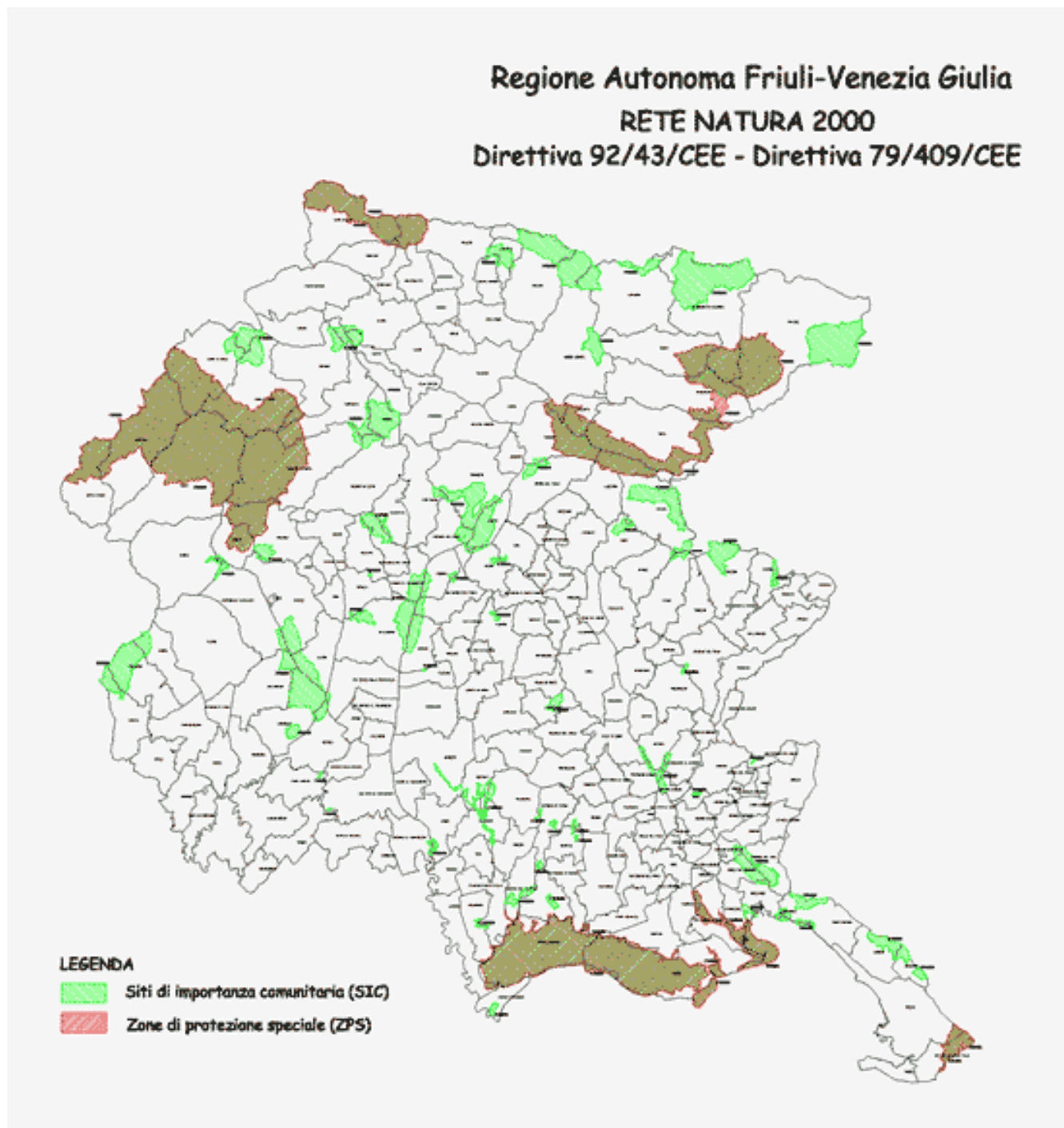
**VIA ANNIA “IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA”**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---

**SCHEDA M**

**SITI "RETE NATURA 2000" IN FRIULI**



**VIA ANNIA "IL CORRIDOIO DELLA MEMORIA"**

Studio di fattibilità per la valorizzazione integrata dei beni culturali e ambientali, delle produzioni e delle tradizioni locali nei territori comunali attraversati dalla Via Annia.

---