





S.S. 675 "UMBRO - LAZIALE"
**Sistema infrastrutturale del collegamento del porto
 di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte**
Tratta Monte Romano est - Civitavecchia
2° Stralcio Tarquinia - Civitavecchia

DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE TECNICA

COD. RM367

IL RESPONSABILE DEL DOCFAP <i>Ing. Biagio Camaldo</i> <i>Ordine Ing. Roma n° A35224</i>	GRUPPO DI LAVORO ANAS <i>Ing. Valentina Mastronardi</i> <i>Ing. Serena Caso</i> <i>Dott.sa Valeria Giambrone</i> <i>Geom. Marco Petrini</i> <i>Dott. Alessandro Bonella</i> <i>Ing. Pier Giorgio D'Armini</i> <i>Ing. Maurizio Mancinetti</i> <i>Ing. Valentina Natale</i> <i>Ing. Andrea Griffa</i> <i>Ing. Alessandro Masi</i> <i>Geom. Biagio Iovine</i> <i>Ing. Alessandro Busca</i> <i>Ing. Daniele Lombardi</i> <i>Dott. Geol. Luca Scacchi</i> <i>Dott. Geol. Stefano Fratini</i> <i>Dott. Geol. Stefano Serangeli</i> <i>Arch. Barbara Banchini</i> <i>Dott.sa Archeol. Pina Maria Derudas</i> <i>Ing. Laura Troiani</i> <i>Dott.sa Archeol. Fabiana Fiano</i> <i>Dott. Archeol. Danilo De Dominicis</i>	
SERVIZI DI SUPPORTO ASSISTENZA PER LA REDAZIONE DEL DOCFAP, AMBIENTE E BIODIVERSITA' ISTITUTO IRIDE:  <i>Prof. Vittorio Amadio Guidi</i> <i>Ing. Mauro Di Prete</i> <i>Ing. Valerio Veraldi</i>	<i>Geom. Alessandro Chilelli</i> <i>Geom. Daniele Brinchi</i> <i>Ing. Donato Siravo</i> <i>Ing. Matteo Zincani</i> <i>Ing. Francesco Affinito</i> <i>Arch. Francesca R. Ietto</i> <i>Ing. Salvatore Andracchio</i> <i>Geom. Massimiliano Maggi</i> <i>Geom. Raffaele Izzo</i>	
PAESAGGIO LEAF: 	<i>Arch. Maria Elisabetta Cattaruzza</i>	
CONSULENZA SCIENTIFICA: TRACCIATI SITALIA s.n.c.: 	<i>Prof. Arch. Carlo Valorani</i> <i>Geom. Valentino Bertoli</i>	
GEOLOGIA STUDIO GEOLOGICO MARCHETTI: 	<i>Dott. Geol. Domenico Marchetti</i>	
ARCHEOLOGIA	<i>Dott. Archeol. Paolo Binaco</i>	

PROTOCOLLO	DATA	VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO : <i>Ing. Paolo Nardocci</i>
------------	------	---

Paesaggio
Masterplan per la Valorizzazione Territoriale e Paesaggistica
Relazione

CODICE PROGETTO PROGETTO LIV. PROG. N. PROG. <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> D T R M 0 3 6 7 F 2 3 0 1 </div>	NOME FILE RM367_T01-PG02-PAE-RE01A_mst CODICE ELAB. T01 PG02 PAE RE01	REVISIONE <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; margin: 0 auto;">A</div>	SCALA: -		
A	Emissione	Gennaio 2024			
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

SS 675 "Umbro-Laziale" Sistema infrastrutturale del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte Progetto di completamento Tratta Monte Romano est – Civitavecchia 2° Stralcio Tarquinia – Civitavecchia Masterplan per La valorizzazione territoriale e paesaggistica	
Relazione	3
1 PREMESSA E FINALITÀ.....	3
2 METODO E OBIETTIVI	6
2.1 Inquadramento scientifico.....	6
2.2 Metodo	9
2.3 Campo di indagine.....	10
2.4 Obiettivi e quadro di riferimento culturale-programmatico	10
2.4.1 Quadro di riferimento culturale-programmatico.....	11
2.4.2 Obiettivi del Masterplan	25
3 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	26
3.1 Premessa.....	26
3.2 Unesco: Siti patrimonio mondiale	26
3.2.1 Introduzione	26
3.2.2 Il sito patrimonio Unesco "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia"	27
3.2.3 Il sito patrimonio Unesco "Foreste di faggio antiche e primordiali dei Carpazi e di altre regioni d'Europa". Siti di Monte Raschio e Monte Cimino.....	49
3.3 Regione Lazio: Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)	50
3.3.1 Descrizione, obiettivi, elaborati	50
3.3.2 Attuazione del PTPR – Programmi e Strumenti volti ad assicurare lo sviluppo sostenibile, la gestione e la valorizzazione dei paesaggi	51
3.4 Regione Lazio: "Città d'Etruria" sistemi di valorizzazione del patrimonio culturale in aree di attrazione..	65
3.5 Provincia di Viterbo: Piano Territoriale Provinciale Generale	67
3.6 Europa: EuroVelo rete cicloturistica Europea.....	73
3.7 Italia: Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT).....	74
3.8 Italia: UAM – Piano Nazionale Aeroporti	76
3.9 Italia: Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (PGMC).....	78
Regione Lazio: Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL)	81
3.10 Regione Lazio: Piano dei Porti di Interesse Economico regionale.....	90
3.11 Comune di Tarquinia: Piano generale del traffico urbano – Mobilità sostenibile.....	92

4	CARATTERIZZAZIONE PAESISTICA	94
4.1	Premessa.....	94
4.2	Inquadramento dei caratteri paesistici di area vasta	94
4.3	Letture sintetica della storia insediativa del territorio	97
4.3.1	Età villanoviana ed etrusca	97
4.3.2	Età romana	112
4.3.3	Età tardo antica, medioevale e rinascimentale	118
4.3.4	Età moderna e contemporanea.....	133
4.4	Tarquinia: museo a cielo aperto	155
5	LINEE STRATEGICHE	158
5.1	Sintesi dei contenuti.....	158
5.2	Armatura culturale	158
5.2.1	Criteri generali e linee strategiche	158
5.2.2	Territorializzazione - lettura dell'area vasta	160
5.2.3	Territorializzazione - linee strategiche	179
5.3	Rete ecologica e servizi ecosistemici.....	182
5.3.1	Criteri generali e linee strategiche	182
5.3.2	Territorializzazione - lettura dell'area vasta	182
5.3.3	Territorializzazione - linee strategiche	197
5.4	Intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile	199
5.4.1	Criteri generali e linee strategiche	199
5.4.2	Territorializzazione - lettura dell'area vasta	201
5.4.3	Territorializzazione - linee strategiche	209
6	AZIONI STRATEGICHE - Area Tarquinia (FOCUS).....	214
6.1	L'area focus di Tarquinia nell'ambito di area vasta.....	214
6.2	Azioni strategiche	217
6.2.1	Vision strategica complessiva	217
6.2.2	Sistema di mobilità orientato alla fruizione turistica sostenibile	223
6.2.3	La messa in valore e il recupero degli elementi identitari	232
6.2.4	Prime considerazioni sulle caratteristiche degli interventi	254
7	BIBLIOGRAFIA	262

SS 675 "UMBRO-LAZIALE"

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL COLLEGAMENTO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA CON IL NODO INTERMODALE DI ORTE

PROGETTO DI COMPLETAMENTO TRATTA MONTE ROMANO EST – CIVITAVECCHIA

2° STRALCIO TARQUINIA – CIVITAVECCHIA

MASTERPLAN PER LA VALORIZZAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA

RELAZIONE

1 PREMESSA E FINALITÀ

Il completamento infrastrutturale della SS 675 Orte-Civitavecchia, itinerario stradale che congiunge il nodo intermodale di Orte con il porto di Civitavecchia (attraverso l'allaccio alla ex SS 1 Aurelia, oggi autostrada A12), costituisce il completamento di un itinerario strategico. La realizzazione di questo ultimo tratto di infrastruttura (estesa di circa 13 km), consentirà di collegare il nodo di Orte e l'area industriale di Terni con il porto di Civitavecchia (da dicembre 2021 *porto core* della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T) nonché di quest'ultimo con l'autostrada A1 Milano-Napoli e l'itinerario Orte-Perugia-Ancona porto ed anche dell'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia-Genova porto con l'itinerario E45-E55 Orte-Ravenna-Venezia-Mestre porto.

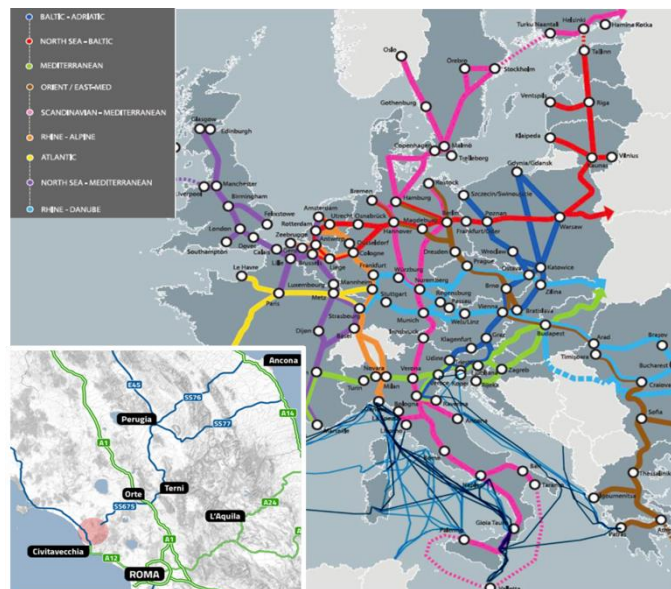


Figura 1 – La SS 675 e il Porto di Civitavecchia nel quadro della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T e nel quadro dei collegamenti stradali di livello nazionale

Il **Masterplan per la valorizzazione territoriale e paesaggistica** è redatto in conseguenza dell'impulso dato dal Commissario nominato all'Espletamento delle attività di programmazione, progettazione, approvazione dei progetti, affidamento ed esecuzione dei lavori della SS 675 Umbro Laziale - Tratta Monte Romano Est – Civitavecchia (ultimo tratto dell'itinerario Civitavecchia-Orte-Terni) che ha voluto delineare la **nuova infrastruttura ideata come un'opera profondamente integrata in un progetto di territorio, concependo la nuova strada come un'opportunità sia per valorizzare e/o ricostruire ambiente e territorio, sia per sondare la possibile cattura dei valori generati nel contesto.**

A questo scopo è stato sviluppato il **Masterplan per la valorizzazione territoriale e paesaggistica** pensato come **strumento strategico** posto a complemento e supporto ai contenuti operativi del progetto infrastrutturale "SS 675 'Umbro-Laziale' – Sistema infrastrutturale del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Progetto di completamento Tratta Monte Romano est – Civitavecchia - 2° Stralcio Tarquinia – Civitavecchia".

Nella manualistica della Presidenza del Consiglio, Dipartimento della funzione pubblica, **la progettazione strategica viene definita come risposta ai limiti degli strumenti amministrativi** a disposizione delle strutture di *government* che possono essere ricondotti principalmente al "carattere settoriale della maggioranza degli strumenti di pianificazione attualmente disponibili", ai limiti di "ambito territoriale di molti strumenti di pianificazione ordinaria, ristretto entro confini imposti dalle competenze istituzionali, spesso insufficienti rispetto alla reale dimensione territoriale dei problemi", alla distinta "natura pubblica o privata delle azioni proposte"¹. Il ricorso alla dimensione strategica nel caso di studio si rende opportuno in quanto appare come uno strumento utile a favorire la *governance* di agglomerazioni, o distretti, esito di una "aggregazione di unità comunali le quali, pur mantenendo una loro autonomia, sono pronte a entrare in un'unità più ampia cui sono affidati i principali compiti di pianificazione e gestione del territorio"².

Il Masterplan è sviluppato quindi come **strumento di natura strategica** finalizzato a favorire un libero concorde orientamento dei processi di trasformazione. La fase di programmazione strategica è quindi un'attività aperta a diverse uscite in accordo alle istanze locali, alle risorse pubbliche e private che possono emergere da un confronto con gli organi di gestione del territorio e con gli stakeholder più radicati sul territorio. Deve dunque intendersi come il "punto di partenza" di un processo iterativo caratterizzato da una ampia flessibilità di obiettivi che potranno essere progressivamente meglio definiti in un attento e informato confronto inter istituzionale.

¹ Ave G., "Il processo di pianificazione strategica" in Tanese a., Di Filippo E., Rennie R., (a cura di), *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

² Ave G., "A quali problemi la pianificazione strategica può dare risposta" in Tanese a., Di Filippo E., Rennie R., (a cura di), *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Il completamento dell'ultimo tratto dell'itinerario Civitavecchia-Orte-Terni (la Tratta Monte Romano est – Civitavecchia - 2° Stralcio Tarquinia – Civitavecchia), presenta notevoli potenzialità, e nondimeno alcune criticità, in termini di messa in valore delle risorse **territoriali e paesaggistiche dell'area interessata dall'intervento**.

La realizzazione di questo ultimo tratto della SS 675 "Umbro-Laziale" metterà in collegamento l'asse A12-Aurelia e segnatamente il Porto di Civitavecchia, con l'A1 (all'altezza dello snodo di Orte) e ancora oltre con la costa Adriatica. Tale collegamento avrà l'effetto di drenare l'attuale traffico pesante interregionale. Tramite opportuna disciplina di traffico locale, è anche possibile riuscire a trasferire sulla nuova infrastruttura quel traffico intercomunale di pendolarismo che oggi grava sulla SS1bis. Con il risultato di conseguire un miglioramento complessivo delle condizioni di sicurezza stradale.

Il conseguente miglioramento del livello di vivibilità dell'area, liberata da flussi di traffico pericolosi, consente dunque di immaginare azioni finalizzate a **tradurre in realtà il potenziale di fruibilità turistica** dell'area legato alla posizione che **Tarquinia** riveste nell'armatura culturale: baricentrica lungo il tratto di costa laziale a nord dell'area metropolitana di Roma e facile "approdo" (vicinanza con l'A12, la SS675, il Porto turistico di Civitavecchia, la ferrovia, ecc.) per visitare anche i numerosi centri della Tuscia più interna. Una collocazione che la rende **potenzialmente adatta ad assumere un ruolo strategico a livello di fruizione culturale - turistica come pure di nodo di scambio intermodale**.

La nuova collocazione del traffico interregionale e intercomunale consentirebbe, ad esempio, di mettere in valore la valenza paesistica della SS1bis, asse viario storico che attraversa l'area buffer del sito Patrimonio Unesco "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia". L'asse storico potrebbe essere messo in valore e la strada potrebbe finalmente a tutti gli effetti svolgere il ruolo di "percorso panoramico" che il PTPR (Piano Territoriale Paesaggistico Regionale) gli attribuisce.

Altra importante potenzialità verrebbe a profilarsi nella possibilità di riorganizzare, in una visione unitaria, il sistema della intermodalità e dell'offerta di mobilità turistica sostenibile per trasformare il sistema in un reale driver economico locale.

Per converso tali possibilità di sviluppo si confrontano con un contesto dalle caratteristiche paesaggistiche, ambientali culturali ed archeologiche il cui alto valore paesistico è affidato ad una serie di relazioni ed equilibri "fragili" che se perturbati possono portare alla perdita del suo valore.

Dunque è opportuno avviare azioni di governo per favorire il concretizzarsi di possibili futuri **scenari sostenibili** a valle del completamento della infrastruttura. Il presente Masterplan si offre come un passo concreto tra le possibili azioni di *governance*.

Nel merito dell'articolazione dello strumento, il Masterplan, in una visione unitaria di "progetto di paesaggio", propone linee strategiche generali e azioni strategiche sinergiche tese a rigenerare le connessioni

paesaggistiche (armatura culturale, rete ecologica e servizi ecosistemici, rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile) e a esplorare le possibili occasioni di cattura dei valori generati dal nuovo progetto infrastrutturale. **Nella visione del Masterplan il progetto infrastrutturale è inteso come un'opportunità per la valorizzazione territoriale e paesaggistica del contesto con l'obiettivo di rendere sostenibile la realizzazione dell'opera anche attraverso ricadute positive e durevoli sul territorio.**

2 METODO E OBIETTIVI

2.1 Inquadramento scientifico

L'inquadramento scientifico delle tematiche territoriali, paesaggistico-ambientali e di metodo è delineato in accordo al contributo di consulenza scientifica del Prof. Carlo Valorani, in qualità di esperto della materia.

Il Paesaggio inteso come percezione dei luoghi, come senso di attaccamento, ma anche come progetto condiviso per i territori insediati, può svolgere un ruolo centrale nel dare indirizzo a strategie di sviluppo sostenibile, nella precisazione delle caratteristiche qualitative dei piani e programmi, nell'inclusione delle popolazioni nei processi decisionali che riguardano le trasformazioni del territorio.

Il Masterplan muove dalla definizione di *paesaggio* riportata nella Convenzione Europea per il Paesaggio (C.E.P.):

«Paysage» désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations

"Paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni

dove al termine "percepita" è associato il significato (esplicito in francese con l'uso del termine *perçue*) relativo all'atto del "capire", o del "conoscere" e non solo all'idea della percezione sensoriale visiva. Concetti che dunque chiamano in causa il rapporto tra **soggetto giudicante** e **realtà fisica** decisamente caratterizzati dai temi legati alla decodifica semiotica del segno.

Nello studio, il *Paesaggio* è quindi inteso come una percezione. É una **immagine mnestica** (Arnheim, 1962) dello stato di fatto di luoghi (soggetto-spettatore), ed è, allo stesso tempo, una **idea del territorio** (soggetto-attore) che guida le azioni future di trasformazione di quei luoghi (Turri, 1998).

Lavorare attraverso il concetto di paesaggio vuol dire comprendere il territorio e al medesimo tempo comporta un contributo alla definizione di un'idea (Calzolari, 2000), condivisa, per il futuro dei territori.

Il masterplan, ancora con riferimento ai contenuti della C.E.P., riconosce nel progetto di "paesaggio":

- l'importanza dell'aspetto fisico materiale dell'armatura culturale e l'importanza, concorrente, che svolge la Comunità insediata come soggetto che percepisce e vive i territori;
- il ruolo che la Convenzione assegna alla disciplina della pianificazione ai fini della salvaguardia, della gestione, e per la progettualità per i paesaggi;
- l'estensione del termine "paesaggio" all'intero territorio, comprendendo non solo quei luoghi che si possono considerare eccezionali, ma anche i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati, in una lettura che quindi assegna agli aspetti identitari una grande importanza.

Sulla base delle "finalità" esposte al precedente paragrafo e sulla base di queste precisazioni scientifiche sono stati individuati:

- gli obiettivi del Masterplan;
- il metodo di lavoro ;
- le linee strategiche e la loro territorializzazione
- l'individuazione di azioni strategiche e sinergiche per l'Area di Tarquinia (focus)

In linea generale il Masterplan è un documento di indirizzo (strategico) che sviluppa un'ipotesi complessiva sulla programmazione di un territorio, individuando obiettivi, linee strategiche, azioni, e ove possibile soggetti interessati, le possibili fonti di finanziamento, gli strumenti, la tempistica necessari e opportuni alla sua attuazione. In generale prevede (sulla base di una adeguata caratterizzazione) una ipotesi complessiva di indirizzo (non direttamente prescrittivo) delle trasformazioni territoriali verso obiettivi condivisi (volontari) articolata in azioni (puntuali, lineari, areali). In generale un masterplan prevede una fase di caratterizzazione a scala ravvicinata con letture mirate ai temi individuati nelle linee strategiche finalizzata a caratterizzare criticità e potenzialità di merito.

Inoltre, lo strumento del Masterplan, come abbiamo avuto già modo di specificare nella premessa, si intende come **strumento processuale** aperto a diversi indirizzi in accordo alle istanze locali, alle risorse pubbliche e private che possono emergere in un attento e informato confronto inter istituzionale da un confronto con gli organi di gestione del territorio e gli stakeholder radicati sul territorio.

Più in dettaglio il Masterplan è organizzato in due fasi:

- la prima, a partire da una serie di obiettivi prefissati, individua una griglia di linee strategiche che vengono "territorializzate" nell'ambito esteso di attenzione di "area vasta" e si traducono, per l'area di Tarquinia (focus), in un quadro di azioni strategiche e sinergiche messe a disposizione dei tavoli tecnici (a cui partecipano organi di gestione del territorio e stakeholder).
- la seconda, a supporto del dibattito inter istituzionale, punta a precisare (ricependo e/o modificando le proposte iniziali) il framework delle linee strategiche territorializzate e il framework

2.2 Metodo

Il Masterplan è stato organizzato secondo i seguenti passi di metodo:

Prima fase

- **OBIETTIVI GENERALI.** Il quadro degli obiettivi generali perseguiti nel Masterplan è costruito in coerenza con gli obiettivi individuati negli strumenti strategici, convenzioni, direttive di livello nazionale ed internazionale;
- **PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE.** Con riferimento agli obiettivi generali, sono analizzati gli strumenti e le principali iniziative di programmazione e pianificazione da parte di Enti statali e Regionali, evidenziando in particolare gli aspetti relativi alla messa in valore del territorio;
- **CARATTERIZZAZIONE.** Con riferimento alle finalità e agli obiettivi, il territorio è stato caratterizzato nei suoi aspetti sistemici e culturali principali (sistema ambientale-ecologico, sistema culturale, sistema della mobilità con particolare attenzione alla intermodalità e alla mobilità sostenibile). Per la caratterizzazione si è fatto riferimento alla Relazione della Componente Paesaggio e alla parte conoscitiva degli strumenti di programmazione e pianificazione analizzati;
- **LINEE STRATEGICHE.** Con riferimento a ciascuna delle componenti paesaggistiche individuate come essenziali per la finalizzazione del Masterplan (armatura culturale, rete ecologica e servizi ecosistemici, rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile) sono precisate le linee strategiche da perseguire;
- **TERRITORIALIZZAZIONE DELLE LINEE STRATEGICHE.** Le indicazioni delle linee strategiche sono declinate rispetto alle condizioni paesistiche di area vasta al fine di individuare, per ciascuna componente paesistica (armatura culturale, rete ecologica e servizi ecosistemici, rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile) un quadro di riferimento in cui si iscrivono le azioni a livello locale (focus);
- **AZIONI STRATEGICHE – AREA DI TARQUINIA (focus).** Nel quadro di linee strategiche territorializzate nell'ambito esteso di attenzione di "area vasta", sono individuate azioni strategiche e **sinergiche** per il focus paesistico dell'area di Tarquinia. Le azioni, sviluppate secondo alcune **"filieri tematiche"**, sono tese a rigenerare le connessioni paesaggistiche riferite all'armatura culturale, alla rete ecologica e alla rete dei servizi ecosistemici, alla rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile) e ad individuare le possibili occasioni di cattura di valore generate dal nuovo progetto infrastrutturale.

Seconda fase

- **DIBATTITO INTER ISTITUZIONALE - TAVOLO TECNICO.** I contenuti del Masterplan, come articolati ed individuati nella prima fase, sono messi a disposizione dei tavoli tecnici, a cui partecipano organi di gestione del territorio e stakeholder. Il dibattito è finalizzato alla precisazione delle proposte relative al *framework* delle linee strategiche territorializzate e al *framework* delle azioni strategiche, alla individuazione dei soggetti interessati, delle possibili fonti di finanziamento, degli strumenti di possibile attuazione e priorità degli interventi previsti; delle ipotesi di gestione degli interventi di messa in valore;
- **PERFEZIONAMENTO DEI CONTENUTI.** Il *framework* delle linee strategiche territorializzate e il *framework* delle azioni strategiche è aggiornato a valle del confronto inter istituzionale;
- **INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE.** Le linee strategiche territorializzate e le azioni strategiche aggiornate sono associate ai soggetti interessati, alle possibili

fonti di finanziamento e agli strumenti di attuazione, e si vanno a comporre in scenari a breve, medio e lungo termine che descrivono le priorità da mettere in campo per attuare gli obiettivi del Masterplan.

2.3 Campo di indagine

Il masterplan di valorizzazione territoriale e paesaggistica del contesto territoriale si muove, come detto, in una visione unitaria di "progetto di paesaggio" e dunque osserva il territorio uno sguardo multidisciplinare. Questa lettura interdisciplinare, di volta in volta, mette in evidenza diverse relazioni sistemiche, culturali e semiotiche determinando intorni territoriali significativi a geometria variabile caratterizzati dunque da configurazioni ed estensioni eterogenee che rimandano ad un mosaico territoriale e amministrativo ristretto e/o ampliato. Data la natura e le finalità del masterplan, **il campo di indagine, a valle di una serie di indagini settoriali a scala territoriale più ampia, è principalmente definito secondo un criterio paesistico-culturale che rimanda alla forte identità dei territori legata alla cultura etrusca.** L'area presa in esame si presenta quindi con un elevato grado di coerenza sotto l'aspetto culturale e tuttavia attraversa sistemi ambientali sensibilmente diversi. Il Masterplan guarda ad un **ambito di attenzione di "area vasta"** che comprende le relazioni sistemiche e culturali principali e si concentra poi su un'**area di attenzione (focus) incentrata sull'area di Tarquinia.**

2.4 Obiettivi e quadro di riferimento culturale-programmatico

La definizione del quadro degli obiettivi del Masterplan intende orientare lo strumento alla verifica di una strategia di sviluppo locale sostenibile basata sulla messa in valore della "risorsa paesaggio".

Il quadro degli obiettivi del Masterplan viene definito sulla base dell'analisi dei contenuti di strumenti strategici, convenzioni, direttive di livello nazionale ed internazionale. Viste le finalità del masterplan e la sua dimensione strategica, in particolare si è fatto riferimento a documenti che indagano aspetti paesaggistici e culturali, aspetti ambientali e aspetti legati alla intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile del territorio.

L'analisi di merito delle direttive, degli strumenti e dei programmi ha portato alla formazione di una base teorico-culturale a supporto della costruzione del quadro di riferimento nel quale collocare gli obiettivi del Masterplan.

2.4.1 Quadro di riferimento culturale-programmatico

Paesaggio e patrimonio culturale

Nella "Carta nazionale del Paesaggio. Elementi per una Strategia per il paesaggio italiano"³ si auspica di "assumere la **qualità del paesaggio come fondamento dello scenario strategico [e competitivo] per lo sviluppo del nostro Paese nel mondo contemporaneo ormai globalizzato**"⁴. La carta riconosce che "i paesaggi italiani costituiscono uno straordinario fattore di identità per i territori e i loro abitanti [...] sono infatti un patrimonio nel quale è possibile leggere il succedersi dei secoli, delle civiltà, della storia e quindi lo svolgersi della vita delle comunità"⁵.

Nel documento **il paesaggio è riconosciuto come "bene comune", risorsa preziosa da tutelare e valorizzare** negli strumenti di programmazione e pianificazione, ma soprattutto si evidenzia come il paesaggio debba diventare "**principio ispiratore di qualsiasi buona politica, sia a livello nazionale che locale [e] fattore determinante di identità, sviluppo, coesione sociale e benessere [...] anche economico [...]**". Mettere il paesaggio italiano al centro di tutte le politiche pubbliche, e non solo di quelle di tutela [è un] obiettivo ambizioso ma doveroso se si vuole salvare il paesaggio, quale contesto in cui le comunità vivono"⁶.

È interessante sottolineare come nel documento ci si soffermi anche sul rapporto tra paesaggi che assumono valore di "eccezionalità", di "attrazione turistica [...] volano di crescita economica", e "paesaggi del quotidiano" evidenziando **che al fine di "individuare una reale strategia di sviluppo sostenibile durevole, equo e diffuso"**⁷ **si debbano coniugare le forme di tutela con compatibili politiche di valorizzazione del paesaggio**. Le attività artigianali e agro-silvo-pastorali proprio "grazie alla varietà dei paesaggi italiani producono beni materiali esclusivi e distintivi, in cui si ritrovano perfettamente integrati concetti di tutela e valorizzazione".

³ Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio Mibact, (2018), *Carta nazionale del Paesaggio. Elementi per una Strategia per il paesaggio italiano*, Gangemi, Roma. All'elaborazione del documento, insieme all'Osservatorio nazionale per la qualità del Paesaggio e alla sua segreteria tecnica, hanno inoltre collaborato i Soprintendenti e quanti del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo hanno accompagnato il percorso con gli incontri dell'Osservatorio nazionale, con gli Osservatori regionali e locali del paesaggio e con le Direzioni Generali dei diversi Ministeri le cui azioni incidono sulle trasformazioni del paesaggio.
https://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1521021831506_Carta_nazionale_del_paesaggio_MiBACT_Osservatorio_nazionale_paesaggio.pdf

⁴ *ibidem*

⁵ *ibidem*

⁶ *ibidem*

⁷ *ibidem*

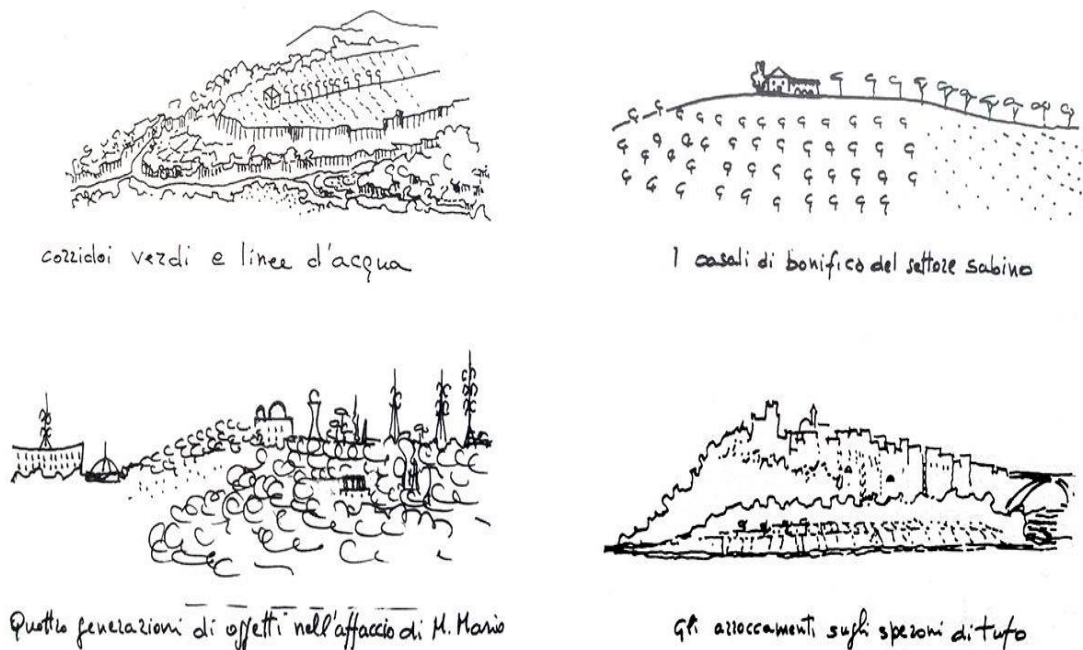


Figura 3 – disegni di VITTORIA CALZOLARI in Calzolari V. (a cura di), *Storia e Natura come sistema. Un progetto per il territorio libero dell'area romana*, Argos, Roma, 1999. Saper “guardare” con occhi che superano le visioni settoriali per riappropriarsi di una conoscenza che metta a sistema i saperi delle diverse discipline per costruire un’immagine unitaria utile ad interpretare la complessità del reale. Un’immagine indispensabile per concepire un progetto “consapevole” di territorio: un progetto di “paesaggio”

Ecologia e servizi ecosistemici

Con riferimento agli aspetti ambientali, per l’individuazione degli obiettivi si è fatto riferimento al quadro delle politiche nazionali e internazionali mirate all’uso sostenibile delle risorse ambientali. In particolare ci si è soffermati sui temi legati alla biodiversità, alla Rete Ecologica e ai servizi ecosistemici.

La **biodiversità** rappresenta uno degli indicatori del buono stato di conservazione ambientale. Per “biodiversità” si intende “la diversità ecosistemica e diversità funzionale e quindi qualità ambientale, con beneficio di tutti gli organismi che traggono vantaggio da tali funzioni. Di conseguenza, maggiore è la diversità del sistema maggiore sarà la sua adattabilità alle variazioni e minore sarà la sua fragilità relativa e vulnerabilità”⁸. “A partire dal riconoscimento del progressivo processo di degrado del territorio e di crescente impoverimento della diversità biologica e paesistica in atto nei diversi contesti territoriali, **l’obiettivo della conservazione della biodiversità è un tema prioritario delle azioni di programmazione internazionale e**

⁸ Santolini R., (2010), *Servizi ecosistemici e sostenibilità in ECOSCIENZA* Numero 3 Anno 2010

comunitaria⁹. L'importanza della conservazione della biodiversità e il suo uso sostenibile, riconosciuti dalla Convenzione sulla Biodiversità (Convention on Biological Diversity - CBD), firmata a Rio de Janeiro il 5 giugno 1992 e ratificata in Italia con la legge n. 124/1994, sono oggi alla base della **"Strategia Nazionale per la Biodiversità 2030"**¹⁰ che si pone in continuità con la prima Strategia Nazionale Biodiversità, relativa al decennio 2011-2020. La Strategia Nazionale, "in coerenza con la Strategia Europea per la Biodiversità al 2030 e del Piano per la Transizione Ecologica, delinea una visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla **necessità di invertire l'attuale tendenza alla perdita di biodiversità e al collasso degli ecosistemi**"¹¹. La nuova Strategia Nazionale Biodiversità 2030 è incardinata sui seguenti obiettivi strategici:

- **OBIETTIVO STRATEGICO "A" - Costruire una rete coerente di Aree Protette terrestri e marine con il raggiungimento dei target del 30% di aree protette da istituire a terra e a mare, e del 10% di aree rigorosamente protette;**
- **OBIETTIVO STRATEGICO "B" Ripristinare gli ecosistemi terrestri e marini, con il raggiungimento del target del 30% di ripristino dello stato di conservazione di habitat e specie, in particolare attraverso l'attività condotta a scala regionale inerente gli obiettivi e le misure di conservazione dei siti della Rete Natura 2000.**



Figura 4 – "Strategia Nazionale per la Biodiversità 2030" obiettivi strategici

⁹ <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica/a-cosa-serve-una-rete-ecologica>

¹⁰ La Strategia Nazionale per la Biodiversità al 2030 è stata ratificata con Decreto Ministeriale n. 252 il 3/8/2023
<https://www.mase.gov.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita-al-2030>

¹¹ <https://www.mase.gov.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita-al-2030>

La **rete ecologica**¹² è uno dei temi centrali delle politiche ambientali. Un “forte impulso alla costruzione della Rete Ecologica Nazionale è venuto dall'avvio della ‘Programmazione dei fondi strutturali 2000-2006’ approvata con Deliberazione CIPE del 22 dicembre 1998”¹³.

Gli obiettivi prioritari per la “rete ecologica”, intesa come un “sistema interconnesso di habitat”, sono la **salvaguardia della biodiversità** (animale e vegetale) e il **rafforzamento e la tutela della rete di collegamento e di interscambio** tra le aree e gli elementi naturali isolati che la compongono. Il maggiore responsabile dell'impoverimento della diversità biologica è infatti il “processo di frammentazione degli ambienti naturali.

La frammentazione può essere definita come il processo che genera una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e un aumento del loro isolamento”¹⁴.

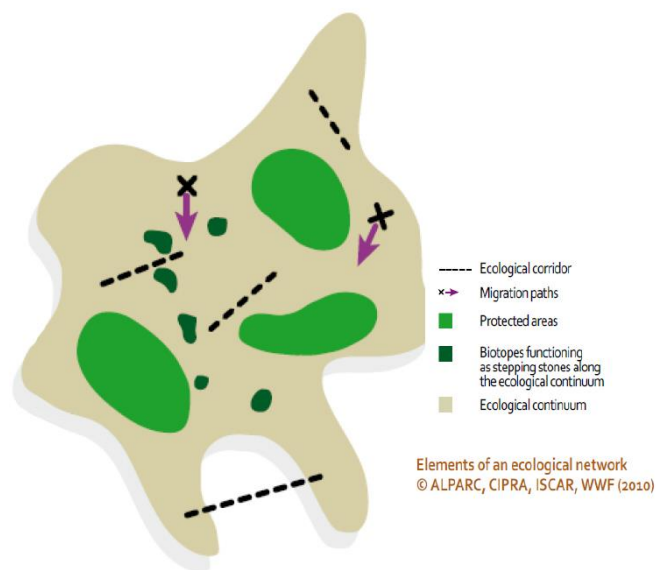


Figura 5 – Rete ecologica schema di un “sistema interconnesso di habitat” ALPARC, CIPRA; ISCAR WWF 2010

¹² <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica>

¹³ <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/strumenti-per-la-progettazione-di-una-rete-ecologica>

¹⁴ <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica/a-cosa-serve-una-rete-ecologica>

Ragionare in termini di "Rete ecologica" significa passare "dall'idea di conservare specifiche aree protette a quella di conservare l'intera struttura degli ecosistemi presenti sul territorio"¹⁵.

"La rete ecologica rimanda ad un sistema aperto di relazioni tra i differenti elementi biologici e paesaggistici che la costituiscono. Non può pertanto essere racchiusa e delimitata all'interno di confini amministrativi rigidamente definiti. La rete ecologica **va ad interessare porzioni di territorio variamente localizzate andando così ad interagire con più scale, e con diversi strumenti amministrativi di pianificazione territoriale**"¹⁶. La dimensione strategica di area vasta si configura quindi la sede appropriata in cui considerare l'obiettivo di rafforzamento della rete ecologica.

La **Rete Natura 2000** è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la tutela della biodiversità europea, ed è finalizzata alla conservazione degli habitat naturali e delle specie animali e vegetali di interesse comunitario¹⁷. Si tratta di una **rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione** costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, successivamente designati come Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione dell'avifauna selvatica¹⁸.

Nell'individuazione degli obiettivi attinenti gli aspetti ambientali la **salvaguardia e il potenziamento delle funzioni ecosistemiche che sono alla base dei servizi ecosistemici** rivestono un ruolo rilevante. "I servizi ecosistemici sono intesi come i benefici che il capitale naturale offre all'uomo in termini biofisici ed economici"¹⁹. Il MEA - Millennium Ecosystem Assessment, ha suddiviso le funzioni ecosistemiche in quattro categorie principali a seconda del "servizio" fornito: - **servizi di approvvigionamento**: es. cibo, acqua, legno, fibre; - **servizi di regolazione**: es. stabilizzazione del clima, assesto idrogeologico, barriera alla diffusione di malattie, riciclo dei rifiuti, qualità dell'acqua; - **servizi culturali**: es. valori estetici, ricreativi, spirituali; **servizi di supporto**: es. formazione del suolo, fotosintesi clorofilliana, riciclo dei nutrienti, ecc. Successivamente, dal 2018, appare la "Common International Classification of Ecosystem Services (CICES) V5.1" che presenta una riorganizzazione più agile dei medesimi concetti che prevede tre categorie: *Provisioning services; Regulating and Maintenance Services; Cultural Services*.

¹⁵ <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica>

¹⁶ <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica/le-dimensioni-della-rete-ecologica>

¹⁷ *istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e recepita dallo Stato italiano con il DPR 357 del 8/09/1997, modificato dal DPR 120 del 12/03/2003.*

¹⁸ <https://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/1008>

¹⁹ <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/suolo/il-consumo-di-suolo/i-servizi-ecosistemici-del-suolo>



Figura 6 – Servizi ecosistemici - Classificazione delle funzioni ecosistemiche in rapporto ai servizi ecosistemici forniti
Fonte: <https://www.fondazionemichelagnoli.it/news/i-servizi-ecosistemici>;
MEA (Millennium Ecosystem Assessment) <https://www.millenniumassessment.org/en/index.html>

In particolare nell'ambito della **Strategia UE per il suolo - 2030 "Suoli sani a vantaggio delle persone, degli alimenti, della natura e del clima"**²⁰, che ha come **obiettivi l'aumento della capacità di cattura del carbonio dei terreni agricoli, la lotta alla desertificazione, il ripristino di terreni e suoli degradati**, è stata redatta la **"Carta nazionale dei principi sull'uso sostenibile del suolo"**²¹ all'interno del Progetto Soil4Life orientato a **"promuovere l'uso sostenibile ed efficiente del suolo massimizzando l'erogazione di servizi ecosistemici (inclusi quelli produttivi) senza peggiorare e, dove necessario, migliorando, la matrice suolo nelle proprietà chimiche, fisiche e biologiche che la abilitano"**²². La Carta punta a favorire l'uso sostenibile del suolo, inteso come prerequisito per la convivenza tra le attività umane e i sistemi naturali.

²⁰ https://environment.ec.europa.eu/publications/eu-soil-strategy-2030_en

²¹ ISPRA (2021), *Carta nazionale dei principi sull'uso sostenibile del suolo*, Report Soil4Life Life GIE/IT/000477.

La carta è stata redatta nell'ambito del Progetto Soil4Life, progetto, finanziato nell'ambito del programma LIFE - Sottoprogramma Ambiente – Settore Prioritario "Governance e informazione in materia ambientale"

(https://www.isprambiente.gov.it/files2022/notizie/carta-dei-principi_def_3_2.pdf)

²² <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/suolo-e-territorio-1/soil4life>

Intermodalità mobilità orientata alla fruizione turistica sostenibile

Al raggiungimento degli obiettivi paesistici ed ambientali contribuisce anche **l'obiettivo di individuare una rete di intermodalità orientata alla mobilità turistica sostenibile**. La mobilità sostenibile "è la capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente, di accedere, di comunicare, di commerciare e stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro"²³.

L'importanza del tema della transizione ecologica nei trasporti e la mobilità sostenibile (dai veicoli elettrici alle piste ciclabili al trasporto pubblico più efficiente e a basso impatto ambientale) sono oggi oggetto di discussione in tutti i tavoli istituzionali. "La mobilità sostenibile, nella definizione riportata nella strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, ha l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente"²⁴.



Figura 7 – Gli effetti negativi della mobilità motorizzata sulla qualità della vita in ambito urbano. Report by the European Commission

<https://sharedspacestreets.wordpress.com/2018/05/13/main-problems-associated-with-increased-congestion/>

²³ <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile>

World Business Council for Sustainable Development, *Mobility 2030 Report*, 2004

²⁴ <https://www.mase.gov.it/node/6530/printable/print>

La mobilità sostenibile è uno degli elementi prioritari individuati dal **Green Deal europeo**, “un pacchetto di iniziative strategiche che mira ad **avviare l'UE sulla strada di una transizione verde, con l'obiettivo ultimo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050**. Il pacchetto comprende **iniziative riguardanti clima, ambiente, energia, trasporti, industria, agricoltura e finanza sostenibile**, tutti settori fortemente interconnessi”²⁵. In particolare per la mobilità l’obiettivo è:

- **Green Deal Europeo– Mobilità sostenibile** – GDE - Azioni per la mobilità a zero emissioni e la mobilità elettrica. La Commissione Europea punta a una riduzione del 90% delle emissioni di gas ad effetto serra nei trasporti del 90% entro il 2050 e al rafforzamento della mobilità elettrica²⁶.

La mobilità sostenibile è anche uno dei “goal” individuati dalla **“2030 Agenda for Sustainable Development”** adottata da tutti gli stati membri delle Nazioni Unite nel 2015:

- **United Nations - Sustainability Goal 11 - SGD11** - Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili. Mobilità sostenibile. Potenziare il trasporto pubblico con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili (donne, bambini, persone con invalidità e anziani).

Il tema della mobilità sostenibile, spesso chiamata anche mobilità “dolce”, “green”, “slow” o “lenta” è presente nel dibattito pubblico internazionale ormai da più di venti anni e in Italia nell’ultimo decennio si sono visti i primi esempi di realizzazione in questo senso. La promozione della mobilità dolce come driver per il rilancio dei territori, che riguarda in modo diretto la rete e i servizi alla mobilità ma indirettamente coinvolge anche tutto l’indotto, diffuso sul territorio ,relativo alla ricettività, alla gastronomia e ai prodotti locali, è portata avanti in Italia con numerose iniziative sia da parte di Enti di livello nazionale (come ad esempio RFI con le iniziative sulle reti ferroviarie dismesse), ed Enti di livello locale che da molte associazioni.

Tra le tante associazioni a livello nazionale possiamo evidenziare: - **A.MO.DO (Alleanza per la Mobilità Dolce)** che nasce dal desiderio delle più importanti Associazioni nazionali ambientaliste e di settore (tra cui Touring Club Italiano, Italia Nostra, Legambiente, Ass. Italiana Greenways, Federparchi, WWF, CittàSlow, e molte altre) di “collaborare e attivare azioni congiunte per promuovere e far crescere la mobilità dolce in Italia, recuperando i ritardi nella pianificazione sostenibile dei territori e del paesaggio e nel sostegno al turismo lento”²⁷; - **FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta**, organizzazione che con l’intento di proteggere l’ambiente e contrastare la crisi climatica promuove l’uso quotidiano della bicicletta e il cicloturismo e ha contribuito alla **individuazione della rete ciclabile Nazionale**. Nella rete nazionale alcuni itinerari entrano a far parte della rete europea, **Eurovelo**²⁸, che incorpora le piste ciclabili nazionali e regionali esistenti e

²⁵ <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal/#:~:text=Il%20Green%20Deal%20europeo%20%C3%A8%20un%20pacchetto%20di%20iniziative%20strategiche,un'economia%20moderna%20e%20competitiva.>

²⁶ <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile>

²⁷ <https://www.mobilitadolce.net/alleanza/>

²⁸ La rete è individuata su iniziativa della Federazione Europea dei Ciclisti (ECF) in collaborazione con partner nazionali e regionali <https://pro.eurovelo.com/organisation/about>

pianificate in un'unica rete europea estesa a tutto il territorio europeo.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (PGMC), è stato approvato con DM 23 agosto 2022 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica". Nel DM sono allegati, e ne costituiscono parte integrante, i seguenti documenti: allegato A) Indirizzi per la redazione e l'attuazione dei piani urbani della mobilità ciclistica (Bicipan); allegato B) Progettare ciclabilità sicura - guida all'applicazione del decreto-legge n. 76/2020; allegato C) La composizione della rete ciclabile nazionale - Bicitalia.

In questa medesima direzione di promozione ed incentivazione della mobilità dolce sono da segnalare le iniziative volte al recupero della **rete ferroviaria dismessa** e del connesso patrimonio edilizio. In ambito internazionale, tra le *best practices*, le iniziative dell'associazione no-profit *Rails-to-Trails Conservancy*²⁹, che ha puntato al riutilizzo della rete ferroviaria per la creazione di spazi pubblici sicuri dove tutti possano camminare, andare in bicicletta ed essere attivi all'aria aperta, ha sicuramente fatto da apripista. In Italia l'azione di sensibilizzazione sul tema della salvaguardia dei tracciati, ferroviari, delle opere d'arte e degli edifici delle ex ferrovie, vede già nel 2009 con la firma della "Carta di Roma" un momento importante. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, accogliendo questa esigenza di mobilità alternativa sostenibile, nel 2013 ha dato vita alla Fondazione FS Italiane³⁰ "con l'obiettivo di salvaguardare, valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale della rete"³¹. Al contempo ha avviato "l'attività del turismo ferroviario storico, recuperando attraverso una ingente riqualificazione, locomotive e carrozze d'epoca che viaggiano su linee di particolare pregio turistico e paesaggistico [e] la riattivazione di alcune linee sospese dall'esercizio ferroviario, proponendo treni turistici"³². Nei casi in cui sia stato emesso il Decreto Ministeriale per la dismissione definitiva della Linea, la linea può essere integrata in un progetto di *greenway*, ovvero può rivivere con altre modalità di uso e percorrenza al fine di integrarsi in un sistema di mobilità dolce. Il riuso degli ex tracciati, che hanno la peculiarità di possedere il sedime separato dalla viabilità veicolare offre l'opportunità di "un corridoio sicuro per gli utenti lenti pendenze modeste ideali" per un uso da parte di ampia fetta di pubblico non solo sportivo. In Italia ci sono alcuni esempi di ferrovie dismesse riattate a *greenway*, come la pista ciclabile del Parco costiero della Riviera dei fiori, lungo 24 chilometri tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti, acquisito dalla Regione e la **Via Verde della Costa dei Trabocchi**, che è parte dell'itinerario "Ciclovia Adriatica" della Rete Nazionale e che ha vinto il secondo premio agli *European Greenways Award 2023*³³.

²⁹ <https://www.railstotrails.org/>

³⁰ Anche il MiBACT (oggi MiC) è entrato a far parte di Fondazione FS

³¹ (Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016, RFI e FS)

³² (Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016, RFI e FS)

³³ <https://fiabitalia.it/european-greenways-award-2023-premiata-anche-la-rete-cicloturistica-italiana/>

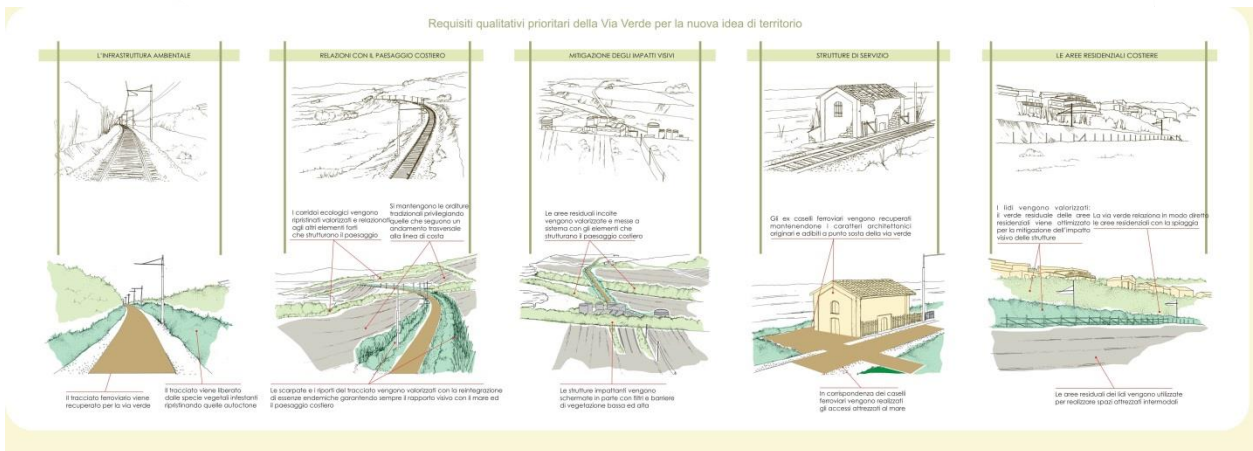
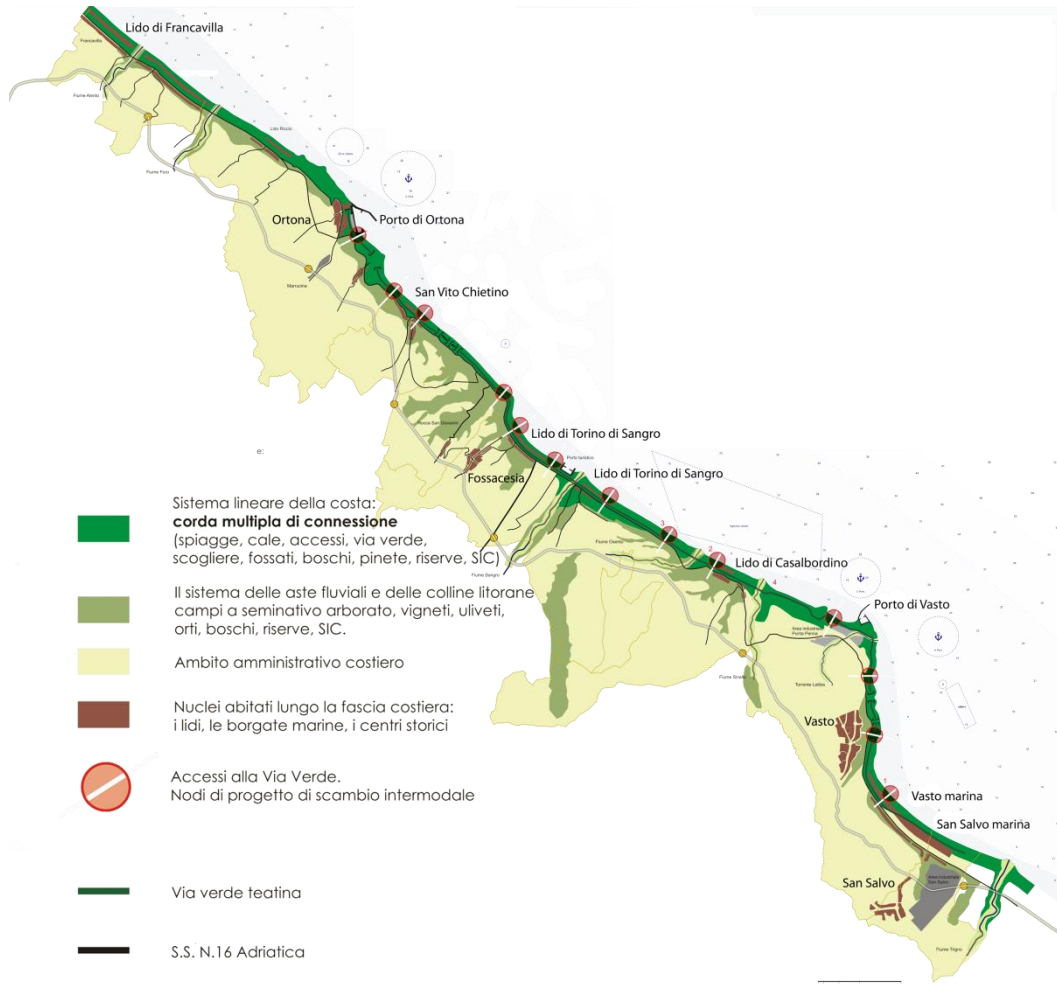
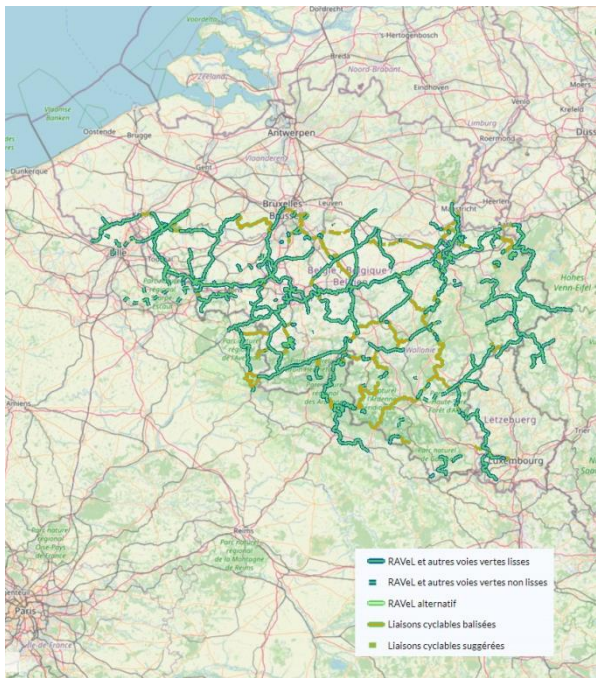


Figura 8 – Via Verde della Costa dei Trabocchi, costituisce un tratto della "Ciclovia Adriatica" della Rete Nazionale.
<https://www.parcocostadeitrabocchi.it/la-pista-ciclabile/>

La richiesta di una rete di mobilità dolce, da percorrere a piedi, in bicicletta, in bicicletta assistita, e non solo per scopi turistici ma legata anche agli spostamenti quotidiani è quindi aumentata e continua ad aumentare: infrastrutture ciclabili urbane e periurbane, il settore **Tourism on Bike** che vanta estesi circuiti dotati di servizi in tutto il nord Europa e una economia in forte aumento, **reti "lente" di sentieri non motorizzati - turistiche e per il loisir- che mettono a sistema percorsi vicinali, tratti di ferrovie dismesse, tratti stradali dismessi, dedicate ad un pubblico ampio (e non specificatamente sportivo) di escursionisti, ciclisti, cavalieri, persone a mobilità ridotta, gruppi familiari**, come ad esempio la rete RAVeL (*Réseau Autonome des Voies Lentes*) nella Vallonia³⁴, e si integrano ad un sistema di cammini e sentieri naturalistici o vie d'acqua per fruitori anche più esperti.



R for Réseau (network)



The network concept is an essential element in the design of the RAVeL. The aim is to develop a series of interconnected paths which will ultimately cover the whole of Wallonia. So the RAVeL is added to the two other highway networks managed by the Walloon Region: motorways and regional roads

A for Autonomous



One of the main characteristics of the RAVeL is its physical autonomy in relation to other road networks. Apart from the various crossing points, the paths of the RAVeL are separated from all motorised traffic.

Ve for Voies (paths)



The RAVeL relies mainly on service paths alongside waterways and major hydraulic structures (commonly known as towpaths) as well as disused railway lines and old local railway tracks. These are public paths that are governed by the Highway Code.

L for Lentes (non-motorised)



The RAVeL is reserved for slow, i.e. non-motorised users. These are primarily walkers, including people with reduced mobility, cyclists, roller skaters or horse riders when conditions permit. The speed limit is 30 km/h. Electric bikes are authorised provided that the auxiliary electric engine has a maximum constant nominal capacity of 0.25 kW and its power supply is gradually reduced and eventually cut off when the vehicle reaches a speed of 25 km/h, or earlier if the rider stops pedalling.



³⁴ <https://ravel.wallonie.be/en/home.html>



Figura 9 – RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes) rete di “vie verdi” di oltre 1.500 chilometri di lunghezza formata da sentieri riservati a escursionisti, ciclisti, cavalieri e persone a mobilità ridotta; regione della Vallonia (Belgio)

<https://ravel.wallonie.be/en/home.html>

Comprende oltre 45 percorsi locali segnalati per passeggiate in famiglia, trekking, ciclismo, equitazione, pattinaggio ecc.

Queste vie verdi saranno progressivamente interconnesse fino a formare 10 itinerari regionali e 4 itinerari internazionali che andranno ad interessare tutta la Vallonia. Utilizzando il RAVeL, si può esplorare paesi, città, zone rurali e riserve naturali.

<https://ravel.wallonie.be/en/home/en-savoir-plus/reconnaitre-le-ravel.html>; <https://ravel.wallonie.be/en/album-photos.html>

In questa direzione in Italia è stato promosso il **progetto VEnTO**³⁵ teso a creare un percorso ciclabile lungo il Po di oltre 700km che mette in collegamento Venezia e Torino. L’idea da cui parte il progetto è quella di creare una infrastruttura che non sia solo a fini turistici ma anche dedicata agli spostamenti quotidiani di mobilità locale. A tal fine innerva e diventa parte di una “rete nella quale si intrecciano anche altre linee di mobilità sostenibile: quelle legate al trasporto ferroviario e alla navigazione fluviale e quelle di cammini, sentieri e itinerari”³⁶. Il tracciato di VEnTO è individuato partendo principalmente dalla rete di percorsi di viabilità locale già esistenti, come percorsi vicinali, alzaie, tratti di viabilità veicolare dismessa, con l’obiettivo di limitare i costi del progetto mettendo insieme i diversi tratti tramite azioni contenute di ricollegamento, opere d’arte mirate (come ascensori negli incroci tra tratti a quote molto differenziate) e/o riconfigurazioni della viabilità locale. Peculiarità di VEnTO è stata anche il processo condiviso con cui il progetto è stato portato avanti: 1) una campagna di adesione al progetto rivolta a cittadini, istituzioni e associazioni; 2) la sottoscrizione di un protocollo d’intesa da parte degli Enti e istituzioni di livello Regionale, provinciale e Locale; 3) un workshop di progettazione itinerante attraverso il quale far conoscere ai territori il progetto e le ricadute attese al fine di costruire una base di condivisione.

³⁵ <https://www.cicloviavento.it/>

Il progetto parzialmente finanziato con la Legge di Stabilità per il triennio 2016-2018 e fa parte della rete cicloturistica italiana

³⁶ <https://www.cicloviavento.it/temi/fare-rete/>



La scelta del tracciato e la progettazione tecnica di VENTO si basano su cinque criteri progettuali.



Sicurezza
L'obiettivo è l'eliminazione di tutte le promiscuità e discontinuità esistenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza del ciclista, o anche solo la sua percezione di sicurezza.



Attrattività
Il successo di una dorsale cicloturistica è legato all'immaginario che produce e agli elementi del paesaggio che connette: **il tracciato ricuce la bellezza mettendo in rete risorse oggi scomposte.**



Flessibilità modale
VENTO cerca di stare il più possibile a ridosso della linea ferroviaria al fine di ampliare il bacino di utenza della ciclabile. Lo stesso per gli attracchi per la navigazione fluviale.



Semplicità
La **reiterazione delle stesse soluzioni progettuali** lungo l'intera infrastruttura è un fattore chiave per costruire un'immagine identitaria della ciclabile e per contenerne i costi di realizzazione.



Economicità
VENTO si snoda **alternativamente sulle due sponde** del fiume per minimizzare i costi realizzativi. Obiettivo perseguito anche attraverso l'**uso degli argini e delle ciclabili esistenti.**

Figura 10 – VEnTO. Itinerario ciclopedonale di collegamento tra Venezia – Torino lungo il Po.
Pileri P., Giacomei A., Giudici D, (2015), VEnTo. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio, Milano, DASTu Politecnico di Milano, Corradini M srl.; <https://www.cicloviavento.it/esplora-vento/>; <https://www.cicloviavento.it/>

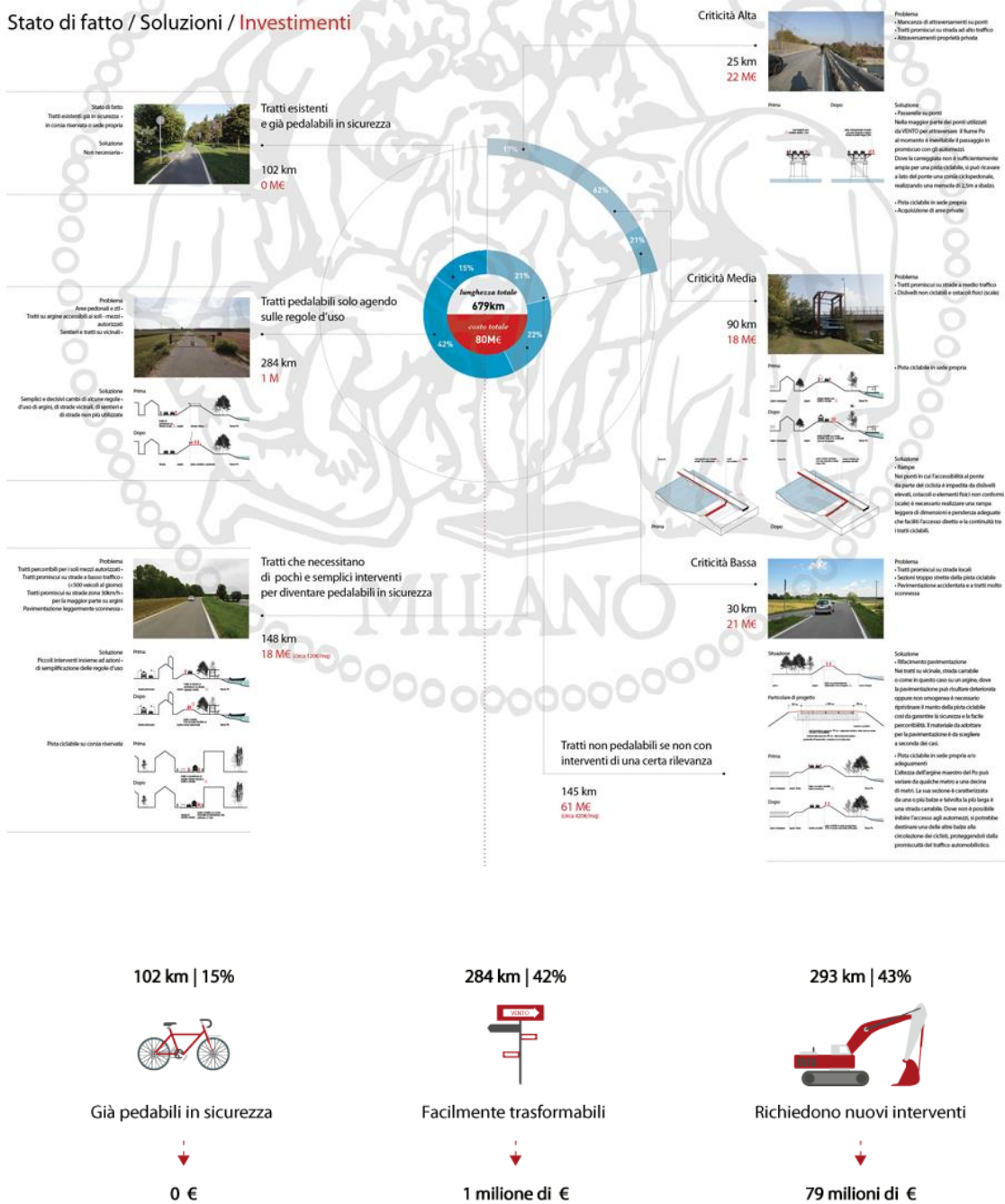


Figura 11 – VENTo. Itinerario ciclopedonale di collegamento tra Venezia – Torino lungo il Po.

Pileri P., Giacomei A., Giudici D., (2015), VENTo. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio, Milano, DASTu Politecnico di Milano, Corradini M srl.; <https://www.cicloviavento.it/esplora-vento/>; <https://www.cicloviavento.it/>

2.4.2 Obiettivi del Masterplan

L'analisi di merito delle direttive, degli strumenti e dei programmi richiamati ai paragrafi precedenti ha portato alla formazione di una base a supporto della costruzione del quadro di riferimento nel quale collocare gli obiettivi del Masterplan.

Al fine di sviluppare una strategia di sviluppo locale sostenibile basata sulla messa in valore della "risorsa paesaggio" gli obiettivi sono quindi tesi alla rigenerazione delle connessioni paesaggistiche di matrice culturale (armatura culturale), ecologica (rete ecologica e servizi ecosistemici) e fruitiva (intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile) e si possono riassumere in:

- **ESPLICITARE i rapporti, di matrice culturale e ambientale, tra i luoghi iconemici sui quali è costruita l'immagine identitaria del territorio attraverso azioni di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale al fine di costruire un futuro sostenibile legato alle identità paesistiche locali**
- **POTENZIARE la biodiversità consolidando i sistemi naturali e il mosaico degli agroecosistemi, potenziando le connessioni ecologiche e riducendo le minacce dovute alla frammentazione degli ambienti naturali puntando alla riduzione del consumo di suolo**
- **ACCRESCERE la potenzialità dei territori come driver turistico sviluppando una rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile per incrementare un turismo di qualità diffuso sul territorio**

3 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE

3.1 Premessa

La lettura degli strumenti di Programmazione e pianificazione è stata punto di partenza per costruire, con riferimento alle finalità e agli obiettivi dati, il quadro delle strategie territoriali e degli elementi e luoghi di particolare interesse individuati dagli strumenti. La lettura degli strumenti si è concentrata in particolare sugli aspetti di messa in valore proposti relativamente all'armatura culturale, alla rete ecologica e alla rete dei servizi ecosistemici, alla rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile.

Il quadro non vuole essere esaustivo, e potrà, nel corso della seconda fase (Dibattito Inter Istituzionale - Tavolo Tecnico) arricchirsi di proposte e indicazioni da parte degli Enti ed in particolare da parte degli Enti di livello locale, come i Comuni e gli stakeholder.

3.2 Unesco: Siti patrimonio mondiale

3.2.1 Introduzione

“L'Italia è il paese che detiene il maggior numero di siti iscritti nella Lista del patrimonio mondiale UNESCO. Sono 58 quelli riconosciuti *patrimonio dell'umanità*. La definizione di *patrimonio mondiale* nasce nel 1972, quando l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura adotta la Convenzione per la protezione del patrimonio culturale e naturale per salvaguardare i **siti di eccezionale valore universale** al fine di garantire l'identificazione, la conservazione, la conoscenza e la trasmissione alle future generazioni del patrimonio culturale e naturale, così come definito dalla Convenzione stessa. La Convenzione è stata ratificata dallo Stato italiano con Legge 6 aprile 1977, n. 184. La lista, strumento principe della convenzione **comprende siti culturali e naturali**, tra i quali si annoverano beni archeologici riferibili a diverse civiltà, complessi monumentali, ville e dimore storiche, centri storici grandi e piccoli, paesaggi culturali, oltre a vulcani, sistemi montuosi e antiche foreste. Il patrimonio culturale di una nazione comprende però anche le tradizioni orali, il linguaggio, le arti dello spettacolo, le pratiche religiose, i riti e feste trasmesse da una generazione all'altra; per salvaguardare questo *patrimonio intangibile* l'Unesco ha adottato nel 2003 la Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, ratificata dall'Italia nel 2007. Nella lista rappresentativa del patrimonio culturale immateriale sono già presenti 14 elementi italiani”³⁷.

³⁷ Mic - Siti italiani del patrimonio mondiale Unesco
<https://www.beniculturali.it/sitiunesco>

Nell'ambito esteso di attenzione di "area vasta" oggetto di indagine sono presenti i seguenti siti patrimonio Unesco:

- "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia"³⁸
- "Foreste di faggio antiche e primordiali dei Carpazi e di altre regioni d'Europa" - siti di Monte Raschio e Monte Cimino"³⁹

Dal 2013 nella Lista del Patrimonio immateriale dell'umanità è inserita anche la Macchina di S. Rosa a Viterbo.

La Regione Lazio sostiene le candidature per due nuovi siti: - paesaggio culturale di Civita di Bagnoregio; Via Francigena italiana.

3.2.2 Il sito patrimonio Unesco "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia"

Il Parco Archeologico di Cerveteri e Tarquinia (PACT)⁴⁰.

Oggi le necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia e i due Musei collegati, già appartenenti alla Direzione Regionale dei Musei del Lazio, si sono riuniti in nel PACT – Parco Archeologico di Cerveteri e Tarquinia, istituto autonomo del Ministero della Cultura (DPCM 24 giugno 2021, n. 123)

Il PACT ha stipulato una serie di accordi e convenzioni con Università, centri di ricerca e associazioni di tutela dell'ambiente e della biodiversità, sia italiane che internazionali per portare avanti le attività di ricerca⁴¹.

Caratteristiche del sito e descrizione sintetica del patrimonio

Gli Etruschi rappresentano ancora oggi una delle pagine più affascinanti, misteriose e complesse del percorso evolutivo del bacino del Mediterraneo. Popolo fiero e combattente giunse ad altissimi livelli nelle arti e nella struttura sociale. Ebbero un'egemonia secolare soprattutto nella bassa Toscana e nel Lazio prima dell'avvento di Roma. Il grande senso di devozione e rispetto per i defunti è testimoniato negli straordinari siti funerari come le Necropoli di Cerveteri e Tarquinia che, con la loro struttura urbanistica e gli affreschi delle camere sepolcrali, rappresentano una testimonianza unica ed eccezionale dell'antica civiltà etrusca⁴².

³⁸ *Etruscan Necropolises of Cerveteri and Tarquinia*

<https://whc.unesco.org/en/list/1158/>

<https://www.unesco.it/it/patrimoni-unesco/siti-patrimonio-mondiale/necropoli-etrusche-di-cerveteri-e-tarquinia/>

https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=5707

³⁹ *Ancient and Primeval Beech Forests of the Carpathians and Other Regions of Europe*

<https://whc.unesco.org/en/list/1133/>

https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=6836

⁴⁰ <https://pact.cultura.gov.it/>

⁴¹ <https://pact.cultura.gov.it/accordi/>

⁴² RIDI C., LUCARINI R., (2021), *I tesori d'Italia e L'Unesco. Le Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia*, SAGEP

“I Comuni di Cerveteri e Tarquinia, ospitano la maggior parte dei più significativi ritrovamenti archeologici appartenenti alla civiltà etrusca e conservano un patrimonio storico ed archeologico che è unico al mondo. Nel territorio del Lazio questa è un’area di grande valore, un esempio di sintesi raggiunta tra l’uomo e l’ambiente”⁴³.

Il riconoscimento di *siti di così eccezionale valore è stato riconosciuto dall’Unesco*.

Nell’ambito esteso di attenzione di "area vasta", è infatti presente il **sito del Patrimonio UNESCO “Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia”**. L’area è stata iscritta nel Patrimonio Unesco nel 2004 (Dossier: di nomina 1158) e ad oggi è stato approvato il Piano di gestione. Ciascuna delle due aree si compone di un’area core (zona centrale) e di un’area buffer (zona cuscinetto)⁴⁴.

codice Unesco	Nome e data iscrizione nella lista UNESCO	Nazione	Superficie (ha)	Criteri UNESCO
1158	Necropoli etrusca dei Monterozzi Tarquinia (2004)	Italy	129,26 core area 3108,07 buffer area	(i)(iii)(iv)
1158	Necropoli etrusca della Banditaccia Cerveteri (2004)	Italy	197,57core area 1824,04 buffer area	(i)(iii)(iv)

La core area del sito UNESCO di Cerveteri comprende la necropoli della Banditaccia, mentre la core area del sito UNESCO di Tarquinia comprende la necropoli dei Monterozzi. In entrambi i casi l’area buffer comprende la città antica e le necropoli che circondano l’insediamento.

Entrambe le necropoli, riconosciute tra i principali luoghi di sepoltura delle antiche città-stato etrusche, complessivamente hanno fornito gran parte delle scoperte archeologiche legate a questa civiltà nel corso di nove secoli.

Area di Tarquinia

In particolare la necropoli di **Tarquinia**, conosciuta anche come **Necropoli dei Monterozzi**, contiene 6000 sepolcri scavati nella roccia e con i suoi 130 ettari (corrispondenti alla core area), è il complesso archeologico più esteso che si conosca e uno dei più significativi nell’intera area del Mediterraneo. Il luogo deriva il nome

Editori

⁴³ *Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia - Piano di Gestione*

⁴⁴ Le informazioni in tabella sono state desunte dalla Documentazione UNESCO (Piano di Gestione) e dalla mappa interattiva del sito web Unesco

(<https://whc.unesco.org/en/wh-gis/> - <https://whc.unesco.org/en/list/1158/documents/>)

“Monterozzi” dalle caratteristiche dello stesso paesaggio archeologico costellato dai molteplici tumuli creati dagli ipogei.



Figura 12 – Sopra le tombe della necropoli dei Monterozzi(<http://www.sabap-rm-met.beniculturali.it/it/346/la-necropoli-dei-monterozzi>); Nel mezzo: Necropoli dei Monterozzi Tarquinia entrata alle tombe dipinte ipogee esterne all'area archeologica
Sotto: sx Tomba dei Leopardi (AlMare - Opera propria, Pubblico dominio, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=657901>); dx Tomba dei Tori (Ted Graham - Flickr: Tomb of the Bulls, CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27320986>)



Figura 13 – Museo Archeologico Tarquinia: a destra i Cavalli Alati che adornavano il frontone aperto del tempio dell’Ara della Regina; a sinistra monili in oro

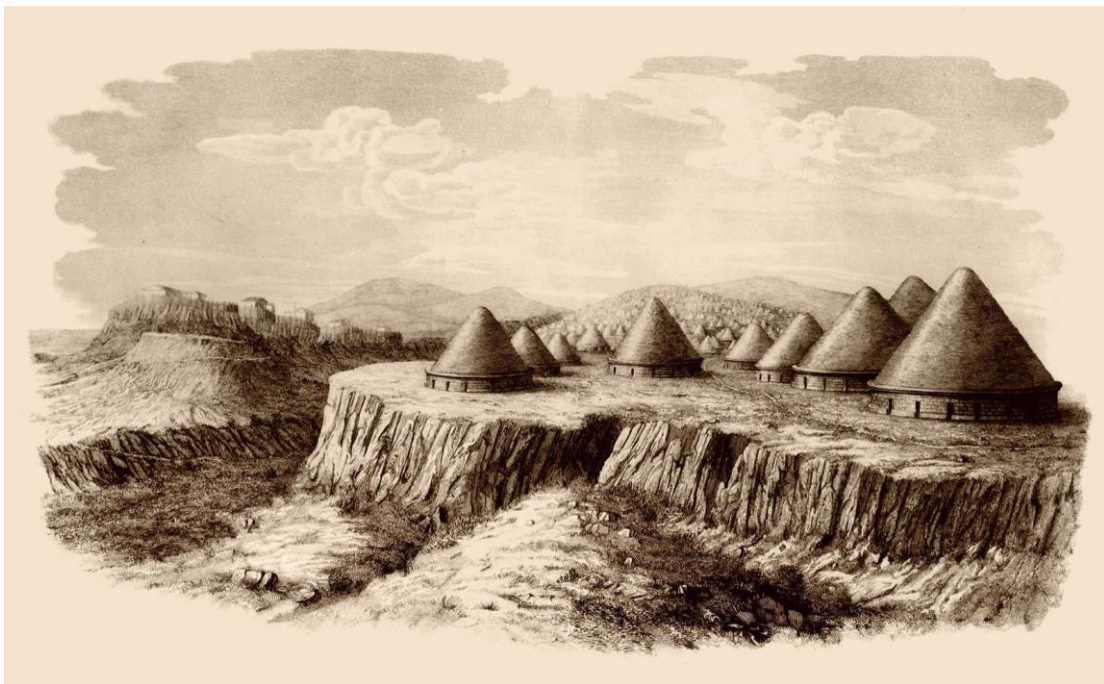


Figura 14 – veduta ottocentesca della necropoli dei Monterozzi con i tumuli. “Esposizione prospettica della necropoli principale di Tarquinia” in Luigi Canina, (1851), *L’Antica Etruria Marittima*, Vol. II
<https://doi.org/10.11588/digit.3950>

Nella necropoli è presente una grande varietà di tipologie sepolcrali, quasi tutte originariamente dotate dei preziosi corredi (oggi perduti) che conservano ancora intatto il grande patrimonio pittorico che le decorava. Il sito conserva infatti un complesso di 200 tombe dipinte, risalenti ad un arco temporale compreso tra il VII e il II sec a.C., che costituiscono la principale e più grande testimonianza nel Mediterraneo della pittura classica dell’età preromana. L’uso di decorare con pitture le camere sepolcrali è documentato anche in altre città etrusche ma ne esistono davvero pochissimi esempi. Soltanto a Tarquinia è possibile trovarne una gamma così vasta, distribuita su un arco temporale così lungo (dal VII al II sec. a.C. e per una durata che abbraccia

l'intera vita della città). I dipinti funerari di Tarquinia costituiscono non soltanto una fonte insostituibile di conoscenza della vita, degli usi e delle credenze religiose degli etruschi ma essi sono anche la nostra unica fonte di conoscenza della pittura greca che è andata quasi interamente perduta.

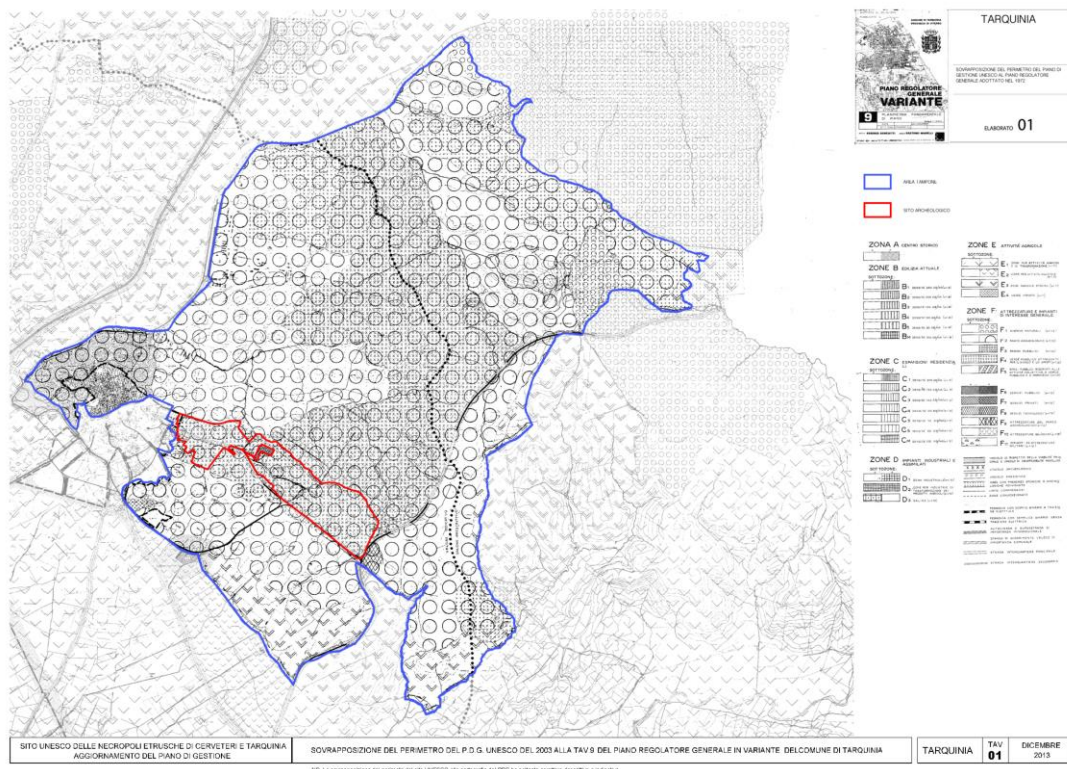


Figura 15 – Perimetro PDG Unesco su PRG Tarquinia. In rosso la core area e in blu la buffer zone
<https://www.lazio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2022/05/tarquinia-6-core-buffer-.pdf>

La zona buffer racchiude una vasta area comprendente il vasto pianoro di Civita, dove era situata l'antica città di Tàrchuna (o Tàrchna) e le altre numerose necropoli che coronano l'insediamento e che consistono in un grande numero di aree sepolcrali minori, normalmente collocate lungo le strade che collegavano Tàrchuna agli altri insediamenti etruschi. Il sito di Tarquinia è anche individuato nella Rete Natura 2000 "Necropoli di Tarquinia" (IT6010028)⁴⁵.

⁴⁵ <https://natura2000.eea.europa.eu/natura2000/SDF.aspx?site=IT6010028>

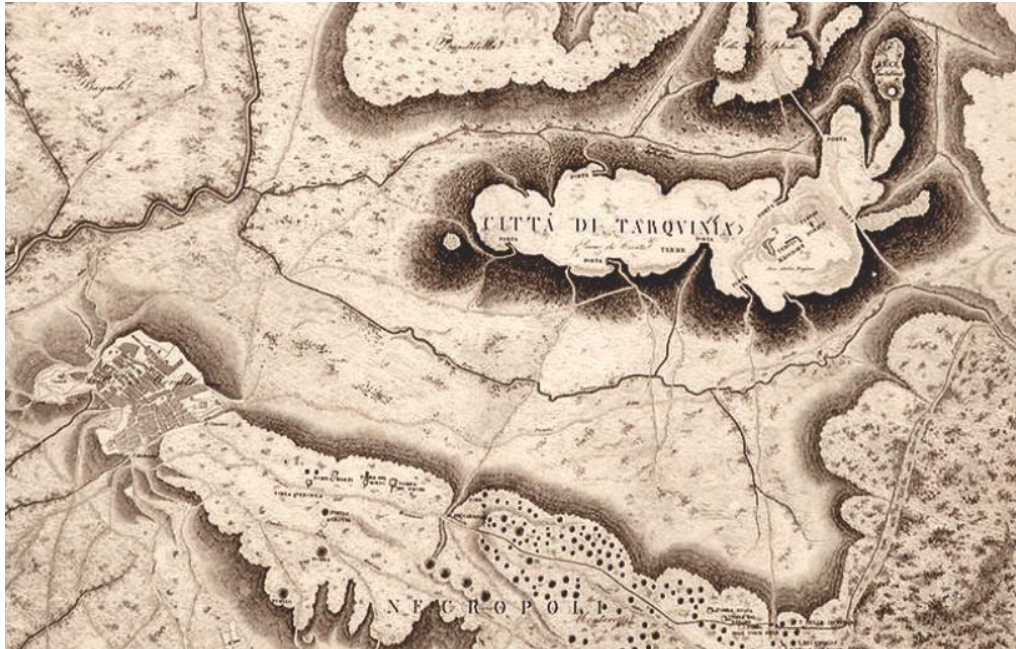


Figura 16 – “Pianta topografica di Tarquinia e sue adiacenze” in Luigi Canina, (1851), *L’Antica Etruria Marittima*, Vol. II
<https://doi.org/10.11588/digit.3950>



Figura 17 – Area degli Acquedotti lungo la SS1bis. Sullo sfondo la formazione terrazzata dei Monterozzi con la necropoli etrusca (a destra) e il Colle del Pisciarello (a sinistra) che si affaccia sulla Valle del Ranchese

Area di Cerveteri

In particolare la necropoli di Cerveteri, conosciuta con il nome **Necropoli della Banditaccia**, è la necropoli più estesa che circonda la città etrusca di Caere e di gran lunga la più vasta del mondo antico. La necropoli contiene migliaia di sepolcri realizzati tra l'VIII al II sec. a.C., organizzati in modo simile ad una pianificazione urbana, con strade, piazzette e quartieri. Sono attestate diverse tipologie di sepolcri: trincee scavate nella roccia; tumuli, spesso contenenti più di una tomba; ed altri, sempre scavati nella roccia, a forma di capanne o casette, con strutture riccamente dettagliate. La tipologia delle singole tombe, completamente costruite in tufo, costituisce, anche nella concezione architettonica e nelle decorazioni interne, un unicum non paragonabile a nessun altro complesso esistente nel territorio etrusco e in qualsiasi altra parte del mondo; le tombe sono riproduzioni fedeli della tipica struttura delle case etrusche ed in tal modo forniscono un esempio unico di architettura civile dall'età arcaica al periodo tardo-ellenistico.

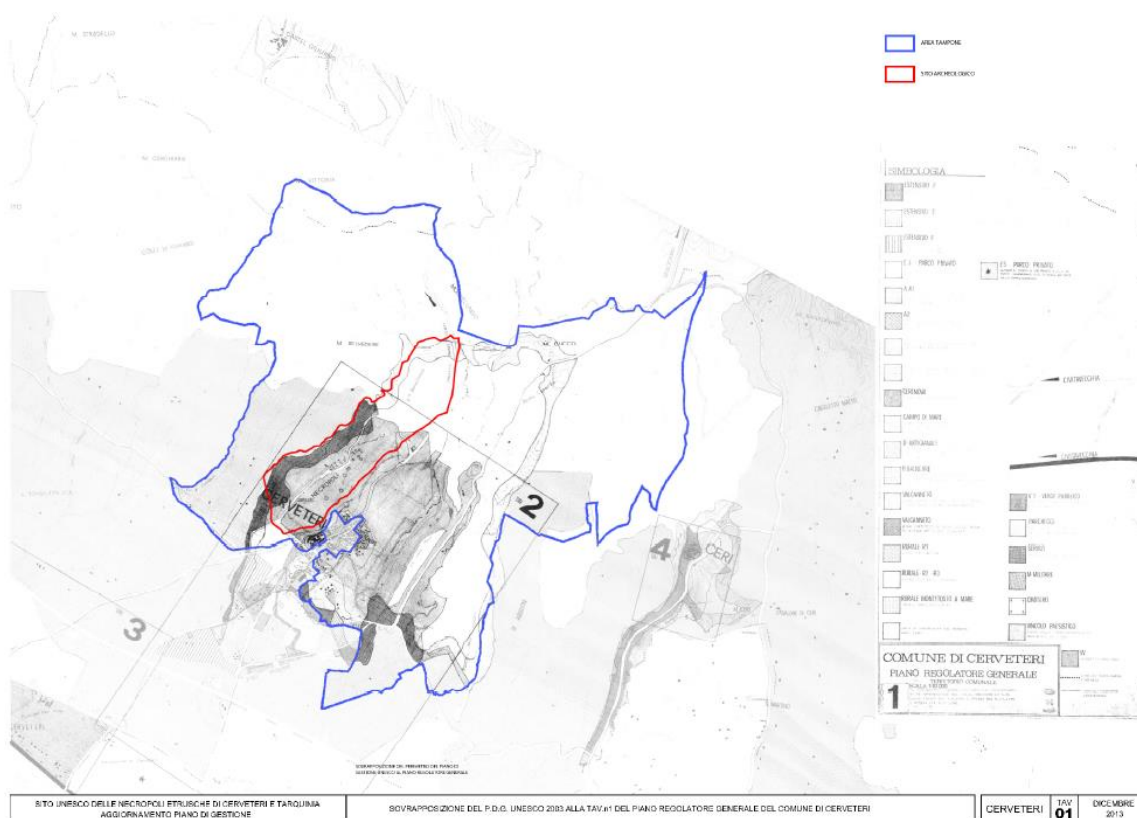


Figura 18 – Perimetro PDG Unesco su PRG Cerveteri. In rosso la core area e in blu la buffer zone
<https://www.lazio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2022/05/cerveteri-4-core-buffer-i.pdf>

La zona buffer include l'area della città antica, che oggi è parzialmente occupata dalla moderna città di

Cerveteri e le altre aree sepolcrali del Sorbo, Ripa S. Angelo, Monte Abatone, che coprono un periodo cronologicamente piuttosto esteso, principalmente riferito alla storia etrusca di Caere.

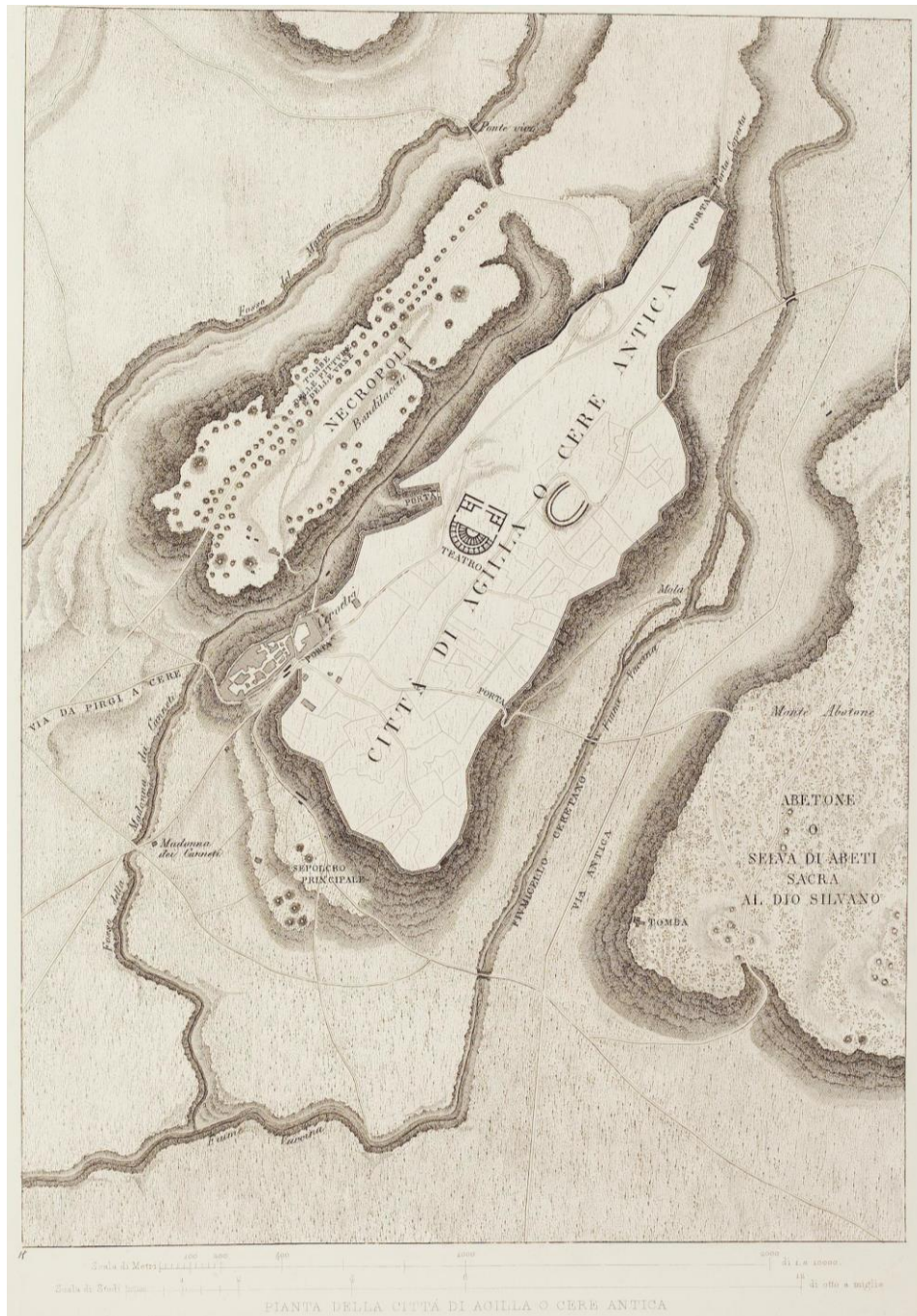


Figura 19 – “Pianta topografica di Agilla o Cere Antica” in Luigi Canina, (1851), *L’Antica Etruria Marittima, Vol. I*
<https://doi.org/10.11588/diglit.3949>

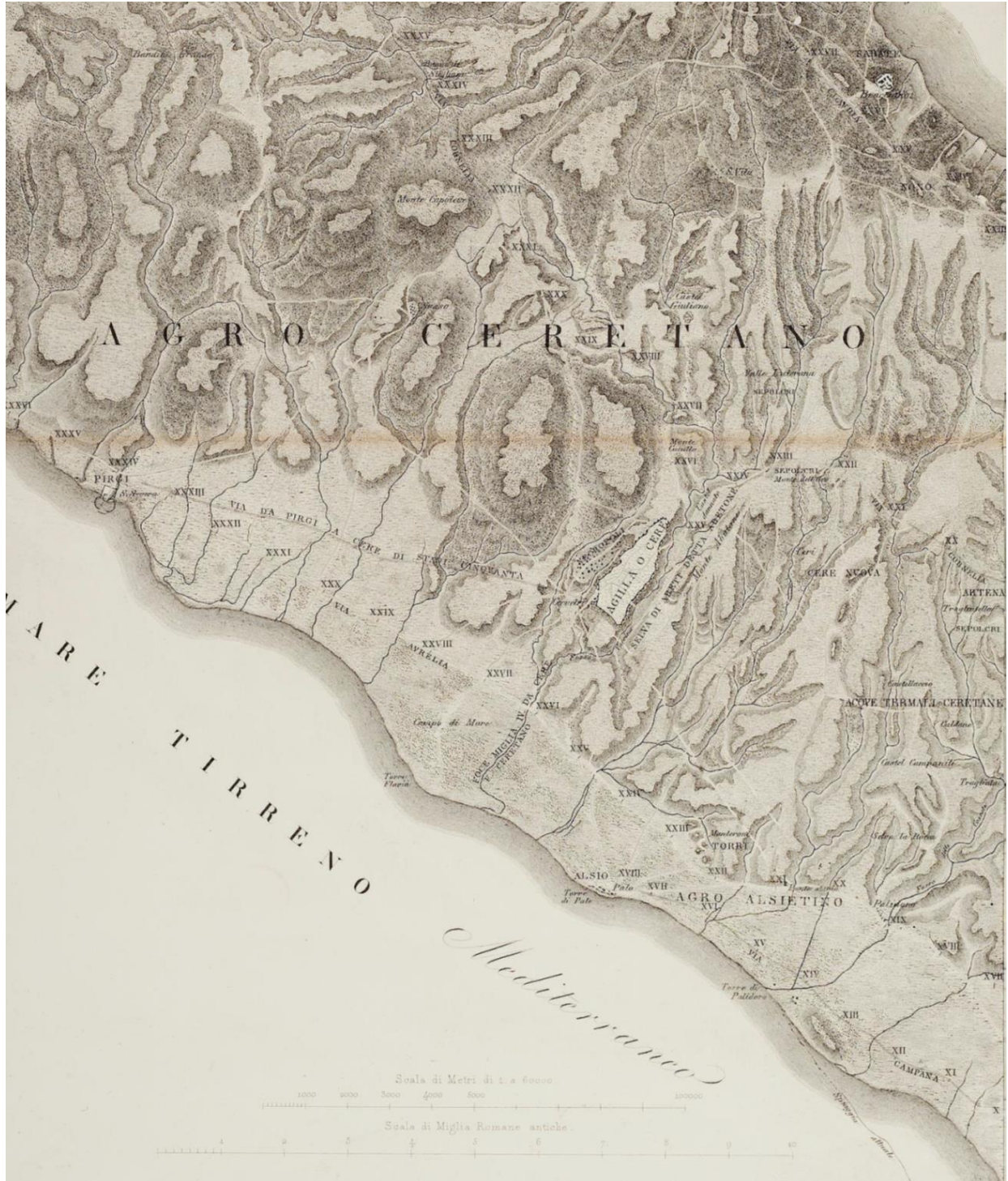


Figura 20 – "Pianta topografica dell'antico territorio ceretano" in Luigi Canina, (1851), *L'Antica Etruria Marittima*, Vol. I
<https://doi.org/10.11588/diglit.3949>



Figura 21 – Sopra: Planimetria attuale Necropoli; Archivio disegni SAE (in: Caroti E., (2017), *Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri*, Dottorato ricerca in Architettura: Innovazione e Patrimonio – ciclo XXIX, Università di RomaTre - <https://arcadia.sba.uniroma3.it/handle/2307/40681>)

Nel mezzo: viste necropoli della Banditaccia (sinistra : <https://www.aroundfamily.it/26-lazio/549-bambini-weekend-archeologia-tombe-etrusche-visite-guidate>; destra: <https://civitavecchia.portmobility.it/it/cerveteri-e-la-necropoli-della-banditaccia>)

Sotto –sx Tomba dei Rilievi (Roberto Ferrari from Campogalliano (Modena), Italy - Tomba dei rilievi, CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=12514881>) dx tomba della Cornice (Sailko) <https://travel.fanpage.it/cerveteri-e-il-suo-tesoro-archeologico/>

Punti salienti

Complessivamente, i cimiteri etruschi di Cerveteri e Tarquinia costituiscono rare e preziose testimonianze di questo popolo che instaurò la prima civilizzazione urbanizzata nel Mediterraneo occidentale, sopravvissuta per circa 700 anni dall'ottavo al primo secolo a.C., nei territori dell'Italia centrale che vanno dal Lazio alla Toscana.

È da notare infine che in linea con il Piano Nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nonché con le tematiche del G20 relative al rapporto tra conservazione del patrimonio culturale e cambiamento climatico, la tutela dei siti UNESCO e il monitoraggio dei relativi sistemi di gestione sono stati individuati come una delle priorità politiche nell' Atto di indirizzo del Ministero della Cultura per il triennio 2021-2023⁴⁶.

Criteri di valutazione del valore universale

L'iscrizione di un sito nel Patrimonio UNESCO avviene secondo sei criteri, da (i) a (x) predisposti dall'UNESCO per valutarne il valore universale eccezionale. Nella scheda relativa al sito "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia", pubblicata sulla pagina UNESCO (<https://whc.unesco.org/en/list/1158/>), si specifica che l'iscrizione è avvenuta in riferimento ai seguenti criteri:

- **Criterio (i):** Le necropoli di Tarquinia e Cerveteri sono dei capolavori del genio creativo dell'uomo: l'estensione delle pitture decorative di Tarquinia sono eccezionali sia per le forme che per i contenuti poiché rivelano gli aspetti della vita, della morte e delle credenze religiose degli antichi Etruschi. Cerveteri presenta, nel contesto funerario, le stesse concezioni urbanistiche e architettoniche di una città antica.
- **Criterio (iii):** Le due necropoli costituiscono una testimonianza unica ed eccezionale dell'antica civiltà etrusca, unica tipologia di civilizzazione urbana dell'Italia pre-romana. La descrizione della vita quotidiana, rappresentata sugli affreschi delle tombe, molti dei quali presenti nelle abitazioni etrusche, costituisce una testimonianza unica della scomparsa di questa cultura.
- **Criterio (iv):** Molte delle tombe di Tarquinia e Cerveteri rappresentano le tipologie di costruzione che non esistono in nessuna altra forma. I cimiteri, progettati come le città etrusche, sono fra i più antichi della regione.

Il piano di gestione del sito Patrimonio UNESCO "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia" torna sui criteri che il sito soddisfa e li amplia:

- **Criterio i. "Rappresentano un capolavoro del genio creativo umano":** l'unicità e la qualità dei due complessi sono evidenti. Il primo mostra in un contesto funerario gli stessi schemi di pianificazione urbana e architettonica in uso nella città antica; i dipinti su grande scala del secondo sono eccezionali sia per le loro qualità formali che per i contenuti, i quali rivelano aspetti della vita, della morte, delle credenze religiose degli antichi etruschi.

⁴⁶<https://media.beniculturali.it/mibac/files/boards/be78e33bc8ca0c99bff70aa174035096/DECRETI/ANNO%202021/rep.%20148%20ATTO%20DI%20INDIRIZZO%202021%20-%202023-signed.pdf>

- **Criterio ii. “Hanno esercitato un’influenza notevole, in un periodo specifico o in un’area culturale determinata, sullo sviluppo dell’architettura, delle arti monumentali e della creazione del paesaggio”**: con i loro peculiari caratteri le due necropoli hanno entrambe influenzato sia i paesaggi che la forma di molte altre necropoli nella stessa area, le quali tuttavia non hanno eguagliato i caratteri grandiosi e specifici dei due modelli;
- **Criterio iii. “Costituiscono una testimonianza unica o eccezionale di una civiltà scomparsa”**: le due necropoli rappresentano una testimonianza unica ed eccezionale dell’antica civiltà etrusca, l’unico tipo di civiltà urbana dell’Italia pre-romana. Le tombe dipinte di Tarquinia sono inoltre l’unico documento in nostro possesso della pittura greca su larga scala che è andata quasi interamente perduta;
- **Criterio iv. “Offrono un considerevole esempio di un tipo di costruzione, di complesso architettonico o di paesaggio che rappresenti la testimonianza di un importante periodo della storia umana”**: a causa della quasi totale scomparsa degli antichi edifici etruschi, le Necropoli di Cerveteri rappresenta la più completa ed imponente testimonianza di una città etrusca nel suo impianto topografico ed urbanistico ed offre un’insostituibile rappresentazione dell’architettura in tutta la sua complessa varietà;
- **Criterio vi. “Sono associati a tradizioni, eventi, idee, credenze o opere letterarie”**: le due necropoli hanno ispirato opere letterarie o figurative a partire dal Rinascimento e fino all’età contemporanea. Michelangelo si ispirò in un suo dipinto alle pitture della cosiddetta Tomba dell’Orco di Tarquinia. Nel XIX sec. gli artisti del “Grand Tour” in Italia inclusero nei loro acquarelli gli eccezionali paesaggi delle due necropoli e pittori contemporanei, come Schifano e Matta, hanno riproposto nelle loro opere segni ed immagini ispirati al mondo etrusco di Cerveteri e Tarquinia. Per comprendere infine come la cultura etrusca abbia influenzato l’ambito letterario, si devono leggere le pagine evocative sui luoghi etruschi di Cerveteri e Tarquinia scritte dal romanziere inglese D.H. Lawrence. Ultimo ma non meno importante, le tombe dipinte di Tarquinia rappresentano un capitolo importante nella storia del restauro di dipinti antichi: queste pitture furono infatti le prime ad essere distaccate utilizzando le più innovative tecnologie allora conosciute dall’Istituto Centrale del Restauro (Cesare Brandi). I più importanti studi interdisciplinari sul degrado delle pitture negli ambienti ipogei e sulle possibili misure conservative si sono basati su queste stesse pitture ed hanno portato alla convergenza delle ricerche tra archeologia, fisica e scienze naturali.

Piano di gestione⁴⁷

Introduzione

Il Piano di Gestione mira a razionalizzare ed integrare un processo di tutela e sviluppo che nel sito delle necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia è già in atto da molto tempo da parte della Soprintendenza.

La gestione di un sito è un processo il cui piano rappresenta uno strumento tecnico d’attuazione che **registra lo stato attuale della gestione del sito ed indica ulteriori linee di sviluppo di tale gestione, confermando o proponendo nuovi obiettivi a lungo, medio e breve termine e le conseguenti azioni da intraprendere.**

E’ necessario che un soggetto con competenza istituzionale per la gestione del sito si faccia promotore delle

⁴⁷ https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=5707

attività necessarie per avviare e quindi coordinare il piano di gestione. Generalmente questo ruolo è svolto dalle autorità locali che gestiscono e coordinano direttamente i processi di sviluppo dei siti sul territorio.

Lo Stato italiano gestisce le necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia per mezzo della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale. La Soprintendenza è direttamente responsabile dello svolgimento di una serie di compiti e coordina le attività di altri attori pubblici o privati che operano nei diversi settori che fanno parte delle attività di gestione del sito.

Nel caso del sito delle necropoli Etrusche, il soggetto istituzionale promotore è stato il Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Sulla base delle esigenze sulle quali sviluppare il piano di gestione o dell'analisi del sistema di gestione esistente, **il soggetto promotore promuove un accordo con gli altri soggetti interessati**⁴⁸ al fine di individuare le strategie condivise sulle quali il Piano di Gestione sarà basato e gli obiettivi da perseguire attraverso le azioni e le attività condotte da ognuno. Tale accordo riveste un'essenziale ruolo politico/amministrativo. In occasione della candidatura per l'inserimento nella Lista del Patrimonio Mondiale, è stato firmato presso il MiC (ex MiBAC) un protocollo d'Intesa fra Stato, Regione, Province di Roma e Viterbo e Comuni di Cerveteri e Tarquinia⁴⁹.

Caratteristiche e organizzazione dello strumento

Il piano di gestione è un elaborato tecnico che costituisce lo strumento necessario per definire e rendere operativo un processo di tutela e sviluppo, condiviso da più soggetti e formalizzato attraverso un accordo tra le parti. Nella realtà culturale, istituzionale ed operativa, italiana appare utile coordinare le logiche settoriali dei diversi soggetti competenti, sia istituzionali che privati, per il raggiungimento di **obiettivi condivisi e per raggiungere un equilibrio tra conservazione e sviluppo**.

Il piano di gestione è concepito come un metodo di pianificazione e programmazione di attività ed azioni, integrato ed iterativo nel tempo, in cui sono chiamati ad intervenire gli attori delle varie fasi e cioè i decisori politici, i rappresentanti degli interessi sociali, culturali ed economici, i tecnici che progettano ed attuano gli interventi, operatori pubblici e privati.

Si tratta dunque di un processo circolare che attraversa le fasi della conoscenza (analisi), della definizione degli obiettivi e strategie (progettazione), della realizzazione (azioni) e della valutazione (monitoraggio, che a

⁴⁹ Protocollo di intesa firmato il 2003-02-03

sua volta rappresenta anche una forma di analisi), per tornare ad una nuova e successiva ridefinizione degli obiettivi e così via.

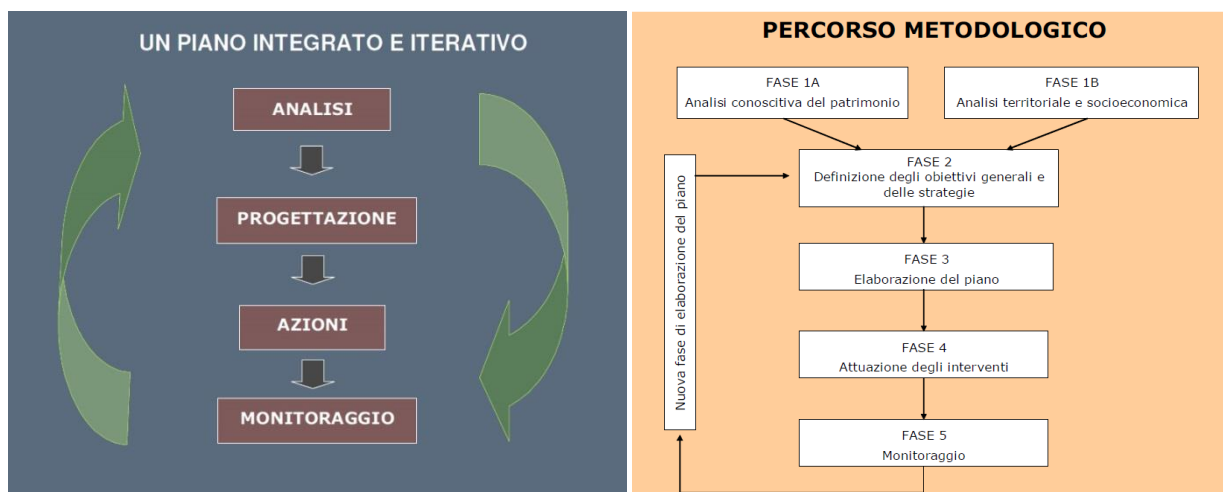


Figura 22 – Sito Patrimonio Unesco “Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia”. Piano di gestione – schemi metodologici
A sinistra schema che evidenzia il processo integrato ed iterativo nel tempo, a destra lo schema del percorso metodologico

In particolare le fasi in cui si articola il piano sono:

- FASE 1 ANALISI - Durante questa fase iniziale sono identificati gli aspetti conoscitivi relativi al Patrimonio (consistenza e stato di conservazione, regole e strumenti vigenti per la salvaguardia) e relativi all'identità territoriale e socio economica;
- FASE 2 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE GENERALI - definizione degli obiettivi e delle strategie operative individuate dai decisori politici; definizione delle linee guida strategiche e degli obiettivi di lungo termine;
- FASE 3 REDAZIONE DEL PIANO – Dalle strategie e dagli obiettivi individuati derivano le indicazioni sulla pianificazione del programma di azioni da attuare per raggiungere i risultati prestabiliti. Il programma è articolato in 5 piani settoriali di azione: *Piano della conoscenza; Piano della protezione e della conservazione; Piano della valorizzazione del patrimonio culturale; Piano dello sviluppo economico; Piano della promozione culturale, della formazione, della costruzione della consapevolezza.* In ogni piano settoriale è individuato un certo numero di obiettivi tematici da perseguire per i quali saranno definite le politiche, le azioni ed i progetti più adeguati a raggiungerli. Per ciascuna azione occorre identificare: - i soggetti responsabili della realizzazione; - le responsabilità che spettano ad ogni soggetto; - le risorse da usare (attrezzature, personale, finanziamenti); - i tempi di realizzazione;
- FASE 4 ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI - Al fine di realizzare il piano è necessario individuare gli strumenti operativi capaci di promuovere, seguire e valutare tutte le azioni previste dal piano;
- FASE 5 MONITORAGGIO - Il monitoraggio deve essere centrato sui vari passaggi intermedi e sul ruolo giocato dai soggetti coinvolti in tutte le fasi. Di conseguenza, tutte le macro-fasi del piano di gestione

vanno prese in considerazione, tenendo conto del fatto che in un processo così complesso e globale non è possibile valutare soltanto un impatto finale e che i risultati parziali raggiunti devono essere esaminati nelle differenti fasi di realizzazione del piano. E' necessario determinare un insieme di indicatori che valutino 'realizzazione' e 'risultato' in relazione agli obiettivi generali del piano ed agli obiettivi specifici stabiliti dai piani di azione.

Strategie e obiettivi

Il piano di gestione è stato concepito come uno strumento per perseguire un modello di sviluppo che soddisfi a differenti bisogni:

- **il bisogno di conservazione dell'eccezionale patrimonio culturale delle necropoli di Cerveteri e Tarquinia;**
- **il bisogno di fruizione turistica;**
- **i bisogni di trasformazione dell'area così come quelli di crescita economica a livello locale e nazionale.**

Per questa ragione il piano di gestione è quindi pensato per venire incontro ai principali obiettivi di:

- **confermare ed ottimizzare la già altamente efficiente gestione delle due necropoli e dei Musei;**
- **integrare le attività di gestione collegate alle due necropoli con la gestione dei loro territori di riferimento;**
- **promuovere la conservazione e la valorizzazione del valore delle due aree particolarmente estese, caratterizzate dalla presenza delle necropoli;**
- **incoraggiare lo sviluppo sostenibile dei territori di Cerveteri e di Tarquinia basato sull'importanza delle loro risorse culturali e le opportunità che la conservazione di quelle risorse può portare alle comunità locali;**

Il piano di gestione considera tre diversi aree di riferimento, definite in relazione ai differenti obiettivi da perseguire ed agli Enti responsabili delle azioni da intraprendere in vista di quegli obiettivi. I primi due distretti territoriali coincidono rispettivamente con la **core Area UNESCO** e con l'area **buffer UNESCO**. La terza area si riferisce ad un **distretto più vasto che si riferisce al contesto territoriale**, per il quale non c'è bisogno di definire un confine preciso quanto piuttosto una serie di azioni strategiche differenziate da porre in essere in modi diversi sull'area.

Tra le **strategie da mettere in atto** il "piano di gestione" intende **fornire uno strumento che faccia uso del grande appeal dei due principali siti archeologici per promuovere lo sviluppo sociale ed economico attraverso la valorizzazione di tutto il patrimonio materiale ed immateriale che è diffuso sull'intera area**. In particolare l'area include centri storici, monumenti, paesaggi, artigianato locale, folklore, vino e specialità alimentari. Conoscenza, conservazione, restauro e valorizzazione di un tale patrimonio possono costituire i molteplici segmenti di un sistema economico. Questo sistema dovrebbe sviluppare tutto il potenziale dei manufatti fisici e dell'insieme dei differenti tipi di conoscenza che sono stati accumulati durante i secoli con caratteristiche specifiche ed uniche.

Seguendo le linee guida dell'UNESCO e dell'ICOMOS, il Piano di Gestione individua i seguenti obiettivi generali di lungo termine che precisano la visione strategica sopra descritta:

Conoscenza, protezione, conservazione e riqualificazione:

- Assicurare la prosecuzione delle attività di studio e di ricerca sui siti etruschi attraverso il coinvolgimento di istituti specializzati nazionali ed esteri.
- Assicurare la prosecuzione delle attività di ricerca sul campo per approfondire la conoscenza della civiltà degli etruschi.
- Promuovere una migliore tutela del paesaggio mantenendo le sue caratteristiche.
- Proseguire le attività di restauro delle tombe ed il monitoraggio delle condizioni complessive delle necropoli.
- Promuovere la riqualificazione del paesaggio in quelle parti che negli ultimi quarant'anni hanno subito alterazioni.
- Favorire l'accesso alle aree non ancora agevolmente fruibili da parte del pubblico.

Promozione sociale e culturale

- Sviluppare tra le popolazioni locali la sensibilizzazione e la conoscenza dei valori culturali ed identitari del loro patrimonio che, a partire dall'inserimento nella Lista UNESCO, essi sono chiamati a condividere con l'intera umanità
- Incrementare la conoscenza del sito presso il pubblico, estendendo ed adeguando gli strumenti di promozione ed informazione

Valorizzazione economica

- Sviluppare un sistema economico locale basato sul patrimonio culturale materiale ed immateriale, partendo dal potenziamento del turismo culturale sostenibile, assicurando le condizioni per lo sviluppo agli altri settori collegati al patrimonio, tra cui l'artigianato, l'agricoltura, la comunicazione, la formazione.
- Assicurare che la promozione dello sviluppo economico non costituisca in nessun caso motivo di rischio per il patrimonio e per la qualità della vita delle popolazioni residenti.
- Assicurare che i benefici economici prodotti dalla valorizzazione del patrimonio culturale ricadano anche sulle popolazioni locali
- Individuare le aree e le azioni di intervento necessarie per la valorizzazione delle risorse culturali, favorendo la partecipazione dei soggetti privati
- Individuare le innovazioni necessarie nelle strutture e negli strumenti che disciplinano la gestione del patrimonio culturale

Attuazione e monitoraggio

- Perfezionare la struttura di attuazione del piano in coerenza con le impostazioni già condivise dai soggetti interessati
- Definire e valutare gli strumenti per il monitoraggio delle attività.

Enti competenti per la gestione

Il vasto territorio che circonda le necropoli di Cerveteri e Tarquinia è attualmente gestito da diverse istituzioni ognuna competente per differenti aspetti:

- Il Ministero per i Beni culturali che attraverso i suoi organi locali è competente per tutte le attività legate alla conoscenza, tutela e conservazione del patrimonio culturale;
- La Regione Lazio a cui competono le attività di valorizzazione e di promozione del patrimonio e la conservazione del paesaggio;
- Le Province di Roma e di Viterbo sono competenti in materia di promozione turistica dei propri territori, della condizione delle strade provinciali e delle attività di formazione;
- I due Comuni di Cerveteri e Tarquinia sono responsabili della gestione del piano urbanistico; essi sono quindi competenti in materia di nuove costruzioni, strade comunali, trasporti locali, ecc.

Strumenti di pianificazione a cui è soggetto il territorio

Il territorio è gestito attraverso diversi strumenti legislativi. In particolare:

- Per ciò che concerne il patrimonio architettonico, storico e ambientale, l'intera area è soggetta alla legge di tutela nazionale, il D. Lgs. 490/99, anche noto come Testo Unico sui beni culturali.
- Per ciò che concerne l'ambiente e il paesaggio l'area è soggetta al PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
- I Piani Regolatori Generali dei singoli Comuni, sono tenuti a rispettare lo strumento legislativo superiore (Piano Territoriale Paesaggistico Regionale) all'atto di determinare le destinazioni d'uso delle aree nonché i mezzi ed i limiti delle trasformazioni urbane.

Piani di azione

Il Piano di gestione è articolato in 5 piani settoriali di azione: *Piano della conoscenza; Piano della protezione e della conservazione; Piano della valorizzazione del patrimonio culturale; Piano dello sviluppo economico; Piano della promozione culturale, della formazione, della costruzione della consapevolezza.*

In ogni piano settoriale è individuato un certo numero di obiettivi tematici da perseguire per i quali saranno definite le politiche, le azioni ed i progetti più adeguati a raggiungerli.

Tra i **piani di azione** si evidenziano i seguenti:

PIANO DI AZIONE: PIANO DI CONSERVAZIONE E TUTELA

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTE	SOGGETTI RESPONSABILI
Protezione delle necropoli e dei Musei	Rafforzare gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbana per migliorare la protezione del	Redigere piani particolareggiati del Paesaggio (Piani Paesistici) per le aree di Cerveteri e Tarquinia	(1)	Soprintendenza Regione Lazio

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTE	SOGGETTI RESPONSABILI
	territorio			
Protezione delle necropoli e dei Musei	Rafforzare gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbana per migliorare la protezione del territorio	Adeguamento del Piano Regolatore Generale dei Comuni di Cerveteri e Tarquinia	(2)	Comune di Cerveteri Comune di Tarquinia

NOTE (DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI)

(1) Nell'ottica del piano regionale per la tutela del paesaggio attualmente in vigore, saranno sviluppati due progetti pilota per aggiungere ulteriori dettagli a detto piano. Questo progetto seguirà le indicazioni contenute nell'accordo tra lo Stato e le Regioni (Accorso Stato Regioni) del 19.04.2001. E' stato diviso nelle due seguenti fasi: 1) conoscenza dell'intero territorio per mezzo di specifiche analisi e definizione degli elementi di valore del paesaggio e delle caratteristiche da tutelare, valorizzare e ripristinare; b) analisi delle dinamiche di trasformazione anche individuando i fattori di rischio; c) determinazione degli enti responsabili delle azioni di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio; d) definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio; e) determinazione delle azioni di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio da condurre coerentemente con le azioni e gli investimenti mirati allo sviluppo economico e produttivo delle aree coinvolte; f) definizione delle norme prescrittive di salvaguardia ed uso del territorio.

(2) Sulla base delle indicazioni dei piani paesistici dettagliati di salvaguardia, i Comuni di Cerveteri e Tarquinia stanno lavorando per adeguare i propri piani regolatori alle indicazioni ivi contenute secondo quanto disposto dalla legge. In particolare gli obiettivi sono: a) **mantenere le caratteristiche, i valori e le morfologie, tenendo anche conto sia delle tipologie architettoniche che delle tradizionali tecniche di costruzione;** b) tracciare **linee di sviluppo compatibili con i diversi valori riconosciuti e tali da non diminuire il valore del paesaggio,** prestando particolare attenzione alla **salvaguardia delle aree rurali;** c) **riqualificazione di quelle parti che sono state compromesse o degradate, ripristinando i valori preesistenti** o creando nuove caratteristiche di elevato valore che siano al tempo stesso coerenti e integrate; d) **sviluppare servizi ed infrastrutture a sostegno del turismo.**

PIANO DI AZIONE: VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTA	SOGGETTI RESPONSABILI
Valorizzazione delle due necropoli	Sviluppo e valorizzazione delle risorse archeologiche	Incremento delle aree aperte al pubblico delle due necropoli		Soprintendenza
Valorizzazione delle due necropoli	Potenziamento dei servizi e delle infrastrutture delle necropoli	Creazione di un centro di accoglienza dei visitatori a Cerveteri		Comune di Cerveteri Soprintendenza
Valorizzazione delle due necropoli	Potenziamento dei servizi e delle infrastrutture delle necropoli	Creazione di un centro di accoglienza dei visitatori a Tarquinia	(1)	Comune di Tarquinia Soprintendenza

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTA	SOGGETTI RESPONSABILI
Valorizzazione delle due necropoli	Potenziamento dei servizi e delle infrastrutture delle necropoli	Miglioramento dell'accesso alle due necropoli	(2)	Comune di Cerveteri Comune di Tarquinia Soprintendenza
Valorizzazione delle due necropoli	Conservazione e miglioramento del paesaggio caratteristico delle due necropoli	Riqualificazione paesistica delle aree delle due necropoli	(3)	Soprintendenza Amministrazioni locali
Valorizzazione dei territori	Migliorare la conoscenza del potenziale culturale delle aree di Cerveteri e Tarquinia	Organizzare e rendere fruibili percorsi lungo le aree meno note del territorio	(4)	Amministrazioni locali; associazioni culturali; imprese che si occupano dell'organizzazione di eventi; Soprintendenza
Valorizzazione dei territori	Conservazione delle risorse culturali e naturali	Proseguire nelle attività di Conservazione delle risorse culturali nella zona buffer e nei territori circostanti	(5)	Comune di Cerveteri Comune di Tarquinia
Valorizzazione dei territori	Promuovere la riqualificazione del paesaggio	Sviluppo di un progetto per la conservazione del paesaggio rurale che circonda le necropoli	(6)	Amministrazioni locali Soprintendenza proprietari e gestori dei fondi
Valorizzazione dei territori	Promuovere gli strumenti di gestione culturale del territorio	Realizzazione dei parchi archeologici di Cerveteri e Tarquinia	(7)	Soprintendenza Regione Lazio Amministrazioni locali Province

NOTE (DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI)

(1) Il Piano Generale del Comune di Tarquinia, che sarà approvato nei prossimi mesi, prevede la **riqualificazione di un vecchio mulino situato nella Valle S. Savino**. Questa struttura diventerà un **centro di accoglienza dotato di un parcheggio per visitatori** che potranno così raggiungere le diverse aree archeologiche seguendo antichi percorsi. Un facile accesso al centro sarà garantito dall'autostrada e della Via Aurelia, attraverso una strada panoramica con vista sulla valle, le torri e le chiese medievali di Tarquinia

(2) A **Cerveteri** sono in corso diverse azioni preliminari mirate alla riqualificazione dell'area che precede la necropoli prevedendo nuovi parcheggi ed un'illuminazione adeguata.

Il Comune di **Tarquinia** sta pianificando l'acquisizione di una struttura situata di fronte alla necropoli di Monterozzi, che attualmente ospita un negozio di ceramica, le cui pertinenze possono essere utilizzate come parcheggio ed area a servizio del sito archeologico.

(3) Si dovranno portare avanti le indicazioni contenute nei progetti già redatti per entrambe le necropoli. Nel caso di **Cerveteri** il progetto risultato vincitore del concorso bandito dall'Amministrazione comunale dovrà essere sviluppato. Nel caso di **Tarquinia**, il progetto finale in alcune aree pilota dovrà essere elaborato mirando alla riqualificazione del paesaggio della necropoli, come stabilito nel programma operativo redatto nel luglio del 2002. Alcuni progetti dettagliati sono stati messi a punto dalla Soprintendenza per ottimizzare parcheggi e strade che conducono alle necropoli.

(4) Oggi i visitatori si concentrano solo in alcune parti delle necropoli e trascurano siti che sono comunque importanti ma meno conosciuti. Si rende quindi necessario **organizzare e rendere fruibili circuiti di visita che comprendano anche i siti archeologici meno visitati e le altre testimonianze storiche presenti sul territorio**, incluse quelle di tipo immateriale

(5) Il Comune di **Cerveteri** sta portando avanti alcune azioni mirate al recupero ed alla riqualificazione del centro storico della città [...]. In collaborazione con il Comune di Tarquinia saranno realizzate alcune azioni come quelle mirate a creare **nuovi percorsi turistici** (Progetto Litorale Nord, Legge Regionale 40/99) e una **nuova rete informatizzata per la fruizione virtuale delle Tombe Etrusche**. Il Comune di **Tarquinia** sta restaurando e valorizzando le mura della città Medievale e sta conducendo azioni mirate a preservare diversi edifici storici. [...] L'amministrazione sta inoltre studiando come sistemare e **riqualificare alcuni edifici rurali situati sul pianoro di Civita al fine di utilizzarli come aree di informazione e ristoro a servizio dell'area**. Il Comune sta inoltre studiando la **riqualificazione di alcuni percorsi per consentire ai visitatori di fare escursioni nell'area a piedi, in bicicletta ed a cavallo**. E' stata avviata la **prima fase del Progetto 'Vita Natura' mirato alla riqualificazione della zona delle saline**.

(6) Le necropoli sorgono in un contesto rurale che va preservato e valorizzato. E' quindi necessario giungere ad un accordo con i proprietari ed i gestori delle aree, che sono spesso di proprietà dello Stato, per definire una **strategia che conservi le caratteristiche del paesaggio agricolo rendendolo anche più accessibile ai visitatori della necropoli**.

(7) I **parchi archeologici** sono già previsti dagli strumenti urbanistici dei due comuni e, come già detto, sono stati fatti degli studi preliminari alla loro attuazione. La nuova Legge regionale, metterà a disposizione lo strumento normativo necessario. Si potrà quindi avviare in termini operativi la realizzazione dei parchi archeologici che potranno essere uno strumento molto utile per perseguire gli obiettivi di carattere generale e gli obiettivi settoriali del piano di gestione. (soggetti responsabili dell'attuazione: tutti gli enti firmatari del Protocollo d'Intesa)

PIANO DI AZIONE: SVILUPPO ECONOMICO

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTA	SOGGETTI RESPONSABILI
Migliorare ed incrementare le infrastrutture del territorio	Promuovere una migliore accessibilità del sito	Garantire adeguati collegamenti tra ferrovia, sito e parcheggi	(1)	Amministratori locali; società responsabili del trasporto pubblico; società di trasporto privato
Migliorare ed incrementare le infrastrutture del territorio	Promuovere una migliore accessibilità del sito	Definire una strategia di trasporti compatibile con la protezione del territorio	(2)	Tutti gli enti firmatari del Protocollo d'Intesa; società responsabili del trasporto pubblico
Promuovere lo sviluppo di altri settori economici nel territorio	Promuovere un turismo sostenibile in linea con le esigenze di conservazione del sito	Creare le occasioni per prolungare il soggiorno dei visitatori	(3)	Tutti gli enti firmatari del Protocollo d'Intesa;
Promuovere lo sviluppo di altri settori	Promuovere un turismo sostenibile in linea con le esigenze di	Definire una strategia coordinata nel settore	(4)	Amministrazioni locali; associazioni artigiane ed

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTA	SOGGETTI RESPONSABILI
economici nel territorio	conservazione del sito	dell'accoglienza		imprenditoriali

NOTE (DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI)

(1) Si dovrà prestare particolare cura per assicurare un **più efficiente collegamento tra le necropoli con mezzi pubblici di trasporto, sia a livello nazionale che regionale, al fine di consentire un accesso agevole al sito anche a quei visitatori che non utilizzano mezzi di trasporto privati.**

(2) Si rende necessario definire una strategia dei trasporti che sviluppi **programmi di trasporto sostenibile che soddisfino le esigenze delle popolazioni locali e dei visitatori del sito.**

(3) Per creare occasioni di sviluppo economico che producano benefici anche alle popolazioni locali è necessario che i visitatori si fermino sul territorio usufruendo dei servizi disponibili o da realizzare. A questo scopo possono essere intraprese diverse iniziative

(4) Un **territorio dotato di un grande e diffuso patrimonio culturale deve essere in grado di accogliere i visitatori** con strutture ed attrezzature all'altezza di tale contesto. Si rende perciò necessario definire una strategia dell'accoglienza che promuova la qualità nel settore della ricettività alberghiera e della ristorazione. A tale scopo, nelle aree sensibili, dovrà essere **esclusa la realizzazione di nuovi edifici e si dovrà privilegiare il recupero ed il riuso del patrimonio edilizio esistente.** I due Comuni stanno lavorando a questi obiettivi al fine di promuovere lo sviluppo delle strutture di accoglienza, inclusa la realizzazione di campeggi, parcheggi per roulotte, ecc.

PIANO DI AZIONE: PROMOZIONE CULTURALE, FORMAZIONE E COSTRUZIONE DELLA CONSAPEVOLEZZA

OBIETTIVI TEMATICI	POLITICHE	AZIONI	NOTA	SOGGETTI RESPONSABILI
Promozione culturale	Promozione della conoscenza delle necropoli	Progettazione di un centro didattico e scientifico per il sistema territoriale di Tarquinia	(1)	Amministratori locali; Soprintendenza
Promozione culturale	Fornire strumenti per migliorare la conoscenza del sito adeguati al suo nuovo ruolo di sito riconosciuto Patrimonio Mondiale	Aggiornare e uniformare la segnaletica esterna ed interna al sito	(2)	Amministratori locali; Soprintendenza

NOTE (DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI)

(1) Il 'programma operativo' della Soprintendenza collegato alla realizzazione di un Parco delle Tombe dipinte di Tarquinia comprende la **sistemazione di vecchi edifici abbandonati dell'area al fine di creare un centro museale che servirà da punto di riferimento scientifico e didattico per l'intero territorio circostante**

(2) **Pannelli e segnaletica** dovranno essere **aggiornati** e contenere riferimenti all'iscrizione del sito nella Lista del Patrimonio Mondiale. Tale materiale dovrà essere collocato al di fuori delle necropoli per accrescere così la consapevolezza della presenza e del significato di un sito appartenente alla Lista.

Piano di Gestione e Pianificazione paesaggistica Regionale e Statale

Il Ministero della Cultura – Segretariato Regionale per il Lazio sulla sua pagina web (https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=5695) specifica che dalle *“Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention”* (Linee guida operative per l’implementazione della Convenzione del Patrimonio Mondiale) si evince che ciascun bene del Patrimonio Mondiale “deve avere un adeguato sistema di tutela e gestione che ne garantisca la salvaguardia” (OG par. 78) e “lo scopo di un sistema di gestione è garantire l’efficace protezione del bene designato per le generazioni presenti e future”. Tale sistema di gestione per essere efficace “dipende dal tipo, dalle caratteristiche e dalle esigenze dei beni designati e del loro contesto culturale e naturale” (OG parr. 109, 110). Quanto evidenziato nelle *“Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention”* è stato rafforzato a livello nazionale dalla Legge n. 77 del 20 febbraio 2006 (Misure speciali di tutela e fruizione dei siti e degli elementi italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella «Lista del Patrimonio Mondiale»), che ha stabilito l’obbligatorietà della redazione e adozione del Piano di Gestione da parte di tutti i siti iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale, riconoscendo formalmente i Piani di gestione richiesti dall’UNESCO quali strumenti atti ad assicurare la conservazione dei siti e a creare le condizioni per la loro valorizzazione e definendo le priorità di intervento e le relative modalità attuative, nonché le azioni per reperire le risorse pubbliche e private necessarie.

Inoltre, sempre sulla sua pagina web (https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=5695), il Ministero della Cultura – Segretariato Regionale per il Lazio specifica che il “Piano di Gestione dei siti UNESCO è uno strumento di indirizzo e operativo che deve procedere ad una valutazione delle criticità, delle interazioni col territorio, delle azioni, degli obiettivi ecc. per il mantenimento dei valori specifici e “ dell’ Eccezionale Valore Universale” che sono stati ravvisati nella denominazione e definizione del sito UNESCO, ma non è uno strumento cogente dal punto di vista normativo, quindi la tutela si esercita sempre e solo attraverso gli strumenti normativi”. Il piano di gestione deve quindi intendersi come “un supporto, uno strumento di analisi e di orientamento e raccoglie le linee guida per il mantenimento dei valori del sito ma va integrato allo strumento normativo, come il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) nel caso della Regione Lazio”. Il piano di gestione per i siti UNESCO è uno strumento di “analisi strategica e di coordinamento operativo” e “permette di mettere in evidenza le eventuali criticità (valorizzazione, tutela, indotto ecc) su cui poi è possibile intervenire con azioni mirate tra cui anche quelle di tutela”. Nella stessa pagina del MiC (https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=5695) si specifica che “all’ interno dei Piani di Gestione, **oltre alla Core Zone (Sito UNESCO), viene definita la fascia di rispetto della Buffer Zone, fortemente raccomandata, benché non obbligatoria**, nelle Linee Guida Operative per l’applicazione della Convenzione sul Patrimonio Mondiale, al fine di assicurare una maggiore tutela del sito”.

3.2.3 Il sito patrimonio Unesco "Foreste di faggio antiche e primordiali dei Carpazi e di altre regioni d'Europa". Siti di Monte Raschio e Monte Cimino

Caratteristiche del sito e descrizione sintetica del patrimonio

In questo gruppo transnazionale di siti Patrimonio Unesco sono compresi 93 siti distribuiti in 18 paesi. Rappresentano un esempio eccezionale di foreste temperate complesse e relativamente indisturbate e mostrano un ampio spettro di modelli e processi ecologici completi di boschi puri e misti di faggio europeo in una varietà di condizioni ambientali. Dalla fine dell'ultima era glaciale, il faggio europeo si è diffuso da alcune aree di rifugio isolate nelle Alpi, nei Carpazi, nelle Alpi Dinariche, nel Mediterraneo e nei Pirenei in un breve periodo di poche migliaia di anni in un processo che è ancora in corso. Il successo dell'espansione in un intero continente è legato all'adattabilità dell'albero e alla tolleranza alle diverse condizioni climatiche, geografiche e fisiche. Durante ciascuna fase glaciale (era glaciale) dell'ultimo milione di anni, il faggio europeo (*Fagus sylvatica*) è sopravvissuto alle condizioni climatiche sfavorevoli nelle aree di rifugio nelle parti meridionali del continente europeo. Queste aree di rifugio sono state documentate dagli scienziati attraverso analisi paleoecologiche e utilizzando le più recenti tecniche di codifica genetica. Dopo l'ultima era glaciale, circa 11.000 anni fa, il faggio iniziò ad espandere il suo areale da queste aree di rifugio meridionali fino a coprire gran parte del continente europeo. Nel corso di questo processo di espansione, tuttora in corso, il faggio ha formato diverse tipologie di comunità vegetali occupando ambienti largamente diversi. L'interazione tra una diversità di ambienti, gradienti climatici e pool genetici di diverse specie ha e continua a modellare questa elevata diversità delle comunità delle foreste di faggio. **Queste foreste contengono una popolazione inestimabile di alberi secolari e un serbatoio genetico di faggi e molte altre specie, che sono associate e dipendenti da questi habitat forestali secolari.**⁵⁰

In particolare nell'ambito esteso di attenzione di "area vasta", sono presenti i seguenti Siti UNESCO:

codice Unesco	Nome e data iscrizione nella lista UNESCO	Nazione	Superficie (ha)	Criteri UNESCO	Codice Natura2000
1133quinqies-040	Monte Cimino (2007)	Italy	57,54 core area 87,96 buffer area	(ix)	IT6010022
1133quinqies-041	Monte Raschio (2007)	Italy	73,73 core area 54,75 buffer	(ix)	IT6010034

⁵⁰ Foreste di faggio antiche e primordiali dei Carpazi e di altre regioni d'Europa (<https://whc.unesco.org/en/list/1133/>) . Le informazioni sui siti sono state desunte dalla mappa interattiva del sito web Unesco (<https://whc.unesco.org/en/wh-gis/>)

			area		
--	--	--	------	--	--



Figura 23 – A sinistra la faggeta di Monte Raschio (<https://www.parcobracciano.it/area-protetta/faggeta-di-monte-raschio-patrimonio-unesco/>) a destra la faggeta vetusta del Monte Cimino (<https://siviaggia.it/viaggi/video/faggeta-vestusta-monte-cimino-patrimonio-italiano/383823/>)

Criteri di valutazione del valore universale

L'iscrizione di un sito nel Patrimonio UNESCO avviene secondo sei criteri, da (i) a (x) predisposti dall'UNESCO per valutarne il valore universale eccezionale. Per questo sito si specifica che l'iscrizione è avvenuta in riferimento al seguente criterio:

Criterio (ix): Costituire esempi significativi di importanti processi ecologici e biologici in atto nell'evoluzione e nello sviluppo di ecosistemi e di ambienti vegetali e animali terrestri, di acqua dolce, costieri e marini⁵¹.

3.3 Regione Lazio: Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)

3.3.1 Descrizione, obiettivi, elaborati

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 5 del 21 aprile 2021 e pubblicato sul B.U.R.L. n. 56 del 10 giugno 2021, Supplemento n. 2. Come rappresentato all'art. 131 del Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs. 42/2004 ss.mm.ii. il Piano Paesaggistico intende per paesaggio le parti del territorio i cui caratteri distintivi derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni nelle quali la tutela e valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili. **Il PTPR assume inoltre a riferimento la definizione di "Paesaggio" come definita nella Convenzione Europea del Paesaggio** (Legge 14/2006 Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio), in base alla quale esso "designa

⁵¹ <https://www.patrimoniomondiale.it/?p=322>

una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni" (art. 1) e **"concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiani, sia i paesaggi degradati"** (art. 2). Nel Lazio il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale è lo strumento di pianificazione attraverso cui la Regione disciplina "le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla conservazione, valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi".

In ordine alle disposizioni del Codice riguardanti la Pianificazione Paesaggistica il PTPR ha individuato e delimitato, con riferimento al territorio, gli ambiti paesaggistici con relativa attribuzione di obiettivi di qualità paesaggistica che si concretizzano in prescrizioni ed indirizzi tesi a consentire attraverso interventi concreti, l'attuazione della tutela per la conservazione e per la creazione dei paesaggi. Le previsioni e gli obiettivi di qualità paesaggistica riguardano in particolare:

- la conservazione degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni paesaggistici sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi, nonché delle esigenze di ripristino dei valori paesaggistici;
- la riqualificazione delle aree compromesse o degradate;
- la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche degli altri ambiti territoriali, assicurando, al contempo, il minor consumo del territorio;
- la individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio, in funzione della loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati, con particolare attenzione alla salvaguardia dei paesaggi rurali e dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Il PTPR si compone dei seguenti elaborati:

- RELAZIONE
- NORME TECNICHE con allegati
- TAVOLE A - Sistemi ed Ambiti di Paesaggio,
- TAVOLE B - Beni Paesaggistici
- TAVOLE C - Beni del Patrimonio Naturale e Culturale
- TAVOLE D - Recepimento proposte comunali di modifica dei ptp e prescrizioni

3.3.2 Attuazione del PTPR – Programmi e Strumenti volti ad assicurare lo sviluppo sostenibile, la gestione e la valorizzazione dei paesaggi

Il concetto di valorizzazione

Nelle *Linee guida per la valorizzazione del paesaggio* si precisa che "il **concetto di valorizzazione** nella pratica è spesso utilizzato con diversi significati e riferito ad attività ed interventi anche molto diversi gli uni dagli altri. Nel PTPR il termine "valorizzazione" viene riferito alla accezione definita nel D.Lgs. 42/04 (Codice Urbani), e associato al concetto di "bene culturale" come bene paesaggistico. Questa precisazione è importante perché la trattazione della valorizzazione del bene paesaggistico restringe considerevolmente il significato del termine, escludendo a priori azioni e interventi la cui finalità non sia incentrata chiaramente

sull'obiettivo di tutela e salvaguardia del valore culturale del bene. La valorizzazione paesaggistica tende dunque ad **escludere azioni il cui effetto non sia chiaramente e univocamente connesso all'incremento del valore del bene culturale stesso**. La precisazione permette in questo modo di evitare l'insorgere di ambiguità e/o confusioni tra azioni e metodi mirate al **miglioramento della risorsa, che rappresentano il necessario complemento all'azione di tutela del bene paesaggistico o del paesaggio**, rispetto a operazioni di valorizzazione improntate principalmente all'aumento della redditività di un bene o di un territorio, che in alcuni casi possono portare fenomeni di detrimento - più o meno intenso – proprio della risorsa paesaggistica e culturale oggetto della valorizzazione”.

Con riferimento al codice dei Beni culturali all'Articolo 6. *Valorizzazione del patrimonio culturale* si legge: “La valorizzazione consiste nell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette a **promuovere la conoscenza del patrimonio culturale** e ad **assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso**, al fine di **promuovere lo sviluppo della cultura**. Essa comprende anche la **promozione ed il sostegno degli interventi di conservazione del patrimonio culturale**. In riferimento ai beni paesaggistici la valorizzazione **comprende altresì la riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela compromessi o degradati, ovvero la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati**”.

Le *Linee guida per la valorizzazione del paesaggio* specificano quindi che “la nozione di valorizzazione di un bene culturale, nell'ottica del Codice, prevede due condizioni di base: - la **presenza di un bene del patrimonio** o di un “bene paesaggistico” il che comporta, nella maggior parte dei casi, la difesa del bene attraverso la presenza di una disciplina di tutela; - **l'istanza di un'azione di aumento di valore del bene, dettata anche dalla presenza di degrado, o rischio di una dinamica di detrazione del valore del bene che giustifica un'azione rivolta alla difesa e al ripristino (recupero) del bene compromesso**”. Il Codice considera poi la “valorizzazione del paesaggio” come la **promozione di una serie di azioni di promozione del valore paesaggistico, sia diretto che indiretto del bene culturale - e in generale - del paesaggio**.

Le parole - chiave utilizzate dal Codice sono le seguenti: - **riqualificazione**, - **fruizione**, - **realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati**. Il Codice stesso dunque, declina le azioni tutela e valorizzazione in più tipologie.

Categorie di intervento per gli interventi di valorizzazione

Dalla interpretazione dei dettati del Codice è possibile individuare diverse fattispecie per le azioni di valorizzazione del paesaggio. Le azioni di tutela e valorizzazione sono raggruppate in otto diverse categorie di intervento ordinate per livello di trasformabilità e obiettivo di qualificazione paesaggistica:

- **MANTENIMENTO**

Azione destinata a mantenere il bene così com'è attraverso una limitazione degli usi non compatibili o tendenti trasformare la natura del bene stesso. Gli interventi per questa categoria in genere non comportano la modificazione fisica dei luoghi, ma sono costituite essenzialmente da tutte le azioni di manutenzione, e di conservazione del bene. Le azioni comprese in questa categoria si riferiscono pertanto più al concetto di tutela che a quello di valorizzazione in senso stretto. In ogni

caso la manutenzione probabilmente rimane la più importante e onerosa forma di valorizzazione del patrimonio;

- **RIPRISTINO DELLA QUALITÀ PAESAGGISTICA DEL BENE**
Azioni puntuali volte al ristabilimento fisico di alcune componenti compromesse volte principalmente a ristabilire la condizione di integrità del valore originario. Tale azione è prevalentemente esercitata su componenti sistemiche ed ha generalmente una carattere settoriale, come gli interventi di disinquinamento, di rinaturalizzazione di versanti riparali degradati, aree boscate incendiate, o litorali sabbiosi erosi. Il ripristino si applica anche ai manufatti e alle componenti antropiche di valore o caratterizzanti storicamente documentabili;
- **MIGLIORAMENTO DELLA FRUIBILITÀ DEL PAESAGGIO**
Azioni di miglioramento delle condizioni di fruibilità del bene; in genere si tratta di interventi di tipo diretto al miglioramento della visibilità, oppure di tipo indiretto sull'accessibilità o relativi all'informazione o dei servizi legati alla fruibilità di un bene paesaggistico. Le azioni di incremento della fruibilità pertanto sono di tipo diretto sul bene paesaggistico (ad es. eliminazione barriere visive su campi visuali, o creazione di percorsi o fronti di percezione privilegiata. Appartengono a questa categoria anche interventi di tipo indiretto, ma possono anche essere effettuati all'esterno o senza interessare il bene stesso;
- **SOSTEGNO / CONSOLIDAMENTO DEI PAESAGGI**
Azioni indirette miranti ad assicurare il mantenimento dei caratteri di interesse del paesaggio attraverso interventi volti alla sostenibilità economica, alla promozione ed alla sensibilizzazione culturale, anche attraverso introduzione di funzioni complementari e usi innovativi e/o sostenibili del territorio. Queste azioni in genere sono rivolte ai soggetti economici e gestionali del territorio che beneficiano di incentivi o benefici al mantenimento delle attività. A titolo di esempio, possiamo considerare come misure di sostegno al paesaggio agrario le misure 1 e 2 del PSR 2007/2013.
- **RECUPERO PAESAGGISTICO**
Processo tendente ad recuperare la qualità originaria dei luoghi parzialmente o del tutto compromessa, attraverso interventi urbanistici o di recupero ambientale. Secondo la logica del Codice, che associa il concetto di recupero al bene paesaggistico qualora investito da degrado, il recupero paesaggistico **riguarda in via prioritaria i beni e i territori investiti da un riconoscimento di valore (*outstanding value statement*)**, generalmente sanciti da una forma di vincolo o tutela i quali hanno subito in maniera più o meno reversibile un processo di degrado che ne ha detratto il valore paesaggistico intrinseco. **La differenza tra la categoria "recupero" e quella del "ripristino" risiede in una maggiore articolazione delle azioni improntate al recupero.** Un carattere del recupero è dato dalla inter-settorialità e complessità dell'intervento prefigurato dal recupero rispetto al mero ripristino, (ad esempio, il recupero di un borgo storico non può considerarsi un mero ripristino, poiché le funzioni nel tempo sono mutate). In sintesi, il recupero rispetto al ripristino può comportare un intervento coordinato e plurimo su diverse componenti. Possiamo dunque affermare che, nel caso del piano paesaggistico, il recupero è finalizzato alla ricomposizione paesaggistica tendente al ripristino attraverso azioni coordinate - anche di natura diversa - con un intento comunque di tipo conservativo o riabilitativo.
- **RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA**
Processo tendente a ristabilire, e/o creare la qualità paesaggistica dei luoghi, gravemente compromessa o assente, attraverso interventi di trasformazione, anche formando nuovi valori paesaggistici. A differenza del recupero paesaggistico, la condizione della presenza di un bene paesaggistico, oppure la presenza di una istanza di tutela - non è una condizione necessaria, mentre l'azione di rafforzamento della qualità paesaggistica non è legata necessariamente al ristabilimento

di una condizione pregressa, ma alla creazione di valori paesaggistici nuovi. In altre parole, il territorio da riqualificare può anche essere di scarso o nullo valore paesaggistico, tuttavia le condizioni generali al contorno, di tipo territoriale, ambientale, ma anche socioeconomico e culturale, possono condurre all'opportunità di un'azione di miglioramento del contesto territoriale. La riqualificazione paesaggistica, comporta dunque azioni e interventi tendenti a ristabilire un valore paesaggistico, anche con interventi di rifunzionalizzazione e di trasformazione del territorio consistenti, con finalità non solamente di tipo conservativo ma di modificazione e incremento della qualità fisica dei luoghi (in questo senso sarebbe più proprio parlare di qualificazione paesaggistica). E' evidente in questo caso che questa categoria può essere impiegata in modo incongruo, qualora non siano messi bene in evidenza gli obiettivi di qualificazione paesaggistica che debbono in ogni caso essere esplicitati e sottoposti a un processo di valutazione e condivisione da parte degli enti deputati al controllo ed alla supervisione generale.

- **GESTIONE DEI PAESAGGI**

Azioni dirette e indirette atte a sostenere i processi economici che sottendono la permanenza o la formazione di un paesaggio, la gestione si riferisce alla definizione procedurale, giuridica, economica di un territorio (si veda la struttura dei Piani di Gestione dei siti UNESCO).

- **SENSIBILIZZAZIONE E PROMOZIONE**

azioni di sensibilizzazione **all'educazione e alla conoscenza del paesaggio, attività di formazione e aggiornamento per gli amministratori e gli operatori pubblici e liberi professionisti e attività di informazione e diffusione per i cittadini**



Figura 24 – PTPR In questa schematizzazione, il concetto di "valorizzazione" assume un valore di azione generale, all'interno del quale vengono declinate le diverse tipologie di intervento, così come menzionate dal Codice e per ciascuna delle quali si definiscono in maniera univoca le finalità e le categorie di intervento in funzione del grado di compromissione e della specificità quantitativa e qualitativa degli interventi.

Gli strumenti di attuazione e gli ambiti prioritari

Nelle Linee guida per la valorizzazione del paesaggio si specifica che **Il PTPR istituisce**, in coerenza con la Legge Regionale 24/98 art. 31bis-quinquies **una serie di strumenti di attuazione di natura programmatica e progettuale dotati di carattere interdisciplinare. I Programmi hanno la funzione preminente di indirizzare risorse economiche pubbliche e private in progetti di recupero e valorizzazione dello spazio urbano ed extraurbano.**

I Programmi dovranno essere in grado di attivare **azioni dirette al recupero fisico delle componenti del paesaggio, ma anche azioni di tipo indiretto, finalizzate al sostegno alle economie territoriali ed alla tutela dei processi che contribuiscono al mantenimento dei paesaggi caratterizzanti il territorio regionale.**

I Programmi di intervento per il paesaggio possono avere natura settoriale, ovvero possono concentrarsi su azioni sistemiche di recupero e ripristino ambientale (ad esempio: ripristino del riequilibrio idrogeologico, riambientazioni di cave), **oppure assumere un carattere integrato**, trattando contestualmente diverse azioni miranti al ripristino ambientale insieme al riordino e alla riqualificazione del paesaggio insediativo

Nelle Norme tecniche del PTPR **all'articolo 56 Strumenti di attuazione del PTPR e misure incentivanti** si specifica che "la Regione, ai sensi **dell'articolo 143, comma 8, del Codice**⁵². individua e promuove **strumenti volti ad assicurare lo sviluppo sostenibile, la gestione e la valorizzazione dei paesaggi**. Il PTPR individua, **mediante specifici strumenti, progetti mirati e misure incentivanti per il recupero, la valorizzazione e la gestione finalizzata al mantenimento dei paesaggi del territorio regionale.**

Gli strumenti di cui sopra prevedono "**forme di collaborazione e concertazione tra la Regione, il Ministero, gli enti pubblici statali e locali e soggetti privati interessati**, e possono individuare misure incentivanti, finanziamenti pubblici e privati, in correlazione con la programmazione europea, nazionale e regionale ed in coerenza con gli strumenti di pianificazione regionale nonché con la pianificazione urbanistica adeguata o conformata al PTPR"⁵³.

⁵² D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 s.m.i. articolo 143 comma 8: Il piano paesaggistico può individuare anche linee-guida prioritarie per progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, valorizzazione e gestione di aree regionali, indicandone gli strumenti di attuazione, comprese le misure incentivanti.

⁵³ PTPR Norme tecniche articolo 56 Strumenti di attuazione del PTPR e misure incentivanti

Rientrano negli strumenti di cui sopra:

- A) **programmi di intervento per il paesaggio;**
- B) **programmi di intervento per la tutela e la valorizzazione delle architetture rurali e del paesaggio agrario;**
- C) **programmi di intervento per parchi culturali ed archeologici;**
- D) piani attuativi comunali con valenza paesaggistica.

Il sintesi PTPR individua due livelli territoriali per le azioni incentivanti: il livello sovracomunale e quello comunale. Il primo è rappresentato dall'insieme dei Programmi di Intervento per il Paesaggio e delle sue specificazioni tematiche (lettera A, B, C) il secondo è costituito dai Piani Attuativi a Valenza Paesaggistica (D).

“In base agli obiettivi di qualificazione paesaggistica i programmi di cui alle lettere a), b) e c) definiscono le strategie di valorizzazione paesaggistica, le azioni ammissibili, le categorie di intervento i risultati e gli impatti previsti, le procedure di gestione delle risorse pubbliche e private, le forme di concertazione tra i soggetti pubblici e privati”⁵⁴.

I Programmi di Intervento per il Paesaggio hanno natura programmatica, si tratta di veri e propri programmi di intervento per il sostegno, la riqualificazione e valorizzazione dei valori paesaggistici del territorio.

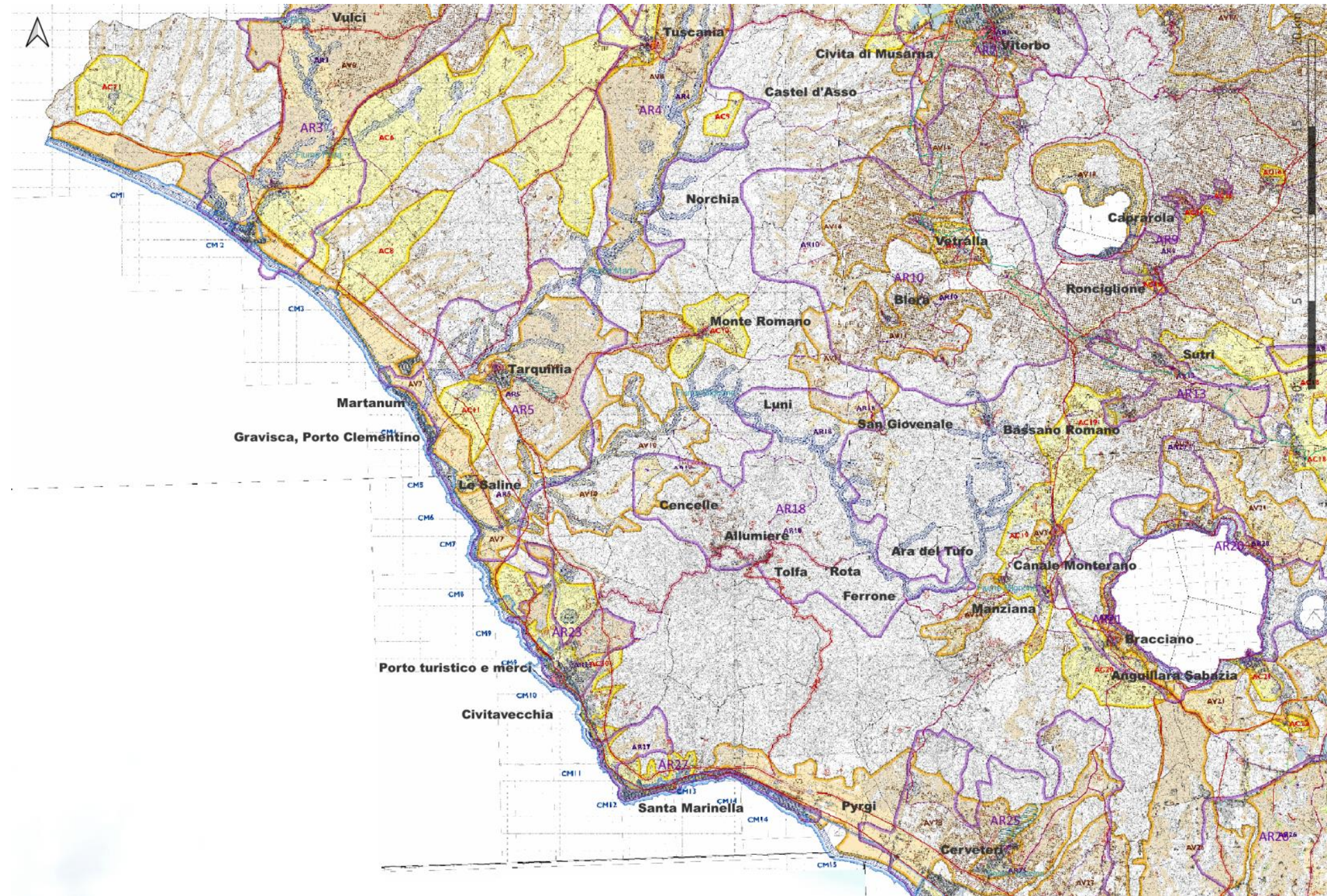
Nelle Norme tecniche, all'articolo 57 Programmi di intervento per il paesaggio, si specificano le regole e l'iter per l'attuazione dei suddetti programmi che possono essere realizzati con risorse pubbliche e/o private.

Nell'allegato alle Norme tecniche “linee guida per la valorizzazione del paesaggio” sono individuati programmi di intervento per ambiti costieri, visuali, ambiti rurali, parchi archeologici e culturali. Per questi programmi il PTPR individua degli **AMBITI PRIORITARI**, derivanti dalle caratteristiche del territorio (tipi di paesaggio, presenza di beni paesaggistici) che costituiscono un indirizzo per le politiche di valorizzazione del paesaggio regionale.

In particolare negli elaborati E allegati alle Linee guida per la valorizzazione del paesaggio (a loro volta allegati alle Norme Tecniche), sono individuati una serie di ambiti prioritari per l'attuazione dei programmi di intervento che possono corrispondere a uno o più Programmi di intervento per il Paesaggio:

⁵⁴ PTPR Norme tecniche articolo 56 Strumenti di attuazione del PTPR e misure incentivanti

- ambiti prioritari per Programmi di intervento per la tutela e la valorizzazione dei paesaggi costieri, lacuali e fluviali;
- ambiti prioritari per Programmi di intervento per il paesaggio relativo alla valorizzazione paesaggistica delle visuali;
- ambiti prioritari per Programmi di intervento per il paesaggio per la tutela e la valorizzazione delle architetture rurali e del paesaggio agrario che si articolano in:
 - ambiti prioritari per la tutela e la valorizzazione del paesaggio agrario di valore;
 - ambiti prioritari per il paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti a carattere urbano.
- ambiti prioritari per Programmi di intervento per Parchi archeologici e culturali



PTPR - Ambiti prioritari per l'attuazione di progetti per la conservazione, recupero, riqualificazione, valorizzazione e gestione del paesaggio

Legenda

- Programmi di intervento per il paesaggio costiero marino, lacuale e fluviale (Art. 56 NTA)
 - Ambiti prioritari per la realizzazione di Programmi di intervento per il paesaggio costiero marino, lacuale e fluviale
 - Perimetro e numero degli ambiti prioritari per la realizzazione dei Programmi di intervento per il paesaggio costiero marino
- Programmi di intervento per le visuali e i luoghi panoramici (Art. 56 NTA)
 - Percorsi panoramici
 - Punti di vista panoramici
 - Filari alberature
 - Ambiti prioritari dei Programmi di intervento per le visuali e i luoghi panoramici
- Programmi di intervento per il paesaggio agrario (Art. 57 NTA)
 - Paesaggio agrario di valore**
 - Paesaggio agrario di valore soggetto a vincolo paesaggistico
 - Sistema agrario a carattere permanente
 - Aree con fenomeni di frazionamenti fondiari e processi insediativi diffusi, discariche, depositi, cave
 - Borghi identitari dell'architettura rurale
 - Beni singoli identitari dell'architettura rurale con relativa fascia di rispetto di 50 metri
 - Perimetro e numero degli ambiti prioritari dei Programmi di intervento per il paesaggio agrario di valore
 - Paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti a carattere urbano**
 - Paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti a carattere urbano
 - Perimetro e numero degli ambiti prioritari dei Programmi di intervento per il paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti a carattere urbano
- Parchi archeologici e culturali (Art. 58 NTA)
 - Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto di 150 metri
 - Parchi, ville e giardini storici
 - Beni della lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO
 - Attrattori culturali principali
 - Siti culturali di interesse regionale
 - Musei
 - Itinerari e punti culturali - Via Francigena, via di S. Benedetto e via di S. Francesco
 - Itinerari storici
 - Perimetro e numero degli ambiti prioritari dei Parchi archeologici e culturali
- Aree urbanizzate soggette a vincolo paesaggistico
 - Paesaggio degli Insediamenti Urbani
 - Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
 - Reti Infrastrutture e Servizi
 - Aree urbanizzate soggette a vincolo paesaggistico nelle quali possono essere attivati Piani attuativi a valenza paesaggistica (art. 59 NTA) e per Varianti speciali per il recupero dei nuclei abusivi in ambito paesaggistico (art. 60 NTA)

Figura 25 – PTPR TAVOLE E (Linee guida per la valorizzazione del paesaggio – allegato alle Norme Tecniche). Ambiti prioritari per l'attuazione di progetti per la conservazione, recupero, riqualificazione, valorizzazione e gestione del paesaggio. Tavole d'insieme che riportano le diverse tipologie di intervento previsto (montaggio tavole 03, 04, 06)

Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio costiero marino

Nella determinazione degli ambiti di intervento, Il PTPR recepisce i risultati della ricerca promossa dalla Regione Lazio come attuazione del protocollo ICZM (*Integrated Coastal Zone Management*) nel quadro della L.R. 1/2001 denominata "Azione I.1.7 - Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio, Sperimentazione ICZM in aree pilota" condotta nel 200755 e individua dodici "Contesti costieri locali", ai quali è stato aggiunto il contesto insulare di Ponza e Ventotene N. Contesto costiero locale (CCL).

Nell'ambito di attenzione di "area vasta" sono presenti i seguenti contesti: 1) La sequenza delle valli e piane bonificate della costa di Montalto di Castro; 2) La successione di ambienti costieri, piana bonificata e centro d'altura di Tarquinia; 3) Il nodo morfologico infrastrutturale di Civitavecchia e la città balneare di Santa Marinella; 4) La sequenza di nuclei costieri e l'entroterra agricolo dalla piana di Cerveteri alla pianura bonificata del Litorale Romano settentrionale.

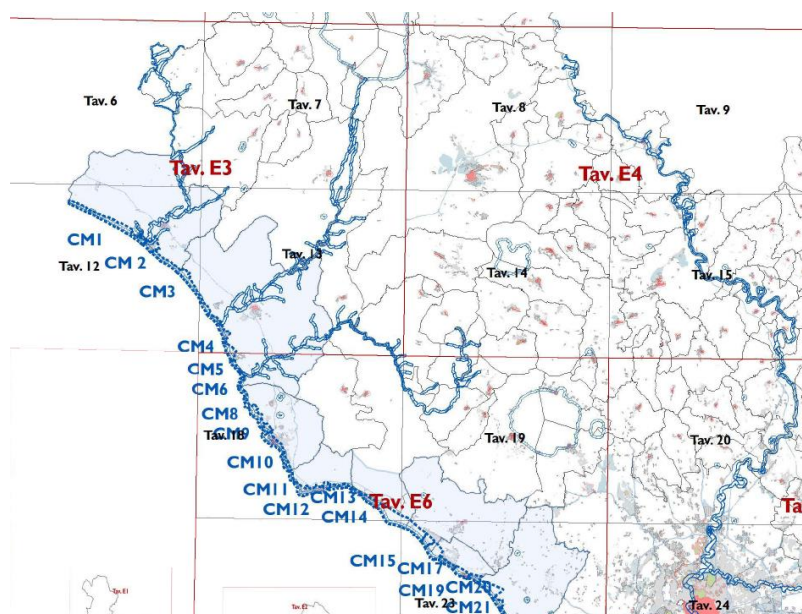


Figura 26 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio costiero marino nell'area di interesse

All'interno di ciascun contesto costiero locale, è indentificato un numero cospicuo di sub ambiti sulla base delle articolazione dei diversi paesaggi. **I programmi di valorizzazione degli ambiti costieri definiranno gli obiettivi specifici di qualificazione paesaggistica e modulare le azioni di valorizzazione in funzione delle caratteristiche specifiche dei tipi paesaggio.**

⁵⁵ Ricerca condotta dalla Università di Cassino, Resp. Prof. Giancarlo Fonseca, dall'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" Facoltà di Architettura "L. Quaroni", Responsabile della ricerca Prof. Arch. Susanna Menichini e dalla Università della Tuscia di Viterbo Dipartimento di Ecologia e Sviluppo Economico Sostenibile (DECOS) Responsabile della ricerca Prof. Giuseppe Nascetti, Coordinamento: Litorale SpA, Resp. Dott. Valentino Giuliani

Programmi di intervento per le visuali e i luoghi panoramici

Questa modalità di attuazione del PTPR può riferirsi a programmi mirati per la valorizzazione delle visuali, oppure limitarsi ad una individuazione di ambiti dove viene promossa attraverso diverse misure incentivanti, intervento per la tutela, il ripristino, recupero, mantenimento delle visuali e dei punti panoramici all'interno di altri strumenti o attraverso interventi puntuali.

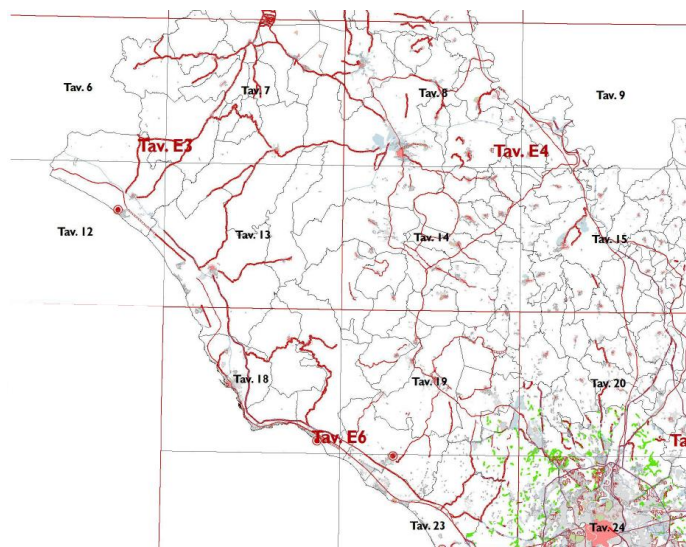


Figura 27 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Programmi di intervento per le visuali e i luoghi panoramici nell'area di interesse

Si possono avere dunque tre fattispecie di intervento:

- un programma vero e proprio di valorizzazione sistemica di un intero percorso, fronte di percezione o luogo ove sia considerato strategico recuperare o incrementare il valore paesaggistico delle visuali;
- una azione mirata agli obiettivi di qualificazione delle visuali cui sopra all'interno di programmi di Intervento di altra natura (Ambiti costieri, agricoli etc...) su aree individuate dal PTPR;
- la semplice individuazione di "zone di attenzione" (strade, fronti panoramici, con visuali, etc..) che possono essere oggetto di interventi specifici di recupero e riqualificazione nell'ambito di interventi promossi a livello locale dai Comuni o da soggetti privati.

Il carattere di integrità e il livello di degrado, attraverso analisi di fattibilità private potrà indirizzare la strategia verso una di queste fattispecie.

Programmi di intervento per la per la valorizzazione delle architetture rurali e il paesaggio agrario

Nelle Norme tecniche, all'articolo 58 **Programmi di intervento per la tutela e la valorizzazione del paesaggio agrario e delle architetture rurali** si specificano le regole e l'iter per l'attuazione dei suddetti programmi, che sono finanziati con le risorse Regionali, con i fondi ripartiti tra le regioni ai sensi della l. 378/2003,

con i **fondi previsti da altra normativa statale o europea** nonché con eventuali proventi derivanti da sponsorizzazioni, lasciti o erogazioni liberali.

Questi programmi hanno come obiettivo la difesa, il rafforzamento, il sostegno dei territori rurali riconosciuti dal PTPR come valore in quanto caratterizzanti il paesaggio rurale regionale. Oltre alle architetture rurali, il PTPR intende allargare il campo di indagine, proponendo degli ambiti di area vasta che potrebbero divenire oggetto di iniziative mirate di recupero, non solo delle architetture, ma di tutto il processo socioeconomico che è alla base della "produzione" del paesaggio che si intende salvaguardare. La proposta individua due strumenti distinti e complementari definiti in base ai caratteri del territorio:

- **Programmi di intervento per gli ambiti rurali di rilevante interesse paesaggistico**

Questo strumento si applica ai territori agricoli di valore paesaggistico: in questi ambiti l'intervento è teso a conservare e garantire l'integrità del valore paesaggistico, anche attraverso azioni indirette di sostegno all'agricoltura, e/o ad eliminarne o mitigarne gli agenti detrattori con azioni di recupero e ripristino ambientale.

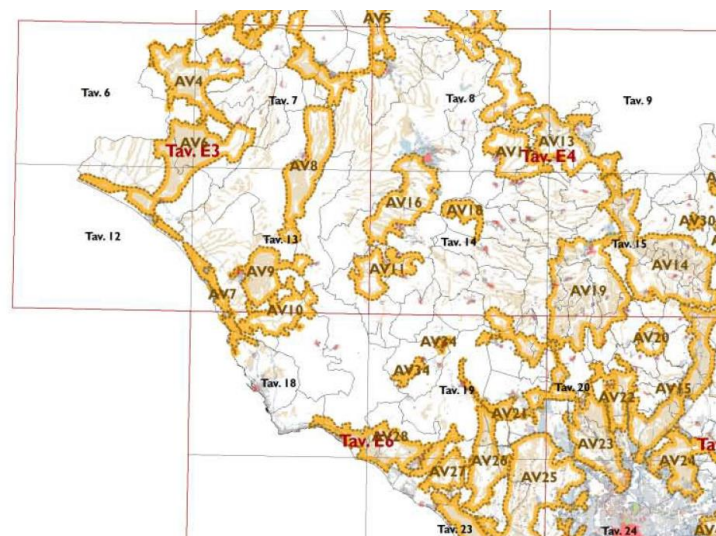


Figura 28 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario di valore nell'area di interesse

- **Programmi di intervento per gli ambiti rurali di continuità**

Questo strumento si applica alle aree agricole caratterizzate non tanto da un valore intrinseco, ma dal loro posizionamento in zone contermini agli insediamenti o poste in situazioni di interclusione tra insediamenti in formazione. Questa condizione determina una sensibilità ed un elevato rischio paesaggistico: le aree individuate in base a questo criterio sono aree agricole prossime all'insediamento e come tali esposte a dinamiche di degrado, di urbanizzazione e di perdita della funzione agricola. Queste aree dunque sono incluse in ambiti che possono essere oggetto di azioni di sostegno e recupero paesaggistico ma anche di riqualificazione e riconfigurazione morfologica e

funzionale miranti alla ricostruzione del paesaggio agrario soggetto a fenomeni di degrado e compromissione.

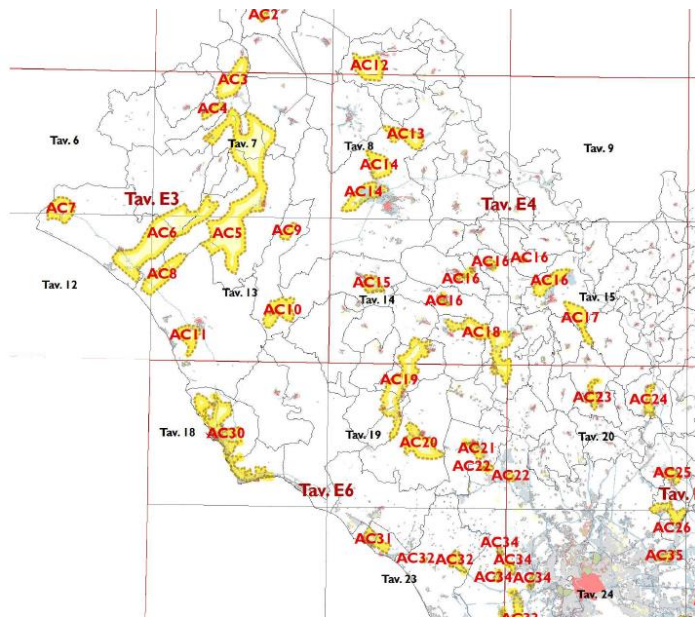


Figura 29 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti nell’area di interesse

Programmi di intervento per la per Programmi di intervento per Parchi archeologici e culturali

La proposta di organizzare il patrimonio culturale, archeologico e naturalistico presente nel territorio regionale del Lazio in “Parchi archeologici e culturali” è stata dettata dall’articolo 31ter della Legge Regionale 24/98, recepito dal PTPR all’art. 59 “Programmi di intervento per parchi culturali ed archeologici”.

Nelle Norme del PTPR all’ **art. 59 “Programmi di intervento per parchi culturali ed archeologici”** si evidenzia come tali programmi siano “individuati all’interno delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico e, in particolare, in quelle di interesse archeologico, zone da destinare nella loro globalità alla fruizione collettiva come parchi culturali e archeologici, al fine di promuovere, valorizzare e consolidare l’identità della comunità locale e dei luoghi” e “possono comprendere anche zone esterne alle aree vincolate ed essere pertinenti sia a beni architettonici, monumentali, paesaggistici e naturali, sia ad aspetti della letteratura e della tradizione religiosa e popolare”. I programmi di intervento in conformità alla disciplina del PTPR e sulla base delle linee guida allegate alle Norme, definiscono “la disciplina d’uso del parco culturale ed archeologico, con particolare riguardo agli aspetti di fruizione, promozione e valorizzazione. I programmi individuano altresì gli interventi prioritari da realizzare ed eventuali misure incentivanti o finanziamenti pubblici e privati”.

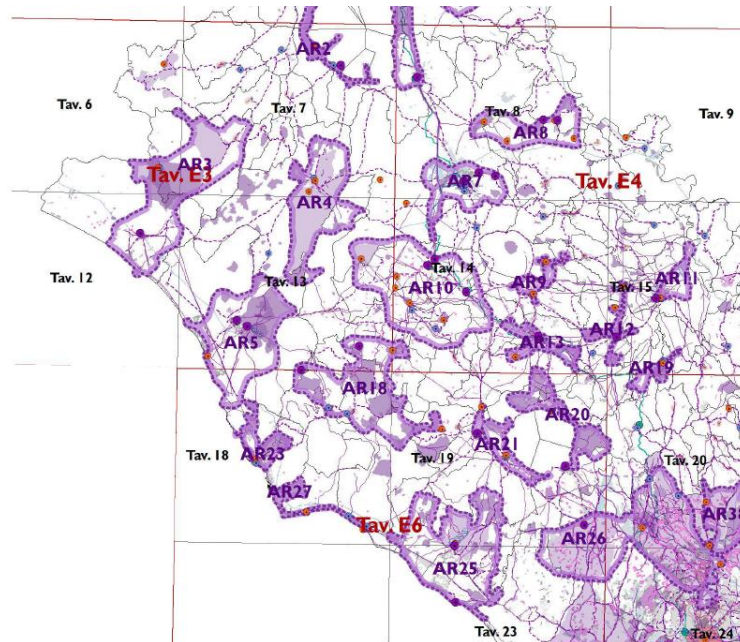


Figura 30 – PTZR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Parchi archeologici e culturali (FOCUS AR 4 AR5 e AR18)

I programmi di intervento redatti in conformità con la disciplina di tutela del PTZR e sulla base delle linee guida allegate alle presenti norme sono adottati secondo le procedure di cui all'articolo 57 (Programmi di intervento per il paesaggio). **I programmi per i parchi culturali ed archeologici sono recepiti in apposite convenzioni tra Regione, le amministrazioni pubbliche interessate, ivi comprese le soprintendenze competenti ed eventuali associazioni ed organizzazioni culturali, che istituiscono il parco culturale ed archeologico.**

L'utilizzo di un metodo per la costruzione condivisa dei parchi archeologici e culturali in termini territoriali, gestionali e normativi, sembra essere la strada più efficace per la messa in pratica di strategie, misure e investimenti atti alla realizzazione e alla sostenibilità economica di queste iniziative.

La nozione di "Parco archeologico" viene introdotta dal Codice all'art. 101 comma 2, lett e) **un ambito territoriale caratterizzato da importanti evidenze archeologiche e dalla compresenza di valori storici, paesaggistici o ambientali, attrezzato come museo all'aperto**". Con DM 18 aprile 2012, sono state approvate le linee guida per la costituzione e la valorizzazione dei parchi archeologici.

Le linee guida, redatte da un apposito gruppo di lavoro paritetico composto da rappresentanti del Ministero, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, nonché da professori universitari, hanno fornito una prima risposta alla esigenza di definire caratteristiche, obiettivi e procedure per la creazione e la gestione dei parchi archeologici.

Il parco archeologico rientra dunque nella categoria dei parchi territoriali, intesi come luoghi dove l'intreccio cultura/natura si presenta nelle forme più differenziate, in cui ora prevalgono gli aspetti naturalistici (geologici, vegetazionali, faunistici...) ora quelli storici (paesaggistici, architettonici, urbanistici, minerari...) si ha parco archeologico quando la componente storico-archeologica risulta quantitativamente o qualitativamente caratterizzante.

Tali parchi, per la «complessità» della loro natura, necessitano di speciali attenzioni: è infatti necessario che **la gestione degli aspetti archeologici (sui quali, quale che sia il regime di proprietà, vige la competenza dello Stato nel campo della tutela) si integri in maniera organica con le altre componenti del parco (strutture storiche, contesti naturalistico - ambientali etc.), spesso di proprietà di Enti locali o di altri soggetti pubblici e privati, che devono esercitare i propri diritti e le proprie competenze, in armonia con le esigenze della tutela.**

Il substrato territoriale utilizzato per individuare gli ambiti prioritari è costituito in prima istanza dalle **aree archeologiche diffuse** accertate o indiziarie riportati negli elaborati del PTPR. Queste aree costituiscono l'insieme diffuso delle presenze, siti storici e archeologici, **che possono giustificare la presenza di un "parco", ovvero un insieme coerente e integrato di luoghi fruibili attraverso una esperienza unitaria.** La prossimità di più presenze di interesse storico e archeologico, anche di diversa natura, offrono l'occasione di costituire dei **sistemi territoriali integrati da un funzionamento reticolare, in cui i poli sono costituiti da siti archeologici, monumenti isolati, ma anche centri e nuclei storici, mentre le "aste" sono costituite dai percorsi dell'accessibilità e gli eventuali tracciati storici.** La mutua sinergia tra gli elementi del sistema possono così generare un "parco archeologico e culturale"

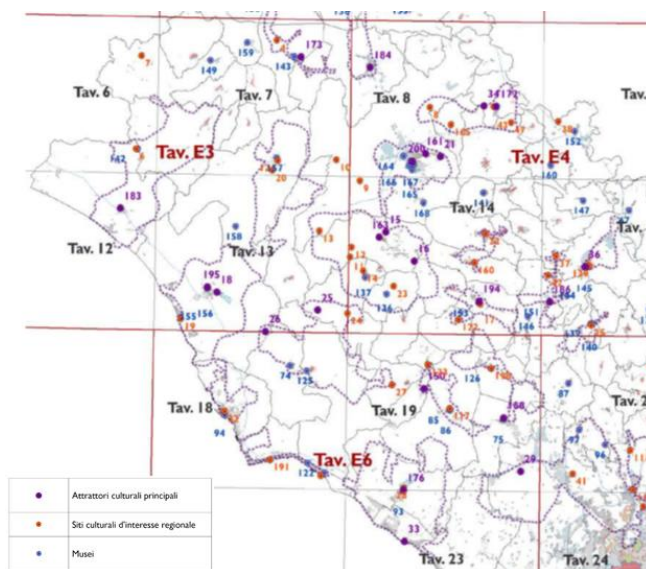


Figura 31 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Localizzazione degli attrattori culturali, siti culturali di interesse regionale e perimetri dei Parchi archeologici e culturali

Nella individuazione degli ambiti prioritari si è anche tenuto conto dell'interazione tra **siti di rilevanza culturale e componenti del territorio costituenti attrattori dal punto di vista paesaggistico e naturalistico**. La lettura degli attrattori combinata con le altre componenti territoriali: morfologiche e naturalistiche, di uso del suolo e infrastrutturali contribuisce alla definizione della struttura portante del parco archeologico, il territorio di pertinenza, l'estensione, i punti notevoli, le condizioni di accessibilità, le potenziali strutture di servizio, etc.

L'organizzazione territoriale dei parchi archeologici e culturali, fa quindi riferimento al concetto di **"attrattore culturale"** inteso come un'emergenza (o un insieme di emergenze) **in grado di costituire un punto di riferimento non solo culturale, ma anche il fulcro di un sistema socio economico organizzato, in grado di produrre una offerta qualificata per il settore turistico ricettivo e capace di integrare la risorsa culturale con il resto del tessuto economico locale**⁵⁶.

Agli attrattori culturali si aggiungono anche i **luoghi di eccellenza**, di riconosciuto rilievo nazionale ed internazionale, dal punto di vista archeologico, architettonico o paesaggistico sui quali la Regione può concentrare le risorse e le strategie di valorizzazione del patrimonio e i **Musei** che in molti casi sono caratterizzate da un grave sottoutilizzo dovuto alla carenza di informazione, ma soprattutto dalla mancanza dell'inserimento di tali presenze all'interno di circuiti e strategie per la fruizione integrata del territorio, come potrebbero essere appunto i parchi archeologici e culturali, ma anche itinerari e direttrici legate all'agriturismo e alla fruizione ambientale nei parchi e nelle riserve naturali.

3.4 Regione Lazio: "Città d'Etruria" sistemi di valorizzazione del patrimonio culturale in aree di attrazione

La Regione Lazio porta avanti da anni politiche di promozione e valorizzazione del territorio. Per il particolare riferimento all'ambito esteso di attenzione di "area vasta" che si sta studiando, per l'individuazione di obiettivi e linee strategiche concordi alla finalità del Masterplan, pur se concluso nei suoi aspetti relativi al finanziamento e programmazione degli interventi, è sembrato interessante inserire in questo paragrafo, relativo alla programmazione e pianificazione, la descrizione del progetto **"Città d'Etruria"** individuato come ambito prioritario nell'azione **"valorizzazione del patrimonio culturale in aree di attrazione"** facente parte del programma **"45 Azioni Cardine della programmazione strategica regionale 2014-2020"**⁵⁷. Più in

⁵⁶ Nell'Accordo di Programma Quadro (APQ1) - strumento per il coordinamento gestionale fra Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, Ministero per lo Sviluppo economico ed enti locali delle risorse del Centro Interregionale per la Programmazione Economica (CIPE) è stata promossa l'iniziativa dei Grandi Attrattori Culturali (GAC) con cui si è cominciato, d'accordo con il MiBAC, a definire ed identificare le prime iniziative di valorizzazione e promozione degli attrattori culturali.

⁵⁷ https://www.lazioeuropa.it/archivio1420/vision_e_programmazione1/una_strategia_unitaria1/
https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/documentazione/ALLEGATO__A.pdf

particolare nelle **“linee di indirizzo per la realizzazione di sistemi di valorizzazione del patrimonio culturale in aree di attrazione”** l’ambito **“Le Città d’Etruria”** è tra gli ambiti territoriali e tematici di rilevanza strategica su cui intervenire prioritariamente e si riferisce in particolare al **patrimonio del Sito UNESCO delle Necropoli etrusche di Cerveteri - Tarquinia, del Parco archeologico di Vulci, dei siti di Pirgy e di Veio e delle Necropoli rupestri e altre aree monumentali della Via Clodia**⁵⁸. Di questo ambito prioritario “tra l’altro, fanno parte [anche] comuni individuati come appartenenti alle aree interne del Lazio (di cui alla D.G.R. del 17 luglio 2014, n. 477)”⁵⁹. In particolare nelle Linee guida si **“prevede la messa a sistema delle risorse culturali e paesaggistiche dei siti prescelti e si individuano interventi strutturali sono centrati sull’aumento della visibilità, integrazione e coordinamento di interventi e percorsi, così da poter ottimizzare le risorse e delineare delle linee di sviluppo per i territori coinvolti”**⁶⁰.

Più nel dettaglio le linee guida individuano **azioni di sistema** generali riferite a:

AZIONE DI SISTEMA "SVILUPPO E PROMOZIONE DEL SISTEMA DI OFFERTA CULTURALE LOCALE"

- **Miglioramento del sistema di servizi per il pubblico, con particolare riferimento al funzionamento omogeneo e integrato dei diversi siti e percorsi;**
- Miglioramento del sistema dei sussidi alla visita e ai cammini;
- Sviluppo del sistema per l’informazione e la segnaletica;
- **Sviluppo del sistema degli itinerari, delle aree attrezzate;**
- Sviluppo del sistema per gli eventi e le iniziative culturali e ricreative;
- Sviluppo del sistema per la ricettività e l’accoglienza.

AZIONE DI SISTEMA "SVILUPPO DELL’IDENTITÀ E DELLA RETE DEI VALORI"

- Sviluppo del sistema della *visual identity* e della comunicazione.

AZIONE DI SISTEMA "MIGLIORAMENTO DELL’ACCESSIBILITÀ FISICA DELLE RISORSE MATERIALI"

- Miglioramento del sistema dei collegamenti tra i siti e le tappe dei percorsi;
- Miglioramento del sistema per l’accessibilità fisica e le infrastrutture (anche attraverso interventi di recupero, adeguamento strutturale e manutenzione delle risorse materiali, dei servizi e della rete di percorsi).
- Interventi di adeguamento strutturale di spazi e servizi legati ad attività ed eventi culturali e ricreativi.

AZIONE DI SISTEMA "SVILUPPO DELLE RETI E DELLE RELAZIONI CON I SOGGETTI DEL TERRITORIO"

- Sviluppo delle relazioni all'interno della filiera pubblica;
- Sviluppo delle relazioni all'interno della filiera privata;
- Sviluppo delle relazioni all'interno della filiera degli altri beni culturali;

⁵⁸ https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/documentazione/ALLEGATO__A.pdf

⁵⁹ *ibidem*

⁶⁰ <https://www.regione.lazio.it/cittadini/cultura/sitiunesco>

- Sviluppo delle relazioni tra comunità, cittadinanza e volontari.

Le linee guida generali si declinano specificatamente per il progetto "Città d'Etruria" in:

SVILUPPO DELL'IDENTITÀ E DELLA RETE DEI VALORI

- Implementazione del piano di identità visiva e comunicazione già in fase di realizzazione;
- Comunicazione coordinata.

SVILUPPO E PROMOZIONE DEL SISTEMA DI OFFERTA CULTURALE LOCALE

- Interventi per lo sviluppo e l'adeguamento degli standard dei servizi di accoglienza e promozione (biglietto integrato, orari di apertura coordinati, promozione coordinata, coordinamento tra i centri di informazione e accoglienza, ecc.);
- Coordinamento delle funzioni di manutenzione ordinaria dei siti, gestione dell'offerta delle visite guidate, delle attività di front-office;
- Interventi per il miglioramento dei servizi di fruibilità interni ai siti, realizzazione di documentazione multimediale intesa non solo come strumento di comunicazione, ma anche di conoscenza e valorizzazione.

MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ FISICA DELLE RISORSE MATERIALI

- **Sviluppo del sistema di collegamenti tra i siti;**
- Interventi di valorizzazione e recupero dei singoli siti/monumenti finalizzati anche alla risoluzione di problemi di conservazione delle strutture, alla realizzazione di percorsi di visita,
- Interventi di adeguamento strutturale di spazi e servizi legati ad attività ed eventi culturali e ricreativi;

3.5 Provincia di Viterbo: Piano Territoriale Provinciale Generale

Il Piano territoriale Provinciale Generale (PTPG) della provincia di Viterbo è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale 24 luglio 2006 n. 45 e approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 11 gennaio 2008, n. 4.⁶¹

La Provincia di Viterbo ha avviato il processo di formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ora denominato Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) ai sensi della L.R. 38/99 ss.mm.ii., nel 1997 attraverso una approfondita fase conoscitiva che ha portato all'approvazione (Delib. 3/2000) della 1° Fase di Analisi Territoriale.

Un ulteriore sviluppo del lavoro, più prettamente propositivo, si è avuto con la redazione del Documento

⁶¹Supplemento ordinario n. 16 al Bollettino ufficiale della Regione Lazio n. 9 del 7 marzo 2008
https://www.provincia.viterbo.it/pianificazione_territoriale/89-pianificazione_territoriale/263-pianificazione_territoriale.html

preliminare di indirizzo del PTPG (previsto dall'art. 20bis L.R. 38/99) approvato dalla Provincia con Delib. C.P. 96/2002.

Nel frattempo sono stati individuati, con Delib. G.P. 311/2001, gli Ambiti Territoriali sub-provinciali di riferimento per le attività di pianificazione territoriale e programmazione economica, intesi come insieme di Comuni appartenenti ad aree geografiche ed amministrative intercomunali aventi caratteristiche affini riguardo la collocazione territoriale, rapporti istituzionali, culturali e sociali consolidati, che possono far ritenere opportuno il ricorso a politiche comuni di organizzazione e sviluppo del territorio. Dunque, è stata effettuata una ripartizione del territorio provinciale, composto da 60 comuni, in 7 ambiti più il comune capoluogo (Delib. G.P. n. 311 del 28/08/2001). Gli otto Ambiti individuati sono così denominati:

- Ambito territoriale 1: Alta Tuscia e Lago di Bolsena (12 Comuni: Comunità Montana Alta Tuscia Laziale composta dai comuni di Acquapendente, Latera, Onano Valentano Proceno, Gradoli, Grotte di Castro, S.Lorenzo Nuovo; insieme ai comuni di Ischia di Castro, Bolsena, Marta, Montefiascone, Capodimonte)
- Ambito territoriale 2: Cimini e Lago di Vico (10 Comuni: Comunità Montana dei Cimini composta dai comuni di Canepina, Caprarola, Ronciglione, Soriano nel Cimino, Vallerano, Vetralla, Vitorchiano, Capranica, Vignanello.; insieme a Carbognano)
- Ambito territoriale 3: Valle del Tevere e Calanchi (7 Comuni: Bomarzo, Castiglione in Tev., Celleno, Civitella d'Agliano, Graffignano, Bagnoregio, Lubriano)
- Ambito territoriale 4: Industriale Viterbese (11 Comuni: Calcata, Castel S.Elia, Civita Castellana, Corchiano, Fabrica di Roma, Faleria, Gallese, Nepi, Orte, Bassano in Tev., Vasanello)
- Ambito territoriale 5: Bassa Tuscia (8 Comuni: Barbarano Romano, Bassano Romano, Blera, Monterosi, Oriolo Romano, Sutri, Vejano, Villa S.Giovanni in T.)
- Ambito territoriale 6: Viterbese interno (8 Comuni: Arlena di C., Canino, Cellere, Farnese, Ischia di C., Piansano, Tessennano, Tuscania)
- **Ambito territoriale 7: Costa e Maremma (3 Comuni: Tarquinia, Montalto di C., Monte Romano)**
- Ambito territoriale 8: Capoluogo (Viterbo)

Il PTPG determina, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 della LR 38/1999, gli indirizzi generali dell'assetto del territorio provinciale, e si articola in:

- **Disposizioni Strutturali**, che stabiliscono: - Il quadro delle azioni strategiche che costituiscono poi il riferimento programmatico per la pianificazione urbanistica provinciale e sub-provinciale; - I dimensionamenti per gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica sub-provinciali, nel rispetto dei criteri e degli indirizzi di cui all'art. 9 L.R. Lazio 38/99; - Le prescrizioni di ordine urbanistico territoriale necessarie per l'esercizio delle competenze della provincia;
- **Disposizioni programmatiche**, che stabiliscono le modalità e i tempi di attuazione delle disposizioni strutturali e specificano in particolare: - **interventi relativi ad infrastrutture** e servizi da realizzare prioritariamente; - le stime delle risorse pubbliche da prevedere per l'attuazione degli interventi previsti; - i termini per l'adozione o l'adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica sub-provinciali.

Il Piano tende inoltre ad individuare e pianificare le scelte strutturali essenziali che hanno rilevanza

sovracomunale, incrociando la **componente ambientale** (vincoli atemporalmente e non indennizzabili che derivano dalla legislazione paesistica) che rappresenta la cosiddetta invariante del piano ai fini della tutela dell'integrità fisica, con la **componente programmatica** (anch'essa di carattere strategico) che riguarda essenzialmente il sistema infrastrutturale, le attrezzature di rilevanza territoriale ed il sistema insediativo.

I contenuti proposti nel Piano sono stati sviluppati in cinque sistemi: **Sistema Ambientale**, **Sistema Ambientale Storico Paesistico**, Sistema Insediativo, **Sistema Relazionale** e Sistema Produttivo. Per ciascuno di essi si sono individuati degli obiettivi specifici ai quali corrispondono le principali azioni di Piano.

Di seguito si riportano le azioni previste dal Piano Provinciale con riferimento ai sistemi più rilevanti ai fini della redazione del Masterplan:

Sistema Ambientale - Principali azioni di Piano

- Difesa e tutela del suolo e prevenzione dei rischi idrogeologici;
- Tutela e Valorizzazione dei bacini termali;
- Valorizzazione delle aree naturali protette e altre aree di particolare interesse naturalistico;
- Conservazione degli Habitat di interesse naturalistico ed ambientale:

Per quest'ultimo punto nella Relazione Generale di Piano viene specificata che l'"Individuazione di una "rete ecologica" costituita da "ponti biologici" (aree boscate, aree agricole con presenza arborea) che garantiscano il collegamento tra aree naturali altrimenti divise da ostacoli antropici (infrastrutture viarie, elettrodotti ecc.). La suddetta rete ecologica scaturisce dall'integrazione delle aree naturali protette, aree boscate, corridoi fluviali, SIC, ZPS, SIN, SIR.

Sistema Ambientale Storico Paesistico - Principali azioni di Piano

- Valorizzazione della fruizione Ambientale, attraverso la individuazione dei sistemi di fruizione ambientale e provinciale;
- Parchi Archeologici: Tarquinia – Vulci– via Clodia – via Amerina

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

Sistema Relazionale - Principali azioni di Piano

In merito alle azioni riferibili al sistema relazionale queste sono strutturate secondo diverse tipologie: Rete ferroviaria regionale; Nodi Interscambio; Nodi di interesse provinciale da potenziare (Piano Trasporti Provinciale); Rete stradale interregionale; Rete stradale regionale e locale.

Nella Relazione Generale di Piano tra le azioni annoverate si evidenziano le seguenti:

- Con riferimento alla rete ferroviaria regionale è previsto il "**Ripristino tratta ferroviaria Civitavecchia – Capranica**" e la "**Riattivazione tratta ferroviaria Capranica – Orte**".
- **Tra i nodi di interesse provinciale da potenziare è inserito il nodo di Tarquinia**
- In merito alla **rete stradale interregionale** sono previsti interventi di "**Completamento della Trasversale Nord (tratto Viterbo – Civitavecchia)**" e di "Potenziamento e messa in sicurezza della S.S.Aurelia".
- con riferimento alla Rete stradale regionale e locale è previsto un intervento di "Potenziamento viabilità costiera parallela alla S.S. Aurelia (Montalto di Castro e Tarquinia), con realizzazione di un ponte sul T.Arrone".

La provincia di Viterbo è ricca di risorse naturali, ambientali, storico-archeologiche ed enogastronomiche tipiche e si caratterizza per una elevata ruralità. Negli ultimi anni si è assistito ad uno sviluppo notevole dell'offerta turistica ambientale (più del 50% degli agriturismi presenti nel Lazio sono localizzati nel territorio provinciale di Viterbo), delle produzioni di nicchia (agricoltura biologica e prodotti tipici). Ma le sue potenzialità di sviluppo rimangono limitate, soprattutto per i centri minori. Il viterbese (insieme dei sistemi produttivi, paesaggistici, ambientali e dei servizi), soffre di una poco marcata visibilità, di una chiusura verso l'esterno e di una insufficiente dotazione di servizi adeguati.

L'obiettivo del PTPG è quello di migliorare la fruibilità sostenibile delle risorse ed implementare l'attuale politica di promozione territoriale sul piano dell'integrazione dei servizi e del sistema ricettivo. **La strategia è quella di creare un sistema che metta in rete le più importanti risorse ambientali storico culturali ed enogastronomiche.** In particolare punta a **coordinare fra loro i territori balneari con quelli caratterizzati dalle risorse storico culturali.** In armonia con gli obiettivi delle politiche di sviluppo rurale il PTPG fissa l'obiettivo della **valorizzazione delle aree ad alta vocazione vitivinicola, olivicola e dei prodotti agroalimentari tipici e tradizionali, attraverso l'organizzazione e la qualificazione di un'offerta turistica di tipo integrato;** in quest'ottica il Piano propone di promuovere e disciplinare, nell'ambito del territorio regionale, la realizzazione delle "strade dei prodotti tipici".

Le strade rappresentano un sistema di offerta integrata che abbraccia una porzione di territorio o distretto, nel quale il percorso costituisce l'occasione per costituire una rete formata dalle cantine aperte, luoghi di produzione di prodotti tipici, vigneti e oliveti, centri storici, musei emergenze archeologiche ed ambientali, attività sportive e ricreative strutture ricettive, artigiani, agenzie turistiche, ristoranti tipici. **La presenza di una fitta rete di aree naturali protette e aree della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS), rende queste parti di**

territorio potenzialmente molto interessanti per un tipo di turismo sensibile alla “questione ambientale”⁶².

Per quanto riguarda la viabilità, nel sistema relazionale da potenziare il PGTU indica, in quello di terzo livello (interesse locale), il completamento della rete viaria litoranea nei comuni di Tarquinia e Montalto di Castro. Tale completamento costituisce obiettivo strategico per il cicloturismo, in quanto comprenderebbe anche il completamento in sicurezza della ciclovia Tirrenica (da Ventimiglia a Roma), ciclovia turistica nazionale indicata nel programma Bicitalia⁶³.

Infine, dal punto di vista della strategia attuativa, il PGTU prevede la formulazione di un **parco progetti all'interno dei Sistemi di fruizione (Tabella 1-3)**, da rendere operativi attraverso i **Piani d'area la cui redazione ed attuazione avviene attraverso accordi di programma**, data la necessità che la disciplina urbanistica si realizzi per ambiti sovracomunali ed ad una scala di maggior dettaglio.

Prevede inoltre la redazione di progetti speciali, strumenti intersettoriali proposti per quelle parti che sono caratterizzate da **valori storico-culturali consistenti, diffusi e relazionati tra loro e che si utilizza per meglio definire la forma di fruizione dei beni attraverso un progetto curato ai necessari livelli di definizione**. Forniscono quindi un quadro di riferimento per un insieme coordinato di politiche economiche, urbanistiche e sociali, che possono essere espletate sia dagli operatori pubblici a vari livelli istituzionali che da soggetti privati, attraverso la predisposizione di azioni di tutela delle risorse di natura attiva e operativa, individuando forme e modalità di intervento, fonti di finanziamento, ecc.

Nei Progetti Speciali sono previste anche le azioni di tipo materiale e di attrezzatura (accessi, segnaletica, parcheggi, servizi, ricettività). Tra queste si potranno comprendere gli interventi per la mobilità ciclistica. I Sistemi di fruizione Territoriale, saranno gli ambiti suscettibili di valorizzazione da sviluppare successivamente attraverso una serie di Progetti Speciali diversificati⁶⁴.

⁶² Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Mobilità Ciclabile” (https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/La-Mobilita-Ciclabile_0.pdf)

⁶³ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Mobilità Ciclabile” (https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/La-Mobilita-Ciclabile_0.pdf)

⁶⁴ Il testo riportato e la tabella che segue sono tratti da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Mobilità Ciclabile” (https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/La-Mobilita-Ciclabile_0.pdf)

Tabella 1-3 I Sistemi di Fruizione del PTPG di Viterbo (fonte: Provincia di Viterbo, PGTU, linee strategiche, luglio 2006)

Sistemi ipotizzati	Piani d'area
Valle del Paglia e Monte Rufeno	Parco Interregionale (Terni-Umbria)
Lago di Bolsena	Progetto Lago
	Progetto speciale Via Cassia
Valle del Fiora e Olpeta	Parco Interregionale (Grosseto-Toscana)
	Parco Integrato di Castro
Valle dei Calanchi	Parco integrato dei Calanchi (Monumento Naturale)
Viterbo, zona Termale, Forre di Castel d'Asso	Parco archeologico-termale
Tarquinia	Parco archeologico
Vulci – Musignano	Parco Integrato: Vulci Parco archeologico Musignano Parco Agricolo Termale

Nella redazione del presente documento, secondo la filosofia del PTPG, allo scopo di cogliere meglio le caratteristiche e le potenzialità di sviluppo del territorio provinciale, le linee strategiche sono state raggruppate in tre categorie:

- linee strategiche socioeconomiche,
- linee strategiche territoriali
- progetti speciali pilota;

3.6 Europa: EuroVelo rete cicloturistica Europea

Negli anni 90 nasce il progetto di una rete di percorsi ciclistici a lunga percorrenza che coinvolgesse tutto il continente Europeo. La *European Cyclists' Federation* (ECF), insieme ad alcune associazioni di ciclisti britanniche e tedesche, poneva quindi le basi per quella che oggi è nota come rete EuroVelo. La rete EuroVelo è indirizzata a beneficio di tutte le categorie di ciclisti. La rete è sviluppata e coordinata dalla *European Cyclists' Federation* (ECF), come uno dei suoi marchi e attività principali, in collaborazione con una rete di Centri di coordinamento e coordinatori nazionali EuroVelo (NECC/Cs). La rete EuroVelo non costituisce una struttura statica e definitiva. Si evolve nel tempo ed è cresciuta dal suo lancio nel 1997.

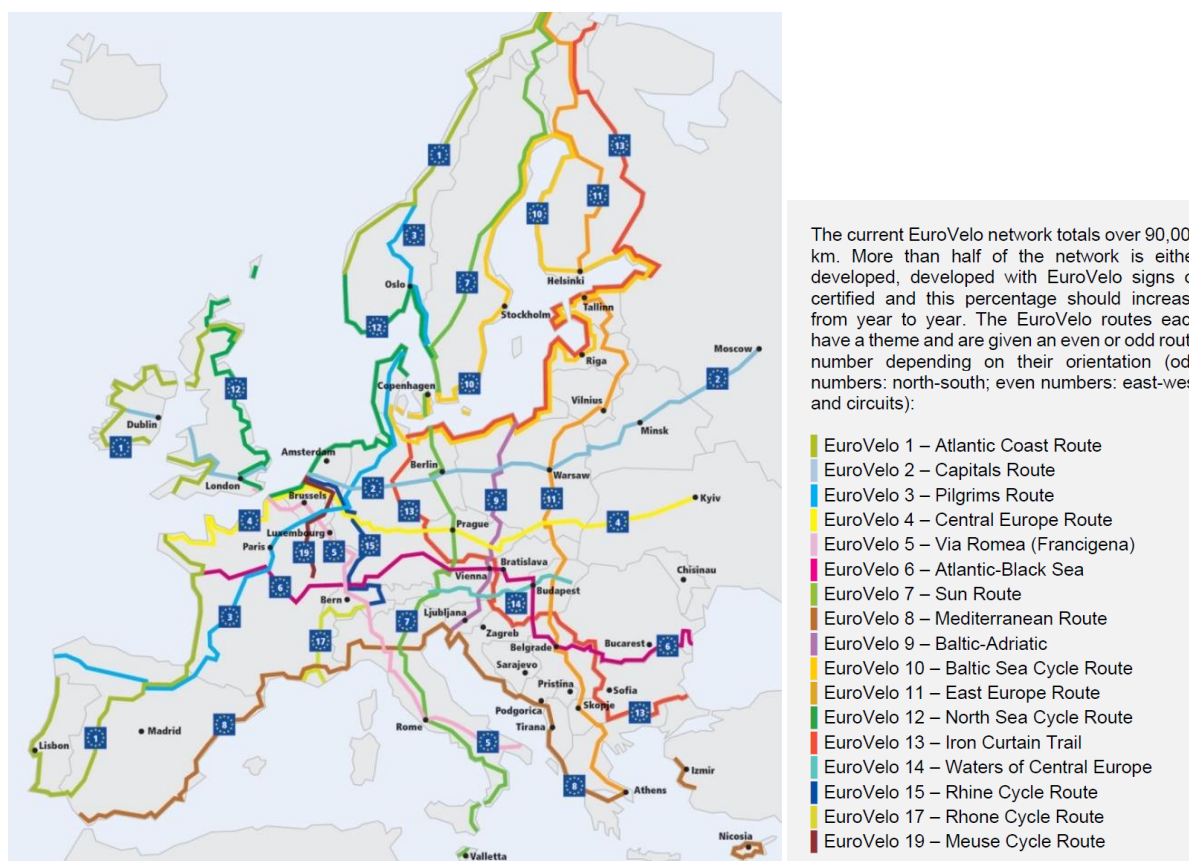


Figura 32 – Mappa degli itinerari EuroVelo aggiornata al 2023
<https://www.bikeitalia.it/eurovelo-la-rete-cicloturistica-europea/>
https://pro.eurovelo.com/download/document/EuroVelo-New-routes-extensions-itinerary-changes-online_Nov2022.pdf

La strategia di EuroVelo 2030 si può sinteticamente riassumere in:

- La **visione** è quella di una rete europea di piste ciclabili pienamente sviluppata e di alta qualità, **ben collegata alle reti di piste ciclabili nazionali, regionali e locali e ad altre modalità di trasporto**

sostenibili, che favorisca un ulteriore aumento dell'uso quotidiano della bicicletta e del cicloturismo, in linea con la visione dell'ECF di migliorare e incrementare l'uso della bicicletta in tutta Europa.

- La **missione di EuroVelo** è quella di promuovere l'ulteriore sviluppo di una rete europea di piste ciclabili sostenibile, forte e ben collegata, che:
 - **agisca da acceleratore per aumentare l'uso della bicicletta;**
 - **stimoli il cambiamento delle politiche e delle pratiche europee e nazionali;**
 - **favorisca tutte le categorie di ciclisti, compresi i ciclisti di tutti i giorni, i cicloturisti e i ciclisti amatoriali;**
 - **favorisca il turismo sostenibile.**

3.7 Italia: Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT)

La "Direttiva 375 del 20-07-2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul sistema e sui requisiti del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT)" è stata sottoscritta in data 20 luglio 2017 e concerne l'individuazione del Sistema nazionale di ciclovie turistiche nonché l'individuazione dei requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

In particolare l'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e successive modificazioni e integrazioni, ha previsto uno stanziamento - per gli anni 2016, 2017 e 2018 - per la progettazione e la realizzazione di un Sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma).

L'articolo 1, comma 144, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, ha autorizzato per lo sviluppo del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui al citato articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024.

Nell'allegato A alla Direttiva, di cui è parte integrante, sono individuati i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).



Figura 33 – Sistema Ciclovie Turistiche Nazionali
<https://www.fiabverona.it/ciclovie-snct-a-che-punto-siamo/>

3.8 Italia: UAM – Piano Nazionale Aeroporti

La Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell'ottobre 2022, è il documento di indirizzo politico di sviluppo più completo al momento disponibile per il nostro Paese, sviluppato con orizzonte 2035, è orientato alla transizione ecologica del trasporto aereo e verso l'implementazione di una "nuova forma di mobilità".

Il PNA proposto rappresenta un documento di indirizzo politico di sviluppo verso una transizione ecologica del trasporto aereo e verso una nuova forma di mobilità, fissando i seguenti obiettivi:

- 1. la coerenza tra domanda potenziale di mercato e i limiti ambientali e di sicurezza dei singoli scali;
- 2. l'individuazione di quote minime di accessibilità sostenibile agli aeroporti, valorizzando le diverse possibili forme di intermodalità, includendo, oltre al trasporto su ferro, i veicoli elettrici e ad idrogeno o ad essi equiparabili;
- 3. l'uso di procedure aeroportuali green e relative certificazioni;
- 4. il raggiungimento dei target di carattere ambientale in linea con i più recenti orientamenti dell'ICAO;
- 5. piena implementazione, in linea con i pronunciamenti della Commissione Europea, del cosiddetto "Cielo Unico Europeo" al fine di ottimizzare ancor di più l'utilizzo dello spazio aereo, rendendolo più efficiente, competitivo, sicuro e sostenibile a livello ambientale;
- 6. individuazione delle strategie volte a limitare situazioni di *mobility divide* attraverso bandi di incentivazione e sviluppo della rete di supporto regionale, identificando obiettivi di accessibilità (o "con-accessibilità", come definita nel documento) minima dei territori.

Tra gli altri obiettivi principali del Piano c'è la razionalizzazione della rete di trasporto aereo nazionale, da intendersi come il miglior utilizzo dell'attuale capacità distribuita per assecondare le potenzialità del mercato.

Il PNA proposto promuove l'utilizzo di nuove forme di trasporto e servizi, raggruppate sotto l'appellativo di Mobilità Aerea Avanzata/Urbana (Advanced Air Mobility – AAM/**Urban Air Mobility – UAM**). Così innovata, la mobilità aerea di nuova generazione si integrerà ancor meglio con le altre modalità di trasporto tradizionali, incrementando gli scambi e radicalizzando la presenza di terminali sul territorio, verso un'esperienza di viaggio door-to-door. Altrettanto strategica per l'attuazione del Piano è l'implementazione della *Regional Air Mobility* capace di integrare i collegamenti aerei commerciali tradizionali con link da e per il territorio circostante attraverso l'impiego di velivoli di nuova generazione (ibridi, elettrici o a idrogeno) capaci di trasportare fino a 19 passeggeri in modo sostenibile. L'obiettivo è l'implementazione massiccia della "**mobilità come un servizio**" (*Mobility as a Service – MaaS*) concetto globale di mobilità che garantisce diverse alternative di viaggio – **dal trasporto pubblico, al mobility sharing all'uso del taxi terrestre o dell'air taxi** – che gli utenti possono pianificare, prenotare e pagare in base alle proprie esigenze per via digitale.

Secondo quanto previsto, il settore del trasporto aereo dovrà perseguire «la piena integrazione funzionale

rispetto al territorio e alle reti dei trasporti in una logica intermodale tesa anche a ridurre le differenze tra zone del Paese con differenti livelli di accessibilità ai servizi di trasporto» (ENAC, 2020, p.4)⁶⁵. A questo scopo il piano introduce l'idea innovativa del «viaggio per via aerea» immaginando «un sistema intermodale che integri voli commerciali tradizionali, con nuove forme di trasporto e servizi» (ENAC, 2020, p.6). Il dispositivo principale viene individuato nella «creazione di "reti territoriali di aeroporti" e basato su una «connettività "aria-aria" che vada oltre i voli di linea commerciale tradizionali e che radicalizzi la rete di trasporto e **potenzi le catchment area di ciascun nodo**» (ENAC, 2020, p.23).

Per potenziare le aree di bacino di utenza dei nodi più importanti, il Piano individua appunto «una rete di infrastrutture di volo minori che spesso non raggiungono le condizioni favorevoli di mercato ma che possono costituire la struttura di supporto alla rete principale». Viene dunque immaginata una rete di **Regional air mobility**, che colleghi gli «aeroporti minori», gli «aeroporti di aviazione generale» espandendosi fino ad «**interessare le aviosuperfici e le elisuperfici**». Viene stimato, che una rete con queste caratteristiche potrebbe «coprire potenzialmente il 100% del territorio nazionale, a prescindere dall'orografia» (ENAC, 2020, p.67).

I requisiti delle attrezzature di terra cambiano in relazione alla classe dei velivoli in esercizio. La distinzione principale è tra «aerodromi tradizionali» e altre basi più specializzate che vanno sotto il generico appellativo di «vertiporti». Attualmente i **vertiporti**, utili ai soli velivoli della prima classe, sono attualmente classificati secondo tre infrastrutture progressivamente più prestazionali: **vertipad**, **vertibase**, **vertihub** (Johnston, 2020). Le dotazioni richieste per ciascun tipo sono dimensionate ai fini di garantire una adeguata frequenza di volo nel corridoio aereo così da avere una capacità di trasporto significativa. Fattori quali il tempo di imbarco passeggeri, le operazioni di manutenzione, il carico/sostituzione delle batterie, il controllo delle misure di sicurezza, sembrano essere inevitabili colli di bottiglia per la frequenza dei voli. Che dunque richiedono piattaforme di decollo/atterraggio multiple con ulteriori spazi a supporto.

I **vertipad** «rappresentano le strutture più piccole e funzionerebbero come terminali dei rami di una rete *hub-and-spoke*». Tipicamente situati in località suburbane o rurali (fino a 50 miglia dal resto della rete), avrebbero una sola area di decollo e atterraggio, più due punti per il parcheggio o la manutenzione del veicolo. Viene stimato che «potrebbero costare dai 200.000 ai 400.000 dollari». Le **vertibase** «sono strutture di medie dimensioni, di nuova costruzione o create adattando strutture esistenti come parcheggi e tetti delle sedi aziendali. Situate in aree a medio traffico, come le periferie, o nei principali luoghi di lavoro o di vendita al dettaglio, prevedono circa tre spazi attivi di decollo e atterraggio, oltre a sei spazi aggiuntivi per il parcheggio o la manutenzione dei veicoli». I **vertihub** «sono le strutture più grandi. Concepite come edifici autonomi costruiti in aree centrali ad alto traffico, avranno circa dieci aree di decollo e atterraggio attive, oltre a 20 spazi aggiuntivi per parcheggio o manutenzione» (Johnston, 2020). In letteratura non mancano i

⁶⁵ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), (2020), *Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti. Proposta di piano Ottobre 2022*, tratto da <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/aeroporti-il-piano-nazionale-consultazione-fino-al-21-novembre-2022>

primi tentativi di classificazione tipologica (Fig.04) secondo i quali potranno essere osservate le diverse soluzioni di vertiporto (Butterworth-Hayes, 2023).

Tuttavia, come visto, il Piano, ai fini del consolidamento della *catchment area*, punta sulla seconda classe di grandezza di velivoli che, si noti, richiede aerodromi tradizionali. Dobbiamo quindi immaginare superfici ben più ampie di quelle, già importanti, necessarie a sviluppare un vertihub. Dunque è lecito attendersi l'insorgenza di nodi di servizio di livello metropolitano molto specializzati tali da alterare sensibilmente l'andamento dei valori fondiari e provocare, nel caso delle strutture più grandi, anche problemi di accessibilità.

Come orizzonte cronologico il Piano individua gli eventi attrattivi che il nostro paese ospiterà nei prossimi anni, quali il Giubileo Religioso e le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina nel 2026 come occasioni per le prime dimostrazioni di mezzi e infrastrutture pronte all'utilizzo per la AAM.

3.9 Italia: Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (PGMC)

Il Piano⁶⁶ è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL, di seguito Piano) ed è finalizzato a realizzare il "Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica" (SNMC). **Il Piano è stato approvato con DECRETO 23 agosto 2022 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"**. Nel DM sono allegati al piano, e ne sono parte integrante, i seguenti documenti:

- **allegato A - Indirizzi per la redazione e l'attuazione dei piani urbani della mobilità ciclistica (Biciplan)**
- **allegato B - Progettare ciclabilità sicura - guida all'applicazione del decreto-legge n. 76/2020**
- **allegato C - La composizione della rete ciclabile nazionale – Bicitalia.**

Il Piano definisce:

- 1) il **quadro economico e delle risorse**, per ciascuno degli anni del periodo di riferimento, degli stanziamenti di bilancio da ripartire per il finanziamento degli interventi identificati nel PGMC, come

⁶⁶<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/PG%20Mobilit%C3%A0%20Ciclista%20e%20allegati.pdf>

declinati anche nei piani della mobilità ciclistica delle Regioni e Province autonome delle Città metropolitane e dei Comuni;

- 2) **gli obiettivi annuali**, su ciascuno degli anni del periodo di riferimento, per realizzare un effettivo sviluppo del SNMC. Gli obiettivi sono fissati per ciascuno dei due richiamati settori di intervento avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;
- 3) **il complesso degli interventi** volti a realizzare progressivamente i tracciati di interesse nazionale, a partire dal Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN) che sono parte della Rete Ciclabile Nazionale (RCN) Bicitalia, di cui all'articolo 4 della legge n. 2/2018. Si fissano altresì gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;
- 4) **gli interventi prioritari nell'ottica di definire un modello intermodale nazionale e di integrazione tra sistemi di viabilità stradale, ferroviaria e con il trasporto pubblico locale**, pianificando le linee di azione per la realizzazione a livello locale di ciclovie che integrino il disegno della RCN; 5) le linee di indirizzo amministrativo e regolamentare necessarie per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa del governo, delle Regioni e Province autonome, delle Città metropolitane
- 5) le linee di indirizzo amministrativo e regolamentare necessarie per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa del governo, delle Regioni e Province autonome, delle Città metropolitane e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;
- 6) **le modalità per promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria e le azioni necessarie a sviluppare una cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile**;
- 7) le linee di azione che dovranno essere poste in essere per conseguire gli obiettivi stabiliti dal PGMC e sostenere lo sviluppo del SNMC in ambito urbano (con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale - TPL);
- 8) la definizione del modello di verifica di obiettivi e azioni per consentire il controllo Piano.



Figura 34 – Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024: allegato C) La composizione della rete ciclabile nazionale (Bicitalia)

Regione Lazio: Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL)

Con Deliberazione della Giunta regionale n. 1050 del 30 dicembre 2020 (integrata dalla deliberazione 19 gennaio 2021 n. 5) è stato adottato il Documento di "Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica"⁶⁷ (PRMTL) ai sensi dell'art. 11, della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30. In esito della fase di consultazione finalizzata alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica è stato acquisito il Parere Motivato ai sensi dell'art.15 del D.lgs. n.152/2006, espresso con Determinazione dirigenziale 24 giugno 2022, n. G08266. Tutta la documentazione è stata trasmessa all'esame del Consiglio regionale per l'approvazione del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica con la Deliberazione della Giunta regionale 4 agosto 2022, n. 690.

Il Piano adottato, nel documento "Relazione di sintesi" riporta sinteticamente gli obiettivi strategici e gli obiettivi specifici su cui è impostato il piano⁶⁸.

Gli obiettivi generali del PRMTL sono:

- Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività.
- Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente.
- Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e di riorganizzazione.

Inoltre, si hanno i seguenti obiettivi specifici che corrispondono alle tre dimensioni solitamente considerate per la sostenibilità (economica, ambientale e sociale):

- **Obiettivi di sostenibilità economica:**
 - Contribuire a realizzare un sistema che sostenga il progresso economico europeo, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse.
 - Incrementare l'abilità del sistema di trasporto di contribuire alla crescita economica e alla creazione di occupazione.
 - Limitare la crescita della congestione.
- **Obiettivi di sostenibilità ambientale:**
 - Ridurre o evitare il cambiamento climatico, riducendo le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni locali dannose, il rumore e le vibrazioni prodotto dai trasporti.
 - Proteggere le aree sensibili dal punto di vista ambientale.
- **Obiettivi di sostenibilità sociale:**
 - Ridurre o eliminare gli incidenti gravi e mortali.
 - Alti standard di accessibilità a residenze, opportunità/servizi, attività, per rispondere alle

⁶⁷ <https://www.regione.lazio.it/cittadini/trasporti-mobilita-sostenibile/prmtl>

⁶⁸ Il testo di seguito riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi" (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)

necessità di mobilità degli individui e delle imprese.

- Accrescere la coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.
- Partecipazione estesa dei cittadini ai processi di pianificazione.
- Alti standard di qualità dei posti di lavoro nel settore dei trasporti.

Obiettivi di tipo quantitativo per il sistema di trasporto nel suo complesso possono essere definiti sulla base degli obiettivi adottati a livello europeo e posti alla base del Libro Bianco "Roadmap to a Single European Transport Area":

- ottenere una riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti (tank-to-wheel) del 60% al 2050 rispetto al 1990. In questo target è compreso il settore aereo ed escluso il marittimo internazionale;
- **ridurre drasticamente la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio, in linea con il principio della de-carbonizzazione dei trasporti;**
- dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali ed eliminarlo del tutto entro il 2050;
- conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
- sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici;
- avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2030;
- collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti alla rete ferroviaria ad alta velocità;
- garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

In base agli obiettivi strategici il PRMTL ha definito obiettivi specifici per ciascun settore di mobilità:

Sistema ferroviario

- rete ferroviaria di capacità adeguata, in grado di gestire gli attesi incrementi di traffico passeggeri e merci che l'attuazione della politica europea dei trasporti ispirata al principio di comodità inevitabilmente richiede
- utilizzata in modo efficiente mediante l'uso di tecnologie per la gestione delle informazioni e del traffico
- competitiva rispetto agli altri modi di trasporto garantendo adeguati livelli prestazionali in termini di tempi di percorrenza
- **integrata con gli altri modi di trasporto, e dotata di efficienti nodi di interscambio** sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci
- chiusa a maglia con la realizzazione del collegamento tra direttrice tirrenica e direttrice centrale a sud di Roma e del collegamento tra **Orte e Civitavecchia**. "Land bridge" tra Tirreno e Adriatico

Sistema stradale

- trasformazione del sistema stradale da un sistema "Romano-centrico" a un sistema a maglia;
- capacità di accogliere le componenti future del sistema stradale.
- progettare e mantenere il sistema stradale ponendo al centro la sicurezza stradale;
- gestire il sistema stradale e informare gli utenti in tempo reale e in modo dinamico

Sistema ciclabile

- **poter attraversare l'intero territorio regionale e connettersi alle direttrici delle regioni limitrofe:** Toscana e Umbria a nord; Marche e Abruzzi a Est; Campania a Sud.
- **potersi spostare in sicurezza fra la costa, le aree interne e quelle montane**, anche nel caso dell'area romana, dove il territorio da attraversare è densamente abitato;
- **potenziare l'intermodalità, raggiungendo con la bicicletta le stazioni dei treni regionali e poi utilizzando le reti locali a partire dalle stazioni di arrivo.**

Trasporto pubblico locale

- adattabilità (servizi adattati alle reali esigenze degli utenti);
- accessibilità (servizi facilmente raggiungibili e utilizzabili);
- **intermodalità (servizi totalmente integrati tra loro);**
- qualità e innovazione (servizi innovativi, affidabili, sicuri e di basso impatto)

Sistema portuale

- sviluppo della Blue Economy nel Lazio, favorendo il consolidamento e la crescita sinergica di tutti i settori che compongono tale aggregato e valorizzando il ruolo del sistema portuale regionale all'intero di tale contesto;
- rendere il Lazio il principale scalo crocieristico del Mediterraneo, accrescendo la produttività del comparto turistico e del relativo indotto;
- recuperare centinaia di migliaia di contenitori destinati al Lazio che scelgono di arrivare in altri porti italiani o destinati altrove ma che scelgono di arrivare ai porti del Nord Europa, ad oggi più competitivi
- rappresentare il capolinea di alcune linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo;
- rappresentare la porta di accesso per nuovi traffici dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, attraverso servizi di Short Sea Shipping e linee di autostrade del mare;
- potenziare il settore della nautica e dello yachting accrescendone il mercato.

Sistema aeroportuale

- collegare in maniera continua con l'alta velocità ferroviaria l'aeroporto di Fiumicino e il sistema con servizi ferroviari rapidi, frequenti, competitivi e integrati;
- efficientare e sviluppare il sistema responsabilmente per bilanciare i bisogni della comunità e ambientali con gli obiettivi aziendali;
- offrire un'esperienza aeroportuale impeccabile attraverso l'efficienza di servizi di qualità superiore, che superi le aspettative dei clienti, e l'innovazione.

Sistema logistico

- garantire l'accessibilità e i servizi logistici necessari agli insediamenti produttivi esistenti e futuri e alle aree urbane dove avviene la distribuzione;
- favorire il riequilibrio modale riducendo la quota su gomma e incrementando la quota di ferro e nave;
- favorire la razionalizzazione dell'autotrasporto attraverso il consolidamento dei carichi e l'aggregazione della domanda;
- realizzare un sistema centralizzato di monitoraggio integrato a livello nazionale e internazionale delle merci pericolose;
- azione regionale strategica ed efficiente per la promozione della logistica urbana, che proponga un quadro di riferimento omogeneo per le azioni intraprese dai singoli Comuni;
- uso delle tecnologie ICT per la pianificazione e il monitoraggio delle prestazioni dei servizi e dei viaggi (eFreight, eCustoms)

Tra le azioni nella visione d'insieme è da segnalare che il piano sottolinea che il "completamento della SS 675 Orte-Civitavecchia nel tratto tra Monteromano e Tarquinia, il cui itinerario fa parte della rete TEN-T europea di livello Comprehensive network, non serve solo a connettere il porto di Civitavecchia con l'autostrada A1 e il polo logistico di Orte, ma è un asse trasversale fondamentale che si attesta anche su Terni, dando accesso alle aree produttive dell'Umbria e del centro Italia[...] stesso fine della riattivazione della ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia (462 mln, RRF) con funzioni anche commerciali"⁶⁹.

⁶⁹ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi" (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)



Figura 35 – PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "TAVOLA D-Sintesi-interventi" stralcio

Inoltre con riferimento alla mobilità su ferro "l'adeguamento della Roma - Civitavecchia (FL5) e Roma - Nettuno (FL8), così come il potenziamento e l'ammodernamento della Roma-Lido e Roma-Viterbo saranno cruciali per potenziare la maglia di reti laziali di tipo suburbano ad elevata frequenza"⁷⁰.

⁷⁰ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi" (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)



Figura 36 – PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Relazione di sintesi”
Interventi previsti nel Piano che incidono sulle connessioni con il Sud, il Nord Italia e interregionali; sul potenziamento delle ferrovie regionali e sul potenziamento delle ferrovie ex concesse. La figura non esplicita tutti gli interventi del Piano ma vuole dare una indicazione sommaria sulla volontà della Regione di intervenire contemporaneamente sul fronte Nazionale, Regionale, Metropolitano

Con riferimento alla mobilità elettrica il Piano prevede “Interventi a favore della diffusione della Mobilità elettrica (installazione punti di ricarica veloce sulla rete extraurbana)”⁷¹.

Con riferimento alla **mobilità ciclabile** il Piano prevede che il “Sistema della Ciclabilità (SdC), inizialmente inserito nel sistema stradale del PRMTL è stato successivamente sviluppato in un’autonoma sezione del Piano stesso, propedeutica alla definizione dei contenuti del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) previsto dalla legge regionale 28 dicembre 2017, n. 11, *Disposizioni per favorire la mobilità nuova*; il PRMC costituirà dunque piano di settore del PRMTL”. Con questo documento la Regione Lazio definisce un **primo scenario ed una strategia di sviluppo della mobilità ciclistica regionale, coerentemente con quanto indicato**

⁷¹ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Relazione di sintesi” (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)

negli strumenti pianificatori sulla ciclabilità provinciali e comunali e con quanto stabilito dal MIT per un approccio condiviso alla definizione dello schema di rete delle ciclovie d'interesse nazionale, finalizzato all'approvazione del PGMC nazionale. La Regione Lazio intende incrementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti sistematici nei luoghi urbanizzati fra casa e lavoro e di accesso ai servizi, oltre a quelli ricreativi, sportivi e cicloamatoriali già praticati. Con tale la strategia la Regione Lazio intende aiutare quelle amministrazioni locali che stanno già promuovendo una rete efficiente di piste e percorsi ciclabili anche per gli spostamenti urbani locali, sollecitandole a concorrere alla realizzazione e integrazione della rete regionale⁷².

Il Piano adotta come riferimenti sovraregionali il progetto europeo EuroVelo e quello italiano di Bicalia che interessa tutto il territorio nazionale⁷³:

- **EuroVelo (EV)**, promosso dalla ECF12, prevede una rete ciclabile transnazionale attraverso l'intero continente europeo, che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro. Due dei tre percorsi che passano in Italia, **la Romea Francigena (EV5)** e la Ciclovía del Sole (EV7), attraversano Roma e il Lazio, da Nord-Ovest a Sud-Est, e sono interamente integrati nel Piano regionale e ne rappresentano l'ossatura;
- **Bicalia (BI)** è il progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB a partire dal 2000 e aggiornato costantemente, ad integrazione nazionale di EV. Complessivamente prevede 20 grandi itinerari che attraversano tutta l'Italia da nord a sud e da est ad ovest. La Regione Lazio è attraversata da cinque itinerari Bicalia, naturalmente compresi nel disegno del SdC. :BI 5 Ciclovía Romea Tiberina (km 800), da Tarvisio a Roma; BI 7 Ciclovía Tibur Valeria (km 300), da Roma a Pescara; BI 9 Ciclovía Salaria (km 400), da Roma a San Benedetto del Tronto; BI 13 Ciclovía dei Tratturi (km 300), da Vasto a Gaeta; BI 19 Ciclovía Tirrenica (km 814), da Ventimiglia a Latina.

Il Piano prevede anche oltre ai percorsi principali reti di percorsi secondari, a minore intensità di traffico, in alcuni casi parte delle direttrici prevalenti: - **reti per sistemi o sottosistemi urbano territoriali, di adduzione ai nodi di scambio** (stazioni ferrovie regionali) e **ai centri di sistema locale**, destinate alla mobilità quotidiana per lavoro e accesso ai servizi;- circuiti cicloturistici locali, a partire dai nodi di scambio o dalle direttrici longitudinali e trasversali. Inoltre **segnala le stazioni della rete ferroviaria regionale che svolgono un ruolo di nodi intermodali bici/ferro. In questi il PRMC prevedrà la realizzazione di servizi per le biciclette⁷⁴.**

⁷² Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi" (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)

⁷³ Il testo che segue è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi" (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)

⁷⁴ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi" (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)



Figura 37 – PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi": Schema di rete ciclabile regionale. In Blu le direttrici previste dalla pianificazione di livello nazionale e in arancio le direttrici previste dalla pianificazione di livello regionale (connessioni)

Nel dettaglio, gli interventi proposti riguarderanno:

- la realizzazione integrale dei percorsi Eurovelo e Bicaltia e delle direttrici trasversali, coerentemente con i protocolli d'intesa interregionali sottoscritti dalla Regione Lazio con la Toscana e la Liguria per la Ciclovía Tirrenica (Bicaltia 19) e con la Toscana e l'Umbria per la Ciclovía del Sole e la Ciclovía Romea (Eurovelo 7 e Bicaltia 5), così come quanto recepito dallo schema strategico nazionale definito dal MIT relativamente al territorio della Regione Lazio;
- l'integrazione di cicloservizi (ciclostazioni e area di sosta) e di segnaletica specializzata su tutto il territorio (segnaletica di direzione e informativa).

Il Piano considera anche le **ferrovie dismesse**, che vengono distinte in 3 gruppi: ferrovie chiuse al traffico; varianti di tracciato; ferrovie incompiute. Sono individuate 16 linee, quasi tutte suscettibili di recupero⁷⁵. Nell'elaborato del PRMTL "Mobilità Ciclabile" sono riportati i tratti di ferrovie dismesse. La ferrovia Capranica – Orte e Capranica – Sutri – Orte non rientra tra i progetti strategici di recupero individuati nel Piano, ma il collegamento è presente tra i collegamenti trasversali previsti (collegamento trasversale a nord tra Tarquinia e la ciclovia Romea nella tratta per Viterbo)⁷⁶.

“La rete regionale ha come obiettivo anche l’intermodalità, migliorando l’accessibilità alle stazioni ferroviarie dai territori limitrofi, prevalentemente entro il raggio di 4 km, distanza entro la quale l’uso della bicicletta è considerato, nella maggior parte dei casi, largamente competitivo rispetto ad altri mezzi di trasporto. Sarà compito degli enti locali predisporre piani di reti ciclabili all’interno dei territori compresi dentro questa distanza, finalizzate a rendere capillare l’accesso ai percorsi previsti dal Piano regionale che passano per le stazioni del ferro, in modo da favorire l’intermodalità bici-ferro, contribuendo allo stesso tempo a migliorare anche gli spazi pubblici, favorendo le relazioni e l’accessibilità alle attività locali.

Tale maggiore accessibilità delle stazioni ferroviarie dovrà essere al contempo accompagnata dalla dotazione di stalli per il parcheggio delle biciclette in luoghi vigilati, il più possibile vicino agli ingressi e protetti. Inoltre, poiché Trenitalia prevede un **servizio Treno+Bici** per il trasporto locale (treni regionali e metropolitani) e il trasporto gratuito delle bici, in apposite sacche, su tutti gli altri treni (esclusi gli Eurostar e le Freccie), le stazioni dovranno garantire l’accesso ai treni in maniera confortevole e sicura. Nel 2015, in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, è stato siglato un protocollo d’intesa fra RFI e FIAB per favorire l’integrazione modale treno+bici, migliorare l’accessibilità delle stazioni e facilitare, a chi usa le due ruote, gli spostamenti in ambito ferroviario (marciapiedi, sottopassaggi pedonali). Il protocollo prevede di attrezzare circa 180 stazioni a livello nazionale, nell’ambito del progetto 500 stazioni di RFI, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette, oltre che di studiarne l’accessibilità.”⁷⁷.

⁷⁵ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Relazione di sintesi” (<https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/Relazione-sintesi.pdf>)

⁷⁶ Il testo riportato è tratto da: PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato “Mobilità Ciclabile” (https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/2022-11/La-Mobilita-Ciclabile_0.pdf)

⁷⁷ Regione Lazio PRMTL Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica – “La mobilità ciclabile” pg 61-62

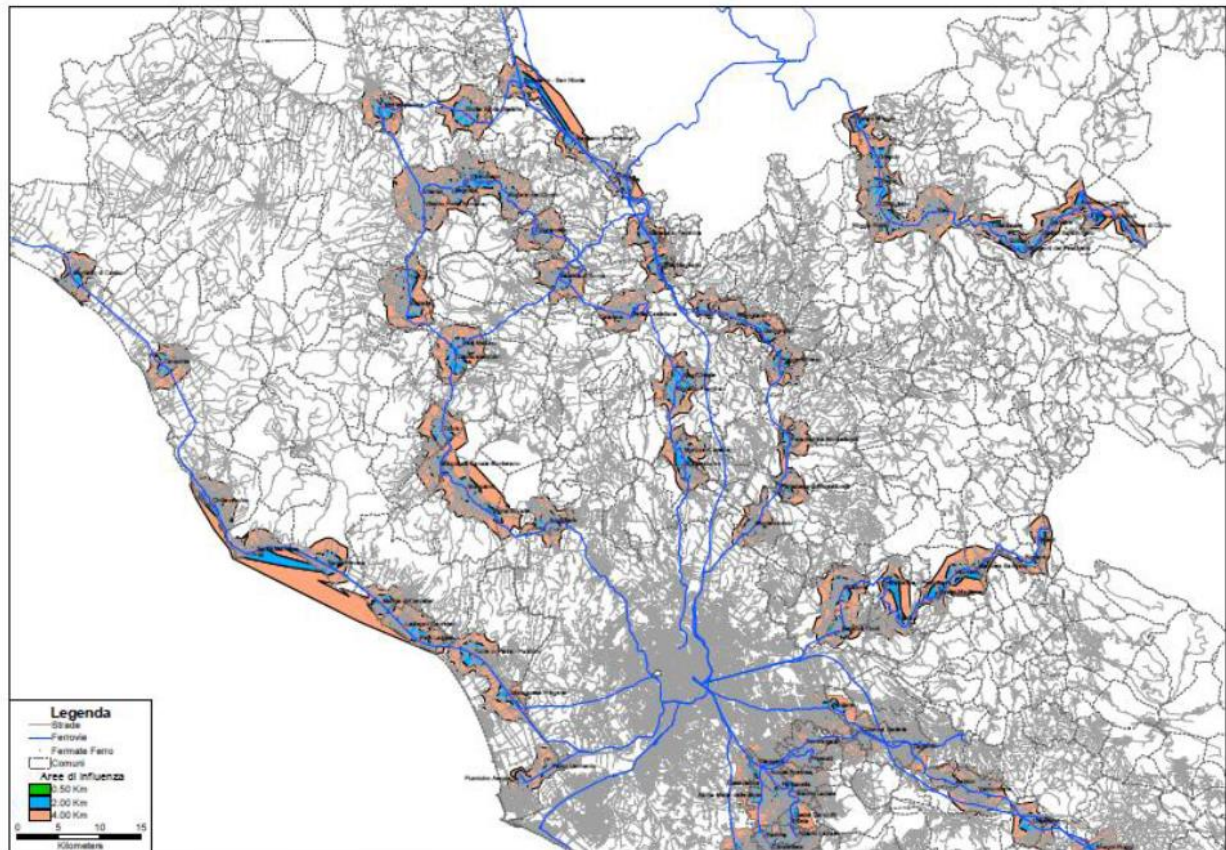


Figura 38 – PRMTL Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica – “La mobilità ciclabile” Stazioni e rispettive aree di influenza (entro i 4 km), nord Lazio

3.10 Regione Lazio: Piano dei Porti di Interesse Economico regionale.

Con Deliberazione Giunta Regionale n. 757 del 24/11/2023⁷⁸ è stato approvato il Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale della regione Lazio, “strumento per la piena valorizzazione delle coste del Lazio in chiave economica, turistica e commerciale [e che tiene conto] della maggiore esigenza di preservare la tutela delle coste e del paesaggio”⁷⁹. Il Piano si è sviluppato a partire dal primo Piano del 1998 e “pur facendo riferimento all’intera portualità regionale, inclusa quella commerciale, si concentra in particolare sulla portualità turistica”⁸⁰ “destinata alla nautica da diporto, prevedendo nuovi siti e approdi di dimensioni comprese tra i 300 ed i 500 posti barca, in conformità con gli aspetti ambientali e costieri delle relative aree interessate”⁸¹. I siti individuati dal piano per la realizzazione di nuove strutture si trovano nei Comuni di

⁷⁸ <https://www.regione.lazio.it/documenti/81879>

⁷⁹ <https://www.regione.lazio.it/notizie/Approvato-nuovo-Piano-Porti-interesse-economico-regionale>

⁸⁰ Rapporto Preliminare al Paragrafo 2.1.1 Obiettivi di piano (Elaborato “sintesi non tecnica”)

⁸¹ <https://www.regione.lazio.it/notizie/Approvato-nuovo-Piano-Porti-interesse-economico-regionale>

Montalto di Castro, Tarquinia, Ladispoli, Latina (Rio Martino), Terracina, Formia e Ponza. Il piano raggruppa le nuove aree portuali in tre Macro aree. Nella Macroarea Nord (Montalto di Castro – Cerveteri) “si evidenzia che il tratto di circa 40 km di costa (da Montalto a Civitavecchia) è sostanzialmente privo di strutture portuali. Sono possibili infrastrutturazioni di medie e piccole dimensioni per la nautica minore. Al fine di evitare rischi del fenomeno dell’erosione delle coste e nel rispetto della sostenibilità ambientale, si può intervenire con strutture snelle ed integrate con il territorio (...). Discreta è la valenza turistica del litorale e la domanda di nautica da diporto anche per la vicinanza dell’arcipelago toscano”⁸². In questa MacroArea sono previste le seguenti aree portuali:

- **Area portuale Montalto** - L’area è ubicata in prossimità dell’antico Porto delle Murelle e ricade nel sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6010027 “Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro”. Nella parte antistante è inoltre presente il ZSC codice IT6000002 “Fondali antistanti Punta Morelle”
- **Area portuale Tarquinia** - L’area è ubicata a sud della Foce del Fiume Marta in sinistra idraulica e ricade in prossimità di un sistema antropizzato;
- **Area portuale di Ladispoli** - ubicata in prossimità dello sbocco a mare del Fosso Vaccina che sfocia al centro dell’abitato di Ladispoli



Figura 39 – Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni (sintesi non tecnica)

⁸² “Stato attuale dell’offerta portuale e stima dell’offerta futura” (Elaborato “sintesi non tecnica”)

3.11 Comune di Tarquinia: Piano generale del traffico urbano – Mobilità sostenibile

Con Delibera di consiglio comunale n. 13 del 31/03/2022 è stato approvato l'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano, ai sensi dell'art. 36, 1 e 2 comma del d.lgs. 30/04/1992, n. 285 (nuovo codice della strada). **Con riferimento agli obiettivi e alla finalità del presente Masterplan l'aggiornamento del PGTU è stato qui riguardato per i suoi obiettivi e contenuti di mobilità sostenibile.**

“L'aggiornamento del Piano del traffico è stato redatto secondo i seguenti obiettivi strategici e generali e specifici:

- 1. obiettivi generali:
 - miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale;
 - **riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico** con conseguente risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali e in accordo con le strategie di PAES⁸³.
- 2. obiettivi strategici:
 - miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del sistema viario ed in particolare, la protezione delle utenze deboli (anziani, bambini, disabili), quale elemento principale soprattutto in ambito di riqualificazione dell'area urbana (l'aumento della sicurezza e la protezione delle utenze deboli, dal un punto di vista pianificatorio, è stata perseguita, principalmente attraverso la fluidificazione del traffico, la miglior definizione e separazione, ove possibile, delle intersezioni e delle interferenze fra i diversi tipi di traffico (TPL, traffico veicolare, ciclabile pedonale) l'individuazione di percorsi e attraversamenti pedonali nelle zone critiche, l'obiettivo di ricercare una concreta continuità ai percorsi pedonali nelle aree centrali dei paesi, l'individuazione nei casi critici di sistemi di limitazione del traffico che consentano di conseguire l'obiettivo strategico in questione);
 - definizione del transito Trasporto Pubblico Locale. Proposizione di sistemi tesi a favorire l'uso di mezzi pubblici o, eventualmente, di mezzi privati meno inquinanti.
 - **disincentivazione dell'uso dei mezzi di trasporto individuale a motore, formulando proposte di integrazione fra le reti ciclabili;**
 - interventi sui principali flussi veicolari, fonti di inquinamento acustico in ambito urbano.
- 3. Obiettivi specifici:
 - Aumentare la vivibilità dei centri abitati, individuando limitazioni di traffico e/o individuando nuovi percorsi che **consentano un transito ciclo pedonale sicuro nel collegamento fra le diverse funzioni dell'abitato** (attività commerciali, edifici di culto, scuole etc.)
 - **favorire nei trasferimenti fra i centri urbani del Comune e verso il Centro Storico l'uso di mezzi ecologici, attraverso l'integrazione e il completamento del disegno urbano delle piste ciclabili;**
 - individuare proposte migliorative per lo scorrimento del traffico nel territorio comunale anche ottimizzando l'organizzazione dei flussi con sistemi segnaletici anche di tipo “intelligente”.

⁸³ “PAESITALIA” è una piattaforma digitale per consultazione pubblica del Piano d'Azione per l'Energia e il Clima degli Enti Locali. (<https://www.paesitalia.it/paes/>)

- verificare l'organizzazione della sosta sul territorio comunale con particolare riguardo alla **sosta di scambio verso il TPL**, in modo da renderla più funzionale alle esigenze del Comune;
- rafforzare i principi base, di qualità urbana ed ambientale, con particolare riferimento ai seguenti obiettivi: - razionalizzare la circolazione in funzione delle caratteristiche della sede stradale; - ipotizzare opere ed interventi finalizzati ad aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità; - incentivare la riduzione del consumo di carburante e le conseguenti emissioni di CO2; - migliorare la qualità dell'aria; - diminuire il rumore derivante dal traffico eccessivo; - ridurre i carichi veicolari, in particolare il transito di mezzi pesanti nei centri abitati; - facilitare gli spostamenti per i disabili ed in generale per la fascia delle utenze deboli (pedoni, ciclisti e persone con limitate capacità motorie anche in relazione all'età, come bambini ed anziani); - **incentivare l'uso del mezzo pubblico e dei mezzi alternativi**; - **aggiornare i tracciati e flussi veicolari e ciclo pedonali alle mutate esigenze del territorio comunale** e alle prospettive viarie connesse con la realizzazione e la previsione di realizzazione di opere di livello comprensoriale e alla necessità di provvedere alla risoluzione di tutte le problematiche viarie presenti nei centri abitati;”

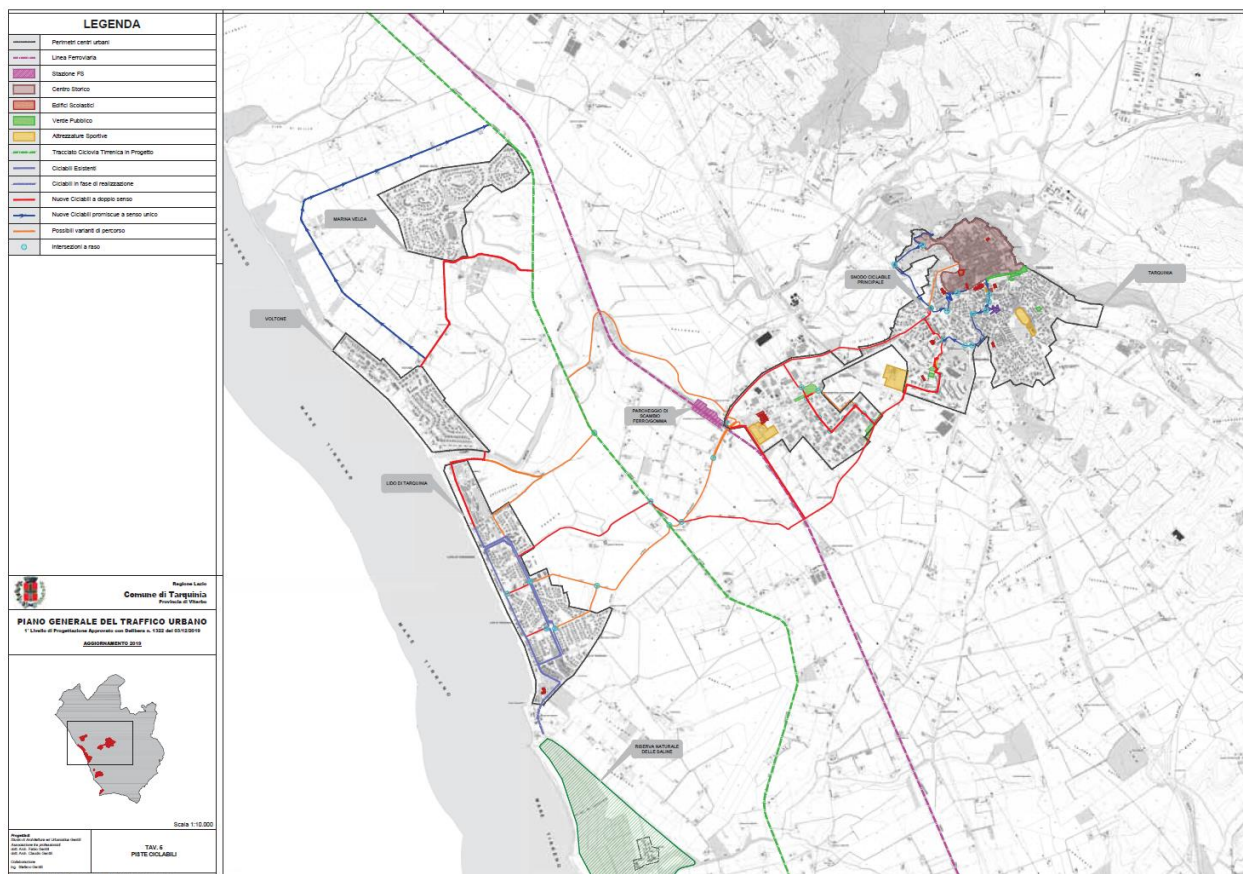


Figura 40 – Comune di Tarquinia Aggiornamento PGTU - Tavola 6 "piste ciclabili"

4 CARATTERIZZAZIONE PAESISTICA

4.1 Premessa

Il territorio dell'ambito di area vasta, come anche del focus sull'area di Tarquinia, si presenta con una notevole complessità paesistico ambientale ed è caratterizzato da un'articolata genesi insediativa che inizia già in epoca preistorica e trova nella fase etrusca uno dei suoi massimi periodi di apogeo.

Nell'attuale struttura insediativa è ancora in larga parte riscontrabile l'impianto riconducibile alla fase etrusca e poi romana. Oggi le numerosissime evidenze archeologiche, storico monumentali e artistiche, i siti Unesco (dalle necropoli di Tarquinia e Cerveteri alle faggete di Monte Raschio e Monte Cimino), il sistema dei centri storici, come anche le numerose Aree Protette e Aree della Rete Natura2000, sono una chiara testimonianza della presenza antropica di lungo periodo su questo territorio.

Di seguito, vista anche la natura e la finalità del Masterplan, si riporta una sintesi dei principali caratteri storico paesistici di area vasta , rimandando eventuali approfondimenti alla bibliografia e alla documentazione degli strumenti di programmazione e pianificazione che hanno analizzato il territorio nei suoi aspetti di dettaglio.

4.2 Inquadramento dei caratteri paesistici di area vasta

Per le tematiche relative a **armatura culturale, rete ecologica e servizi ecosistemici, rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile** si rimanda ai paragrafi **"territorializzazione – lettura dell'area vasta"** nel capitolo che tratta le "Linee strategiche".

Nell'ambito di **area vasta**, il territorio è caratterizzato da un sistema di rilievi che dall'entroterra degrada verso la costa a formare una sequenza di piane costiere, più o meno ampie, scandite dalla foce dei corsi d'acqua principali, che si interrompe solo in corrispondenza del complesso montuoso, di origine vulcanica, dei Monti della Tolfa. Le zone di piana costiera, oggi agricole a seguito degli interventi di bonifica, erano prima caratterizzate da zone acquitrinose e boscate di cui rimangono alcuni lacerti come le Saline di Tarquinia. I corsi d'acqua principali, Fiora, Marta, Mignone, Arrone, incidono valli più o meno lunghe ed ampie (con numerosi affluenti) che si protendono nell'entroterra disegnando un articolato sistema di pianori terrazzati di raccordo morfologico con i rilievi collinari più interni caratterizzati dai sistemi montuosi, sempre di origine vulcanica, del Lago di Bolsena, del Lago di Vico e dei Monti Cimini, e dei Monti Sabatini.

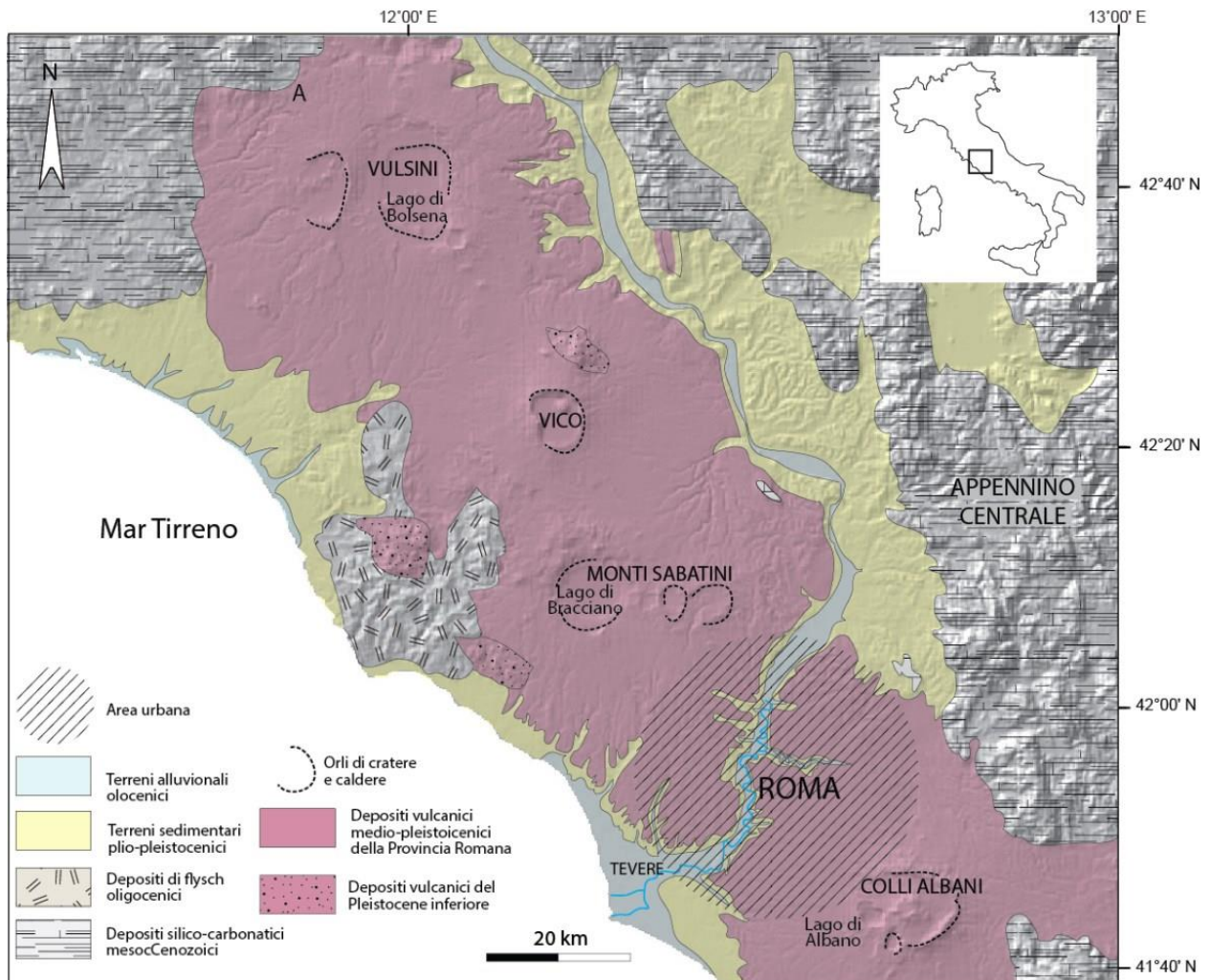


Figura 41 – Inquadramento geomorfologico d'insieme

<https://ingvvulcani.com/2020/06/08/monti-sabatini-e-colli-albani-i-vulcani-gemelli-addormentati-alle-porte-di-roma/>

Nell'ambito di area vasta fenomeni di conurbazione e di pressione insediativa si concentrano in particolare lungo la costa, nei "lidi" e intorno ai centri costieri (Santa Marinella, Santa Severa, Ladispoli, ecc.) ed in particolare attorno a Civitavecchia che ospita servizi infrastrutturali di livello nazionale/internazionale (porto) e grandi impianti di servizi pubblici (Centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord). Il fenomeno della dispersione insediativa è ancora contenuto e presenta manifestazioni che stanno diventando più evidenti attorno ai centri abitati principali (Tarquinia, Tuscania, Cerveteri, ecc.), nelle aree poste a corona a ridosso del lago di Bracciano (Anguillara, Bracciano, Manziana, Oriolo, ecc.) e nei centri lungo la via Cassia (Vetralla, Sutri, Capranica, ecc.).

Il sistema insediativo storico, con i centri in posti in luoghi naturalmente difesi (Tarquinia, Tuscania, Blera, Tolfa, Monte Romano, Civitavecchia, Vejano, Manziana, Bracciano, Bassano Romano, Sutri, Sovana, Ceri,

ecc.), è ancora leggibile e si inserisce in un sistema agricolo legato alla tradizione del seminativo estensivo e della coltivazione dell'oliveto e del vigneto nelle zone più a ridosso della costa e della nocciola e del castagno nelle zone più interne. Aree naturali e semi naturali estese, come boschi, pascoli, arbusteti si integrano alle aree agricole dando luogo ad un economia legata alla tradizione agro silvo pastorale.



Figura 42 – Inquadramento territoriale dell’ambito d’area vasta. Il cerchio rosso individua il focus sull’area di Tarquinia. Le aree grigie scure individuano le aree

Le emergenze archeologiche di valore eccezionale come il sito Unesco delle Necropoli di Tarquinia e di Cerveteri, il complesso dell’Ara della Regina e di Pian di Civita, l’area di Vulci, gli approdi costieri (da Martanum a Pyrgi), l’area archeologica di Norchia, di Sovana, di Tuscania, di Castel d’Asso, di Blera e Barbarano, il complesso di Sutri, come anche le aree di Luni e di San Giovenale lungo il Mignone, per citare le principali, si inseriscono in una fitta rete di direttrici e percorsi storici, di vie d’acqua che rimanda ad un sistema di connessioni culturali attraverso cui leggere la stratificazione delle fasi insediative sul territorio: il sistema delle rocche e dei castelli (castello dell’Abbadia, Rota, Ancarani, Pian Fasciano, Castel Giuliano), i complessi rinascimentali spesso accompagnati da “nobili” giardini (Bagnaia, Vignanello, Caprarola, Bracciano, Santa Severa, ecc.), i complessi degli impianti termali (Terme Taurine, Acque Caeretane, Vicarello, Stigliano, terme dei Papi, ecc.).

In questo territorio di area vasta il tufo, ma anche la calcarenite ("macco"), caratterizzano i pendii scoscesi, incisi dai corsi d'acqua, dei lunghi pianori ove sorgono gli insediamenti e spesso il confine tra la parte costruita (architetture difensive, religiose, tessuto abitativo) e la parte naturale è molto labile restituendo forme dalla forte identità paesistica.

Nel complesso il territorio di area vasta ci consegna una immagine che conserva i valori paesistici di impianto in cui è ancora possibile leggere la stratificazione delle principali fasi insediative.

4.3 Lettura sintetica della storia insediativa del territorio

4.3.1 Età villanoviana ed etrusca

L'ambito di area vasta corrisponde a grandi linee alla parte più meridionale del territorio etrusco, la *Regio VII Etruria* di epoca romana descritta da Plinio il Vecchio.

L'area del primo insediamento dei villanoviani e poi degli etruschi corrisponde al territorio delimitato a nord dal fiume Arno, a ovest e a sud-ovest dalla linea di costa tirrenica e a est dal corso del fiume Tevere.

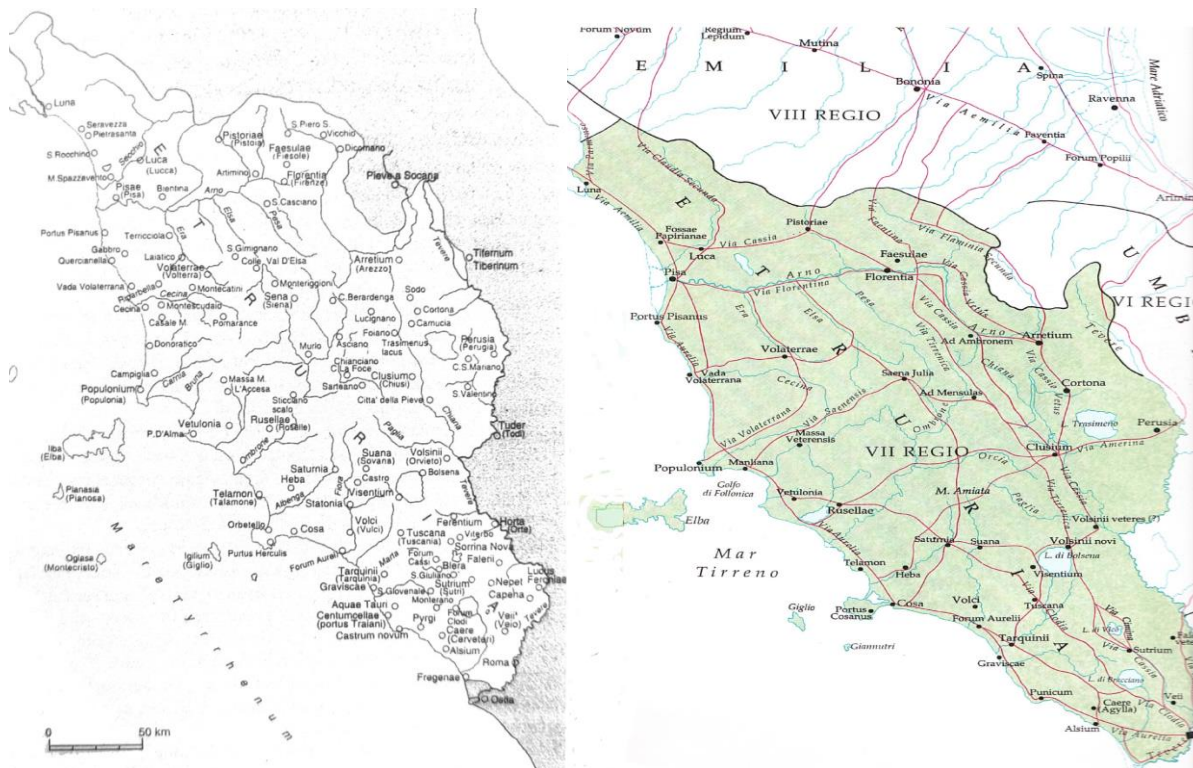


Figura43 – A destra: La Regio "Etruria" con l'indicazione degli insediamenti più antichi. (Enciclopedia dell'arte Antica suppl. Il vol. II, Roma 1994 in Pesando F., (2010), (a cura di), L'Italia antica. Culture e forme del popolamento nel I millennio a.C., Carocci editore; A sinistra: Regio VII - Etruria con i principali centri e toponimi presenti nella descrizione di Plinio il Vecchio (23-79 d.C.) <https://tuttatoscana.net/storia-e-microstoria-2/lantica-etruria-descritta-da-plinio-il-vecchio/>

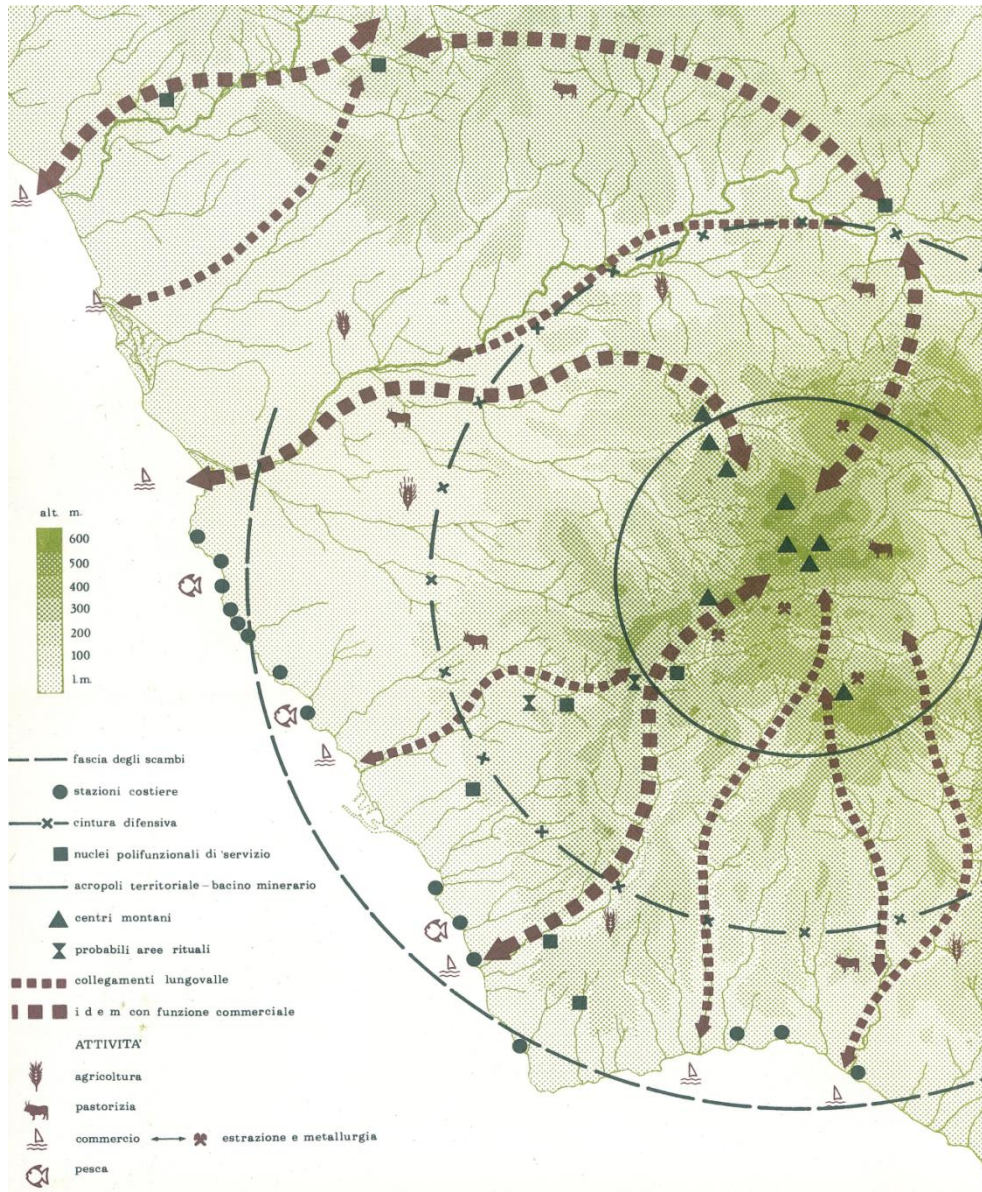


Figura44 – Ipotesi organizzativa della comunità protostorica nell'area tra il X e il IX secolo a. C.
(Arch. Francesco Correnti) in Riccioni P., *Relazione sugli aspetti storico-testimoniali e culturali e l'identità delle comunità interessate*, ANAS 2012

Dal punto di vista geomorfologico quest'area è molto varia: il sistema più o meno ampio di pianure costiere (all'epoca non bonificate e quindi interessate da aree paludose, laghi costieri, ecc.), lascia spazio, procedendo verso l'entroterra, ad un sistema articolato di pianori solcati da valli profonde, complessi montuosi e complessi vulcanici più o meno antichi (dalle Colline Metallifere, al Monte Amiata, al complesso della Tolfa, ai Monti Vulsini, Vicani, Cimini, Sabatini), che si estendevano fino all'ampia valle del Tevere e ospitavano, in

particolare in epoca antica, vaste aree di selva e bosco. I laghi di origine vulcanica, in particolare nell'alto Lazio, e una rete idrografica molto estesa con alcune valli principali definite da corsi d'acqua (dall'Arno a Cecina all'Ombro al Fiora al Marta al Mignone, all'Arrone, ecc.), oggi a carattere torrentizio ma che all'epoca in parte navigabili e ricchi di pesci, costituivano una risorsa importante e una rete naturale di accesso dal mare verso l'entroterra. Anche la presenza di paludi costiere salmastre retrodunali da dove si poteva estrarre il sale, prodotto indispensabile per la conservazione dei prodotti deperibili (in particolare legati alla produzione casearia) e per la cura del bestiame, è elemento determinante nella localizzazione degli insediamenti. Infine la presenza di fonti d'acqua minerale sulfurea e ferrosa con proprietà curative (ancora oggi sfruttate), dovuta all'origine vulcanica dei territori, è stato elemento insediativo determinante.

Un'area quindi favorevole ad essere insediata: pianori che si presentavano naturalmente difesi, legname per costruzione e imbarcazioni, acque curative, rocce facilmente lavorabili per costruzioni e infrastrutture, metalli per la realizzazione di armi, allume per garantire i processi di trasformazione di materiali primari, dalla concia delle pelli al procedimento di fusione dei metalli, terreno fertile che, dissodato dalle selve, poteva garantire una buona produzione agricola e un fiorente allevamento di bestiame.

Queste condizioni favorevoli all'insediamento e l'avveduto sfruttamento delle risorse fecero nascere numerosi centri in questo territorio. L'abbondanza di ferro, allume, legname favorirono, nel tempo, anche il nascere di un fiorente mercato, soprattutto via mare, non solo delle materie prime ma anche di armi e artigianato. La capacità economica e di relazionarsi con altri popoli in un ampio raggio costituì la condizione strutturale in cui, già alla fine del IX sec. A. C si svilupparono i più antichi contatti con il mercato greco.

Tra l'età del bronzo e l'età del ferro, ma probabilmente ancora prima negli ultimi decenni del X secolo a. C., in questo vasto territorio, tra l'Arno e il Tevere, si sviluppò la cultura villanoviana, e a partire dall'VIII sec. a.C., nel giro di pochi decenni, pian piano la civiltà etrusca subentrò a quella villanoviana diffondendosi in tutt'area settentrionale del Lazio. .

Con l'avvento dei metalli la precedente società agricolo-pastorale si trovò a mutare profondamente e l'approvvigionamento di materie prime obbligò ad instaurare nuovi commerci e una nuova rete di percorsi.

Gli scambi commerciali marittimi ebbero una ulteriore spinta ed i porti principali delle città costiere si svilupparono "con una rapidità senza precedenti, attraendo merci e navi dall'intera area del Mediterraneo e del Vicino Oriente"⁸⁴.

Gli etruschi entrati in contatto con la civiltà greca ne assimilarono in parte la cultura che trasmisero poi ai romani. In questo senso si può dire che la cultura etrusca ha fatto da "ponte tra le culture greca e romana"⁸⁵.

⁸⁴ Piano di Gestione Sito Unesco "Necropoli di Tarquinia e Cerveteri"

⁸⁵ Piano di Gestione Sito Unesco "Necropoli di Tarquinia e Cerveteri"

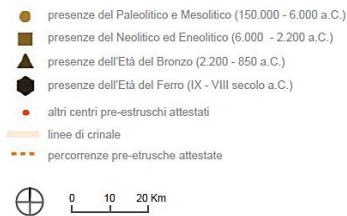
Gli etruschi diedero vita alla prima cultura urbana del Mediterraneo occidentale, cultura che si sviluppò per circa 700 anni, dall'VIII al I secolo a.C.. Gli etruschi, organizzati in città-stato indipendenti le une dalle altre sia da un punto di vista politico che economico, condividevano una religione ed una lingua comuni e diffusero la cultura urbana ad altri gruppi etnici dell'Italia antica. Secondo quanto tramandato il sistema insediativo etrusco era organizzato in una dodecapoli, un insieme di dodici città-Stato, che costituivano una forte alleanza di carattere economico, religioso e militare: la "Legga etrusca". Sull'identità delle dodici città che facevano parte della Lega confederata non ci sono notizie certe (nessun documento storico, in special modo etrusco, al riguardo), perciò si possono solo fare supposizioni. Di certo dovevano farne parte importanti città come: Veio, Caere, Tarquinia, Vulci, Roselle, Vetulonia, Populonia, Volsinii, Chiusi, Perugia, Arretium (Arezzo) e Volterra.

Nel VI sec. a.C. gli etruschi si potevano considerare la più grande potenza della penisola italiana. La caduta di Veio nel 396 a. C segna l'inizio dell'avanzata di Roma in territorio etrusco, e dalla metà del secolo, Roma procede una conquista serrata dei territori che si può dire pressoché compiuta all'inizio del III secolo a.C., fino all'88 a.C. quando gli etruschi divennero cittadini romani.



Figura45 –L'estensione dell'Etruria e della civiltà etrusca. La mappa comprende le 12 città della Lega Etrusca e altre importanti città fondate dagli Etruschi.MM, CC BY-SA 3.0 <<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>>, via Wikimedia Commons

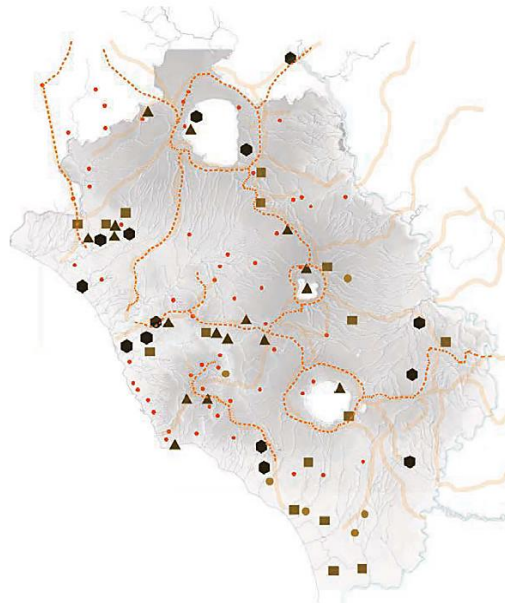
2.1 La strutturazione del territorio tra il fiume Tevere ed il Fiora



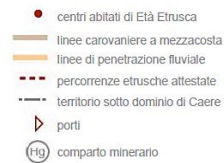
(Fig. 2.6)
FASE PRE-ETRUSCA (fino all'VIII sec. a.C.)
I percorsi di crinale servirono per primi alla formazione di impianti antropici sul territorio. Producessero dapprima la formazione di nuclei spontanei (fino all'età del Bronzo) fino al sinecismo degli insediamenti su promontori nei pressi di corsi d'acqua.

Fonti principali degli schemi di sintesi del presente paragrafo (scala territoriale):

- Ashby, 1929;
- Frutaz, 1972;
- Solari, 1976;
- Boltani, Cataldi, 1985;
- Camporeale, 1985;
- Di Gennaro, 1988;
- Moretti Sgubini, 2001
- Bonghi Jovino, 2005



2.1 La strutturazione del territorio tra il fiume Tevere ed il Fiora



(Fig. 2.17)
FASE ETRUSCA (VII - IV sec. a.C.)
Come infrastrutture antropiche si prediligono in età etrusca le linee di penetrazione fluviale, le carovaniere a mezzacosta. Quando il percorso incontrava le asperità del territorio, si realizzarono vie cave, tagliate nel tufo. Le città arricchirono il loro potere sfruttando la posizione favorevole agli scambi commerciali nel Mediterraneo, allo sfruttamento dei vicini giacimenti minerari ed alla dipendenza dell'entroterra.

Rotte commerciali: Francia - Sardegna
Magnagrecia - Coste africane
Grecia - Bacino del Mediterraneo

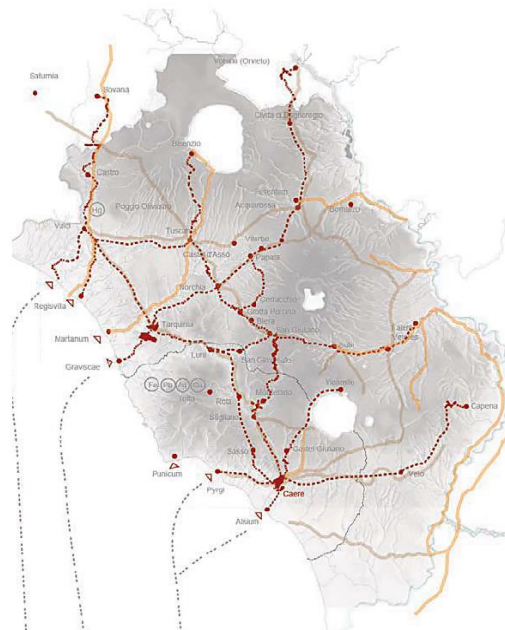


Figura46 – Organizzazione della strutturazione insediativa nella fase pre etrusca (sopra) e nella fase etrusca (sotto) in Caroti E., (2017),Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri, Dottorato di ricerca ciclo XXIX in Architettura: Innovazione e Patrimonio (relatore Prof. Luigi Franciosini), Università di RomaTre

Nell'ambito di area vasta, le fasi preistoriche e protostoriche sono caratterizzate da un sistema insediativo impostato su un sistema di direttrici di percorrenza, con andamento sostanzialmente trasversale est- ovest (dalle aree interne verso la costa), espressione di una economia legata all'allevamento e secondariamente alla pratica agricola temporanea/stagionale. Queste direttrici, strettamente legate alla pratica della transumanza, si snodano seguendo le linee di crinale che costeggiano i corsi d'acqua principali e, lungo il loro tracciato, attraverso crinali secondari di derivazione, uniscono tra loro una serie di insediamenti (*pagus*) posti su alture che beneficiano di una difesa naturale.

Nell'area di Tarquinia molte sono le testimonianze della presenza dell'uomo fin dall'età preistorica, con reperti che risalgono al Neolitico. La conoscenza di insediamenti è attestata all'inizio dell'età del Bronzo (II millennio a.C.) grazie alla scoperta di alcuni piccoli insediamenti situati su colline naturalmente protette. Dalla fine dell'età del Bronzo (fine del II millennio a.C.) in seguito a 'rivoluzioni' economiche e sociali, questi insediamenti furono gradualmente abbandonati e le popolazioni si stabilirono sul Pian di Civita dove sarebbe poi stata fondata la città etrusca di Tàrchuna.

All'avvento della civiltà villanoviana "si accompagna a una radicale trasformazione degli assetti territoriali che imprime al paesaggio caratteri che rimangono inalterati nel lungo periodo, rivelandosi, quindi, espressione di una profonda ristrutturazione sociale e politica. Si avvia con l'inizio dell'Età del ferro un imponente fenomeno di concentrazione insediativa che, superando il modello di occupazione tipico del momento finale dell'Età del bronzo, fatto di una rete diffusa di insediamenti di dimensioni ridotte, porta alla formazione di abitati accentrati ed estesi, disposti su siti naturalmente difesi", posti su alture alla confluenza di due torrenti e ulteriormente protetti tramite sistemi di fortificazione, localizzati in aree ove la disponibilità di acqua e di terreni agricoli è molto ampia.

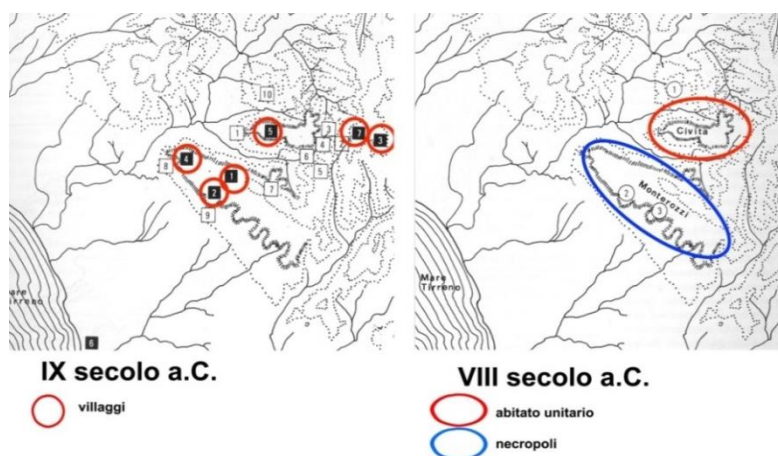
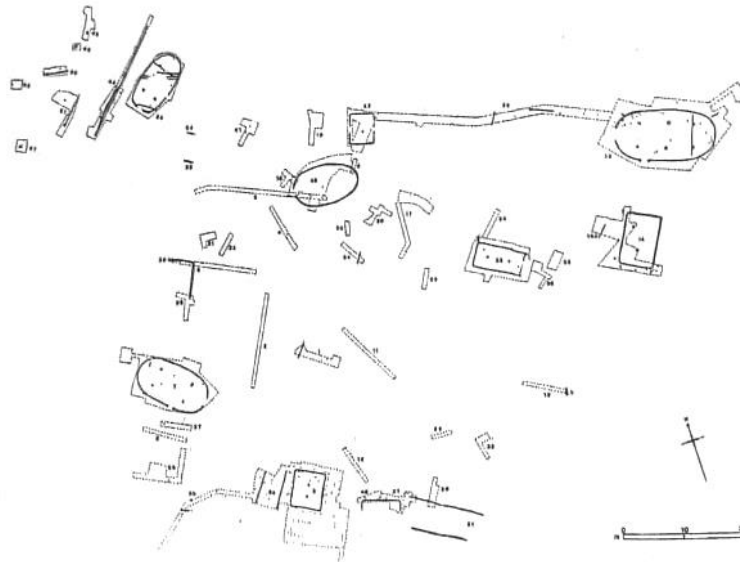


Figura 47 –Tarquinia: Il passaggio da più necropoli e villaggi disposti a corona attorno al ripiano della Civita (immagine a sinistra) e, per sinecismo, la formazione di un unico centro con asse est ovest (immagine a destra); (Urbanistica Etrusca, Università di Ferrara)



Tarquinia: Villaggio del Colle dei Monterozzi. (Pacciarelli M., 2001, Dal villaggio alla città, La svolta protourbana del 1000 a. C. nell'Italia tirrenica, Firenze) in Pesando F., (2010), (a cura di), L'Italia antica. Culture e forme del popolamento nel I millennio a.C., Carocci editore

“Le necropoli sono dislocate all'esterno degli abitati, organizzandosi in nuclei distinti, pertinenti probabilmente ai diversi segmenti in cui si articolava la comunità protostorica. Un'eccezione a questa forma di pianificazione è costituita da Cerveteri (Caere), dove le sepolture sono state scoperte anche all'interno dell'abitato (area della cosiddetta Vigna Parrocchiale; località Sant'Antonio)”⁸⁶. Gli insediamenti protourbani di epoca villanoviana continuano ad essere abitati anche nei secoli successivi, dando luogo alle città etrusche di epoca storica. Questi insediamenti, posti in relazione ai principali crinali, formano dei veri e propri sistemi territoriali ed ospitano le sedi religiose delle lucumonie: Velch (Vulci), Tarchna o Tàrchuna (Tarquinia), Caisra o Chisra poi Caere (Cerveteri), Vei (Vejo), Frentis (Ferento), Salpinum (Orvieto), e le falische Capena e Falerii Veteres poste tutte alla testata di uno o più crinali, in prossimità di un approdo costiero sul mare o di un guado fluviale. La presenza di corsi d'acqua rappresenta una possibile via di commercio con l'entroterra, la vicinanza alla costa la possibilità di sviluppare più facilmente i commerci con i popoli del Mediterraneo, la possibilità di sfruttare risorse minerarie (es. colline Metallifere - Populonia, complesso tolfetano – Tarquinia e Cerveteri) aumenta la disponibilità di merci: Veio, Tarquinia, Cerveteri diventano le capitali dell'Etruria meridionale. Il contatto con i Greci costituisce uno dei fattori che accelera lo sviluppo di dinamiche interne di stratificazione sociale e di sviluppo artistico. Il permanere nello stesso luogo degli insediamenti, il prosperare dell'economia e conseguentemente la nascita di una maggiore articolazione sociale sono all'origine di una

⁸⁶ Pesando F., (2010), (a cura di), *L'Italia antica. Culture e forme del popolamento nel I millennio a.C.*, Carocci editore

cultura non solo artistica ma anche tecnica tesa al miglioramento delle condizioni insediative. In questo quadro si iscrivono il miglioramento delle condizioni produttive e i miglioramenti dell'agricoltura in relazione alle attrezzature, alle tecniche di coltivazione, alle opere di bonifica e al miglioramento a scopi agricoli dei terreni (cunicoli e canali artificiali per lo scolo delle acque e per l'irrigazione, ecc.), come anche la messa a punto di tecniche costruttive atte a migliorare la rete dei percorsi e superare gli ostacoli naturali costituiti dai corsi d'acqua. "Lo sviluppo agricolo etrusco pone le basi di quello che sarà poi il paesaggio agrario caratteristico dell'Alto Lazio, le loro culture a rotazione, promiscue e specializzate, non dovevano essere molto dissimili da quelle che ancora oggi si possono riscontrare in molte zone del Viterbese"⁸⁷.

L'accumulazione della ricchezza da parte di alcune classi sociali è tra le principali ragioni dell'avvento di un processo di articolazione sociale: nasce in questo modo una aristocrazia ristretta che concentra nelle proprie mani tutto il potere.

"In questa dinamica di consolidamento dei vincoli comunitari emergono per la prima volta strutture monumentali di carattere pubblico connesse alla sfera del sacro. La documentazione più rilevante proviene da Tarquinia dove sul pianoro della Civita è stata messa in luce un'area sacra le cui origini rimontano all'Età del bronzo finale"⁸⁸, area che manterrà nel tempo il suo ruolo di luogo di culto e sarà monumentalizzata con la costruzione prima di un recinto e poi di un vero e proprio tempio (Tempio dell'Ara della Regina).



Figura 48 – A sinistra Rilievo LiDAR 2010: aerofotogrammetria del sito dell'Ara della Regina in Bagnasco Gianni G. et al., (2011), Dalla conoscenza alla conservazione: il Pianoro della Civita di Tarquinia, in Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggia di Colorno 15-18 novembre 2011; a destra Rilievi del sito dell'area della regina (<https://www.etruscologia.unimi.it/index.php/progetti/80-progetti/88-ara>)

⁸⁷ Riccioni P., *Relazione sugli aspetti storico-testimoniali e culturali e l'identità delle comunità interessate*, ANAS 2012

⁸⁸ Pesando F., (2010), (a cura di), *L'Italia antica. Culture e forme del popolamento nel I millennio a.C.*, Carocci editore

In questo quadro si iscrive la volontà aristocratica di ostentare il proprio rango attraverso la realizzazione di opere tese a celebrare il potere e perpetuare il nome della propria gens. I rapporti commerciali e culturali con l'oriente, la circolazione di beni e maestranze, implica l'assimilazione dei modelli ideologici e culturali orientali che l'aristocrazia etrusca utilizza ed ostenta nelle sue architetture (tombe a camera, palazzi) e più in generale nel suo stile di vita (che oggi possiamo conoscere grazie agli apparati decorativi delle tombe tarquiniesi).



Figura 49 – Tarquinia, a sinistra Tomba del triclinio V secolo a.C.; a destra Tomba della Barca

<https://www.meisterdrucke.it/stampe-d-arte/Etruscan/982037/Arte-etrusca%3A-affreschi-raffiguranti-scene-di-banchetto.-Tomba-del-Triclinio.-V-secolo-a.C.-Museo-Archeologico-Nazionale-di-Tarquinia-Italia.html>

<https://www.meisterdrucke.it/stampe-d-arte/Etruscan/1126300/Scena-di-banchetto.-Affresco-sul-muro-della-tomba-etrusca-chiamata-%22tomba-della-barca%22-%28della-nave%29.-Tarquinia-470-400-a.C..html>

Nella fase etrusca di massima espansione, dove il controllo del territorio è più capillare e maggiori sono le esigenze di scambio tra i diversi centri, il sistema dei percorsi si arricchisce di nuovi percorsi “ che coincisero con i percorsi di fondovalle paralleli ai corsi d’acqua principali, da integrare ai percorsi principali esistenti. “Ciò produsse una saldatura dei sistemi, ovvero il passaggio di percorsi di scavalco che determinò il potenziamento delle selle e dei relativi centri : Sutri e Ferento, nodi territoriali importanti per il controllo delle imboccature delle selle. L’incremento delle attività commerciali impose la necessità di una certa forma di unità politico-territoriale testimoniato dalle vie commerciali di mezzacosta colleganti i centri di testata dei singoli sistemi etruschi.

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

Questa polarizzazione è particolarmente evidente a:

- Veio, verso il guado dell'Isola Tiberina (teatro del fenomeno nascente di Roma), rappresenta la punta di diamante dell'intera Etruria Meridionale; Veio, inoltre, si unisce stabilmente a Roma attraverso la via Veientana. Da qui si dipartono quasi tutti i percorsi fondamentali dell'intero territorio: - strada per Caere, Tarquinia, Vulci (verso l'Etruria Marittima); - futura via Clodia, con i nodi di Sutri, Blera, Tuscania, fino a Saturnia (verso l'Etruria Centrale); - futura via Amerina che da Nepi passando per Fescennium e Ferento arriva fino a Salpinum (verso l'Etruria dell'Alta Valle Tiberina).
- Vulci si collega stabilmente con i guadi tiberini di Orvieto e di Meonia (nuovo tracciato che punta verso la sella di Ferento e interseca, in corrispondenza di Tuscania, la via che costituirà l'ossatura della via clodia romana. Contemporaneamente, con una strada di mezzacosta, si unisce ai sistemi di Caetra, a nord, e Tarquinia, a sud, ed il cui raddoppio a valle costituirà, in tempi romani, la via Aurelia.
- Tarquinia sfrutta per un certo tratto i precedenti percorsi di crinale per Orcle e Blera, in modo da costituire una bretella di collegamento con le selle di Ferento (sistema del Vezza) e di Sutri (sistema del Treja), mentre la via per Caere si sviluppa con un andamento tortuoso che, aggirando i Monti della Tolfa, si svolge per buona parte lungo la stretta e suggestiva vallata del Mignone.
- Caere, conclude la serie di percorsi di scavalco con i suoi adducenti a Sutri e a Capena e la sua saldatura con Veio e Pyrgi (importante porto).
- Falerii Veteres (Fabbrica di Roma), insieme al sistema fluviale del Treja, si rafforza in conseguenza della importanza crescente del caposaldo interno di Sutri (passaggio obbligato degli scavalchi provenienti dal mare).
- Ferento, si potenzia in conseguenza del fatto di essere contemporaneamente centro di testata e di sella. Si pone, inoltre, sul percorso che da Falerii conduce al sistema di Salpinum (Orte?), che a sua volta, in questo periodo, si collega stabilmente, tramite la Val di Chiana, a Chiusi ed agli altri sistemi dell'Etruria Centrale".⁸⁹

Cerveteri e Tarquinia furono tra le più importanti città-stato etrusche e le loro necropoli, quasi interamente conservate, costituiscono oggi la più significativa testimonianza della civiltà etrusca giunta fino a noi. I monumenti funerari nelle due necropoli hanno preservato la loro forma architettonica e le loro decorazioni. Le due necropoli differiscono sostanzialmente l'una dall'altra ed ognuna rappresenta il più esteso e significativo esempio di una specifica tipologia⁹⁰.

⁸⁹ "Relazione Generale" del "Piano Territoriale Provinciale Generale" della Provincia di Viterbo.

⁹⁰ Piano di Gestione Sito Unesco "Necropoli di Tarquinia e Cerveteri"



Figura 50 – I centri del Lazio tra VII e VI sec. a. C., in Bellezza S., Migliorati L., Musci L., Pizzorusso G., Scacchi D., Sennis A., 1996, *Atlante storico-politico del Lazio, Laterza, Roma-Bari*

Tarchna o Tàrchuna

L'antica **Tàrchuna** (costruita sul Pian di Civita – Ara della Regina), la più antica e la più importante delle città etrusche fondata secondo la tradizione da Tarchon (fratello o figlio dell'eroe Tirreno), sorgeva in posizione strategicamente favorevole in un'area caratterizzata dalla presenza dello sbocco a mare del fiume Marta e da un vasto numero di ramificazioni dello stesso fiume lungo le quali sorgevano numerosi centri etruschi come Tuscania (Tuscania), Blera, Norchia, Axia, Surrena che con le altre città marittime di Vulci (a Nord) e Caere (a Sud) definiscono lo scenario ed i confini dell'Etruria Meridionale. Il pianoro su cui si estendeva la città differisce da tutti gli altri centri dell'Etruria Meridionale principalmente costruiti su tufo. Infatti la sommità del pianoro è costituito da uno strato di calcarenite fossilifera, localmente chiamata macco, ricca di conchiglie fossili (materiale utilizzato fin dall'antichità nella scultura e architettura etrusca), "che poggia su una potente base di argille azzurre e si salda a E a sabbie argillose gialle. Queste condizioni tendono a rendere instabili i versanti e a provocare crolli conseguenti anche alla carsificazione della roccia. Di questo delicato equilibrio idrogeologico erano consapevoli gli Etruschi che avevano attrezzato i versanti con opportuni terrazzamenti costituiti con il macco stesso"⁹¹. L'insediamento di Tàrchuna, si estendeva su 135 ettari ed era protetto da imponenti mura. Nel territorio circostante erano presenti numerose necropoli, dalla necropoli monumentale di Monterozzi con le tombe dipinte ad una serie di necropoli suburbane (Calvario, Infernaccio, Acquetta, Cavone, Turchina e Nasso, ecc.) che circondavano tutto l'insediamento.



Figura 51 – Espressioni della potenza culturale ed economica di Tarquinia: a destra Tomba dell'Orco, la 'fanciulla Velcha' (<https://www.raccontiamoviterbo.it/2020/09/24/velia-la-fanciulla-velca/>) a sinistra III sec. a. C. il sistema monetario (Museo Archeologico di Tarquinia)

⁹¹ Bagnasco Gianni G., Garzulino A., Marzullo M., (2020), Scavo e Scuola a Tarquinia. Internazionalizzazione e formazione a difesa della fragilità di un sito UNESCO, in Bagnasco Gianni G., Bortolotto S., Garzulino A., Marzullo M. (a cura di), Milano internazionale: la fragilità territoriale dei contesti archeologici, Atti del Convegno Internazionale (Milano, 13 marzo 2019), in *Archeologia e Calcolatori* 31, 2020

Lungo la costa si svilupparono i porti etruschi che favorivano il commercio con i Greci e gli altri popoli del Mediterraneo:

- *Graviscae*, probabilmente da *gravem aerem*, dovuta al ristagno delle acque marine e salmastre della laguna con il suo emporio greco dove è stato rinvenuto anche un santuario dedicato a *Hera Aphrodite*; il porto, rinvenuto nelle vicine saline (già sfruttate in epoca preistorica), vasto 60 ettari e diviso in settori aventi differenti specializzazioni tra le quali probabilmente anche una zona per la conservazione del pesce sotto sale;
- *Martanum*, situato alla foce del fiume Marta
- *Rapinium*, vicino alla bocca del fiume Mignone

Già nel IX-VII secolo a.C. nel sito della futura *Tàrchuna* era presente un significativo e fiorente centro villanoviano ma la fase decisiva di sviluppo iniziò solo alla fine del VII secolo, quando fu realizzato il porto marittimo di *Graviscae* e la città si aprì al commercio e agli scambi con i popoli del Mediterraneo.

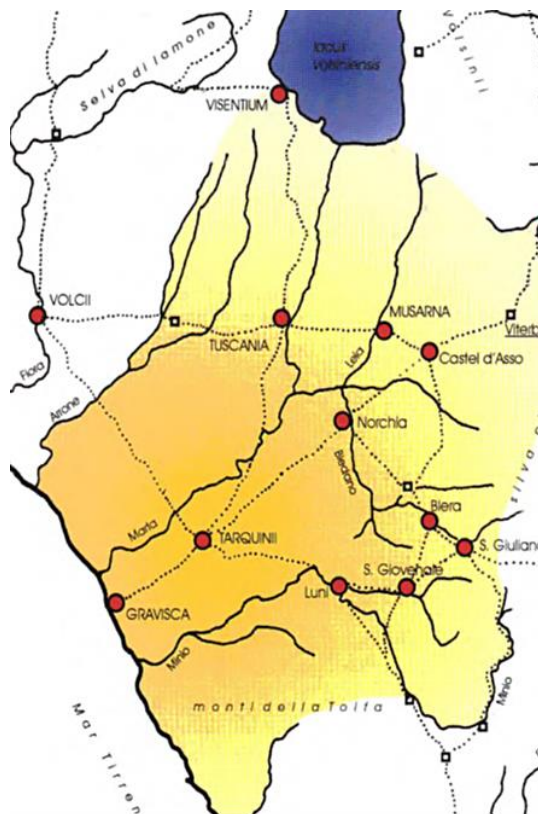


Figura 52 – Il territorio tarquiniese nella sua massima estensione, con indicazione dei principali centri abitati e delle reciproche vie di collegamento (da A. M. Moretti (a cura di), *Tarquinia etrusca. Una nuova storia*, catalogo della mostra, Roma 2001) in Riccioni P., *Relazione sugli aspetti storico-testimoniali e culturali e l'identità delle comunità interessate*, ANAS 2012

Alla fine del V secolo a. C. e in tutto il IV secolo a.C. Tàrchuna poteva considerarsi la principale potenza del mondo etrusco, e si pose come antagonista di Roma. La vastissima Necropoli di Monterozzi, la più importante dell'etrusca Tarquinia, deriva il suo nome dalle caratteristiche dello stesso paesaggio archeologico disseminato dagli elementi che segnalavano la presenza delle numerosissime tombe. Le tombe sono riconducibili a una grande varietà di tipologie sepolcrali, ma le tombe ipogee, o a camera, raggiungibili tramite il dromos (un lungo e stretto corridoio) sono le più numerose e le più interessanti per i loro corredi e per le pitture parietali dai quali è possibile desumere molte informazioni sulla cultura e sugli stili di vita di epoca etrusca. Tra le più importanti ricordiamo la Tomba delle Leonesse, La Tomba della Caccia e della Pesca, la Tomba dei Caronti la Tomba dei Leopardi, la Tomba della famiglia degli Anina, la Tomba dell'Orco con la famosa immagine della 'fanciulla Velcha', la Tomba degli Auguri, la Tomba di Tori, la tomba del Barone.

Cisra o Chisra poi Caere

La città di Cisra o Chisra, Agylla in greco e poi Caere per i romani, era la più meridionale delle città etrusche e fu fondata sul corso del fiume Caeritis Amnis (Virgilio) estendendosi per 150 ettari. "Il territorio che governava si presentava politicamente stretto in una morsa: confinava nel lato nord-orientale con il lago di Bracciano che segnava l'inizio del territorio di Veio, mentre con i monti della Tolfa che segnavano il confine condiviso con quello di Tarquinia, al lato nord-occidentale. L'impossibilità fisica alla sua eccessiva espansione terrestre vide solcare prevalentemente il restante 'confine': quello del Mar Tirreno"⁹², La sua importanza era dovuta al commercio marittimo che veniva svolto nei diversi porti posti lungo la costa: Pyrgi (oggi S.Severa), il Punico (S.Marinella) e Alsium (Palo). Nel tempo, e con fasi alterne, i confini del territorio cerite si spinsero fino alla valle del Tevere, al fiume Arrone, al fiume Marangone (condiviso con Tarquinia), nei periodi di maggior ricchezza fino al territorio del Mignone. Insediamenti riconducibili alla cultura appenninica sono attestati sui pianori dell'area fin dall'età del bronzo; durante la fase villanoviana il centro abitato non arrivò ad avere la stessa importanza degli altri centri costieri dell'alto Lazio. Solo a partire dal VII sec. a. C. il centro iniziò a svilupparsi. Tra il VII e il IV secolo a.C., quando iniziò la fase commerciale marittima Caere si poneva tra le città più importanti dell'Etruria. Gli scambi commerciali si concentravano sull'esportazione di materie prime come il metallo e l'allume (miniere sui monti della Tolfa) e prodotti di artigianato locale (bronzo e ceramica), e sull'importazione di merci ricercate come vasi decorati, bronzi, avori, anfore da trasporto per il vino che comprava nei paesi del Mediterraneo e del Vicino Oriente. "L'abitato, le necropoli, la coltivazione dell'agro, la comunicazione via terra, fluviale e via mare sono gli elementi principali di questo sistema territoriale. Il Fosso Vaccina, alimentato da sorgenti subalvee, è il fiume principale caratterizzato storicamente da piene, che da una parte hanno prodotto smottamenti nei banchi argillosi dei suoi versanti e cedimenti nei terreni, d'altra parte hanno reso il territorio particolarmente fertile"⁹³. La città si ergeva su un ampio pianoro (150 ettari) dai versanti scoscesi che era limitato da due corsi d'acqua (fosso del Manganello e fosso della Mola). "L'area urbana fu circondata da vastissime necropoli che si estendevano a valle sulla collina

⁹² Caroti E., (2017), *Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri*, Dottorato di ricerca ciclo XXIX in Architettura: Innovazione e Patrimonio (relatore Prof. Luigi Franciosini), Università di RomaTre

⁹³ *ibidem*

del Sorbo e nei due altipiani della Banditaccia a nord-ovest e di Monte Abatone a sud-est. Fra di esse, un'organizzazione infrastrutturale collegava fisicamente e topograficamente Caere al suo territorio ed a quello dell'Etruria interna. Le numerose porte urbane di accesso, le strade di arrivo e raccordo, trovano senso storico nella distribuzione urbana ed extraurbana dell'attività produttiva e commerciale. Dal lato occidentale, la città doveva presentare numerose uscite corrispettive ad altrettante vie di comunicazione con l'entroterra ed il mare⁹⁴.

(Fig. 2.56)
FASE ETRUSCA (VII - IV sec. a.C.)
Come infrastrutture antropiche si prediligono in età etrusca le linee di penetrazione fluviale e quelle carovaniere a mezzacosta. La città di Caere arricchì il suo potere sfruttando la posizione favorevole agli scambi commerciali nel Mediterraneo, allo sfruttamento dei vicini giacimenti minerari ed alla dipendenza dell'entroterra.

La via della necropoli occidentale doveva raccordarsi all'uscita dall'area urbana con orientamento nord-sud. Dopo circa duecento metri, si biforcava verso nord, dirigendosi verso il Ponte Vivo e l'entroterra, verso Ovest divenendo la dorsale del pianoro e della necropoli, e proseguendo tendendo verso sud con orientamento est-ovest, fino a ricongiungersi alla via Caere-Pyrgi.

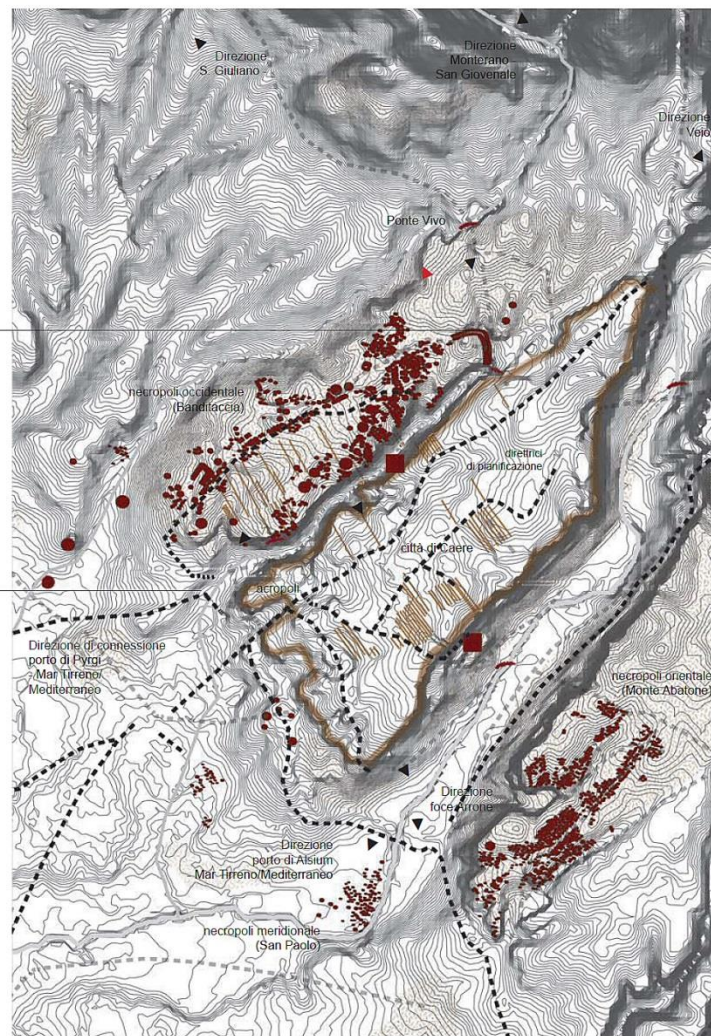


Figura 53 – L'insediamento di Caere durante la fase etrusca, in Caroti E., (2017), *Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri*, Dottorato di ricerca ciclo XXIX in Architettura: Innovazione e Patrimonio (relatore Prof. Luigi Franciosini), Università di RomaTre

⁹⁴ *ibidem*

4.3.2 Età romana

Con la conquista da parte dei Romani delle città etrusche (dal IV sec. a. C. alla "Lex Iulia" dell'89 a.C.), che comportò anche l'annessione da parte dell'erario romano dell'intera fascia costiera (che priva le città etrusche di sbocchi al mare con tutte le conseguenze strategiche e commerciali che ne derivano compresa la perdita della parte più fertile e coltivabile dei terreni) e l'evacuazione della popolazione etrusca dai centri abitati, il sistema insediativo preesistente subì cambiamenti molto rilevanti.

Il nuovo sistema stradale che collegava in modo "veloce" Roma ai territori conquistati, utilizzando molto spesso tratti di tracciato preesistenti, continuò in modo sistematico il processo di trasformazione della rete stradale iniziato nella fase etrusca di massima espansione che contribuì in modo sostanziale a modificare il sistema di rapporti culturali, economici e sociali tra i diversi centri: si passò da una configurazione in cui i percorsi principali erano sostanzialmente trasversali rispetto alla penisola (dalle aree interne al mare) ad una configurazione in cui i percorsi principali sono tutti longitudinali e convergenti su Roma. Si consolida in epoca romana il lungo processo durante il quale i territori pian piano perdono la loro centralità per divenire "periferici" rispetto alla potenza e alla grandezza di Roma, prima sede dell'Impero e poi sede papale.

La **via Cassia** (a partire dal III secolo a.C.), che nacque per collegare Roma con Clusium (Chiusi), e poi fu prolungata fino a Cortona, Arezzo e Fiesole, anch'essa tracciata collegando tratti di percorso preesistenti, tra cui la via Veientanae. La via Cassia si pose come raddoppio unificante tra la via Clodia e la via Cimina, di cui fino a Sutri ne ricalca il tracciato originario, mentre da Sutri in poi diventa via di penetrazione, pervenendo agli importantissimi centri romani di Forum Cassii (Vetralla) e Volsinii novi (Bolsena), per poi dirigersi, tramite la Val di Chiana, ad Arezzo e Firenze

La **via Aurelia** (III sec. a. C., da Roma alla Gallia) il cui tratto più antico andava da Roma a Cosa (promontorio di Ansedonia prima della laguna antistante il Monte Argentario) prolungava un tracciato molto antico che collegava Roma a Caere (Cerveteri).

La **via Clodia** (fine del III secolo a.C., che arrivava a Saturnia) che le connetteva. In particolare la via Clodia, nata a scopo commerciale e non militare, come invece la Cassia e l'Aurelia, svolse nel territorio un importante ruolo commerciale collegando Roma con gli insediamenti etruschi preesistenti. Anche questa strada ricalcava un sistema di percorsi etruschi e tra Pitigliano, Sorano e Sovana utilizzava i tracciati tagliati in trincea tra ripide pareti rocciose di tufo (le famose vie cave o tagliate). Inoltre era anche denominata "via delle terme" perché attraversava diverse località termali, tra cui Vicarello, Stigliano e Saturnia.



Figura 54 – Quadro 'insieme dell'ambito di area vasta con individuata la viabilità e gli insediamenti principali tratti dall'interpretazione della tabula Peutingeriana. La Tabula Peutingeriana è una copia del XII-XIII secolo di un'antica mappa romana della seconda metà del IV secolo (ca. 375 d.C.)
https://www1.ku.de/ggf/ag/tabula_peutingeriana/trefferanzeige.php?id=268

Vale la pena citare anche gli altri assi viari principali che, seppure al di fuori dell'ambito di area vasta sono, importanti per la struttura insediativa complessiva del territorio: la **via Amerina** o Annia (III sec. a. C. che dalla Cassia si dirigeva verso l'area umbra e raggiungeva Amelia) e la **via Flaminia** (Fine III sec., da Roma a Rimini sull'Adriatico) che correva parallelamente tra la via Amerina e la via Tiberina lungo l'arcaico percorso di crinale, e superato Falerii (Fabbrica di Roma) si dirigeva verso est per raggiungere la costa adriatica e la pianura padana.

Lungo i nuovi assi viari, i centri insediativi, realizzati a partire da preesistenti insediamenti ma anche tramite città di fondazione, si ampliano e si dotano di impianti e servizi pubblici. Tra tutti qui possiamo ricordare nell'ambito di area vasta, Sutri, lungo la via Cassia, che fu dotata di un anfiteatro romano. Crescono altresì i centri in corrispondenza delle *stationes* lungo i nuovi assi viari, come ad esempio *Castrum Novum* (Santa Marinella), *Forum Aurelii* (Montalto di Castro), *Forum Clodii* (San Liberato, presso Bracciano), *Forum Cassii* (nelle vicinanze di Vetralla), ecc.



Figura 55 – Tabula Peutingeriana

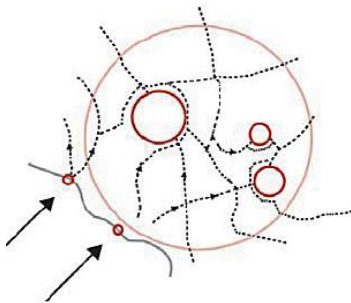
In alto: dettaglio del tratto costiero tra Pyrgos (santa Severa), Statio ad Punicum (Santa Marinella) e Centicellis (Civitavecchia)
<https://www.telesantamarinella.tv/wp-content/uploads/2015/02/Fig.-1-Tabula-Peutingeriana.-Via-Aurelia-da-Pyrgi-a-Centumcellae.jpg>

In basso: dettaglio del tratto costiero tra Aquas Tauri (Bagni di Traiano), Centicellis (civitavecchia), Tarquinis (Tarquinia)
<https://www.romanports.org/it/articoli/ports-in-vista/148-le-terme-aurine-presso-civitavecchia.html>

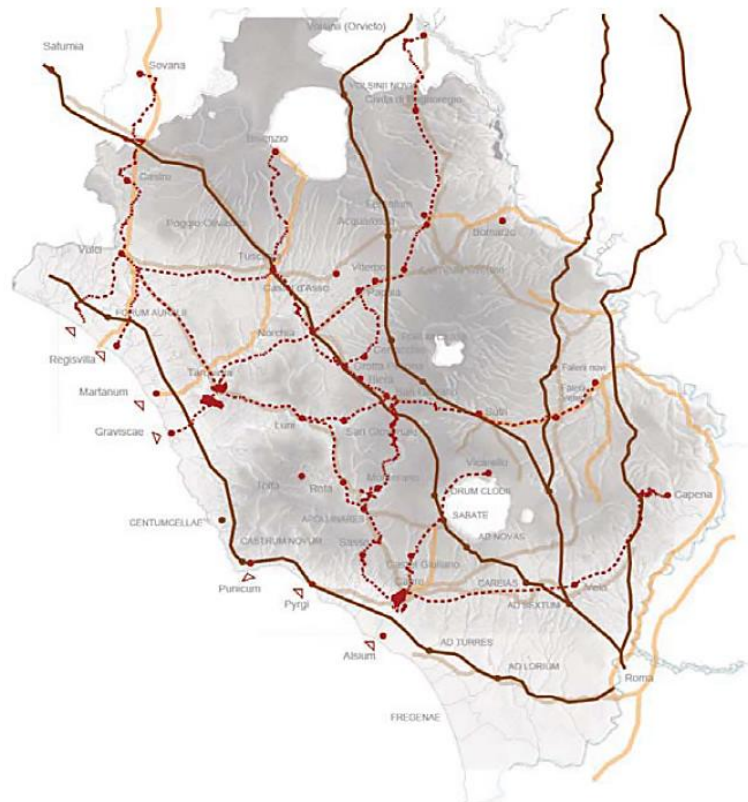
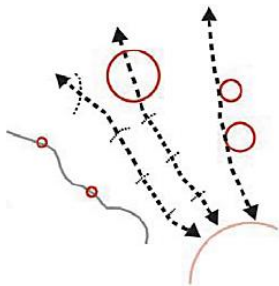
Con l'avvento della romanizzazione dei territori, sul territorio si realizzano numerose "ville rustiche", costruite preferibilmente in luoghi ameni e panoramici e in prossimità di terreni fertili da coltivare: veri e propri presidi puntuali che univano alla "villeggiatura" la produzione agricola e l'allevamento del bestiame dando luogo alla nascita di vasti latifondi (che soppiantano l'organizzazione agricola e pastorale precedente legata alle popolazioni locali) e ad un progressivo ulteriore disboscamento della zona per l'impianto di vigne e oliveti, come anche di aree di pascolo. In questo quadro però diverse sono le aree che rimangono "selve" prima fra tutte la *Silva Cimina* che si estendeva dai Monti Cimini al Lago di Vico fino al Lago di Bracciano (*Silva Mantiana*) e ai Monti e Selve della Tolfa.

- centri abitati di Età Etrusca
- centri di fondazione Romana
- vie di fondazione Romana
- - - percorrenze etrusche attestate
- ▷ porti

sistema a rete



sistema lineare sud - nord



(Fig. 2.31)

FASE ROMANA (IV sec. a.C.- V sec. d.C.)

Intorno ai centri principali si diffusero insediamenti sparsi, piccole e grandi ville, che si autosostenevano e dividevano il terreno secondo la trama della centuriazione. Con la conquista romana cambiò radicalmente il sistema infrastrutturale, passando dai collegamenti stradali etruschi "a rete" alla percorrenza lineare nord-sud. Anche a causa di tale cambiamento si verificarono limiti alla diffusione del benessere nei sistemi insediativi che portarono alla decadenza degli antichi centri.

Figura56 – Organizzazione della strutturazione insediativa nella fase romana in Caroti E., (2017),Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri, Dottorato di ricerca ciclo XXIX in Architettura: Innovazione e Patrimonio (relatore Prof. Luigi Franciosini), Università di RomaTre

Gli insediamenti e le infrastrutture dell'area costiera furono influenzate dalla costruzione della via Aurelia che attraversava l'intero territorio tarquiniese seguendo la costa. Furono costruite una serie di ville lungo il suo percorso, un significativo esempio delle quali è rappresentato dalla Villa di Cazzanello, come anche, sempre nella zona costiera, della villa marittima (di cui oggi rimangono i resti di una peschiera ed altre strutture)

costruita a sostituzione del sito dello scalo fluviale di Martanum (alla foce del Marta)⁹⁵. Alla sconfitta di Tarquinia da parte dei romani, segue anche la confisca della fascia costiera del territorio dove, nel 181 a.C., sul sito dell'antico porto di Gravisca, Roma fonderà una colonia marittima.

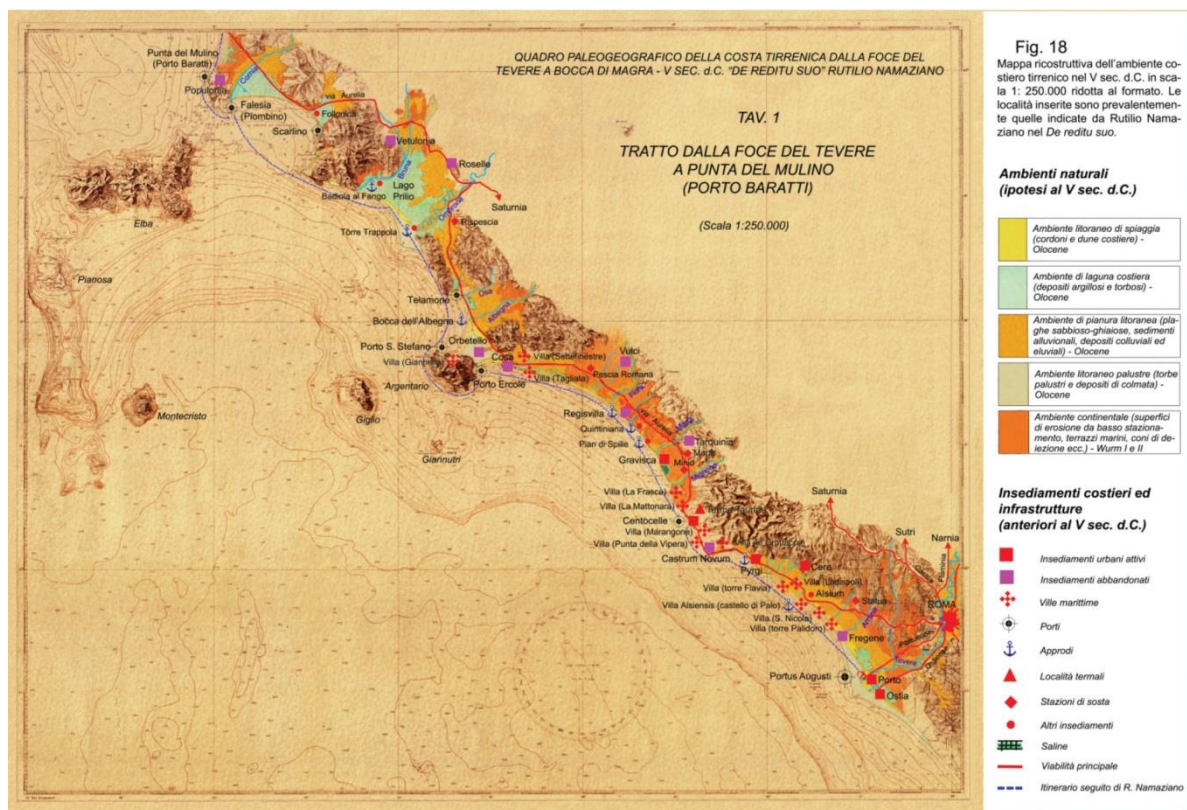


Figura 57 – Mappa ricostruttiva della costa tirrenica tra Baratti e Roma nel V sec. d. C con individuati i porti, gli approdi, le ville marittime, le stazioni di posta, gli insediamenti, ecc. Le informazioni sono prevalentemente quelle indicate da Rutilio Namaziano del “De Reditu suo”, in Esposito A., 2020, Uomo e paesaggio. Proiezioni di paesaggi costieri dal “de redivo suo” di Rutilio Namaziano, Aracne, Roma

Inoltre si costruiscono, ed ampliano, molti complessi termali tra cui ricordiamo le Terme di Traiano a Civitavecchia e nell’area di Cerveteri il complesso termale delle Aquae Ceretane, noto grazie alle fonti classiche i cui resti sono stati riconosciuti nel 1988 in località Sasso di Furbara, a pochi chilometri dalla Via Aurelia.

⁹⁵ Cristofani M, 1983, *Gli Etruschi del mare*, Milano.

Tàrchuna

Anche Tàrchuna gradualmente andò in decadenza e rapido spopolamento anche se nella zona della Civita si continuò ad abitare sebbene in forme differenti e probabilmente meno monumentali.

Caere

Con riferimento a Caere, la città soffrì le dirette conseguenze della sconfitta degli Etruschi andando incontro ad una profonda crisi che si attenuò solo quando riuscì ad instaurare buone relazioni con i romani. Quando però Roma iniziò lo scontro sistematico e definitivo con tutte le città etrusche, Caere si schierò al loro fianco e fu dai romani penalizzata: ridotta prima a Status e poi a Municipium condusse una modesta esistenza durante tutta l'età imperiale.

Centumcellae

Sempre lungo l'Aurelia, Traiano costruì la sua villa con annesso terme (terme Taurine), in corrispondenza della quale, a partire da precedenti insediamenti etruschi⁹⁶, si potenziò un nuovo insediamento e un nuovo porto, il cui nome, Centum Cellae (Civitavecchia) si riferisce, secondo quanto scrisse Plinio il Giovane (per la prima volta in una lettera nel 107 d.C.), a un luogo dove erano in corso grandi lavori per la costruzione del porto, nei pressi della villa dell'imperatore Traiano. Il nome potrebbe però anche riferirsi al numero di insenature naturali che erano presenti sulla costa, oppure ai numerosi ambienti costruiti nella darsena per la raccolta merci. I lavori per la città e il porto molto probabilmente furono terminati intorno al 110 d.C. La città e il porto assunsero presto molta importanza tanto da essere riportati nel percorso costiero da Roma (Portus Augusti) ad Arles nell'Itinerarium Maritimum, sezione dei percorsi di costa dell'Itinerarium Antonini (III sec. d. C.).



Figura 58 – Terme di Traiano a Civitavecchia (<http://www.termefiore.it/le-terme-di-traiano/>)

⁹⁶ Nella zona erano presenti alcune necropoli (come Castellina, Poggio di Castellaccio) o piccoli santuari ed era un'area posta al limite tra i territori delle potentissime Tarquinia e Caere.

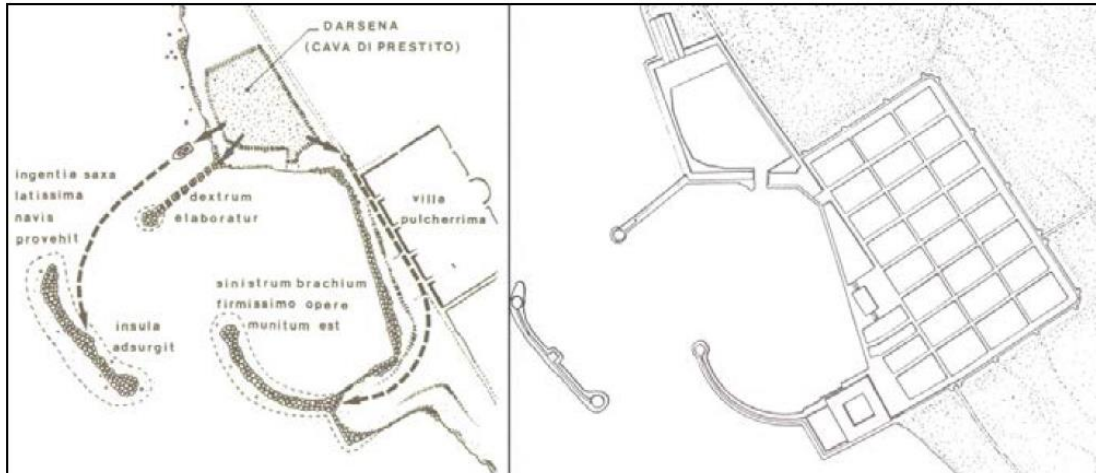


Figura 59 – Porto e villa di Traiano a Civitavecchia

A sinistra il porto e la villa pulcherrima ricostruiti in base alla descrizione di Plinio il Giovane, a destra l'abitato alle sue spalle in epoca romano- bizantina (da Correnti F., 2005, *Chome lo papa uole... : note per una rilettura critica della storia urbanistica di Civitavecchia*, Cassa di Risparmio di Civitavecchia, Civitavecchia) in D'Ascenzo A., 2015, *Il termalismo e l'approvvigionamento idrico come chiave di lettura dello sviluppo urbano e territoriale di Civitavecchia*, in *Bollettino Geostorie XXIII 2015*, Centro Italiano per gli studio storico-geografici

4.3.3 Età tardo antica, medioevale e rinascimentale

A partire dal tardo antico, con la riforma amministrativa di Diocleziano (284-305 d.C.), il territorio dell'antica Etruria fu chiamato "Tuscia". Rispetto al territorio che oggi si chiama Tuscia, in origine il nome indicava un territorio più vasto che comprendeva tutta l'Etruria storica: la Toscana, l'Umbria occidentale e il Lazio settentrionale. Le successive vicende storiche hanno poi suddiviso tale territorio in tre macro aree: a) la "**Tuscia romana**", corrispondente al Lazio settentrionale con l'antica provincia pontificia del Patrimonio di San Pietro, che oggi equivale alla provincia di Viterbo e alla parte settentrionale della provincia di Roma fino al Lago di Bracciano; b) la "**Tuscia ducale**", che includeva i territori del Lazio e dell'Umbria soggetti al Ducato di Spoleto; c) la "**Tuscia longobarda**", che corrisponde all'incirca all'attuale regione Toscana e comprendeva i territori controllati dai Longobardi e costituenti il Ducato di Tuscia..



Figura 60 – Territorio autonomi tra il XVI e il XVII sec. d. C., in Bellezza S., Migliorati L., Musci L., Pizzorusso G., Scacchi D., Sennis A., 1996, *Atlante storico-politico del Lazio*, Laterza, Roma-Bari

Con la caduta dell'impero romano d'occidente, la serie di invasioni barbariche (Goti, Vandali, Saraceni, ecc.) il territorio cadde in uno stato di abbandono generale, aggravato dalle lotte intestine tra le famiglie dei nobili, dal contrasto tra Papato ed Impero, l'economia ed il livello di vita delle popolazioni scesero a livelli tanto bassi da incrementare sempre più lo spopolamento delle aree e al progressivo disfacimento della rete viaria romana. Possiamo far risalire a questa fase l'origine dell'attuale paesaggio di questa parte del nostro territorio, nel senso che, dopo l'abbandono delle coltivazioni (fine del II secolo d. C.), il ritorno di queste aree alla piena disponibilità dell'erario romano, la successiva crisi dello Stato, le vicende medioevali e l'acquisizione "ereditaria" da parte della Camera Apostolica determinano la definitiva immagine di pascolo cespugliato con cui la zona oggi si presenta, pascolo cespugliato che rappresenta anche l'esito del consumo della foresta mediterranea e di quella caducifolia a seguito dell'antica e prolungata pratica del pascolo.

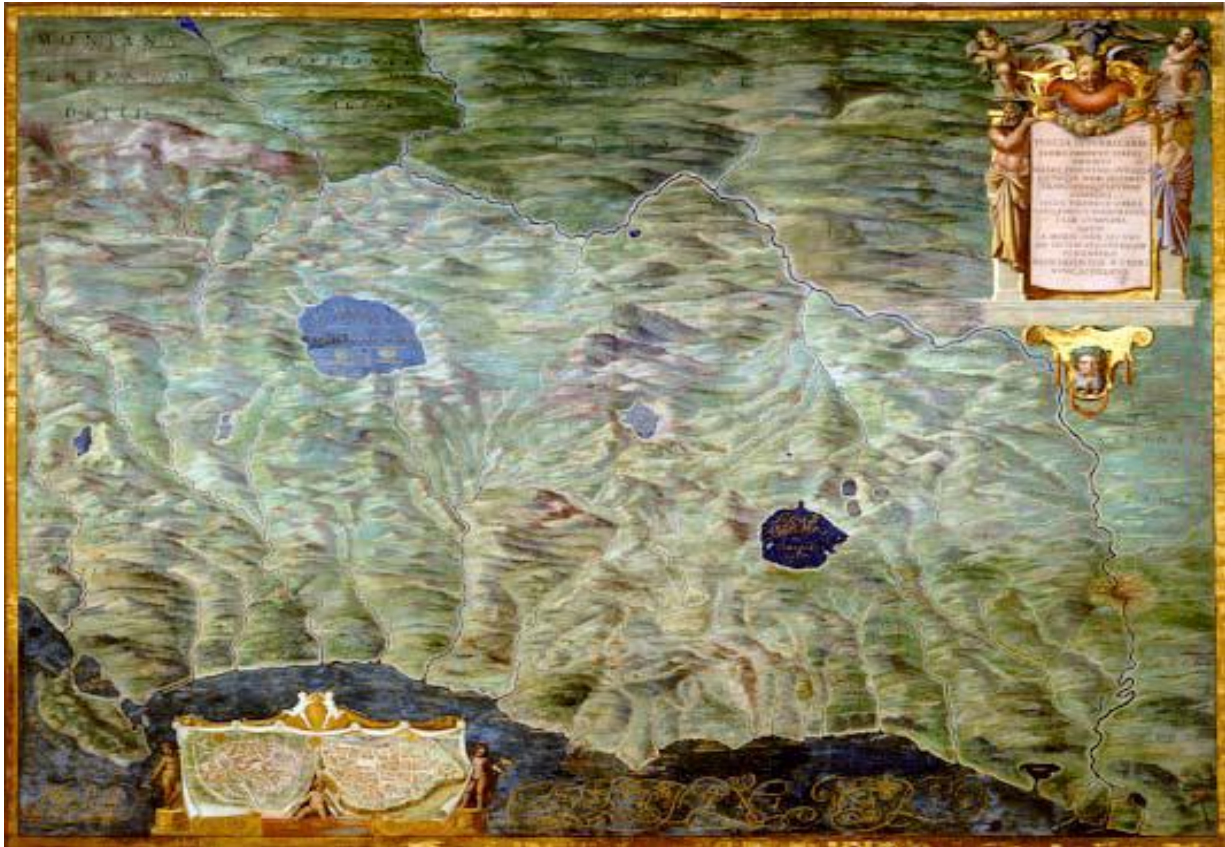
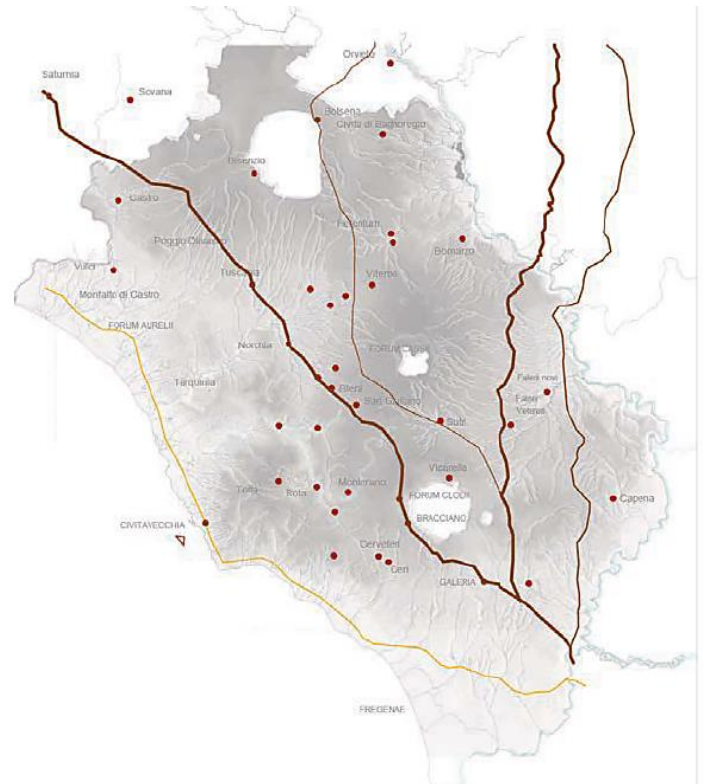


Figura 61 – “Rappresentazione cartografica delle Regioni d'Italia” Galleria delle carte geografiche (Musei Vaticani), realizzata tra il 1581 e il 1583 per volere di Gregorio XIII Boncompagni, diretta dal matematico e geografo Ignazio Danti e dipinta, in base ai suoi cartoni, da Antonio Danti. Le carte furono poi aggiornate da Luca Holstenio a metà del seicento. Sotto dettaglio della fascia costiera tra cui si distinguono il porto di Civitavecchia e in alto a sinistra Corneto (Tarquinia) in in Riccioni P., Relazione sugli aspetti storico-testimoniali e culturali e l'identità delle comunità interessate, ANAS 2012

- centri abitati di origine Etrusca
- centri di fondazione Romana
- vie principali
- vie impraticabili
- ▷ porti



(Fig. 2.34)
FASE MEDIOEVALE (V - XV sec. d.C.)
Gli antichi centri etruschi persero la valenza urbana e risentirono fortemente dell'insalubrità del territorio. In questo periodo non venne utilizzata nemmeno la via Aurelia, mentre la via Clodia mantenne importanza in quanto connessione fra importanti diocesi del Patrimonio di S.Pietro. Le antiche aree urbane risultarono in questo periodo formalmente abbandonate, ad eccezione dei fenomeni di incastellamento.

Figura62 – Organizzazione della strutturazione insediativa nella fase medioevale
in Caroti E., (2017), *Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri*, Dottorato di ricerca ciclo XXIX in Architettura: Innovazione e Patrimonio (relatore Prof. Luigi Franciosini), Università di RomaTre

In una economia di livello solo locale le vie romane che assicuravano collegamenti interregionali non erano più necessarie e invece, proprio perché potevano favorire veloci spostamenti di truppe militari di invasori, furono considerate fonti di pericolo per le città e i castelli e furono in parte manomesse e a tratti demolite o interrotte. La tradizione romana stradale si perse così nel Medioevo in cui lo sforzo maggiore fu rivolto al restauro e conservazione di alcuni ponti che fornivano una ottima fonte di introiti per i signori locali che esigevano il pagamento di pedaggi per il loro uso oltre che alla loro fortificazione con torri di guardia e spalti merlati.

Inoltre alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente, il territorio subisce anche una nuova frattura caratterizzata dalla separazione (il cui confine è ancora incerto a causa delle lacune della documentazione archeologica) del territorio in due regni: la *Tuscia Romanorum* (comprendente sostanzialmente la fascia costiera e i territori interni fino alla via Clodia) e la *Tuscia Longobardorum* (estesa all'agro sutrino, falisco e volsiniese), che rimarrà a marcare due modi differenti di organizzare il territorio anche dopo la fine del regno longobardo e che comincerà a dissolversi solo quando la centralità di Viterbo (tra il X e l'XI secolo) divenne la

città assolutamente dominante dell'Etruria meridionale.

Nei tre secoli successivi questi territori saranno teatro delle lunghe e sanguinose lotte tra il Papato e l'Impero, segnati dai tentativi di egemonizzazione da parte delle nobili famiglie locali (Di Vico, Anguillara, Farnese). Di queste solo i Farnese riuscirono, temporaneamente, a costituire uno Stato nello Stato della Chiesa con la creazione del Ducato di Castro (fino alla metà del XVII sec.).

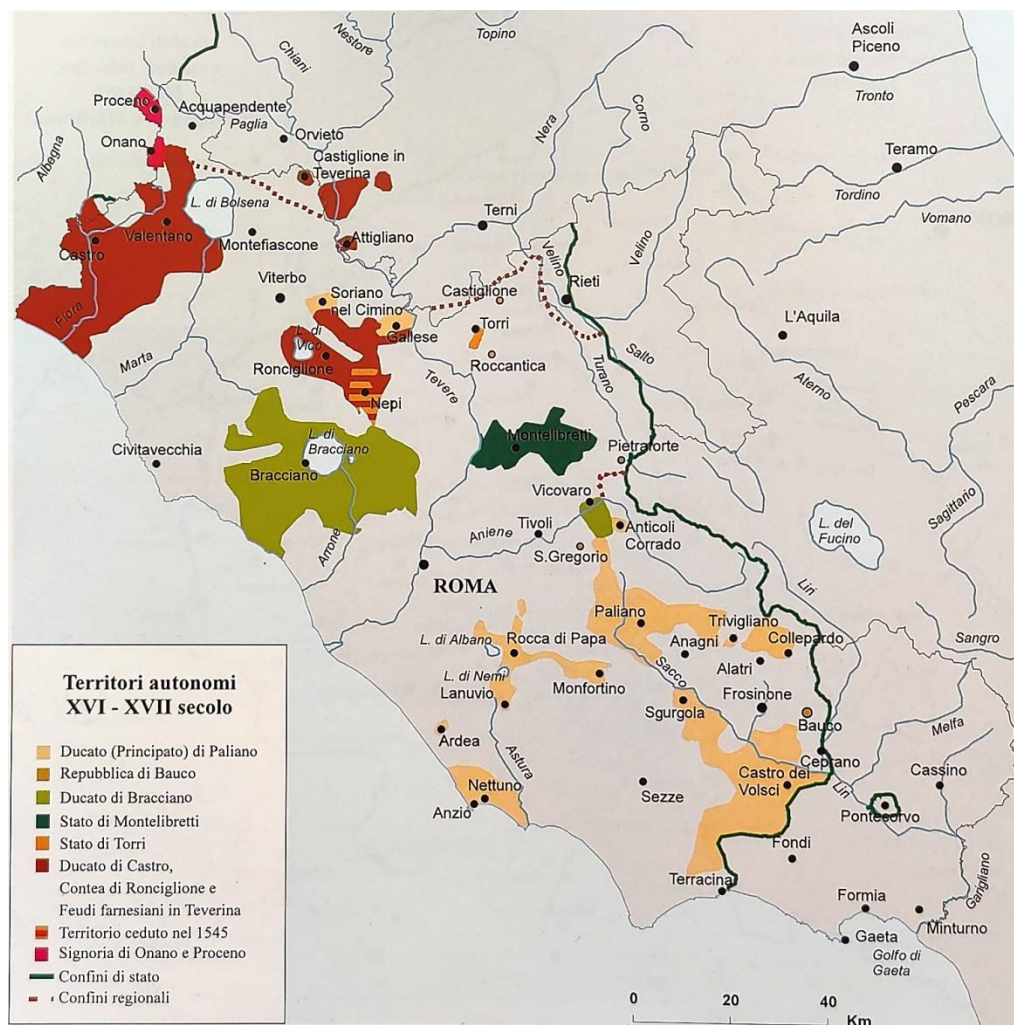


Figura 63 – Territorio autonomi tra il XVI e il XVII sec. d. C., in Bellezza S., Migliorati L., Musci L., Pizzorusso G., Scacchi D., Sennis A., 1996, Atlante storico-politico del Lazio, Laterza, Roma-Bari

In tutto questo periodo, fino a circa il IX – X sec. l'abbandono della costa fu totale, i rapporti con Roma sporadici, il sistema etrusco che aveva visto il periodo di massimo splendore economico e delle attività commerciali grazie alla realizzazione delle strade di fondo valle, le vie di mezzacosta, grazie alle quali si era realizzato un insieme di cellule strettamente connesse ed equivalenti che controllavano la valle del Tevere ed

il traffico marittimo, si dovette ritirare su una seconda linea di difesa, abbandonando sia la costa che i principali centri più esterni come Vulci, Tarquinia, Caere, Centumcellae, che furono sostituiti da quelli interni minori come Castro, Tuscania, dalla rocca di Ceri (dove si sposta la popolazione dell'antica Caere), Cencelle (dove si sposta la popolazione dell'antica Centumcellae). Molti furono gli avamposti a difesa del territorio costruiti lungo le valli fluviali, come ad esempio i castelli lungo il Marta, o il Rota lungo il Mignone.

A partire dal XV secolo con l'affermarsi del periodo rinascimentale, l'economia dei territori riprese, le città si ripopolarono, e le casate nobiliari riaffermarono il loro potere con la costruzione di palazzi e castelli. L'attenzione principale dei Pontefici rimase però concentrata più alla trasformazione urbanistica ed edilizia di Roma che non agli interessi ed alle necessità dei centri urbani della Tuscia, che per tutto questo periodo furono oggetto di continui passaggi di proprietà tra le principali casate nobiliari (Orsini, Vitelleschi, Anguillara, Farnese e Della Rovere, Ruspoli, Santacroce, ecc.).



Figura 64 – Castelli, Rocche e Palazzi nella Tuscia

Sopra: a destra Cerveteri, Rocca Anguillara (Ruspoli) [//commons.wikimedia.org/wiki/File:\(Claudius_Ziehr\)_Cerveteri_001.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:(Claudius_Ziehr)_Cerveteri_001.jpg);
 a sinistra Castello di Bracciano, costruito a fine quattrocento dalla famiglia Orsini; alla fine del XVII secolo fu ceduto, insieme al Ducato di Bracciano, agli Odescalchi (<https://it.wikipedia.org/wiki/Utente:Lucius>)
 Sotto: a destra Palazzo Farnese a Caprarola (<https://comune.caprarola.vt.it/vivere-la-citta/musei-e-monumenti/palazzo-farnese-orari/>), a sinistra il giardino di Villa Lante a Bagnaia (Di Orlando Paride - Opera propria, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=94329920>)

Lo sfruttamento delle risorse

Almeno a partire dal XIII secolo (anche se si ipotizza che alcuni impianti molitori fossero presenti già da un'epoca precedente, data la vocazione a seminativo della maggior parte del territorio in esame) sul territorio si costruiscono impianti a fini di molitura (granaglie, olive, ecc.) e di lavorazione del pellame. In particolare dalle fonti cartografiche e catastali di Corneto si evince il riferimento "di mulini, in particolare di quello identificabile con quello posto in prossimità di 'Fontana Nova', prospiciente la rupe settentrionale della città di Corneto"⁹⁷. In età medievale diversi dovevano essere gli impianti molitori che caratterizzavano il corso dei fiumi Marta e Mignone. "All'interno del *Registrum Cleri Cornetani* è ricordato un luogo detto 'le mulina vecchie' [...] e 'Liga Valchierie', afferente il fiume Marta, nel territorio di Corneto. Il termine potrebbe essere associato [...] alla presenza di gualchiere, probabilmente nella zona compresa tra Poggio dell'oro fino a San Pietro vecchio sotto Corneto"⁹⁸

Dello sfruttamento delle acque del fiume Marta già si ha notizia già nel 1600 con l'esistenza di un mulino a servizio di Corneto (oggi Tarquinia) e Civitavecchia.

A metà del 1400 risalgono anche i primi contratti che la Camera Apostolica sottoscrive per la produzione dell'allume nel territorio Cornetano e dei Monti della Tolfa. L'allume si produceva attraverso lo scavo dell'alunite e la tecnica estrattiva impiegata era quella dello scavo a cielo aperto, che praticata per quasi tre secoli, ha oggi alterato la fisionomia del paesaggio.

La prima miniera fu aperta a sud del monte Elceto (tenuta degli Sbroccati) lungo la strada antica per Tolfa dove vi era ampia disponibilità di acqua, mentre il primo stabilimento per la lavorazione doveva essere situato a valle dell'attuale chiesa di Cibona, presso la cava della Concia (« allumiera inferiore »). Dopo poco tempo un secondo impianto fu creato a monte, sotto le miniere stesse e, per distinguerlo dal precedente fu designato dapprima « allumiera superiore » e poi con il toponimo La Bianca giunto sino a noi⁹⁹.

La svolta nella produzione dell'allume, si ebbe dopo il 1500 ad opera di Agostino Chigi, che, da appaltatore delle cave di alunite dal 1500 al 1520, spostò gli impianti di produzione ai piedi di Monte Roncone, oggi Monte delle Grazie. Costruì, lo stabilimento per la lavorazione del minerale, un acquedotto e un villaggio minerario per gli operai. Tutto il complesso acquisì il nome di Le allumiere (sul villaggio minerario crescerà poi l'attuale paese di Allumiere).

⁹⁷ Carloni C., Maggiore G., 2012, *Analisi del territorio di Corneto (Tarquinia) in età medievale e moderna, fonti catastali e cartografiche a confronto*, in Cadinu M, (a cura di), *I catasti e la storia dei luoghi*, Storia dell'urbanistica n. 4/2012 Edizioni Kappa

⁹⁸ ibidem

⁹⁹ Passigli S., Spada F., 2014, *Il territorio delle cave. Trasformazioni del paesaggio vegetale e produzione dell'allume fra i secoli XV e XVI*, in *Mélanges de l'École française de Rome – MoyenÂge* 126-1 (<https://doi.org/10.4000/mefrm.2012>)



Figura 65 – Le "Lumiere"

A sinistra: G. B. Cingolani, "catastro generale delle tenute delle lumiere" (da Roberta Candelori, *Le cave dell'allume nel XVIII secolo*, in *Metalli, miniere e risorse ambientali*. Il territorio dei Monti della Tolfa tra medioevo ed età contemporanea, Provincia di Roma, assessorato alla cultura, Roma, 2000) in Carloni C., Maggiore G., 2012, *Analisi del territorio di Corneto (Tarquinia) in età medievale e moderna, fonti catastali e cartografiche a confronto*, in *Cadinu M, (a cura di), I catasti e la storia dei luoghi, Storia dell'urbanistica n. 4/2012 Edizioni Kappa*

A destra: Particolare della pianta della Spiaggia di Mare da Montalto a Palo, secolo XVIII, che raffigura le strade che collegavano il porto di Civitavecchia con Tolfa e Alumiere, in *ASR, Disegni e piante, coll. I, cart. 44, n. 119*

legenda : 8. Monti dell'Alumiere, 9. Tolfa, 10. Alumiere, 11. Cancelli, 12. Cibona, 13. La Bianca

In Passigli S., Spada F., 2014, *Il territorio delle cave. Trasformazioni del paesaggio vegetale e produzione dell'allume fra i secoli XV e XVI*, in *Mélanges de l'École française de Rome – MoyenÂge 126-1* (<https://doi.org/10.4000/mefrm.2012>)

L'attività crebbe arrivando a fornire fino a 1,800÷1,900 tonnellate annue nel periodo 1560-1590, quando la Tolfa rivaleggiava per il primato produttivo con la miniera spagnola di Mazzaron, presso Cartagena, che nello stesso periodo arrivò a produrre una media 1,300 tonnellate annue. Dal 1580 nuovi siti estrattivi (Cava Grande, della Gregoriana, e della Cavetta) vennero scoperti in tutta la zona del Castagneto lungo l'attuale strada che porta alla località Le Cave, dove nacque un nuovo villaggio di minatori di cui oggi sono visibili solo le rovine e che visse fino al 1700, contando una popolazione di circa 200 persone¹⁰⁰.

Corneto

A partire dal tardo periodo imperiale la decadenza diventa inarrestabile e in seguito alla distruzione dei Goti,

¹⁰⁰ *Le Miniere d'Italia* (<https://sites.google.com/view/miniere-italia/regioni/lazio/minerali-ceramici-e-industriali/le-miniere-di-allumiere>)

e dei Vandali nel VII secolo d. C. l'altipiano della Civita fu definitivamente abbandonato e la popolazione si spostò all'estremità nord-ovest del prospiciente promontorio dei Monterozzi, dove era stati alcuni pagus villanoviani, accanto alla necropoli etrusca. Il nuovo centro prese il nome di Corneto, forse per la presenza nella zona di cornioli (*Cornus mas*). La città medievale si sviluppava all'interno di una cinta muraria fortificata e divenne parte delle proprietà vescovili fino all'annessione al Regno d'Italia nel 1922 e al recupero del nome originario di Corneto-Tarquinia. Fu particolarmente importante e conobbe diverse espansioni dell'abitato, testimoniate dal circuito delle mura e dalle 18 torri, che sono ancora in buone condizioni. Nel 1144 Corneto divenne libero comune italiano stipulando patti commerciali con Genova (nel 1165) e con Pisa (nel 1177). Nel XIII secolo resistette validamente all'assedio dell'imperatore Federico II. Tra la fine del XII e l'inizio del XIII secolo Corneto raggiunse la massima floridezza economica e fu citata da Dante nel XIII Canto dell'Inferno, e ne sono testimonianza le imponenti mura della città e le numerose chiese romaniche. Corneto, chiusa a sud dai Monti della Tolfa, all'interno da Tuscania e dalle mire espansionistiche di Viterbo, rivolse tutte le sue energie verso il mare e nel XII secolo divenne uno dei centri principali per l'esportazione dei prodotti dell'entroterra. In questo contesto si inquadra lo scontro nel XIII e XIV secolo fra Corneto e Comuni maggiori, come Viterbo e Roma, che intendono imporre il loro potere approfittando della debolezza del potere pontificio (cattività Avignone). A metà del XIV la città fu infine ridotta all'obbedienza dal cardinale Egidio Albornoz (1355) e da quel momento, anche se con brevi interruzioni, rimase stabilmente allo Stato Pontificio. Nel 1435 papa Eugenio IV elevò Corneto al rango di civitas e di sede vescovile, come premio ai meriti del Cardinal Vitelleschi, nativo di Corneto, nel ristabilire il dominio papale sullo Stato della Chiesa. In questo periodo, proprio sotto la signoria dei Vitelleschi, Corneto conobbe un altro periodo di particolare fermento economico ed artistico con la costruzione di numerose chiese e palazzi nobiliari. L'epidemia di peste del 1452 segnò l'inizio della decadenza e verso la fine del secolo tutta la zona di Castello era ormai definitivamente spopolata.



Figura 66 – L'antica Corneto

A sinistra: Palazzo Vitelleschi (1436 – 143) ingresso al cortile interno. Il palazzo dal 1924 è sede del Museo Archeologico Nazionale; A destra: "Sala degli affreschi" del XVII sec., nel Palazzo Comunale risalente al XIII secolo

L'altura della Civita in seguito all'abbandono nell'VIII sec. d.C. entrò a far parte delle proprietà dell'abbazia di S. Salvatore al Monte Amiata, che ne amministrò a lungo i territori attraverso quattro celle monastiche poste ai lati opposti dell'altura (oggi rimangono l'insediamento rupestre di Santa Restituta e chiesa rupestre di San Savino). Un nuovo insediamento ebbe origine solo a partire dal X sec., quando sul colle della Castellina venne eretto il castello della famiglia Vaccari. La sua distruzione nel 1307 gli conferisce il ruolo di ultimo nucleo abitativo esistito e segna il definitivo abbandono del Pianoro della Civita. A lungo lasciato a sé stesso, fu solo nel XIII sec. che il Pianoro venne fatto rientrare alle proprietà in cura del Pio Istituto del Santo Spirito in Sassia¹⁰¹.



Figura 67 – “Rappresentazione cartografica delle Regioni d'Italia” Galleria delle carte geografiche (Musei Vaticani), realizzata tra il 1581 e il 1583 per volere di Gregorio XIII Boncompagni, diretta dal matematico e geografo Ignazio Danti e dipinta, in base ai suoi cartoni, da Antonio Danti. Le carte furono poi aggiornate da Luca Holstenio a metà del seicento.

¹⁰¹ Tesi di Laurea “L’ara della regina a Tarquinia. Percorsi museali per la valorizzazione di un paesaggio archeologico”, Sabrina Bergamo, Filomena Nigro, Cristina Villa; Relatore Susanna Bortolotto; Correlatori: Maurizio Boriani, Lucia Toniolo, Giovanna Bagnasco Gianni; Tutor: Andrea Garzulino; Anno accademico 2013-2014 Politecnico di Milano - Scuola di Architettura civile, Corso di laurea in Architettura.

Dettaglio su Corneto. Si distinguono le città turre di Corneto e Cincelle (Cencelle), i laghi costieri e le saline e si legge il nome del rio "Nasso" affluente del Mignone.

<https://www.visite-guidate-roma.com/le-gallerie-dei-candelabri-degli-arazzi-e-delle-carte-geografiche-nei-musei-vaticani/>

Porto di Corneto (Gravisca)

In seguito alla distruzione di Centumcellae da parte dei pirati saraceni, a partire dal IX secolo riprende vita e importanza l'antico porto di Gravisca, abbandonato secoli prima, che diviene uno scalo di collegamento fra l'entroterra umbro laziale e il Mediterraneo, unico scalo di rilievo a sud di Pisa e fino a Gaeta, che fu utilizzato in particolare per il commercio dei prodotti agricoli dell'entroterra. Dai documenti si conosce che il porto, ebbe una attività notevole a motivo dei rapporti, sanciti da trattati, con città marinare quali Pisa (1173) e Genova (1177) e nel sec. XVI entrò in contatto anche con Venezia.

Nei pressi dello scalo portuale fu costruita a metà del '400 la **torre di Corneto**, fortificazione litoranea, lungo il tratto costiero compreso tra i fiumi Marta e Mignone. I cittadini di Corneto avvertivano ormai da tempo la necessità sia di approntare un sistema difensivo perché nel 1424 era stato dismesso il "Castellaccio", struttura fortificata ubicata nei pressi di Montalto, alla foce dell'Arrone, perché non più utile a fini difensivi ed era necessaria una struttura difensiva più vicina e quindi più funzionale alla città, vista anche la costante presenza di pirati lungo la costa alto laziale che minacciavano il porto e i suoi commerci¹⁰². Poi nel XVI sec. con la ripresa dell'antico insediamento di Centumcellae (su un documento del 1072 chiamata Civita Vetula) e la costruzione del nuovo porto, con fortificazioni progettate da Michelangelo Buonarroti e Antonio da Sangallo, Corneto perse nuovamente e definitivamente la sua funzione di porto dell'alto Lazio, il che determinò una progressiva decadenza economica e demografica del territorio, interessato sempre più dalla malaria a causa delle paludi costiere.

Saline di Corneto

A partire dal XV sec. anche le saline sono nuovamente sfruttate. Queste dovevano essere allo stato seminaturale e probabilmente risultare arretrate di qualche migliaio di metri verso nord-est rispetto alle attuali. La produzione della "Salara di Corneto" (nome che compare in molti documenti) era governata da convenzioni con lo Stato Pontificio e regolata dal pagamento di relative gabelle. La produzione doveva essere rilevante visto che gli Statuti della Città di Corneto nella versione redatta nel 1545 prevedevano gravi sanzioni per chi le danneggiasse.

¹⁰² Contu F., Vacatello F., 2021, *La perdita torre di Corneto: un'indagine tra fonti documentarie e telerilevamento*, in *Journal of Medieval Studies*, Spolia Edizioni

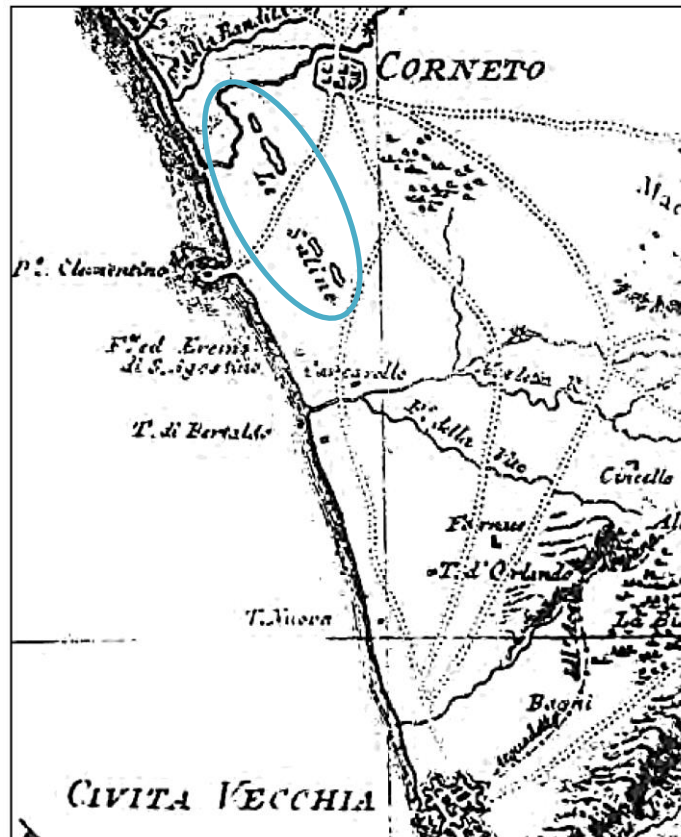


Figura 68 – Presumibile disposizione delle prime saline seminaturali di Tarquinia (rielaborazione da Jovino, M.B.) in Colletti L. (ed.), 2014 – La Riserva Naturale Statale "Saline di Tarquinia". Corpo forestale dello Stato, Ufficio territoriale per la Biodiversità di Roma

Monte Romano

Nel XIII secolo si ha la prima notizia della *Arx Montis Romani*, un "castello", un insediamento fortificato, posizionato su un colle in posizione dominante rispetto al territorio. Questo insediamento garantì nel tempo una naturale difesa ed un facile controllo sul vasto territorio circostante, nel quale confluivano alcune delle più importanti strade appartenenti al sistema viario etrusco-romano. Questo nucleo si inserì al centro di un sistema di importanti relazioni territoriali e sviluppo rapporti con alcuni dei più rilevanti centri abitati della Tuscia medioevale: come il Castellaccio dell'Ancarano e il Castello di Pian Faciano che si fronteggiano lungo il corso del Marta, Orclia (Norchia), Cencelle, e la Rocca Respampani risalente al X secolo. Quest'ultima oggi chiamata Rocca Vecchia (da confondersi con la vicina seicentesca Rocca Respampani che gli prese il nome) fu ceduta all'Ospedale del Santo Spirito in Sassia, che a partire dal XV iniziò a sfruttare queste terre con una organizzazione agricola più razionale ed efficiente. La Rocca vecchia è un singolare esempio di insediamento dell'XI secolo, costruito su uno sperone tufaceo e posto a controllo di una antica strada, la Clodia con una rilevante funzione di collegamento tra Roma e Saturnia fin tutto l'Alto Medioevo.



Figura 69 – La Rocca

La Rocca, antico castello. Ricostruzione del 1854 di Igino Ittar. La Rocca chiamata anche Rocca di Santo Spirito o Rocca Respampani, (Cultura, arte e archeologia Culture, art and archaeology -VITERBO CHE ERA- Impronte di una città sparita Mostra di cliché di fotoincisione e antiche tecniche di stampa a cura di Marco Zanardi) in Riccioni P., Relazione sugli aspetti storico-testimoniali e culturali e l'identità delle comunità interessate, ANAS 2012

Cencelle e Civitavecchia

Centumcellae passò sotto il dominio dello Stato Pontificio nel 728 e Papa Gregorio III nel 740 fece restaurare le mura che consentirono alla città di resistere al tentativo di occupazione delle milizie longobarde. Le stesse mura gregoriane non bastarono però qualche decennio più tardi contro gli assalti dei saraceni, che all'inizio dell'ottocento sferrano delle incursioni disastrose. Gli abitanti furono quindi costretti a trovare rifugio tra le selve boschive circostanti. Nel 854 il pontefice Leone IV, per dare loro stabile e sicura dimora fece costruire una nuova città sulla sinistra del fiume Mignone in corrispondenza dei ruderi di un preesistente pagus etrusco. La città, munita di dieci torri e tre porte prosperò per lungo tempo come libero Comune, e avrebbe dovuto chiamarsi Leopoli (in onore del Papa), ma perpetuò il nome di Centumcellae mutando gradualmente il nome in Cencelle¹⁰³.

¹⁰³ *Il sito è attualmente oggetto di studi e scavi da parte dell'Università di Roma. Tra le emergenze del periodo tardo, la prima chiesa medievale di S. Restituta che si erge al di fuori delle mura della città etrusca. La chiesa, nota fin dal 816 d.C. nel pieno dell'età carolingia, è stata una delle sedi religiose appartenenti a Tarquinia all'inizio del Medioevo. E' attualmente oggetto di scavi e ricerche da parte dell'Università di Roma.*



Figura 70 – I resti di Cencelle (Leopoli)
(Di Sebastiano Maltese - Opera propria, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17963624>)

La Centumcellae (Leopoli-Cencelle) si estinse definitivamente solo nella seconda metà del XV secolo, in concomitanza con la scoperta dell'allume tra i monti della Tolfa e il conseguente sviluppo commerciale del sito della romana Centumcellae (Civitavecchia), che attorno all'anno 1072 compare per la prima volta come una Rocca sulle rovine del porto, con il nome di Civita Vetula.

Durante tutto il XVI secolo la città fu fortificata e dotata di nuove infrastrutture, come le mura del Sangallo iniziate nel 1515 e terminate nel 1555 sotto il pontificato di Giulio III, nonché le opere di difesa andate perdute nel bombardamento dell'ultima guerra, come il bastione della vecchia darsena e le quattro torri di avvistamento (Chiaruccia, Marangone, Valdaliga e Bertalda), l'acquedotto (1588) dalla sorgente di San Liborio, i lavori di ampliamento e ricostruzione del porto riportandolo alla piena efficienza perduta con la caduta dell'Impero romano d'Occidente. Nel Cinquecento sul vecchio porto fu realizzato il Forte Michelangelo, una costruzione imponente che fu iniziata da Giulio II e da Bramante (1508), continuata da Antonio da Sangallo il Giovane e terminata tra il 1535-1537 da Michelangelo per Paolo III.



Figura 71 – Il Porto di Civitavecchia

Sopra a sinistra: il Porto in una stampa della fine del XVII sec. (F. Scoto, 1699) in David M., Stasolla F. R., Zaccagnini R., 2018, Nuove ricerche nel territorio di Civitavecchia. Un progetto per Aquae Tauri, in Scienze dell'antichità 24 – 2018 - Fascicolo 1, Edizioni Quasar, Roma

Sopra a destra: Particolare con Civitavecchia olim Centum cellae nei cui pressi sono localizzati il Belvedere Villa e Palazzo di Traiano e i Bagni delli Palazzi olim Aque Tauri dall'affresco del Patrimonium S. Petri, Galleria delle carte geografiche (Musei Vaticani), realizzata tra il 1581 e il 1583 per volere di Gregorio XIII Boncompagni, diretta dal matematico e geografo Ignazio Danti e dipinta, in base ai suoi cartoni, da Antonio Danti. Le carte furono poi aggiornate da Luca Holstenio a metà del seicento, in D'Ascenzo A., 2015, Il termalismo e l'approvvigionamento idrico come chiave di lettura dello sviluppo urbano e territoriale di Civitavecchia, in Bollettino Geostorie XXIII 2015, Centro Italiano per gli studio storico-geografici

Sotto: L'affresco del Portus Traianus ad Centum Cellas nella Galleria delle carte geografiche raffigura la città nella sua struttura

inizio secentesca. All'interno delle fortificazioni bastionate si riconoscono il nucleo medievale fittamente edificato e a sudest l'opera a corno o della Tenaglia. Sul fronte portuale si distinguono la darsena e il Molo del Lazzaretto (a sinistra), il Forte Michelangioloesco, e il Molo del Bicchiere (a destra), l'antemurale con la lanterna, in (D'Ascenzo A., 2015)

Cerveteri

Tra l'VIII e l'XI secolo, Caere aveva perso la propria autonomia, era governata direttamente dal papato e successivamente dovette perdere d'importanza.

La manutenzione delle opere di regimentazione delle acque, realizzate in epoca etrusca e romana, fu abbandonata e i terreni non furono più adatti alla colture, favorendo già dal periodo tardo romano, l'impaludamento.

La popolazione, che si ridusse in modo drastico a causa di epidemie, carenza di risorse, saccheggi da parte di truppe straniere, si ritirò in fortificazioni puntuali che per molti secoli furono i principali luoghi di insediamento. Il centro urbano di Caere, che aveva subito già forti contrazioni, giunse ai minimi livelli di popolazione e seppure dal V secolo sede di vescovato, fu poco frequentato. Tra il XII e il XIII secolo, per il diffondersi della malaria parte della popolazione di Caere si trasferì a *Caere Novum* in quello che oggi è conosciuto come Ceri, borgo medievale posto su un acrocoro. La vecchia Caere prese allora il nome di *Caere Vetus*, italianizzato poi in Cerveteri.

Nel XV sec. d. C. al potere degli enti ecclesiastici si sostituì il dominio baronale, che dominava dal castello il centro e le terre circostanti. Ai Venturini, che per quasi due secoli furono signori di Cerveteri, subentrarono, ad inizio XVI subentrarono gli Orsini che presero il controllo anche su Monterano, Rota e Ischia.

Nel corso del Medioevo diversi furono i tentativi di bonifica dei territori a cui si alternano periodi di abbandono.

4.3.4 Età moderna e contemporanea

Fino all'annessione dello Stato Pontificio all'Italia a fine ottocento, tutti i territori dell'Etruria meridionale rimasero sotto il controllo papale come terre *immediate subiecte*, cioè soggette per via diretta alla S. Sede, e *terre mediate subiecte*, vale a dire sottoposte all'autorità di comuni maggiori o di signori laici ed ecclesiastici, che, nei territori, si sono spesso succeduti e intercambiati per via di assi ereditari, lasciti, acquisti o tracolli finanziari, con conseguenti ricadute sull'economia locale e sugli interventi di riqualificazione, ampliamento e ammodernamento dei centri e delle infrastrutture. La strutturazione rimase sostanzialmente la stessa e l'economia del territorio fu sostanzialmente concentrata sulla produzione agricola – che pur gravata da storiche situazioni di arretratezza continuò ad essere costante con periodi di maggiore e minore raccolto – e sull'allevamento estensivo legato alla transumanza. A partire dal settecento, l'attenzione si rivolse in modo più sistematico alla possibilità di incrementare l'economia locale e di conseguenza le entrate dello Stato pontificio: furono realizzati nuovi porti per il commercio, realizzati impianti per la produzione di sale e impianti per l'estrazione dell'Allume. Nella pianura costiera interventi isolati di bonifica delle aree paludose si susseguirono negli anni ma un decisivo passo per la trasformazione economica fu compiuto fra la fine del XVIII sec. e gli inizi del XIX con le leggi agricole di Clemente XI ed i Pio VII. I risultati più visibili si cominciarono ad ottenere con l'avvento del regno d'Italia ed in particolare con la legge del 1878 con cui veniva stabilito l'inizio dei lavori di bonifica, ma solo a partire dagli anni trenta del novecento si arrivò a soluzioni durature che cambiarono in modo sostanziale il paesaggio della maremma costiera.

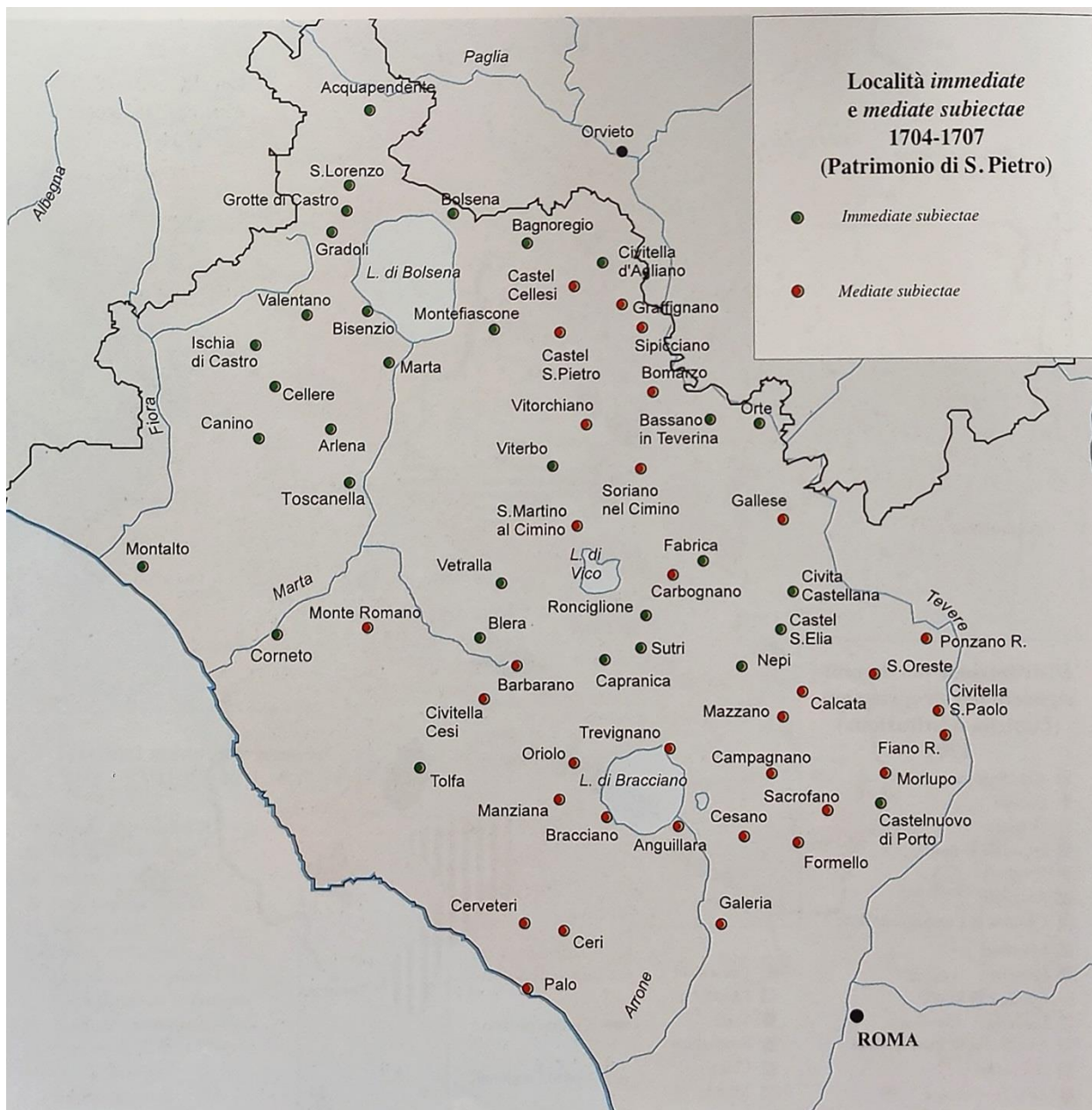


Figura 72 –
Individuazione delle terre immediate subiecte, (cioè sotto il controllo per via diretta della S. Sede) e terre mediate subiecte, (sottoposte all'autorità di comuni maggiori o di signori laici ed ecclesiastici all'inizio del settecento, in Bellezza S., Migliorati L., Musci L., Pizzorusso G., Scacchi D., Sennis A., 1996, Atlante storico-politico del Lazio, Laterza, Roma-Bari

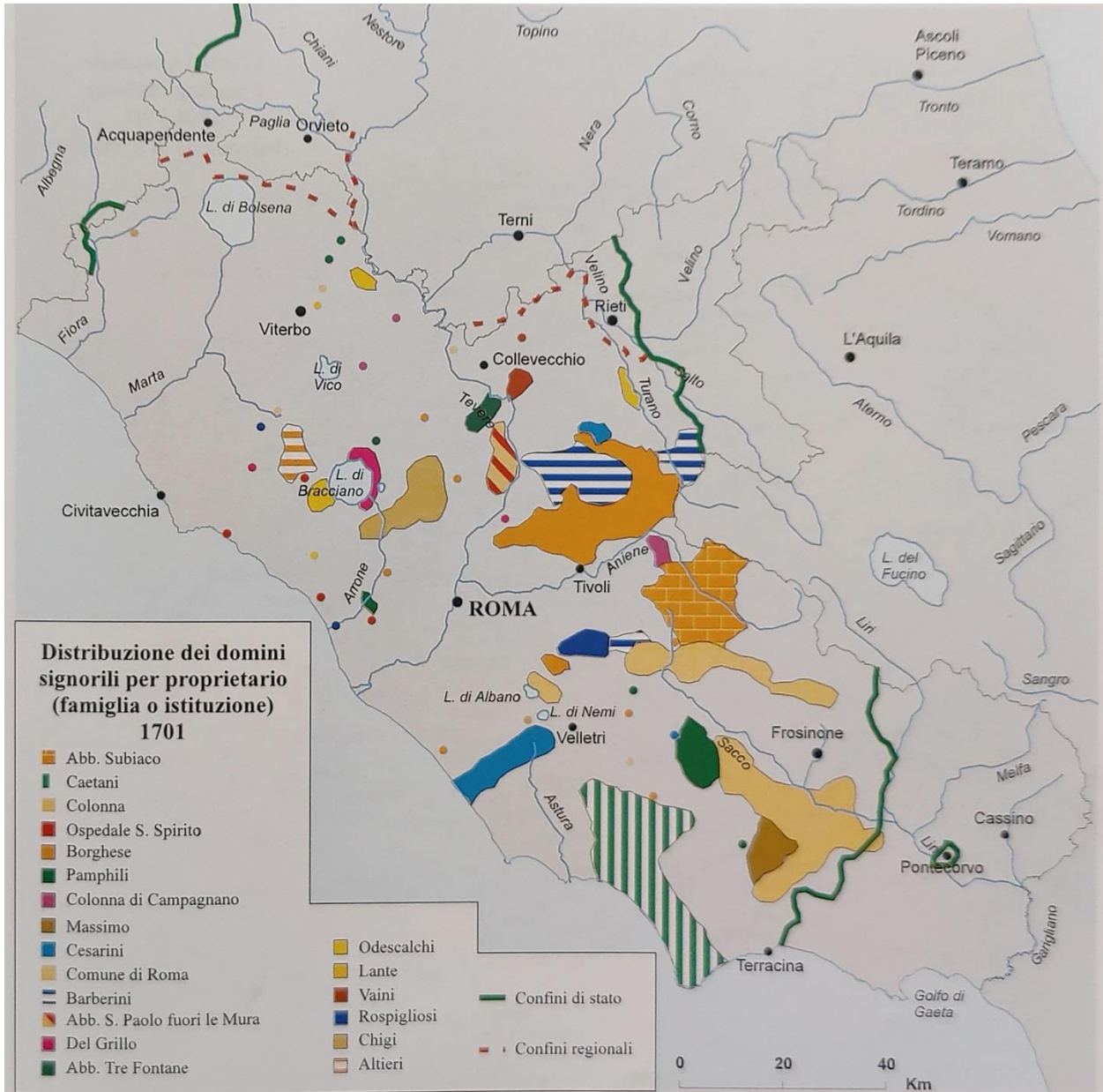


Figura 73 – Distribuzione dei domini signorili distinti per proprietario (famiglia nobile o istituzione ecclesiastica), in Bellezza S., Migliorati L., Musci L., Pizzorusso G., Scacchi D., Sennis A., 1996, Atlante storico-politico del Lazio, Laterza, Roma-Bari

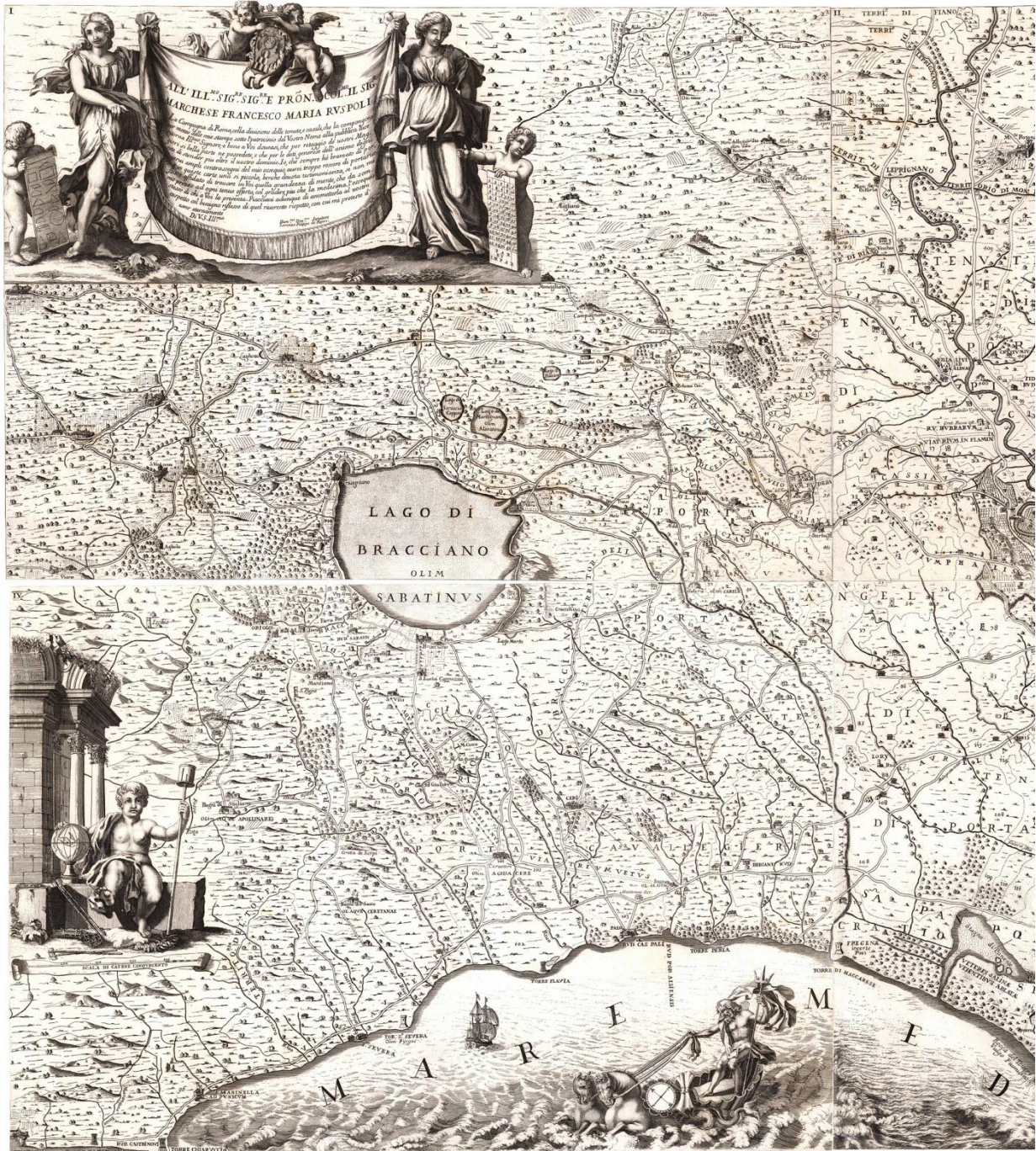


Figura 74 – Stralcio della carta “Topografia geometrica dell’ Agro romano” redatta da Giovan Battista Cingolani(1692 – 1704). La carta inquadra la parte più meridionale dell’ambito di area vasta.



Figura 75 – Dettaglio dello stralcio, di cui alla precedente figura, della carta "Topografia geometrica dell' Agro romano" redatta da Giovan Battista Cingolani(1692 – 1704). Si riconoscono in particolare il sistema lacuale di Bracciano, Cerveteri, Ceri, i Bagni di Stigliano e i centri lungo la costa.



Figura 76 – G. P. Ameti, "Patrimonio di S. Pietro olim Tuscia Suburbicaria con le sue più cospicue Strade antiche e moderne, e principali Casali e Tenute di esso", 1696. In questa carta è rappresentato l'intero territorio dell'ambito di area vasta. Sotto un dettaglio sul territorio di Tarquinia.

<https://www.finarte.it/asta/libri-autografi-e-stampe-roma-2021-06-24/giacomo-filippo-ameti-patrimonio-di-s-pietro-olim-tuscia-suburbicaria-con-le-sue-pi-cospicue-strade-antiche-e-moderne-e-principali-casali-64147>

Nel 1816 Papa Pio VII promuove la redazione di un primo catasto particellare di tutto lo Stato Pontificio, che sarà poi attivato da Gregorio XVI nel 1835. Tale catasto, realizzato dalla Presidenza generale del Censo, fu redatto secondo le modalità già adottate durante l'ex Regno d'Italia dal catasto napoleonico nelle Legazioni di Bologna e delle Romagne e nelle Marche. Nel 1833 Papa Gregorio XVI attua anche una riforma amministrativa. L'ambito di area vasta è suddiviso in tre parti: Delegazione di Civitavecchia (comprende i territori di Corneto, M. Romano, Civitavecchia, Manziana, Monti della Tolfa, ecc.), Delegazione di Viterbo (comprende Toscana, Blera, Barbarano, Sutri, Ronciglione, ecc.) e a sud l'area di Bracciano viene a far parte della Comarca di Roma.

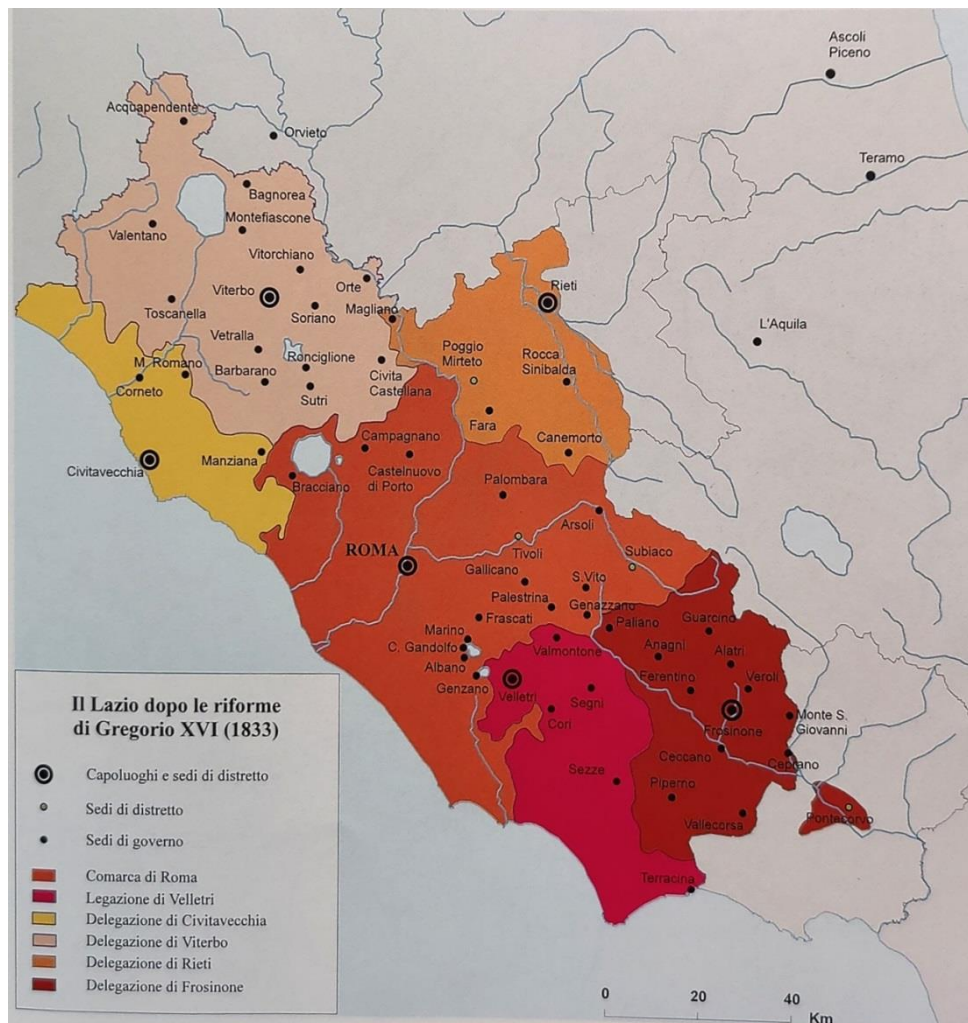


Figura 77 – Le riforme amministrative di Gregorio XVI del 1833. L'ambito di area vasta è suddiviso in Delegazione di Civitavecchia verso la costa, Delegazione di Viterbo nell'entroterra e a sud l'area di Bracciano viene a far parte della Comarca di Roma

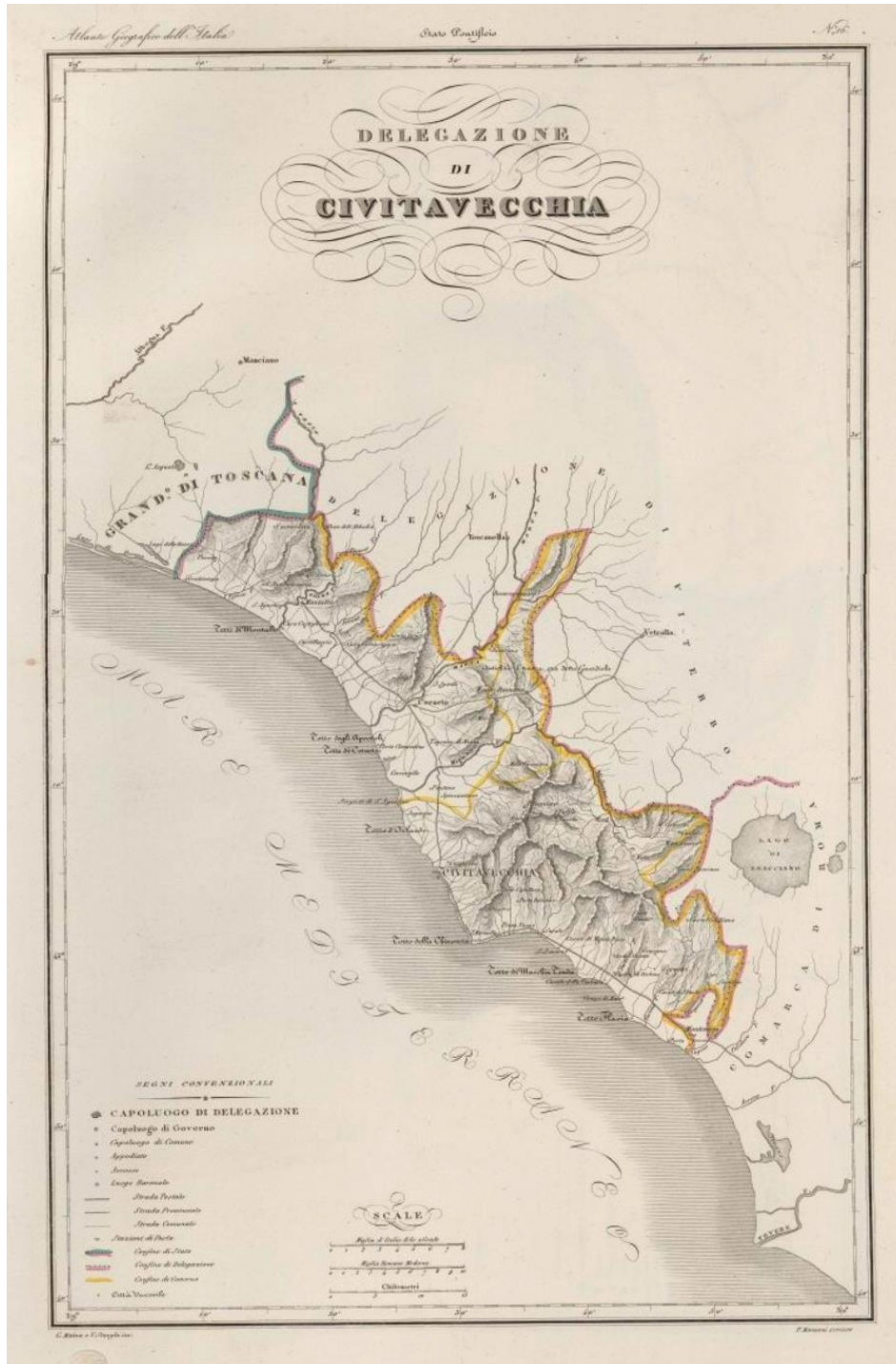


Figura 79 – Delegazione di Civitavecchia dal vol. 2° di "Atlante Geografico degli Stati Italiani delineato sopra le migliori e più moderne mappe, per servire di corredo alla corografia fisica, storica e statistica dell'Italia, di Attilio Zuccagni-Orlandini (Firenze, 1844) Phaidra collezioni digitali - Biblioteca di Geografia - Università di Padova (Autore della digitalizzazione) <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode>



Figura 80 – Comarca di Roma dal vol. 2° di "Atlante Geografico degli Stati Italiani delineato sopra le migliori e più moderne mappe, per servire di corredo alla corografia fisica, storica e statistica dell'Italia, di Attilio Zuccagni-Orlandini (Firenze, 1844) Phaidra collezioni digitali - Biblioteca di Geografia - Università di Padova (Autore della digitalizzazione) <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode>

Corneto – Corneto-Tarquinia - Tarquinia

Nel XVIII Tarquinia risente degli interventi di risanamento economico che derivano dal potenziamento e ricostruzione del porto (porto Clementino) e, a partire dall'ottocento dalla realizzazione delle Saline. A partire dal 1709 e fino al 1714 viene costruito anche un nuovo acquedotto (Filippo Leti e Filippo Barigioni), chiamato acquedotto delle Arcatelle per i diversi tratti in elevazione che lo contraddistinguono nel paesaggio tra Tarquinia e Monte Romano. Per la sua struttura ad archi, tipica degli acquedotti di epoca romana, è conosciuto anche come Acquedotto Romano. L'acquedotto, lungo circa 12 chilometri, portava l'acqua potabile dai colli di Santo Spirito (verso Monte Romano) alla monumentale fontana (inaugurata nel 1724) di fronte al palazzo comunale. Nel bosco della Turchina sono oggi ancora presenti diversi bottini che captavano le acque delle sorgenti. Le arcate in elevazione, tre delle quali si sviluppano lungo l'attuale ss1bis individuano un paesaggio dalla forte identità che rimanda al vedutismo del Grand Tour.



Figura 81 – Tratto dell'acquedotto settecentesco lungo la SS1bis tra il promontorio dei Monterozzi e l'Ara della Regina – Pian di Civita

Dopo che subì le due occupazioni francesi, nel 1815 la città di Corneto venne riconsegnata allo Stato Pontificio e nel 1854 la diocesi di Corneto fu unita aequae principaliter alla diocesi di Civitavecchia. Dopo all'annessione al Regno d'Italia Corneto venne individuato come uno dei Comuni il cui nome era comune ad altre città e nel 1872 la prefettura di Roma esortò la giunta comunale di Corneto affinché modificasse la denominazione. Il nome designato fu Corneto-Tarquinia, in onore della etrusca città di Tarchuna da cui aveva avuto origine Corneto. Nel 1922 Corneto-Tarquinia cambiò nuovamente nome in quello attuale di Tarquinia.

Nel 1876, il mulino sul fiume Marta (presente già nel XVII sec.) viene trasformato in una ferriera (registrata nel Catasto Gregoriano del 1884). Successivamente all'inizio del '900 la ferriera viene trasformata in cartiera (in particolare si produce "cartapaglia" per il settore alimentare) e al fine di migliorare la produzione il corso del fiume Marta è deviato in un bacino-canale parallelo su cui si aprono una serie di cascate. Nel dopoguerra continua la produzione cartiera ma già all'inizio degli anni '70 del secolo scorso inizia una fase di declino e

negli anni '80 l'impianto sarà definitivamente chiuso¹⁰⁴.

Un'ulteriore realtà industriale è rappresentata dal grande impianto (13 ha) per la produzione e lavorazione di olio (Oleifici dell'Etruria), realizzato negli anni '60 e ubicato allo sbocco della valle del San Savino nella valle del Marta. Dopo vari passaggi proprietari e cambio di tipologia di produzione le attività sono andate man mano scemando, fino a rimanere solo la frangitura delle olive.

Nel secolo scorso Tarquinia è stata la residenza di diversi artisti tra cui si ricorda l'artista cileno Roberto Sebastian Matta che nel 1975 ha donato al Comune il trittico intitolato *Affinché le vittime vincano* (oggi restaurato e allestito nel Palazzo Comunale) in occasione del conferimento della cittadinanza onoraria della città. Nella valle del Marta nel borgo di Montebello lavorò a lungo il pittore Giuseppe Cesetti, nato a Toscana, che ha interpretato nelle sue opere lo spirito, i colori e la vita del paesaggio di questo territorio.



Figura 82 – anonimo, *Pianta del Territorio di Corneto*, collezione Privata (inizi 1800), in Carloni C., Maggiore G., 2012, *Analisi del territorio di Corneto (Tarquinia) in età medievale e moderna, fonti catastali e cartografiche a confronto*, in Cadinu M, (a cura di), *I catasti e la storia dei luoghi*, Storia dell'urbanistica n. 4/2012 Edizioni Kappa

¹⁰⁴ Le informazioni sono tratte da "La cartiera di Tarquinia" di Stefano Foschi, Aprile 2002 (aggiornato Agosto 2015)

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento il territorio subì dei notevoli cambiamenti soprattutto a seguito delle opere di bonifica portate avanti, negli anni Trenta del novecento, da due Consorzi di trasformazione fondiaria (Consorzio bassa valle del fiume Mignone e Consorzio del bacino inferiore del fiume Marta), poi nel 1949 unificati nel Consorzio di Bonifica della Maremma etrusca.



Figura 83 – Il centro di Corneto nel Catasto Gregoriano

https://imagoarchiviodistatoroma.cultura.gov.it/iip_viewer/iifserver.php?dir=&file=Gregoriano/Mappe/Civitavecchia/124-1.jp2

Le opere della bonifica compresero non solo agli interventi di bonifica "igienica" (realizzazione della rete di canali di deflusso e impianti di sollevamento delle acque) ma anche la realizzazione di un sistema di appoderamento e una nuova rete stradale di collegamento tra i nuovi poderi, la creazione di fasce frangivento. Sono redatti nel 1932 un piano regolatore delle strade di bonifica e nel 1942 un piano generale

di bonifica dove oltre le strade furono progettate anche le tipologie di case coloniche. Le specie vegetali indicate dai piani sono citati gli eucalipti, le acacie, il pino insignie e il *cupressus macrocapra* per le dorsali principali; i pioppi e i salici per i fossi secondari e gelsi, olmi siberiani e piante da frutto come mandorli, fichi, noci per i confini dei poderi. Negli interventi di bonifica erano anche previsti per le pendici delle valli del fiume Marta e del fiume Mignone, e relativi affluenti, alcuni interventi di rimboschimento.

Viste le condizioni di impaludamento della zona litoranea, e l'assenza di una rete stradale stabile, si decide di realizzare una nuova strada litoranea con un tracciato quasi parallelo a quello della via Aurelia posizionata tra il tracciato della ferrovia e la linea di costa. Oltre a questa nuova strada si decide anche di realizzare una strada detta "del Mignone" che a partire da una biforcazione della via Aurelia, in località Mole del Mignone, avrebbe condotto alla Stazione di Monte Romano. Si decide anche di integrare la rete stradale nell'entroterra. Sono quindi realizzati i collegamenti tra Montalto e Tuscania e tra Tarquinia e Tuscania, e le connessioni tra la nuova Litoranea e la Aurelia.

Porto Clementino

Nella prima metà del settecento il porto di Gravisca fu nuovamente ricostruito. Nel 1738, dopo un lungo periodo i cittadini, per agevolare le operazioni di carico e scarico del grano, si dichiararono disposti a costruire un bacino presso la torre portuale. Papa Clemente XII, da cui il nome di Porto Clementino, "finanziò il progetto imponendo però, una gabella sull'imbarco del grano. I lavori iniziati il 12 agosto del 1738 con lo scavo dell'approdo (ultimato nel 1740) si conclusero con la costruzione della piattaforma di base nel 1744; nel 1748 venne portato a termine anche l'edificio. [...] Il progetto del porto Clementino si collegò con quello del miglioramento della navigabilità del fiume Marta, nell'intento di creare un più efficace sistema di trasporto territoriale. [...] La collocazione del molo risultò presto inadeguata a contenere l'erosione dovuta alle correnti marine; infatti, nel 1754 [sotto Benedetto XIV], l'architetto dell'Annona succeduto al De Marchis, Giuseppe Pannini, costruì un muro di pietra a scarpa a protezione del molo. [...] Nel 1789 papa Pio VII, dopo avere promosso il rinnovamento delle saline limitrofe, favorì anche lo sviluppo commerciale dell'imbarco, che, come riportano le fonti, divenne molto vivo e competitivo nei rapporti con Roma e con altri lidi del Mediterraneo"¹⁰⁵ Nel tempo si susseguirono lavori di manutenzione e ristrutturazione a causa dei danni da parte delle mareggiate e del vento. "Nonostante i continui interventi di restauro all'imbarco, resi necessari dai danni prodotti dalle mareggiate, il porto andò perdendo di prestigio anche per il rapido potenziamento di quello di Civitavecchia, tanto che agli inizi del secolo XX risultò ancora una volta in abbandono. I documenti dei primi quaranta anni del Novecento parlano di interventi al molo, soprattutto correlati alla stabilità dell'edificio settecentesco che, usato prima come magazzino e poi come carcere, venne raso al suolo nel 1944 dalle truppe tedesche in ritirata"¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Mencarelli G., 2004, *Per la storia e la salvaguardia del porto Clementino di Tarquinia*, in *Biblioteca e Società* numero 3

¹⁰⁶ *ibidem*

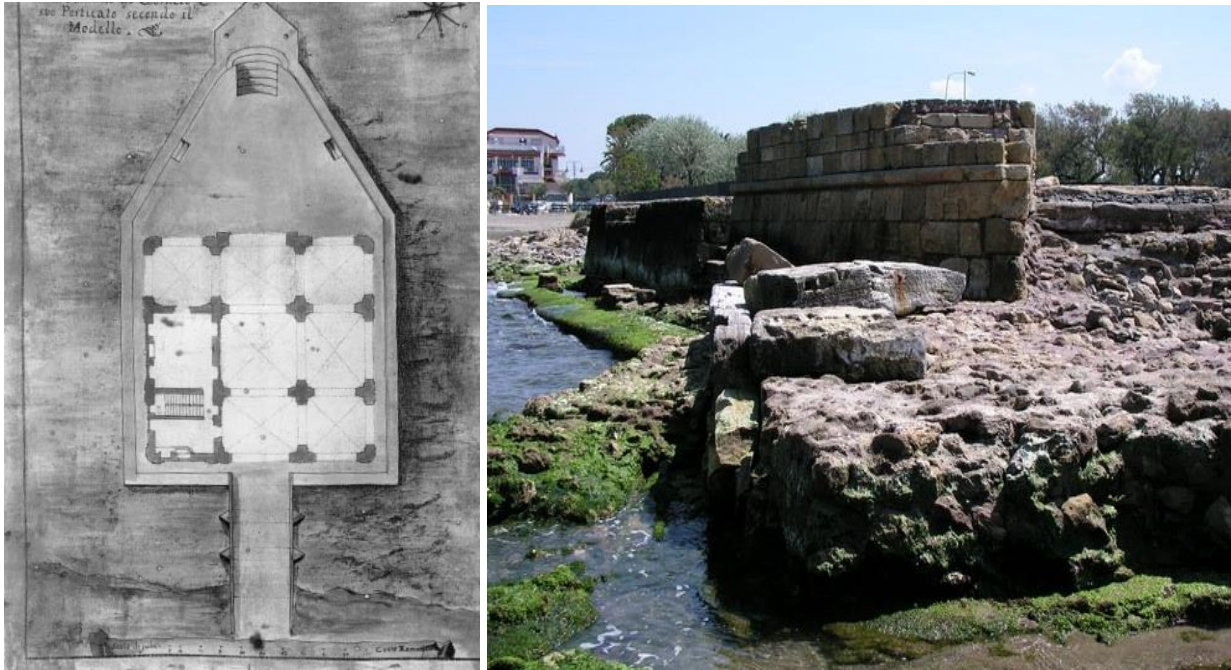


Figura 84 – Porto Clementino

A sinistra: Progetto del porto Clementino, ASCT, Porto Clementino, tit. II, fasc. I, in Mencarelli G., 2004, *Per la storia e la salvaguardia del porto Clementino di Tarquinia*, in *Biblioteca e Società* numero 3

A destra: resti del basamento del molo (<https://fondoambiente.it/luoghi/porto-clementino?lde>)

Saline

Nei secoli l'estrazione del prezioso elemento dalle saline di Corneto è continuata con sorti alterne. Alcuni documenti attestano come nel 1677 la salina fosse ancora in produzione, ma altri documentano come già alla fine del XVII secolo, le saline fossero state parzialmente dismesse a causa del loro progressivo interrimento ed inquinamento da acque dolci stagnanti. La crisi delle saline di Corneto, l'abbandono di quelle di Ostia e la scarsa produzione di quelle di Cervia e Comacchio, imposero allo Stato pontificio la ricerca urgente di una soluzione razionale. A inizio ottocento fu data una concessione per costruire una salina della superficie di circa 76.000 canne quadrate presso la spiaggia detta del Carcarello, tra la Torre di Corneto ed il fosso del Mignone, nella Tenuta della Piscina del Vescovo posta in territorio di Corneto e di proprietà dell'Ospizio dei Padri Conventuali. La scelta della località dove impiantare le nuove saline fu determinata sia dalla natura del terreno, pianeggiante e salmastro, che dalla vicinanza del Porto Clementino, ristrutturato nella prima metà del settecento e dotato di un edificio per l'immagazzinamento e la spedizione delle granaglie che fu

convertito in penitenziario per ospitare i condannati che sarebbero stati destinati, fino alla Seconda guerra mondiale, al lavoro forzato per l'estrazione del sale. Nell'800 il sito vede quindi il periodo di massima espansione quale riserva strategica per la produzione di sale per lo Stato pontificio¹⁰⁷. Nel 1835 papa Gregorio XVI, in visita a Corneto, si recò alle saline e al porto Clementino. Con l'Unità d'Italia, in seguito, le saline di Corneto- Tarquinia registrarono una minore attenzione rispetto ad altre saline nazionali (su tutte quelle di Margherita di Savoia e quelle della Sardegna) più estese e più redditizie, perdendo quindi di importanza ma continuando a sussistere anche nei decenni successivi.

Allo scioglimento dello Stato pontificio, entrarono a far parte delle proprietà del Monopolio di Stato. Con il crescere della produzione crebbe anche la necessità di realizzare un borgo per avere sotto controllo la produzione e stoccare la merce. Inizio anni '30 fu conclusa la realizzazione del borgo con la piazza, la fontana, la chiesa, la torre per il serbatoio dell'acqua, il fabbricato dei "sali scelti" che seppure fatiscente come tutto il borgo, ancora oggi domina il paesaggio delle Saline.

Oggi il territorio, per un'estensione di 170 ha circa, è Riserva naturale di popolamento animale, intendendo conservare i caratteri naturali ivi presenti e ottenere e mantenere ripopolamenti animali a scopo di studio. L'intera superficie è di proprietà dello Stato, tuttora in concessione ai Monopoli di Stato che hanno in fase di smantellamento l'impianto di estrazione del sale e che assicurano la movimentazione delle acque. La sorveglianza e gestione della riserva è affidata al Corpo Forestale dello Stato, tramite l'Ufficio Amministrazione della Gestione ex Azienda di Stato per le Foreste demaniali di Roma.

La Salina pur avendo dal punto di vista ambientale la valenza di una laguna salata retrodunale, è una struttura artificiale realizzata a scopo produttivo. È soggetta perciò a forte riscaldamento dell'acqua, specie nei mesi estivi, e ad elevata evaporazione. Le vasche sono separate dal mare da una duna costiera, e dai terreni circostanti da un fosso circondariale drenante. Oltre alle vasche la riserva comprende anche terreni sia asciutti che umidi e nell'insieme costituisce un habitat vario e particolare: ambienti di spiaggia, duna, stagni salati, steppa mediterranea, prateria, pineta. Fa parte della Riserva anche il piccolo borgo.

¹⁰⁷ Colletti L., 2014, *Le saline di Tarquinia: cenni storici, archeologia industriale e produzione del sale*, in Colletti L. (ed.), 2014 – La Riserva Naturale Statale "Saline di Tarquinia". Corpo forestale dello Stato, Ufficio territoriale per la Biodiversità di Roma

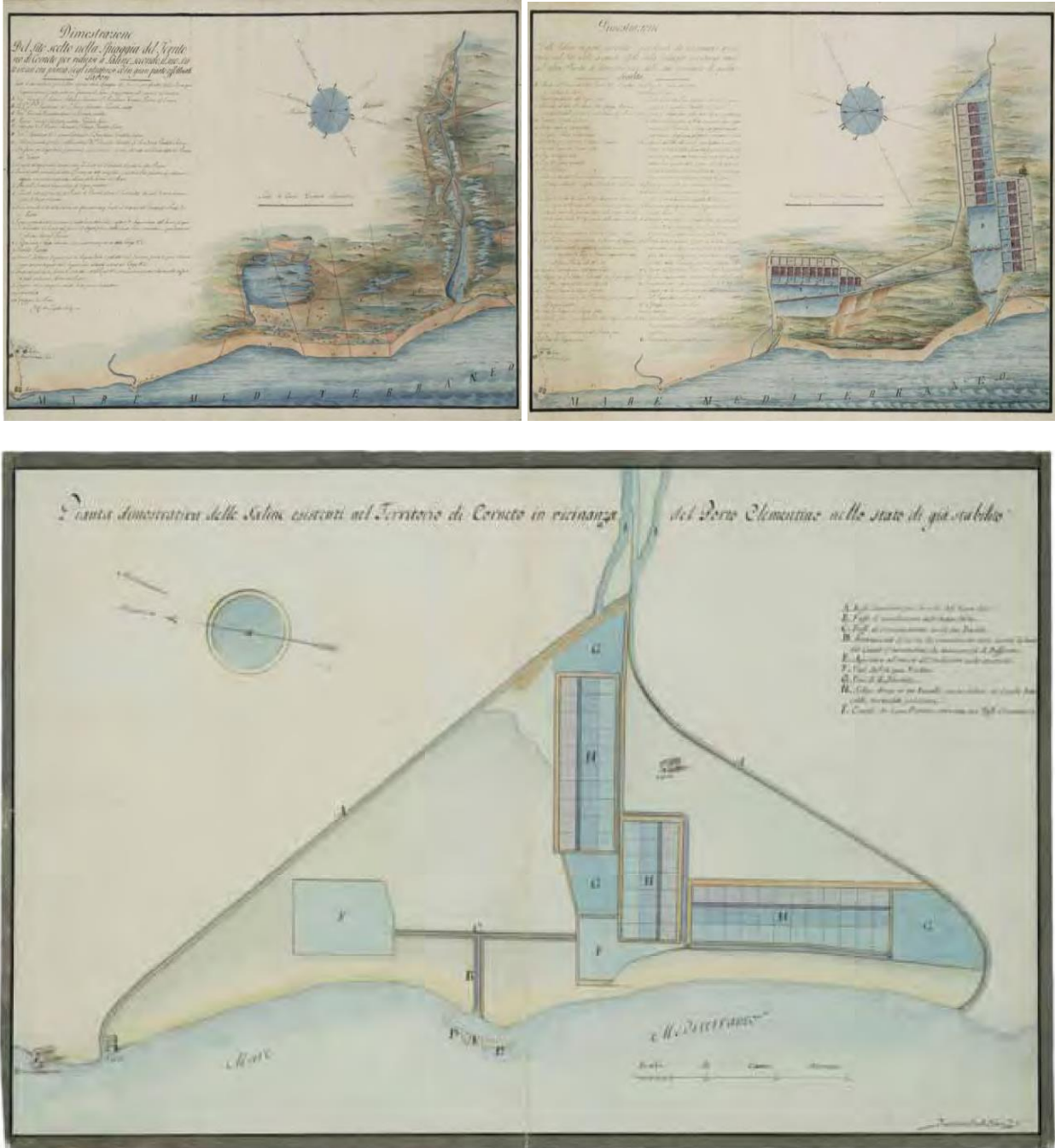


Figura 85 – Saline di Corneto

Sopra a sinistra "Raffigurazione della spiaggia di Corneto nel 1802, immediatamente prima della costituzione delle saline" e a destra "Raffigurazione delle saline di Corneto in via di costituzione"

Sotto: Raffigurazione delle saline di Corneto nell'anno 1815 - si noti la presenza del canale circondario appena costituito (Foto di originali cartacei conservati presso l'Archivio di Stato di Roma) in Colletti L. (ed.), 2014 – La Riserva Naturale Statale "Saline di Tarquinia". Corpo forestale dello Stato, Ufficio territoriale per la Biodiversità di Roma

Monte Romano

All'inizio del XVII secolo il S Spirito decide di darsi un ruolo di grande protagonista, in un periodo di incertezza amministrativa e di forte indigenza stabilisce alcuni punti per stabilizzare e potenziare la propria capacità produttiva e finanziaria. La prima iniziativa la lanciò proprio su Monte Romano. Potenziò il ruolo dei contadini contro i doganieri, cioè la coltura contro la pastorizia, con il costante aumento delle unità lavorative. Nel 1602 si costruì il grande granaio di Agucci con lo scopo di dotarsi di un abbondante accumulo dei prodotti e nel 1606 iniziano i lavori della Rocca Respampani, per sostituire la vecchia Rocca. Nel 1664 il Pontefice Alessandro VII autorizza l'Ospedale a riedificare in luogo più adatto il Castello di Monte Romano, appunto Castello Alessandro, di chiamarvi nuovi abitanti e di concedere a costoro aree per fabbricare case e terre da coltivare in concessione perpetua. Questo nucleo di case rappresenta il primo quartiere residenziale presente nell'abitato; per favorire l'insediamento di nuovi residenti, l'Ospedale del Santo Spirito, offrì agevolazioni e si impegnò direttamente a sostenere la costruzione di un forno, un macello, una pizzicheria e di tutte quelle botteghe necessarie a rendere tale nucleo autosufficiente. E' in questo periodo che Monte Romano tende ad acquisire una maggiore consistenza ed un aspetto di paese. Con il quartier Monte Cavallo nasce il nucleo edilizio più importante, nel quale ancora oggi si può leggere la sua tessitura urbana. Negli anni 1787-1791 sono realizzate le prime case in linea, case destinate ad abitazione popolare e costruite per la nuova classe di contadini imprenditori. La loro costruzione fu garantita dalla protezione di Francesco degli Albizi, grande sostenitore della nascente libertà degli abitanti, e fu invece subita dall'Ospedale sempre meno in grado di controllare la dinamica sociale in atto. Nel 1851 con rogito tra la Venerabile casa di S. Spirito in Sassia e il Comune di Monte Romano si attua la rinuncia giurisdizionale baronale dell'Ospedale con conseguente cessazione del Regime feudale ed erezione di Monte Romano in libero Comune.



Figura 86 – La Rocca Respampani del XVII sec. d. C.
<https://illaziodeimisteri.files.wordpress.com/2022/03/respampani-rocca-respampani-5-rdrdc.jpg>

Civitavecchia

Nel XVII secolo Civitavecchia fu dotata da Papa Alessandro VII di un imponente arsenale (andato distrutto nei bombardamenti alleati nella seconda guerra mondiale) che costituiva un supporto indispensabile per la flotta pontificia impegnata all'epoca nella lotta contro la pirateria e la politica espansionista dell'Impero ottomano. Il porto man mano acquisì sempre più importanza per il commercio dei cereali che in particolare spediva al porto della capitale. Il benessere economico portò ad un notevole aumento della popolazione residente che arrivò a contare tremila abitanti e nel 1693 Civitavecchia ottenne lo statuto di città.

Con l'occupazione dello Stato Pontificio i francesi presero possesso anche della città di Civitavecchia e nel 1809, quando tutto lo Stato Pontificio venne annesso all'Impero francese, a Civitavecchia fu forte l'impulso napoleonico per l'ammodernamento delle infrastrutture e delle istituzioni cittadine. Furono realizzati il Tribunale, la Camera di Commercio e un'importante Stazione Meteorologica. L'impulso innovatore continuò anche con il ritorno del governo papale sotto il quale fu creato un Ufficio di Sanità Marittima, che aveva competenza su tutto il litorale dello Stato.

Civitavecchia, durante la seconda guerra mondiale, venne quasi completamente distrutta dal bombardamento da parte delle truppe alleate nel corso dei 76 bombardamenti protrattisi dal 14 maggio 1943 al giugno 1944.



Figura 87 – Il porto di Civitavecchia: il porto in un dipinto del XVIII secolo (Öl auf Leinwand)(<http://www.duesselderfer-auktionshaus.de/>)

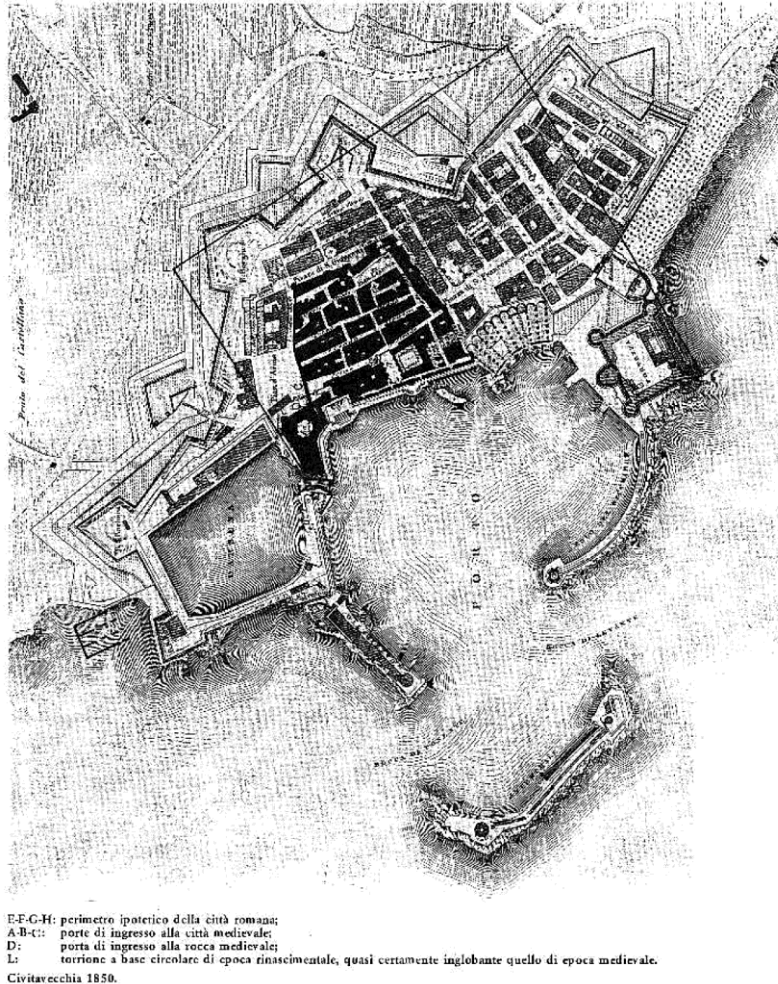


Figura 88 – Il porto di Civitavecchia in una stampa del 1850, in Toti O., 1992, Storia di Civitavecchia. Dalle origini all'età moderna. Da Traiano a Paolo II, La Litografica, Civitavecchia

Cerveteri

Il territorio di Cerveteri fu degli Orsini fino a quando furono costretti nel 1674 a vendere ai Ruspoli; nel 1709 Cerveteri divenne un principato di proprietà della famiglia. Nei secoli successivi la città si ridimensiona come centro agricolo e, solo nel XX secolo, come centro turistico e archeologico. Durante la seconda guerra mondiale erano operativi nel territorio comunale due aeroporti militari (o meglio campi d'aviazione), l'aeroporto di Cerveteri e l'aeroporto di Furbara, che, nell'evolversi della Campagna d'Italia, furono anche presi in considerazione, da parte degli Alleati, come possibili basi da utilizzare per l'offensiva su Roma.

Durante l'età moderna il territorio intorno a Cerveteri subì la tipica suddivisione agraria in "quarti" conformandosi ai tipi di colture. La struttura fondiaria era fondamentalmente quella del latifondo, con il potere concentrato nelle mani del Principe ad eccezione delle tenute ecclesiastiche.

Nel tempo furono tentate diverse bonifica dei terreni ma con risultati solo temporanei. Solo negli anni trenta si inizia un processo duraturo con la costituzione del Consorzio di Trasformazione Fondiaria del Marta e Consorzio di Trasformazione Fondiaria del Mignone, poi trasformati in Consorzi di Bonifica integrale con la riorganizzazione dell'infrastrutturazione del territorio per quanto riguarda la rete irrigua, stradale e la costruzione di casali.



Figura 89 – Cerveteri e il suo intorno territoriale nel Catasto Gregoriano
https://imagoarchiviodistatoroma.cultura.gov.it/iip_viewer/iifserver.php?dir=&file=Gregoriano/Mappe/Civitavecchia/026.jp2

Allumiere

La produzione iniziata nel XV sec. continuò e per tutto il settecento si aprirono altri fronti di scavo per lo sfruttamento di nuovi filoni (come Cava Gangalandi, oggi meglio conosciuta come Cavaccia, la più imponente di tutte, così grande che negli anni '60 fu impiegata come set cinematografico per film western, poichè si presentava come un canyon con pareti verticali di oltre 50 metri d'altezza).

Nel 1788, l'industria dell'allume dei Monti della Tolfa, ebbe un nuovo tracollo per via della scoperta dell'allume artificiale. Per recuperare in competitività, nel 1815 venne abolito il sistema di scavo a cielo aperto, ritenuto ormai troppo dispendioso e si decise di passare allo scavo in galleria. E furono aperte nuove miniere.

Nel 1870 con l'entrata dello Stato Italiano, l'intera industria dell'allume passò alla Società Financière de Paris, la produzione era notevolmente ridotta rispetto al boom di quasi un secolo prima, a causa dell'ormai bassa richiesta di mercato. Nel 1879 lo stabilimento fu trasferito a Civitavecchia e ceduto alla "compagnia generale dell'allume romano". La produzione si trascinò ancora fino al 1928 quando tutto il complesso passò alla "società italiana per le industrie minerarie" i debiti aumentarono ed intorno agli anni quaranta tutto fu trasferito alla "Montecatini" che cessò ogni attività pochi anni dopo.

4.4 Tarquinia: museo a cielo aperto

Tarquinia si pone come “punto di osservazione fondamentale per studiare in diacronia una città antica nei suoi rapporti con le altre popolazioni che si affacciavano sul Mediterraneo in una continuità di vita che va dall’epoca villanoviana a quella ellenistica”¹⁰⁸.

“Il pianoro della Civita di Tarquinia è stato oggetto di scavi sistematici fin dal XIX secolo, ma solo nella prima metà del secolo scorso l’archeologo Pietro Romanelli ne ha messo in luce il profilo di città etrusca, scoprendo le mura, con alzato fino a tre metri, la porta monumentale, i resti di edifici dell’abitato e l’imponente tempio dell’Ara della Regina. **Il tempio con le sue grandiosi proporzioni** (della decorazione del suo frontone restano pochi frammenti in terracotta tra cui la famosa lastra dei Cavalli Alati) **dà la misura dell’importanza di Tarquinia e del suo santuario sul pianoro della Civita nell’Etruria intera.** A tal proposito fanno eco le fonti letterarie che raccontano di Tarconte, il fondatore della città: arando una zolla di terra tarquiniese egli ne vede scaturire Tagete, il fanciullo nato vecchio, dal quale riceve i fondamenti della religione etrusca”¹⁰⁹..

“Questa storia tarquiniese, riportata da Strabone, si salda efficacemente alla realtà di un suolo calcareo in cui si aprono improvvisi inghiottitoi. Uno di essi si trova al centro del “complesso monumentale” all’atto della sua costituzione alla fine del X secolo a.C., cui si associa la sepoltura di un bambino encefalopatico e epilettico”¹¹⁰. “Se da un lato il macco è segno di fragilità, dall’altro è infatti essenza stessa dell’abitato antico che ne sfrutta tutte le potenzialità: geomorfologicamente mutevole, cambia colore e consistenza, si lavora facilmente, contiene vene di argilla e conduce acqua”¹¹¹.

“Il complesso monumentale si configura come la più antica area sacra finora individuata in Etruria, dalle fasi di costruzione in negativo nella roccia e in materiale deperibile (terra cruda), fino alla costruzione di strutture in pietra, che richiamano le esperienze architettoniche del vicino oriente”¹¹².

Inoltre l’area dell’antica città etrusca di Tarquinia (Pian di Civita e Pian della Regina), di cui “le ricerche che ormai si susseguono da alcuni secoli hanno portato alla luce soltanto una minima parte del suo immenso potenziale archeologico sepolto”¹¹³ è zona sottoposta a “vincolo sia archeologico, sia ambientale e costituisce riserva naturale (SIC) destinata alla preservazione e al ripopolamento di diverse specie animali (in particolare

¹⁰⁸ Bagnasco Gianni G. et al., (2011), *Dalla conoscenza alla conservazione: il Pianoro della Civita di Tarquinia*, in *Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011*

¹⁰⁹ *ibidem*

¹¹⁰ Bagnasco Gianni G., Garzulino A., Marzullo M., (2020), *Scavo e Scuola a Tarquinia. Internazionalizzazione e formazione a difesa della fragilità di un sito UNESCO*, in Bagnasco Gianni G., Bortolotto S., Garzulino A., Marzullo M. (a cura di), *Milano internazionale: la fragilità territoriale dei contesti archeologici*, *Atti del Convegno Internazionale (Milano, 13 marzo 2019)*, in *Archeologia e Calcolatori 31, 2020*

¹¹¹ *ibidem*

¹¹² Bagnasco Gianni G. et al., (2011)

¹¹³ Bagnasco Gianni G., Garzulino A., Marzullo M., (2020)

Figura 90 – Sopra: localizzazione e datazione degli scavi effettuati nell'area della Civita e ricostruzione del perimetro della cinta muraria secondo P. Romanelli (prima metà del XX secolo)- Rilievo Società Cooperativa MODUS2; sotto: Rilievo LiDAR 2010 ricostruzione del DEM in Bagnasco Gianni G. et al., (2011), Dalla conoscenza alla conservazione: il Pianoro della Civita di Tarquinia, in Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggia di Colorno 15-18 novembre 2011

“Tarquinia è inoltre un caso eccezionale di laboratorio a cielo aperto dove la ricerca teorica e applicata è stata condotta in maniera integrata sin dal 1982, sempre tenendo conto dello sviluppo di strumenti innovativi e aperture a nuovi punti di vista”¹¹⁵. “Il ‘complesso monumentale’ sul pianoro occidentale della Civita, il santuario dell’Ara della Regina e il ‘cantiere pilota’ della cinta muraria sono i capisaldi di un’indagine a tutto campo su cui convergono molteplici settori disciplinari applicati all’archeologia, quali le scienze geologiche e naturalistiche, le archeometriche, le architettoniche e quelle informatiche. Grazie a ciò, le acquisizioni sulla storia di Tarquinia, e nel campo degli studi di carattere etruscologico in genere, sono considerevoli e riconosciuti a livello internazionale”¹¹⁶.

¹¹⁵ Bagnasco Gianni G., *Tra importazione e produzione locale: lineamenti teorici e applicazioni pratiche per l’individuazione di modelli culturali. Il caso di Tarquinia*, in “Bollettino di Archeologia on line” *Bollettino di Archeologia on line I 2010/ Volume speciale F / F5 / 1*
www.archeologia.beniculturali.it/pages/pubblicazioni.html

¹¹⁶ Bagnasco Gianni G. et al., (2011)

5 LINEE STRATEGICHE

5.1 Sintesi dei contenuti

Come emerge dalla lettura dei caratteri paesistici del territorio e dall'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione, il territorio oggetto di indagine si presenta a forte potenzialità turistica per le sue caratteristiche paesistiche ed ambientali, per il patrimonio culturale di eccezionale valore e per la presenza di una solida base infrastrutturale coerente con la possibilità di completare un sistema intermodale di mobilità interregionale: collegamenti su gomma (A12-Aurelia e SS675), ferro (linea fondamentale costiera Roma- Genova, linea complementare Roma-Viterbo), acqua (Porto di Civitavecchia e porti turistici).

A partire dalle finalità e dagli obiettivi generali e nella cornice delle proposte di valorizzazione individuate negli strumenti di programmazione e pianificazione il Masterplan, in una visione unitaria di "progetto di paesaggio", **propone per l'ambito di attenzione una serie di linee strategiche integrate e multidisciplinari, di matrice culturale, ecologica e fruitiva, coerenti con la specificità locale dei territori e volte a criteri di sostenibilità ambientale e sociale.** Le linee strategiche, sono tese a rigenerare le connessioni paesaggistiche individuate come essenziali per la finalizzazione del Masterplan e riguardano:

- **l'armatura culturale**
- **la rete ecologica e i servizi ecosistemici**
- **la rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile**

Le linee strategiche individuano criteri generali di intervento che sono successivamente declinati rispetto alle condizioni paesistiche del contesto di area vasta, ovvero sono "territorializzate". **Le indicazioni di strategia territoriale, tese alla messa in valore dei caratteri paesistici del territorio, costruiscono il quadro di riferimento in cui si iscrivono le possibili azioni strategiche e sinergiche a livello locale (focus).**

Il Masterplan assume a riferimento il concetto di "valorizzazione" così come individuato dal PTPR e come sinteticamente riassunto ai paragrafi precedenti della presente relazione.

5.2 Armatura culturale

5.2.1 Criteri generali e linee strategiche

Il Masterplan identifica come armatura culturale l'insieme degli elementi testimoniali, materiali e immateriali, che distinguono i "luoghi". In questo senso, e sempre partendo dalla definizione della C.E.P., lo studio parte dal concetto di "bene" e di "patrimonio" ed estende l'armatura culturale all'insieme di componenti (materiali e immateriali) a cui si attribuisce un valore paesaggistico, archeologico, storico

monumentale e di interesse documentale. A queste componenti si aggiungono anche componenti del sistema naturale e del sistema agrosilvopastorale legate a produzioni locali presidio di biodiversità e di eccellenza (ad es. presidi slow food), e le testimonianze di tradizioni locali legate alla gastronomia e/o alla produzione artigianale, intesi come elementi inscindibili delle caratteristiche identitarie dei territori.

Nel Masterplan ci riferisce al concetto di **“armatura culturale” “nel suo duplice valore di matrice formativa dell’identità dei luoghi e delle comunità e di strumento per la costruzione di uno sviluppo che sia locale nelle risorse, globale nelle relazioni ed auto-sostenibile nelle modalità”¹¹⁷**. L’armatura culturale assume quindi un ruolo **“attivo”** e i suoi elementi diventano le **“mete” preferenziali della rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile**.

Con riferimento **all’obiettivo di esplicitare i rapporti, di matrice culturale e ambientale, tra i luoghi iconemici sui quali è costruita l’immagine identitaria del territorio**, le linee strategiche per l’armatura culturale si muovono in **un’ottica di tutela e valorizzazione complessiva del patrimonio culturale, inteso nella sua doppia matrice culturale e paesaggistica**. Per l’armatura culturale si propongono delle linee strategiche che oltre alla tutela/valorizzazione del singolo bene, puntano ad esplicitare i rapporti significativi tra aree archeologiche, insediamenti storici, complessi monumentali, beni isolati e il contesto paesaggistico in cui gli stessi si collocano. Contesto paesistico che è stato uno dei fattori determinanti della storia di ogni singolo bene e che ancora oggi è parte integrante del suo valore intrinseco.

In questa ottica le linee strategiche puntano a **costruire un futuro sostenibile legato alle identità paesistiche locali**.

Le linee strategiche individuate nel Masterplan per l’armatura culturale sono:

- **Messa in valore delle potenzialità e delle identità del territorio puntando ad esplicitare i rapporti significativi e le connessioni culturali di lungo periodo tra i luoghi**
- **Tutela e recupero dei caratteri ambientali e culturali dei paesaggi e dei beni del patrimonio culturale (archeologico, storico monumentale, ambientale)**
- **Migliorare, in linea con le esigenze di conservazione dei beni, la fruizione sostenibile del patrimonio culturale**

¹¹⁷ Carta M., (2002), *L’armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, FrancoAngeli, Milano

5.2.2 Territorializzazione - lettura dell'area vasta

Nel territorio di area vasta l'eredità culturale del popolo etrusco si pone come **presenza fondativa delle identità**. Le matrici insediative successive, ed in particolare quella medievale, ancora fortemente leggibili nel territorio, suggellano il valore paesistico di eccezionalità di questo territorio.



Figura 91 – In rosso i principali siti etruschi del Lazio. Regione Lazio, (2006), Travel Guide to Lazio The Land of the Etruscans Istituto Geografico De Agostini

Lungo la costa le tre città appartenenti alla Dodecapoli etrusca, di **Cerveteri** (Caisra), **Tarquinia** (Tarchna), **Vulci** (Velch) si costituiscono come i presidi principali dell'armatura culturale. In particolare i siti di Tarquinia e Cerveteri, oggi parte di un unico Parco Archeologico, sono anche riconosciuti dall'UNESCO tra i beni del patrimonio mondiale per la loro eccezionalità legata alla civiltà etrusca.



Figura 92 – L'area archeologica di Vulci (viste d'insieme)

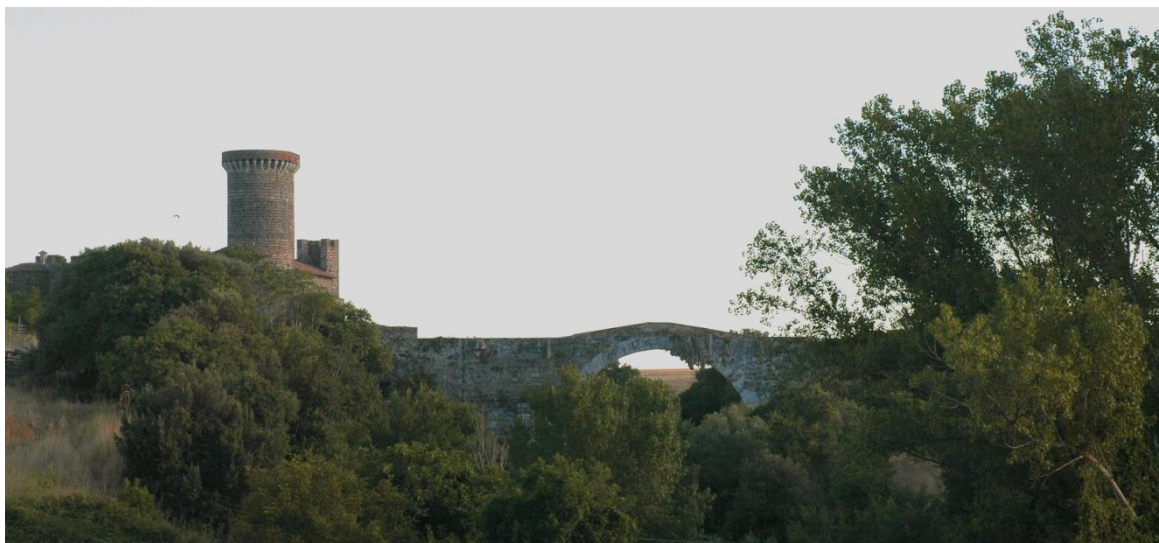


Figura 93 – L'area archeologica di Vulci (Ponte e Castello dell'Abbadia lungo il corso del Fiora).
Sopra: Canina L., (1846 -1851), *L'antica Etruria marittima: compresa nella dizione pontificia descritta ed illustrata con i monumenti*, Vol I- II e due volumi di Tavole, Reverenda Camera Apostolica, Roma



Figura 94 – L'esteso sistema della necropoli etrusca e delle tombe isolate sul promontorio dei Monterozzi a Tarquinia



Figura 95 – Sopra: Tempio etrusco di Ara della Regina (foto Roberto Romano)

<https://tarquiniaturismo.com/santuario-dell-ara-della-regina/>

Sotto: vista d'insieme dei tratti di acquedotto settecentesco subito prima del bivio per l'Ara della Regina – Pian di Civita



Figura 96 – La necropoli della Banditaccia a Cerveteri
https://www.beniculturalionline.it/location-820_Necropoli-della-Banditaccia-di-Cerveteri.php

A questi centri, posti sui primi terrazzamenti prospicienti la costa, si connettono una serie di approdi sul litorale, da **Gravisca** a **Pyrgi**, ad assicurare gli scambi via mare. Di altrettanto valore paesistico sono le “**vie d’acqua**” che rappresentano il punto di partenza delle principali vie di insediamento etrusco verso l’entroterra.



Figura 97 – Sopra: Area archeologica di Pyrgi
<https://www.ilgiornaledellarte.com/articoli/culti-e-riti-misterici-nel-santuario-di-pyrgi/138751.html>
Sotto: Gravisca e Porto Clementino
<https://fondoambiente.it/luoghi/porto-clementino?ldc>

Dalla foce del Fiora (Armine), superato Vulci con il Castello dell'Abbadia, si risale il corso d'acqua, incontrando una serie di eremi (Poggio Conte) e necropoli etrusche (Poggio Buco) fino a **Sovana** (Suana).



Figura 98 – Area archeologica di Sovana
<https://www.sitiarcheologiciditalia.it/necropoli-etrusca-sovana/>

Dalla Foce del Marta (Larthe), risalendo il fiume (antica direttrice di transumanza nota anche per la presenza di acque termali) e superata Tarquinia si costeggiano rocche, castelli (castello di Pian Fasciano) e abbazie (San Giusto) fino a **Tuscania** e a **Marta** sul lago di Bolsena (di cui il fiume è emissario), inoltre seguendo il corso di un affluente si raggiunge il vicino sito di **Norchia** (insediamento preistorico, etrusco, romano e medievale).



Figura 99 – La valle del Marta dalle mura di Tarquinia



Figura 100 – Castello di Pian Fasciano lungo il corso del Marta
<https://www.eventidellatuscia.it/percorsidellatuscia-i-castelli-medievali-della-valle-del-fiume-marta-tuscania/>



Figura 101 – Tuscania
<https://www.visitlazio.com/eventi-lazio/le-donne-si-raccontano-a-tuscania/>



Figura 102 – Norchia

Dalla foce del **Mignone** (Cerito o Minio), antica linea di confine tra il territorio Cerite e quello di Tarchna, si risale la valle che corre ai piedi dei rilievi tolfetani (ricchi di giacimenti di caolino e di altri minerali tra cui l'alunite) incontrando le importanti necropoli di **Luni**, **San Giovanale**, Ferrone, Colle di Mezzo, fino alla piana di **Stigliano** e all'Ara del Tufo a Monterano.

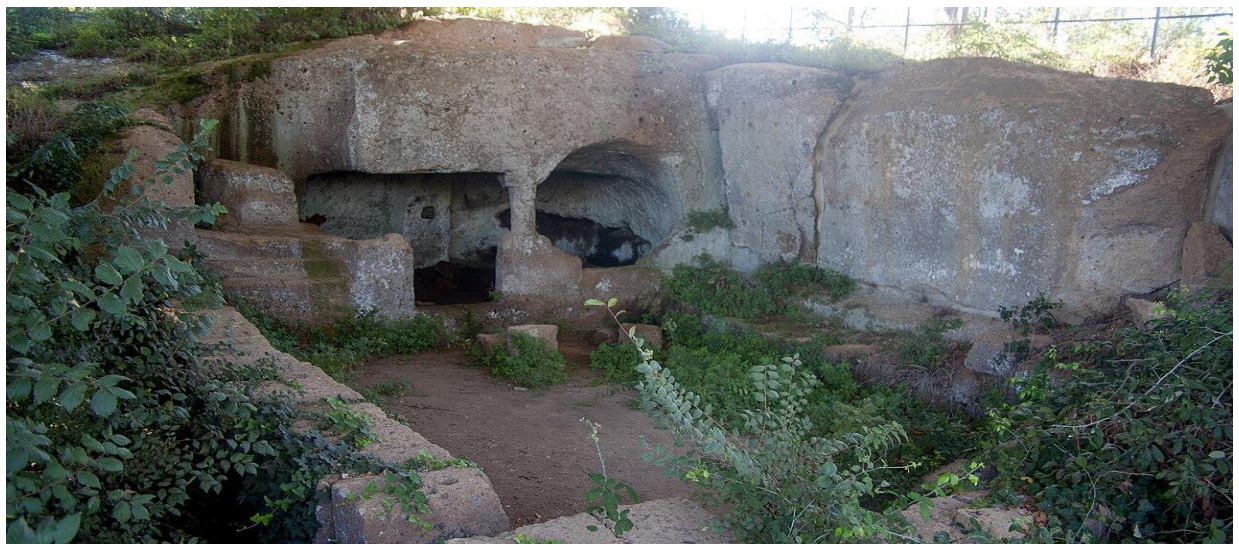


Figura 103 – Sopra: dal promontorio di Luni verso la valle del Mignone, con il ponte in ferro della linea ferroviaria dismessa Civitavecchia – Orte

<https://www.avventurosamente.it/xf/threads/da-civitella-cesi-san-giovenale-a-luni-sul-mignone-lungo-il-torrente-vesca.19945/>
sotto: Luni. The monumental building of Luni sul Mignone, Blera, Italy. Excavated by the Swedish institute at Rome Robin Iversen Rönnlund, CC BY-SA 3.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>>, via Wikimedia Commons



Figura 104 – L'abitato etrusco di San Giovenale
<https://fondoambiente.it/luoghi/abitato-etrusco-di-s-giovenale?ldc>



Figura 105 – dalle rovine dell'antica Monterano verso Caere. La tagliata del Cavone

<https://www.incass.it/le-strade-etrusche-di-monterano/>

Dalla foce del fosso Vaccina, superata l'antica Cerveteri, si raggiungono le ricche acque dei laghi di origine vulcanica di Bracciano e Martignano e l'antica **Silva Mantiana** (Manziana) che caratterizzano il sistema dei Monti Sabatini.



Figura 106 – Bosco Macchia grande di Manziana (Silva Mantiana)
<https://www.estateromana.com/proposte/bosco-macchia-grande-manziana/>



Figura 107 – Bracciano

Una serie di connessioni culturali e paesistiche di lungo periodo tra questi luoghi e le parti più interne della Tuscia, da **Blera** a **Viterbo** fino a **Sutri**, rafforzano l'identità dei territori nell'ambito di attenzione di area vasta.



Figura 108 – Sutri



Figura 109 – Blera

By Robin Iversen Rönnlund - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=22086864>

In questo quadro paesistico **Tarquinia** si pone in posizione strategica tra i centri lungo la costa e, ponendosi tra la valle del Marta e quella del Mignone, si ritrova anche in posizione baricentrica rispetto ai collegamenti con l'entroterra.

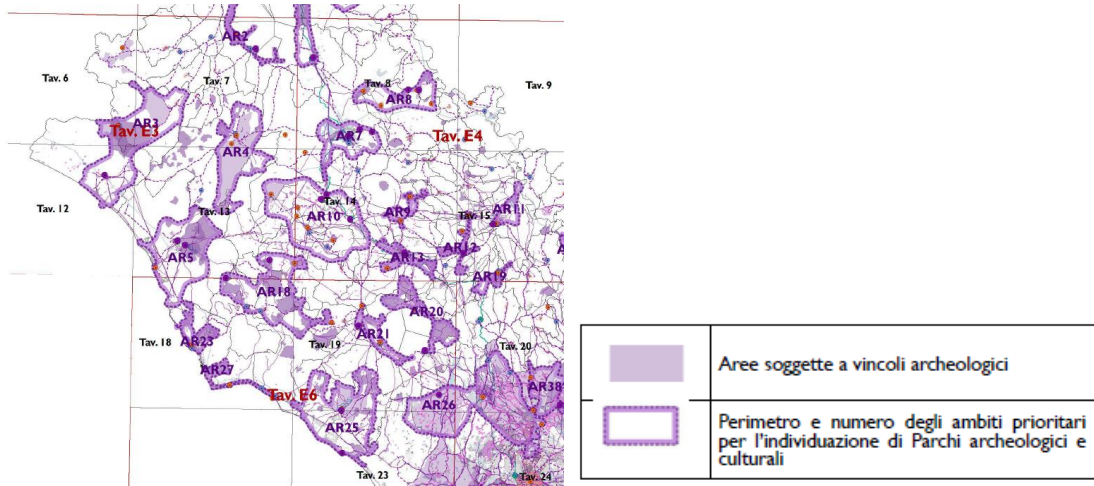


Figura 110 – Tarquinia

<https://www.getyourguide.it/roma-l33/gita-di-un-giorno-roma-tarquinia-e-cerveteri-tour-degli-etruschi-t491334/>

Di seguito l'elenco degli Ambiti prioritari per “**Parchi archeologici e culturali**”, individuati dal PTPR¹¹⁸, e interessati dalla proposta del Masterplan alla scala di area vasta:

¹¹⁸ Cfr. “Regione Lazio: Piano Territoriale Paesaggistico Regionale” nel capitolo “Programmazione e Pianificazione”



Ambiti prioritari					
Sovrintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale					
N.	Denominazione	Livello	Provincia		
1	Lago di Bolsena ovest - città romana Volsinii	Regionale	Viterbo	E	
2	Lago Bolsena est, Capodimonte, Monte Bisenzio, Poggio della Vallicella,	Regionale	Viterbo	E	
3	Antica città di Castro, Parco archeologico di Vulci	Regionale	Viterbo	E	
4	Tuscania centro storico e necropoli	Regionale	Viterbo	E	
5	Tarquinia città e necropoli, Saline di Tarquinia	Sovraregionale	Viterbo	E	
6	Bagnoregio, Civita di Bagnoregio	Regionale	Viterbo	E	
7	Viterbo	Regionale	Viterbo	E	
8	Bomarzo, Vitorchiano, Ferento	Regionale	Viterbo	E	
9	Caprarola, Ronciglione, Lago di Vico	Regionale	Viterbo	E	
10	Il Biedano: Vetralla, Barbarano, Blera	Regionale	Viterbo	E	
11	Civita Castellana	Regionale	Viterbo	E	
12	La Via Amerina - Nepi	Regionale	Viterbo	E	
13	La Città antichissima di Sutri e Bassano Romano	Regionale	Viterbo	E	
18	Il Mignone: Monterano, Cencelle, Blera	Regionale	Viterbo, Roma	E	
19	Il Treja: Calcata, Mazzano Romano	Regionale	Viterbo, Roma	E	
20	Lago Bracciano Est: Trevignano, Anguillara	Regionale	Roma	E	
21	Lago Bracciano Ovest	Regionale	Roma	E	
23	Civitavecchia – Porto, Terme Taurine	Regionale	Roma	E	
24	Antica Prenestina, Gabii	Regionale	Roma	E	R
25	Cerveteri, Ladispoli	Sovraregionale	Roma	E	
26	Veio	Regionale	Roma	E	R

R Soprintendenza per i beni Archeologici di Roma – Ostia

E Soprintendenza per i beni Archeologici dell' Etruria Meridionale

L Soprintendenza per i beni Archeologici del Lazio

Figura 111 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Parchi archeologici e culturali (FOCUS AR 4 AR5 e AR18)

Di seguito l'elenco degli **attrattori culturali principali, siti di interesse culturale e Musei individuati** dal PTPR¹¹⁹ interessati dalla proposta del Masterplan alla scala di area vasta:

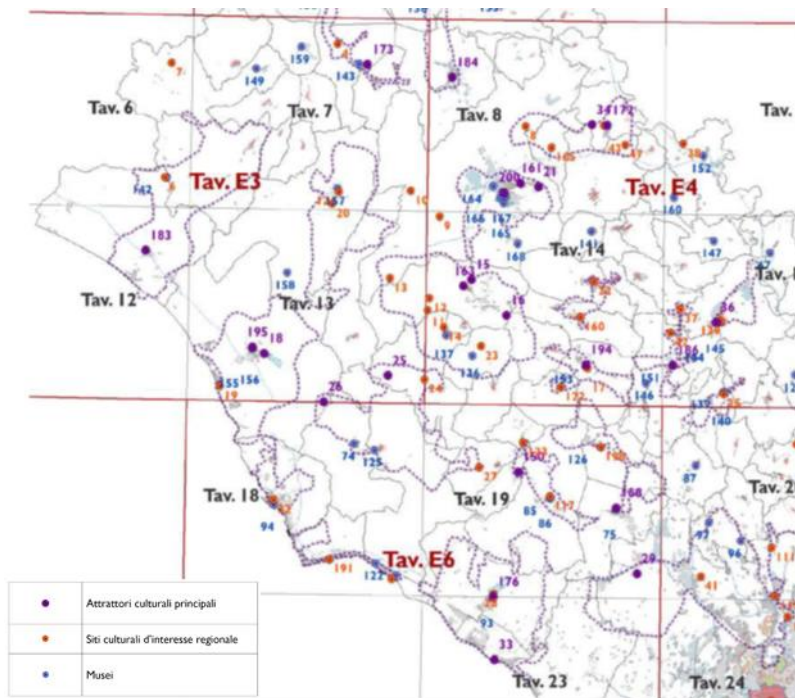


Figura 112 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari: Localizzazione degli attrattori cultural, siti culturali di interesse regionale e perimetri dei Parchi archeologici e culturali

Elenco attrattori culturali principali

- 1 AS1 Viterbo Bolsena Volsinii città e necropoli
- 2 AS2 Viterbo Bolsena La Capriola abitato e necropoli
- 3 AS3 Viterbo Grotte di castro Necropoli ed abitato medievale di S. Lorenzo (Pianezze)
- 4 AS4 Viterbo Capodimonte Visentinum città e necropoli
- 6 AS5 Viterbo Montalto di Castro Vulci città e necropoli castello e ponte dell'Abbadia
- 7 AS6 Viterbo Ischia di Castro Castro ruderi della città rinascimentale (1016 C Monti di Castro)
- 8 AS7 Viterbo Viterbo Ferentium città antica
- 9 AS8 Viterbo Viterbo Castel d'Asso necropoli rupestre e ruderi medievali (1050 N Castel d'Asso)
- 10 AS9 Viterbo Viterbo Musarna città antica
- 11 AS10 Viterbo Vetralla Grotta Porcina necropoli rupestre
- 12 AS11 Viterbo Vetralla Cerracchio necropoli rupestre
- 13 AS12 Viterbo Viterbo Norchia necropoli rupestre
- 14 AS13 Viterbo Blera Blera necropoli rupestre (Pian del Vescovo, Bieda)
- 15 AS14 Viterbo Vetralla Forum Cassii antica stazione di posta
- 16 AS15 Viterbo Vetralla Vicus Matrini abitato antico

¹¹⁹ *ibidem*

- 17 AS16 Viterbo Sutri Sutri città e necropoli
- 18 AS17 Viterbo Tarquinia Tarquinia città e necropoli (1028 C necropoli, 1039 C acropoli, 1040 C Monterozzi)
- 19 AS18 Viterbo Tarquinia Gravisca porto etrusco (1025 C Saline di Tarquinia, 1026 C Saline di Tarquinia (ZPS))
- 20 AS19 Viterbo Tuscania Tuscania città e necropoli
- 21 AS20 Viterbo Viterbo Villa Lante Bagnaia
- 22 AS21 Viterbo Caprarola Villa Farnese Caprarola
- 23 AS22 Viterbo Barbarano romano S. Giuliano necropoli rupestre
- 24 AS23 Viterbo Blera S. Giovenale (1030 C Area di S. Giovenale e Civitella Cesi)
- 25 AS24 Viterbo Blera Luni necropoli rupestre
- 26 AS25 Viterbo Tarquinia Cencelle ruderi della città medievale
- 27 AS26 Roma Canale Monterano Monterano, ruderi della città medievale
- 28 AS27 Roma Cerveteri Cerveteri necropoli
- 31 AS30 Roma S.Marinella Pyrgi porto antico e castello di S. Severa
- 32 AS31 Roma Civitavecchia Terme di Traiano
- 33 AS32 Roma Ladispoli Alsium porto antico e castello di Palo (Bosco di Palo Laziale)
- 34 AS33 Viterbo Bomarzo Santa Maria in Casoli complesso rupestre e resti di castello
- 35 AS34 Viterbo Calcata, Mazzano Romano, e Faleria Narce città protostorica e falisca e necropoli
- 36 AS35 Viterbo Civita Castellana Falerii Veteres (Vetus) città falisca
- 37 AS36 Viterbo Fabrica di Roma Falerii Novi città falisca
- 38 AS37 Viterbo Orte Seripola porto abitato e terme
- 42 AS41 Viterbo Nepi Nepi necropoli
- 43 AS42 Viterbo Bomarzo Bosco sacro di Bomarzo
- 47 AS46 Viterbo Soriano del Cimino Chia resti del borgo medievale (1054 R Forre del torrente Vezza e di Chia)
- 117 Roma Bracciano Castello Odescalchi
- 122 Viterbo Bassano Romano Villa Giustiniani Odescalchi
- 123 Viterbo Oriolo Romano Oriolo Romano (centro storico)
- 124 Viterbo Tuscania Tuscania (centro storico)
- 126 Viterbo Acquapendente Acquapendente (centro storico)
- 134 Viterbo Calcata Calcata (centro storico)
- 139 Viterbo Civita Castellana Civita Castellana (centro storico)
- 150 Roma Manziana Manziana (centro storico)
- 160 Viterbo Ronciglione Ronciglione (centro storico)
- 161 Viterbo Viterbo Santuario di Santa Maria della Quercia (centro storico)
- 163 Viterbo Vetralla Vetralla (centro storico)
- 165 Viterbo Vitorchiano Vitorchiano (centro storico)
- 170 Viterbo Bagnoregio Civita
- 171 Viterbo Bolsena Bolsena (centro storico)
- 172 Viterbo Bomarzo Bomarzo (centro storico)
- 173 Viterbo Capodimonte Capodimonte (centro storico)
- 183 Viterbo Montalto di Castro Montalto di Castro (centro storico)
- 184 Viterbo Montefiascone Montefiascone (centro storico)
- 186 Viterbo Nepi Nepi (centro storico)
- 191 Roma Santa Marinella Santa Marinella
- 194 Viterbo Sutri Sutri (centro storico)
- 195 Viterbo Tarquinia Tarquinia (centro storico)
- 198 Roma Trevignano Romano Trevignano Romano (centro storico)
- 200 Viterbo Viterbo Viterbo (centro storico)

Elenco Musei

- 74 Roma Allumiere Museo civico 'Adolfo Klitsche De La Museo, galleria o Archeologia
- 75 Roma Anguillara Sabazia Museo storico della civiltà contadina e della cultura popolare 'Augusto Montori'
- 85 Roma Bracciano Museo civico di Bracciano
- 86 Roma Bracciano Museo dell'opera del Duomo di S. Stefano 'Bruno Panunzi'
- 94 Roma Civitavecchia Museo archeologico nazionale
- 121 Roma Santa Marinella Antiquarium di Pyrgi e area archeologica
- 122 Roma Santa Marinella Museo civico archeologico
- 125 Roma Tolfa Museo civico archeologico
- 126 Roma Trevignano Romano Museo civico etrusco-romano
- 142 Viterbo Canino Museo archeologico di Vulci
- 143 Viterbo Capodimonte Museo della navigazione nelle acque Interne
- 144 Viterbo Civita Castellana Comune di Civita Castellana - museo della ceramica 'Casimiro Marcantoni'
- 145 Viterbo Civita Castellana Museo archeologico dell'agro Falisco e Forte Sangallo
- 146 Viterbo Colle Farnese (Nepi) Museo Civico Ferrante Rittatore Vonwiller
- 147 Viterbo Gallese Museo di Gallese - centro culturale 'Marco Scacchi'
- 148 Viterbo Gradoli Museo del costume farnesiano
- 149 Viterbo Ischia di Castro Museo civico archeologico 'Pietro e Turiddo Lotti'
- 150 Viterbo Latera Museo della terra
- 151 Viterbo Nepi Museo civico archeologico di Nepi
- 152 Viterbo Orte Museo delle confraternite
- 153 Viterbo Sutri Museo del Patrimonium
- 154 Viterbo Tarquinia Museo archeologico nazionale
- 155 Viterbo Tarquinia Museo diocesano di Civitavecchia- Tarquinia
- 156 Viterbo Tarquinia Collezione Giuseppe Cultrera - Museo della Ceramica, della società tarquiniese, d'arte e storia
- 157 Viterbo Tuscania Museo archeologico nazionale
- 158 Viterbo Tuscania Raccolta di Montebello del Maestro Giuseppe Cesetti
- 159 Viterbo Valentano Museo della preistoria della Tuscia e della Rocca Farnese
- 160 Viterbo Vasanello Museo della ceramica di Vasanello
- 161 Viterbo Viterbo Museo del colle del Duomo
- 162 Viterbo Viterbo Museo nazionale etrusco di Rocca Albornoz
- 163 Viterbo Viterbo Museo della ceramica della Tuscia
- 164 Viterbo Viterbo Museo erbario della Tuscia (Utv)
- 165 Viterbo Viterbo Museo del sodalizio dei facchini di santa Rosa
- 166 Viterbo Viterbo Museo civico
- 167 Viterbo Viterbo Biblioteca S. Giuseppe
- 168 Viterbo San Martino al Cimino Confraternita Ss.Sacramento e S.Rosario

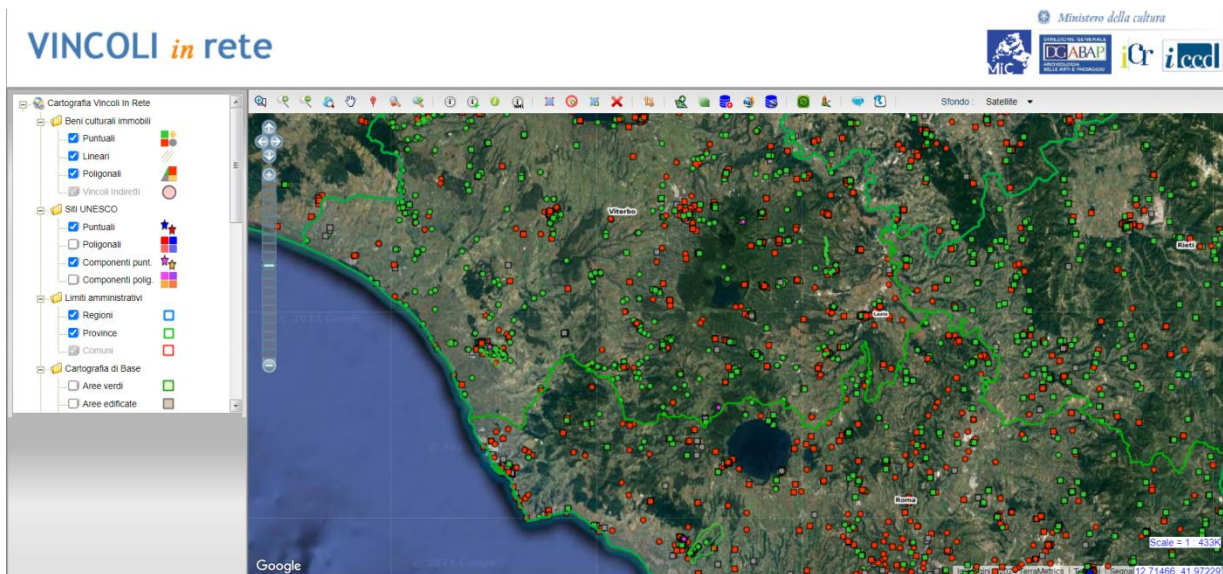


Figura 113 – Mappa con i principali beni culturali presenti nell'ambito di area vasta.
<http://vincolinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>

5.2.3 Territorializzazione - linee strategiche

Sulla base di questa lettura interpretativa di area vasta e anche con riferimento alle proposte di valorizzazione del PTPR e ai piani di azione previsti nel piano di gestione del sito Unesco, sono individuate, le mete principali, i siti Unesco e gli altri centri di interesse che compongono l'armatura culturale. Tra questi sono compresi anche i perimetri dei programmi di intervento prioritari per l'individuazione di Parchi archeologici e culturali (PTPR) qui intesi come aree di particolare attenzione per la messa in valore delle potenzialità e delle identità del territorio.

Le mete e i centri principali di interesse sono interpretati come nodi di direttrici culturali di lungo periodo (connessioni culturali). Le connessioni culturali identificate afferiscono a diverse tipologie: connessioni culturali del sistema costiero (in particolare tra le due necropoli che costituiscono il sito Unesco); connessioni culturali lungo le vie d'acqua principali (tra insediamenti costieri e insediamenti dell'entroterra); connessioni culturali con le aree più interne della Tuscia.

Tali connessioni culturali tese ad esplicitare i rapporti, di matrice culturale e ambientale, tra i luoghi iconemici sui quali è costruita l'immagine identitaria del territorio, si traducono in azioni di miglioramento della fruizione sostenibile del patrimonio culturale di natura materiale o immateriale.

Costruire un quadro di connessioni culturali, vuol dire anche individuare il campo per azioni più estese di valorizzazione che possano mettere a sistema gli elementi di eccezionalità con un patrimonio culturale e paesistico diffuso altrettanto importante, con l'obiettivo di individuare azioni strategiche che possano rafforzare le identità paesistiche su cui fondare uno sviluppo sostenibile di livello locale.

Nei focus di approfondimento (es. area di Tarquinia), potranno tradursi ad esempio nell'individuazione di una rete di itinerari tematici tra loro correlati, azioni di sensibilizzazione e promozione anche con la creazione di centri informativi localizzati sul territorio, ecc.

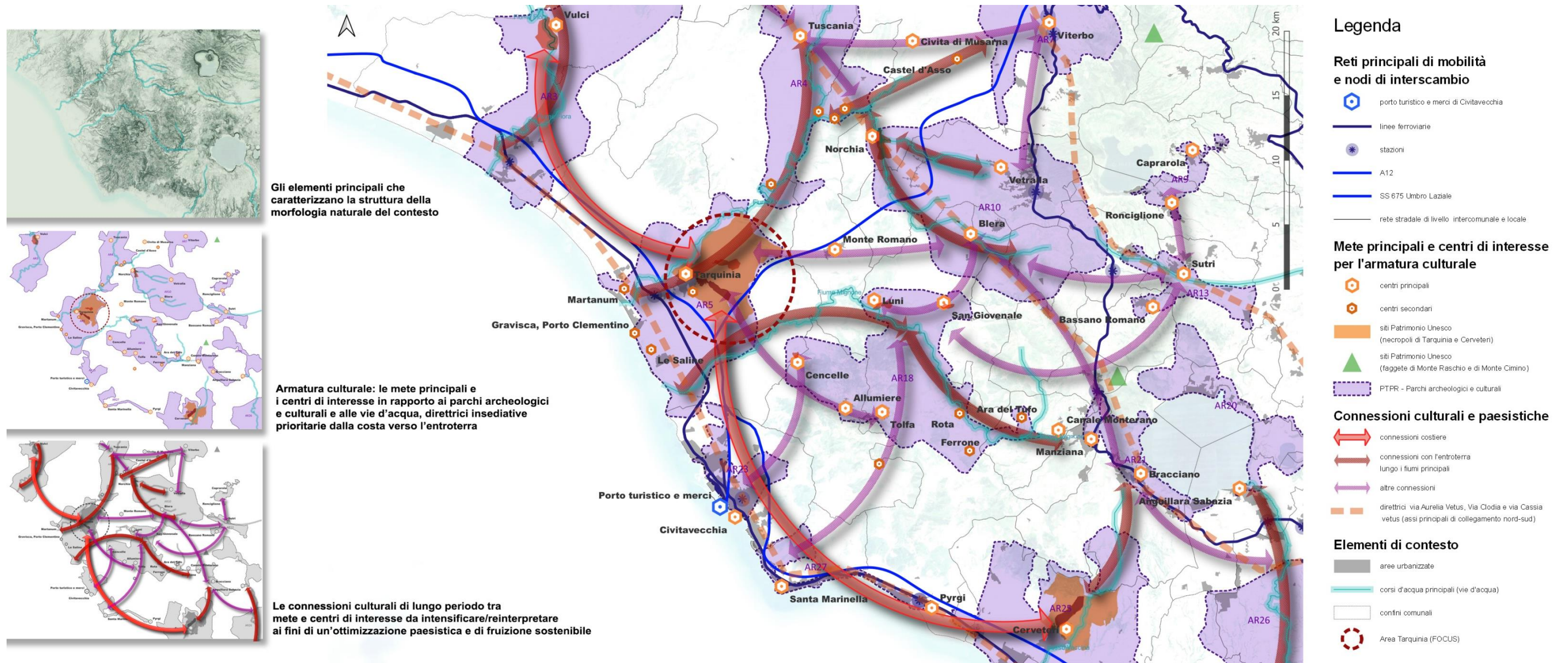


Figura 114 Armatura culturale. Territorializzazione delle linee strategiche

5.3 Rete ecologica e servizi ecosistemici

5.3.1 Criteri generali e linee strategiche

Per gli aspetti di matrice ecologica l'obiettivo del masterplan si concentra sul potenziamento della biodiversità, riconosciuta come uno degli elementi prioritari alla base del buon funzionamento dei servizi ecosistemici, e punta al consolidamento dei sistemi naturali, del mosaico degli agroecosistemi e al rafforzamento delle connessioni ecologiche tra i diversi elementi della rete ecologica. In particolare individua nel consumo di suolo la principale minaccia alla frammentazione degli habitat naturali perché generatrice di una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e un aumento del loro isolamento. L'impermeabilizzazione di suoli naturali, lo sfruttamento del terreno con tecniche agricole invasive non consente alla risorsa suolo di fornire quei servizi ecosistemici indispensabili al funzionamento complessivo degli habitat naturali e al benessere umano con ricadute negative in primo luogo sul clima.

Le linee strategiche individuate nel Masterplan per la Rete ecologica e servizi ecosistemici sono:

- **Consolidare le connessioni ecosistemiche tra aree protette, sistemi naturali e zone ecotonali per rafforzare la rete ecologica**
- **Rafforzare la biodiversità diffusa, animale e vegetale, attraverso il mantenimento degli agroecosistemi e l'integrità delle zone core e buffer degli ecosistemi principali;**
- **Ridurre la pressione antropica sul consumo di suolo ricercando soluzioni integrate per i servizi di intermodalità, riducendo le superfici impermeabili, riqualificando il patrimonio edilizio esistente**

5.3.2 Territorializzazione - lettura dell'area vasta

L'ambito di attenzione è caratterizzato dalla presenza di ampie zone a carattere naturale molte delle quali riconosciute nella Rete Natura 2000 (zone SIC, ZSC, ZPS)¹²⁰ e comprese nel sistema delle Aree Naturali Protette del Lazio.

Dalla lettura della Rete Ecologica Regionale (REcoRd Lazio)¹²¹, componente essenziale del Piano Regionale delle Aree Naturali Protette, si evidenziano le aree a maggiore naturalità (aree centrali primarie e secondarie) e le potenziali connessioni tra di esse utili ad individuare nuove aree protette e a condurre valutazioni di carattere ambientale. Tali relazioni ecosistemiche sono confermate anche dalla rete ecologica di livello provinciale (PTPG Viterbo e Area Metropolitana di Roma).

¹²⁰ La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC) identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici

¹²¹ redatta a cura dell'Agenzia Regionale per i Parchi della Regione Lazio (ARP); https://www.parchilazio.it/schede-11924-r_eco_r_d_lazio_rete_ecologica_regionale_del_lazio

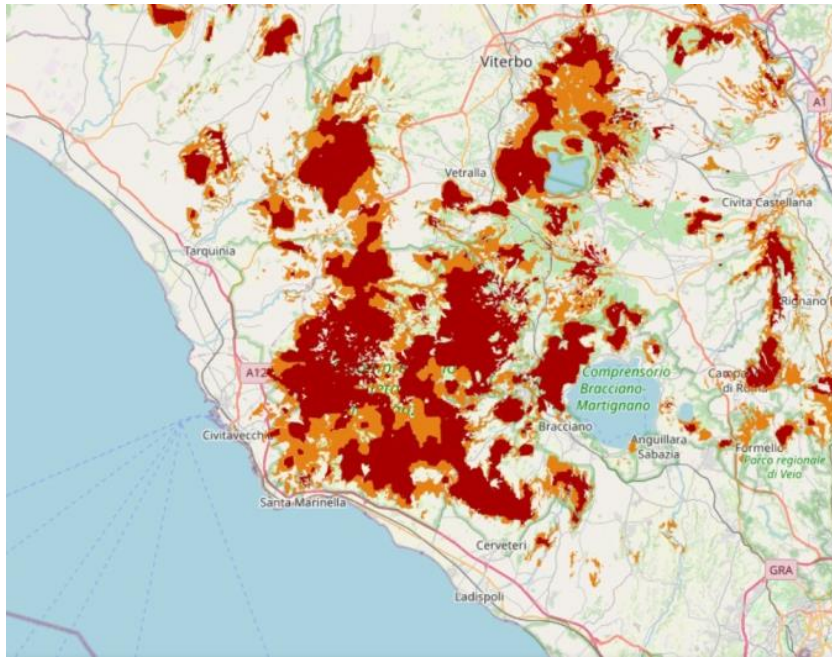


Figura 115 – Rete ecologica Regione Lazio (REcoRd Lazio) – Individuazione delle aree centrali primarie (rosso) e aree centrali secondarie (arancio) - (<https://geoportale.regione.lazio.it/blog/news/2021/11/17/rete-ecologica-regionale-del-lazio-record-lazio/>)

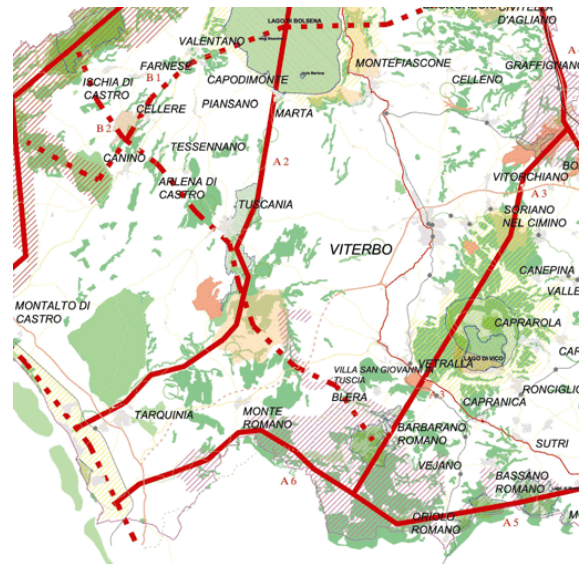
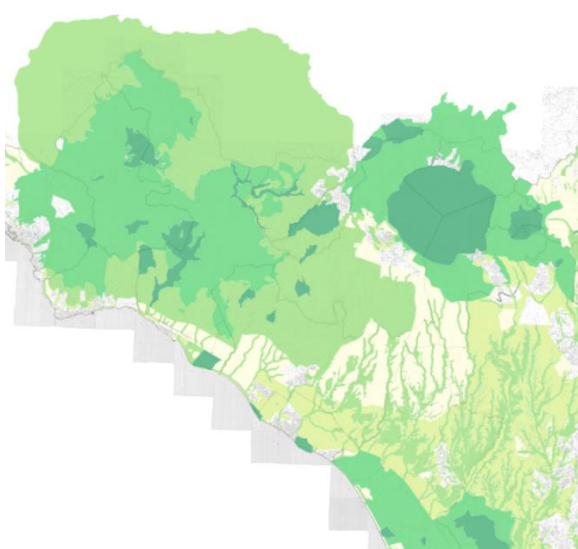


Figura 116 – Reti ecologiche provinciali
a sinistra stralcio Rete ecologica PTPG area metropolitana di Roma: nelle tonalità verde scuro le componenti primarie, nelle tonalità del giallo e verde chiaro le componenti secondarie; (<https://q3w-suite.cittametropolitanaroma.it/it/map/ptpg-tavola-tp2/>)
a destra stralcio Proposta Rete ecologica PTPG Viterbo: in rosso i corridoi ecologici – linea continua assi principali, linea tratteggiata assi di collegamento (<https://lifesci2sic.eu/la-rete-ecologica-del-lazio/>)

Nel complesso l'ambito esteso di attenzione di "area vasta" è caratterizzato da un sistema di aree a prevalente carattere naturale: il sistema dei **Monti della Tolfa**, ampia area a posta lungo la costa, nell'entroterra si connette ad est con il sistema dei **Monti Sabatini** (lago di Bracciano e Martignano), a nord-est con il sistema del **Lago di Vico** e dei **Monti Cimini** e a nord con un mosaico di aree naturali che arriva a comprendere l'area di Toscana. Emergono per il loro valore di eccezionalità i due siti Patrimonio Unesco di Monte Raschio e Monte Cimino caratterizzate da "Foreste di faggio antiche e primordiali dei Carpazi e di altre regioni d'Europa".



Figura 117 – Lago di Vico



Figura 118 – Lago di Bracciano e centro storico di Anguillara



Figura 119 – Monti della Tolfa

Di Pippo-b - Opera propria, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5059107>



Figura 120 – Faggeta “vetusta” Monte Raschio (Oriolo Romano, Viterbo)

https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=6836

A questo sistema principale si aggiunge, lungo la costa, un sistema articolato di aree naturali protette (sulla terraferma) tra cui la Riserva Naturale Statale “**Saline di Tarquinia**” che tutela l’unica salina del Lazio e una delle poche rimaste lungo la costa, e numerose aree naturali marine (ReteNatura2000).



Figura 121 – Saline di Tarquinia

In alto: <https://www.newtuscia.it/2021/01/09/mareggiate-saline-a-rischio-molto-serio-il-comune-di-tarquinia-chiede-aiuto-alla-regione-lazio/>

Al centro: <https://www.ilfaroonline.it/2020/07/27/blasi-le-saline-di-tarquinia-patrimonio-naturale-ma-anche-storico-e-architettonico/354310/>

In basso: <https://civitavecchia.portmobility.it/it/visitare-la-riserva-naturale-saline-di-tarquinia>

Nell'entroterra la rete dei corridoi fluviali lungo i principali corsi d'acqua: il **Fiora**, il **Marta**, il **Mignone**.



Figura 122 – corso del Fiume Fiora, Laghetto del Pellicone

Di LigaDue - Opera propria, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19606967>



Figura 123 – corso del Fiume Mignone

Di Croberto68 - Opera propria, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=50324687>

Una caratteristica che si ritrova in tutto l'ambito di attenzione di "area vasta", principalmente dovuta all'origine vulcanica dei rilievi, è la copiosa presenza di **attività idrominerale e idrotermali** con sorgenti e affioramenti noti e sfruttati già in epoca etrusca e romana: da quelle di Viterbo, a quelle lungo il **Marta**, a Stigliano, e alla **Caldara di Manziana**.



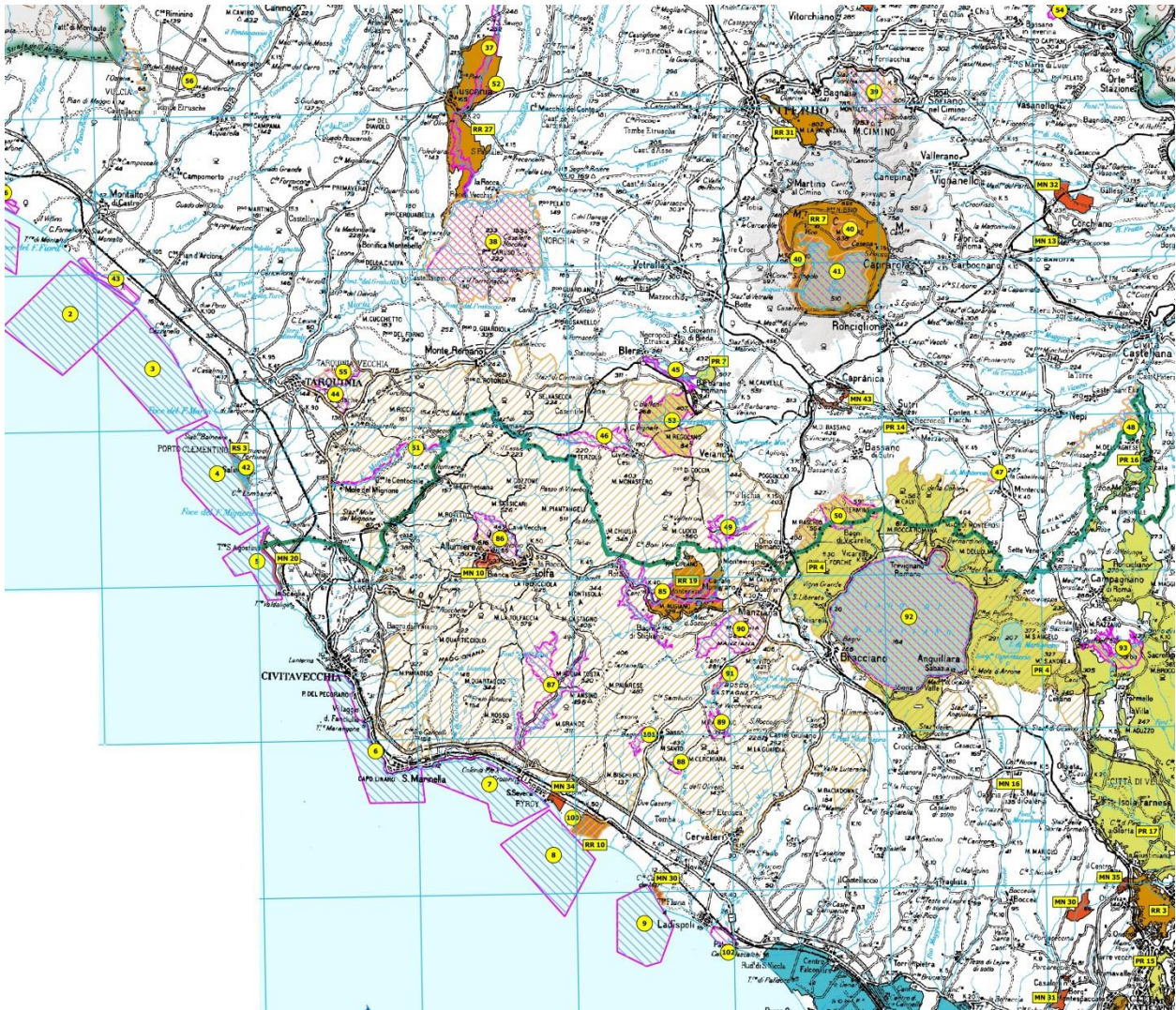
Figura 124 – Caldara di Manziana

(Di Stefano1194 - Opera propria, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=69924392>)



Figura 125 – Solfatarata sul fiume Marta

<https://it.wikiloc.com/percorsi-escursionismo/respampani-eremo-solfatarata-rocca-vecchia-mulino-e-diga-ponte-fra-cirillo-rocca-respampani-porcarecc-94865352/photo-62022083>



- | | | | |
|---|-------------------------------|---|--------------------------------------|
|  | Parco Nazionale |  | Monumento Naturale |
|  | Riserva Naturale Statale |  | Zona Speciale di Conservazione (ZSC) |
|  | Area Naturale Marina Protetta |  | Zona di Protezione Speciale (ZPS) |
|  | Parco Naturale Regionale |  | Confine regionale |
|  | Riserva Naturale Regionale |  | Confine provinciale |

Figura 126 – Carta delle Aree Naturali Protette e delle aree Rete Natura2000 (ZSC/ZPS) del Lazio (edizione 2021)

Elenco delle Aree Rete Natura2000 (SIC, ZPS, ZSC) presenti nell'ambito di area vasta

codice	denominazione	reg_biogeografica	sic_zsc	zps
IT6000001	Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora	Mediterranea	SIC	
IT6000002	Fondali antistanti Punta Morelle	Mediterranea	ZSC	
IT6000003	Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta	Mediterranea	ZSC	
IT6000004	Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia	Mediterranea	ZSC	
IT6000005	Fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara	Mediterranea	ZSC	
IT6000006	Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro	Mediterranea	ZSC	
IT6000007	Fondali antistanti S. Marinella	Mediterranea	ZSC	
IT6000008	Secche di Macchiatonda	Mediterranea	ZSC	
IT6000009	Secche di Torre Flavia	Mediterranea	ZSC	
IT6010007	Lago di Bolsena	Mediterranea	ZSC	
IT6010008	Monti Vulsini	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6010009	Calanchi di Civita di Bagnoregio	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6010011	Caldera di Latera	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6010012	Lago di Mezzano	Mediterranea	ZSC	
IT6010013	Selva del Lamone	Mediterranea	ZSC	
IT6010014	Il Crostoletto	Mediterranea	ZSC	
IT6010015	Vallerosa	Mediterranea	ZSC	
IT6010016	Monti di Castro	Mediterranea	ZSC	
IT6010017	Sistema fluviale Fiora - Olpeta	Mediterranea	ZSC	
IT6010018	Litorale a nord ovest delle Foci del Fiora	Mediterranea	ZSC	
IT6010019	Pian dei Cangani	Mediterranea	ZSC	
IT6010020	Fiume Marta (alto corso)	Mediterranea	ZSC	
IT6010021	Monte Romano	Mediterranea	ZSC	
IT6010022	Monte Cimino (versante nord)	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6010023	Monte Fogliano e Monte Venere	Mediterranea	ZSC	
IT6010024	Lago di Vico	Mediterranea	ZSC	
IT6010026	Saline di Tarquinia	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6010027	Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro	Mediterranea	ZSC	
IT6010028	Necropoli di Tarquinia	Mediterranea	ZSC	
IT6010029	Gole del Torrente Biedano	Mediterranea	ZSC	
IT6010030	Area di S. Giovenale e Civitella Cesi	Mediterranea	ZSC	
IT6010031	Lago di Monterosi	Mediterranea	ZSC	
IT6010032	Fosso Cerreto	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6010033	Mola di Oriolo	Mediterranea	ZSC	
IT6010034	Faggete di Monte Raschio e Oriolo	Mediterranea	ZSC	

codice	denominazione	reg_biogeografica	sic_zsc	zps
IT6010035	Fiume Mignone (basso corso)	Mediterranea	ZSC	
IT6010036	Sughereta di Toscana	Mediterranea	ZSC	
IT6010037	Il "Quarto" di Barbarano Romano	Mediterranea	ZSC	
IT6010039	Acropoli di Tarquinia	Mediterranea	ZSC	
IT6010040	Monterozzi	Mediterranea	ZSC	
IT6010041	Isole Bisentina e Martana	Mediterranea	ZSC	
IT6010055	Lago di Bolsena, Isole Bisentina e Martana	Mediterranea		ZPS
IT6010056	Selva del Lamone e Monti di Castro	Mediterranea		ZPS
IT6010057	Lago di Vico Monte Venere e Monte Fogliano	Mediterranea		ZPS
IT6010058	Monte Romano	Mediterranea		ZPS
IT6030001	Fiume Mignone (medio corso)	Mediterranea	ZSC	
IT6030003	Boschi mesofili di Allumiere	Mediterranea	ZSC	
IT6030004	Valle di Rio Fiume	Mediterranea	ZSC	
IT6030005	Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate	Mediterranea		ZPS
IT6030006	Monte Tosto	Mediterranea	ZSC	
IT6030007	Monte Papparano	Mediterranea	ZSC	
IT6030008	Macchia di Manziana	Mediterranea	ZSC	
IT6030009	Caldara di Manziana	Mediterranea	ZSC	
IT6030010	Lago di Bracciano	Mediterranea	ZSC	
IT6030011	Valle del Cremera - Zona del Sorbo	Mediterranea	ZSC	
IT6030014	Monte Soratte	Mediterranea	ZSC	
IT6030019	Macchiatonda	Mediterranea	ZSC	ZPS
IT6030020	Torre Flavia	Mediterranea		ZPS
IT6030021	Sughereta del Sasso	Mediterranea	ZSC	
IT6030022	Bosco di Palo Laziale	Mediterranea	ZSC	
IT6030085	Comprensorio Bracciano-Martignano	Mediterranea		ZPS

Elenco aree naturali protette presenti nell'ambito di area vasta

Toscana (Riserva Regionale)
Lago di Vico (Riserva Regionale)
Parco dell'antichissima città di Sutri (Parco Regionale)
Valloni della via Francigena (Monumento Naturale)
Marturanum (Parco Regionale) 15 - Salina di Tarquinia (Riserva Statale)
La Frasca (Monumento Naturale)
Boschi mesofili di Allumiere (Monumento Naturale)
Monterano (Riserva Regionale)
Bracciano - Martignano (Parco Regionale)
Pyrgi (Monumento Naturale)
Macchia Tonda (Riserva Regionale)
Palude di Torre Flavia (Monumento Naturale)
Litorale Romano (Riserva Statale)

Aree agricole e agroecosistemi

Un ampio sistema di aree agricole a carattere prevalentemente estensivo che include un mosaico di zone ecotonali caratterizza complessivamente l'area vasta. Questo sistema, il cui valore paesistico ed ambientale è riconosciuto anche dal PTPR con l'individuazione dei **Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario**, svolge un fondamentale ruolo di connessione ecologica ed è oggi messo a rischio da interventi di sviluppo insediativo (riconducibili a fenomeni di dispersione, a nuovi agglomerati per servizi e attività turistiche in particolare lungo la costa) che troppo spesso determinano fenomeni di frammentazione ecologica. Con riferimento alla componente "suolo" va evidenziato come il suo uso secondo tecniche sostenibili di agricoltura conservativa¹²² dovrebbe essere il necessario presupposto per il corretto mantenimento delle condizioni di naturalità delle numerose aree marine protette che si sviluppano lungo tutta la costa.



Figura 127 – la piana costiera e il sistema di agroecosistemi sulla fascia di rilievi verso l'entroterra. Località Sasso (Cerveteri)



Figura 128 – il sistema agricolo e insediativo della bonifica

¹²² Ad esempio riducendo progressivamente la lavorazione dei terreni e alternando le colture durante l'anno per stimolare l'attività biologica del terreno (Progetto Soil4Life)



Figura 129 – Paesaggio agricolo – Ara Santa Maria (Tarquinia)



Figura 130 – Colture ad oliveto nell'area di Monte Romano



Figura 131 – Paesaggio agricolo – Valle del Mignone



Figura 132 – Agroecosistemi in un mosaico di aree agricole a seminativo e a coltura legnosa



Figura 133 – aree a vigneto in mosaici agricoli



Figura 134 – aree a seminativo nelle piane costiere della maremma laziale

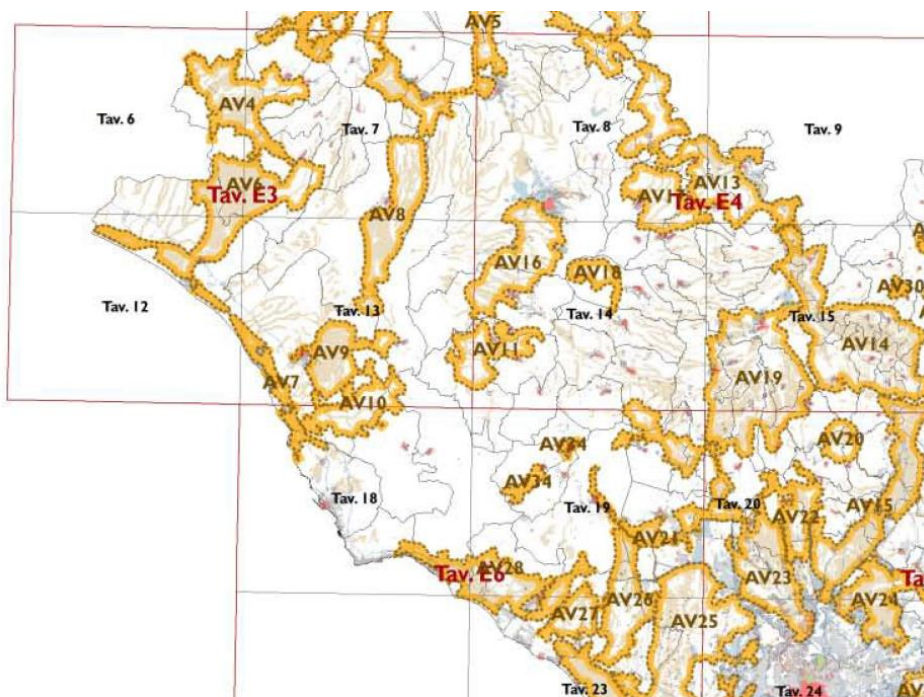


Figura 135 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari:
Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario di valore nell'area di interesse

Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario di valore nell'area di interesse presenti nell'ambito di area vasta

- AV4 Valle Fiora 2
- AV 5 Bolsena
- AV 6 Valle Fiora 3
- AV 7 Fascia costiera nord Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia
- AV 8 Valli fluviali Marta, Maschiolo, Pantacciano
- AV 9 Tarquinia
- AV 10 Mignone
- AV 11 San Giovenale
- AV 13 Valle Tevere Nord- Orte
- AV 14 Valle Tevere Nord -Magliano Sabina
- AV 16 Viterbo Bacucco Bagnaccio, Valle Trieste loc. Quercia, Valle dell'Urcionio, Macchia dell'Ospedale
- AV 17 Soriano nel Cimino
- AV 18 Conca Lago di Vico
- AV 19 Valle del Treja
- AV 20 S. Martino, Castellaccio
- AV 21 Lago di Bracciano e Casale di Vicarello
- AV 22 Valle Tevere - Via Flaminia
- AV 23 Parco di Veio
- AV 24 Marcigliana
- AV 25 Valle dell'Arrone

AV 26 Valle del Rio Palidore e Fosso delle Cascate
AV 27 Cerveteri località Piancerese
AV 28 Cerveteri, Necropoli e riserva Banditaccia Piana di Furbara e Santa Severa

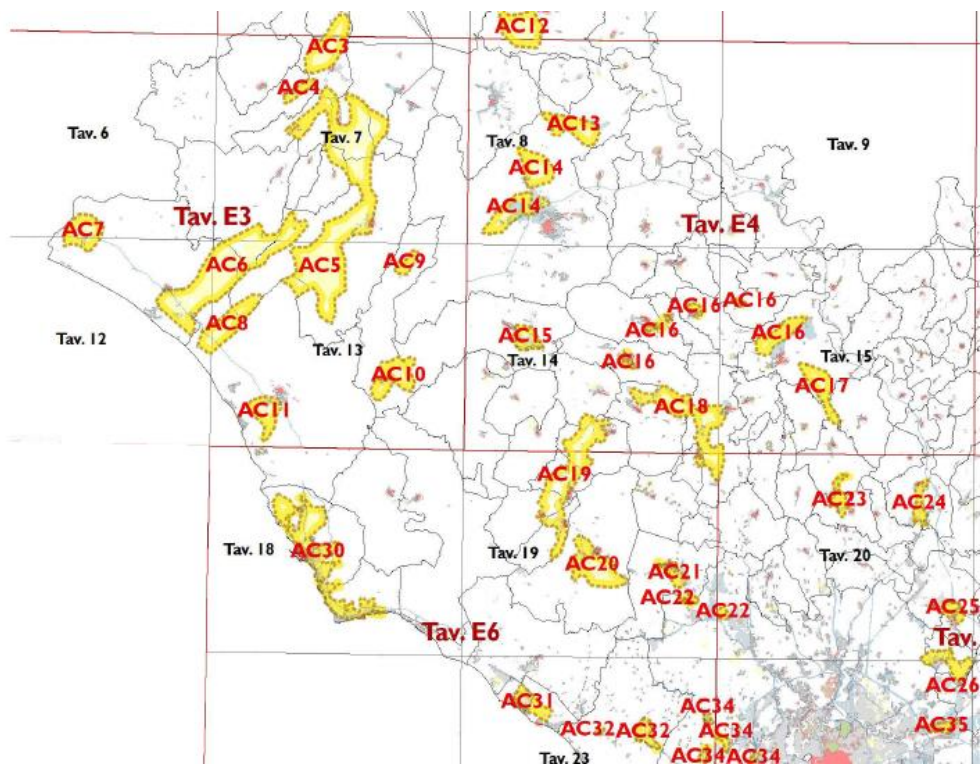


Figura 136 – PTPR Valorizzazione del paesaggio Ambiti prioritari:
Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti nell'area di interesse

Programmi di intervento per la valorizzazione del paesaggio agrario di prossimità agli insediamenti nell'ambito di area vasta

- AC1 Fosso Asinaro o San Biagio
- AC2 Grotte di Castro
- AC3 Fosso Olpete e Lago di Mezzano
- AC4 Fosso di San Paolo, Farnese
- AC5 Fosso Mignattara e Torrente Capecchio
- AC6 Fiume Arrone D
- AC7 Fosso della Percossa
- AC8 Fosso Dogana
- AC9 Fosso Catenaccio
- AC10 Fosso Lavatore
- AC11 Tarquinia

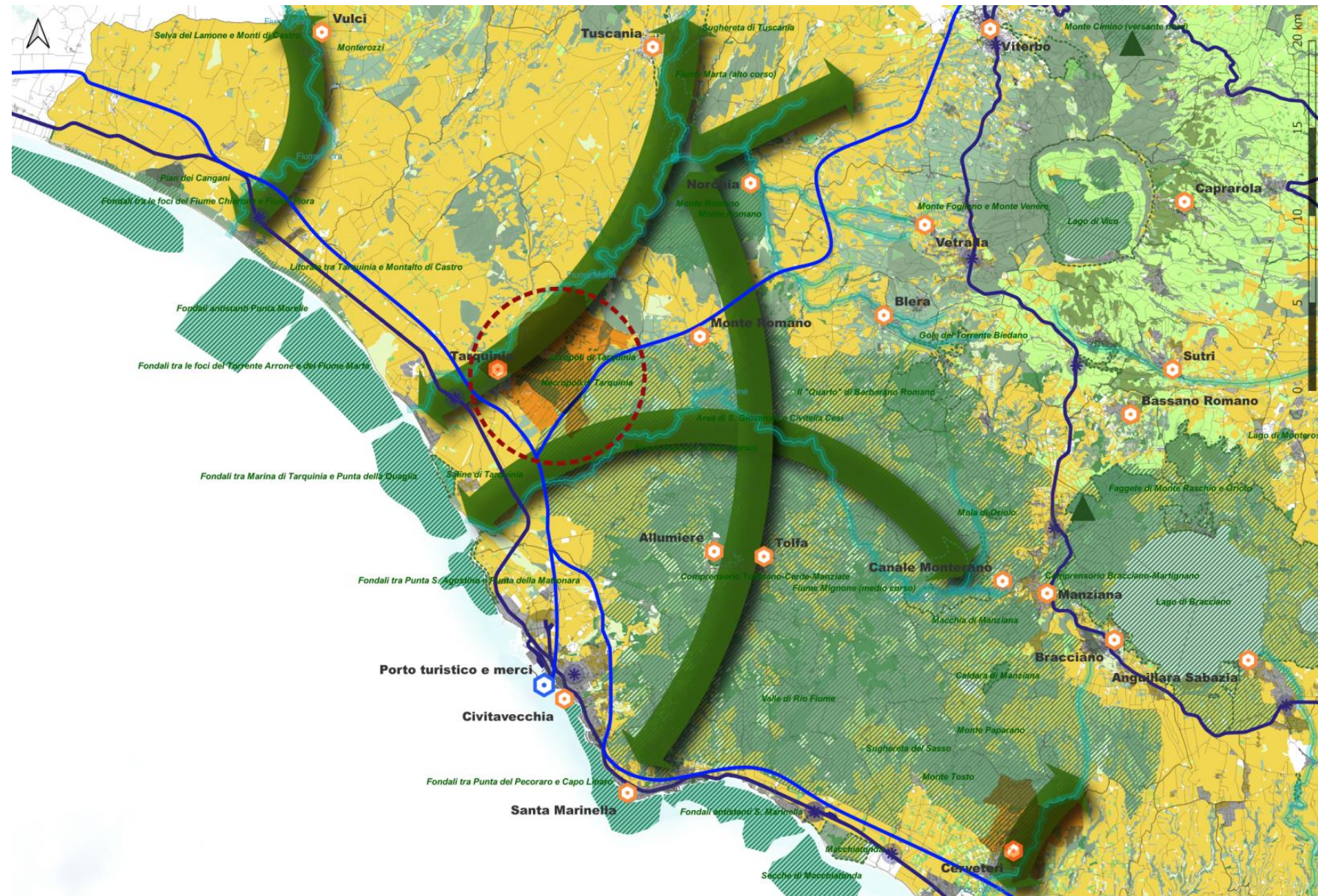
AC12 Vallata di Bagnoregio
AC13 Infernaccio
AC14 Bagnaccio
AC15 Fosso Palombara
AC16 Fosso Borghetto e versante est lago di Vico
AC17 Fosso di Chiavello
AC18 Fosso di Ponte delle Masse
AC19 Fosso Pupigliano
AC20 Lago di Bracciano
AC21 Fiume Arrone
AC22 Rio Galeria
AC23 Via Flaminia
AC24 Valle del Tevere
AC25 Fosso del Pozzo
AC26 Fosso di Santa Lucia
AC29 Valle Fiume Venella
AC30 Fascia Costiera
AC31 Fascia costiera Ladispoli
AC32 Aranova, Torrimpietra, Palidoro
AC33 Malagrotta, Rio Galeria
AC34 Aurelia, Santa Maria Galeria

5.3.3 Territorializzazione - linee strategiche

Sulla base di questa lettura interpretativa di area vasta e con riferimento alla Rete ecologica di livello Regionale e provinciale, alla Rete Natura2000, alla copertura del suolo (CorineLandCover) e al sistema delle aree protette, sono individuate le componenti principali e secondarie della rete ecologica di cui va preservata la biodiversità. Le **componenti primarie** sono costituite dal sistema delle aree Rete Natura2000, dalle aree protette, dai siti Unesco (faggete), dalle aree occupate dal reticolo idrografico e dalle aree lacuali/paludose e da tutte le aree a prevalente copertura naturale (aree boscate, a pascolo, cespuglieti ecc.) desunte dallo strato CorineLandCover. Nelle **componenti secondarie** sono state inserite tutte le aree con copertura del suolo (desunta dallo strato CorineLandCover) riconducibile a sistemi agricoli legnosi (a maggiore biomassa), a sistemi agricoli prevalentemente estensivi e alle aree agricole che presentano spazi naturali importanti (zone ecotonali).

Definito il quadro delle componenti, sono state individuate le connessioni ecologiche principali tra le diverse componenti primarie da rafforzate e consolidare. Tra le componenti secondarie si dovrà invece rafforzare la biodiversità diffusa degli habitat naturali attraverso il mantenimento e potenziamento degli agro-ecosistemi.

Nel focus di approfondimento le azioni strategiche saranno guidate dall'obiettivo di ridurre la pressione antropica sul consumo di suolo ricercando soluzioni integrate per i servizi di intermodalità, riducendo le superfici impermeabili, riqualificando il patrimonio edilizio esistente.



Legenda

Reti principali di mobilità e nodi di interscambio

- porto turistico e merci di Civitavecchia
- linee ferroviarie
- stazioni
- A12
- SS 675 Umbro Laziale
- rete stradale di livello intercomunale e locale

Rete ecologica

- connessioni principali
- componenti primarie**
 - aree zsc - sic - zps
 - aree marine protette
 - aree naturali protette
 - Aree boscate
 - Cespuglieti ed arbusteti
 - Aree a ricolonizzazione naturale e artificiale
 - Aree a pascolo naturale e praterie d'alta quota
 - Paludi interne
 - Saline
 - Paludi salmastre
 - Zone intertidali marine
- componenti secondarie**
 - Conifere a rapido accrescimento
 - Castagneti da frutto

- Frutteti e frutti minori
- Oliveti
- Pioppeti, saliceti, altre latifoglie
- Vigneti
- Aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti
- Seminativi semplici in aree irrigue
- Seminativi semplici in aree non irrigue
- Sistemi colturali e partecellari complessi
- Superfici a copertura erbacea densa
- Colture orticole in pieno campo
- Colture temporanee associate a colture permanenti

Mete principali e centri di interesse per l'armatura culturale

- centri principali
- centri secondari
- siti patrimonio UNESCO
- siti patrimonio UNESCO faggete di Monte Cimino e monte Raschio

Elementi di contesto

- corsi d'acqua principali
- confini comunali
- Area Tarquinia (FOCUS)

Figura 137 – Rete ecologica e servizi ecosistemici. Territorializzazione delle linee strategiche

5.4 Intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile

5.4.1 Criteri generali e linee strategiche

“Ogni viaggio [...] è una resistenza alla privazione, perché si viaggia non per arrivare ma per viaggiare e fra gli indugi brilla il puro presente” (Claudio Magris, Danubio)¹²³

Le tracce di un percorso sono i primi elementari segni che l'uomo crea nell'esplorazione di un territorio. La traccia, il tracciato di un percorso, è il segno fisico che testimonia l'inizio di un incessante processo di acquisizione dei territori nel patrimonio condiviso di conoscenze: l'insorgenza di un paesaggio. L'accesso dell'uomo ad un sito è dunque il motore primario di generazione del paesaggio che nel mentre segna il territorio dà origine ad una percezione che trasforma il sito in luogo. Ciascuno di noi, **ripercorrendo antiche e nuove tracce, rinnova quell'esperienza primordiale e procede alla costruzione di una propria percezione, di una propria immagine mentale di quel territorio.**

Con l'avvento degli spostamenti veloci (auto, aereo, ecc.) l'idea illuminista del "tour", in cui i luoghi, in un tempo "dilatato", sono colti, nel senso di "conosciuti" e "percepiti", nella loro interezza (non solo il singolo bene, ma anche il contesto paesistico in cui si colloca), si è spesso trasformata, dalla metà del secolo scorso, in un'idea di viaggio che è sola collazione di mete da raggiungere nel più breve tempo possibile e l'interesse per la conoscenza dei territori attraversati è fortemente diminuito.

Negli ultimi decenni però la richiesta di turismo legata all'esperienza del "viaggio", dove obiettivo del viaggiare non è la "meta" ma lo spostamento in sé, ovvero l'"itinerario" è "tornata di "moda". Lo stesso "Sito ufficiale del Turismo Italiano" suggerisce luoghi per un "turismo itinerante".

La percorrenza a piedi, e nella media e lunga percorrenza soprattutto la bicicletta (oggi disponibile anche con pedalata assistita che consente di ampliare il pubblico dei fruitori), consentono di "attraversare gli spazi senza che questi ci lascino indifferenti. La velocità dolce della bici ci permette di fare esperienza intima del paesaggio, soffermandoci su quanto sfilata attorno e di accorgerci di ciò che, a una velocità maggiore, perderebbe di definizione fino a scomparire"¹²⁴.

Già nel 2015, il Sole24ore evidenziava come il **cicloturismo in Europa genera un indotto economico di 44 miliardi**, con 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti, secondo le rilevazioni dell'Enit. In Italia ha un valore potenziale di 3,2 miliardi e sta crescendo ad un ritmo costante.[...] L'obiettivo è diventare un Paese a misura di bici, ma servono infrastrutture adeguate[...] Una pista ciclabile può costare fino a 400Euro al metro, ma studi internazionali dimostrano che ogni euro investito in questo settore ne restituisce 4 o 5 alla collettività in meno di tre anni. In Europa il settore è in fortissima espansione[...] la provincia di Trento con i

¹²³ Magris C., 1986, *Danubio*, Garzanti Saggi blu, Milano

¹²⁴ Pileri P., Giacomeli A., Giudici D., (2015), *VEnTo. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Milano, DASTU Politecnico di Milano, Corradini M s.r.l.

suoi 400 km di piste ciclabili, dal 2009, generano oltre 100 milioni di euro l'anno"¹²⁵

Inoltre è da sottolineare come uno degli obiettivi della **transizione ecologica**, si muova proprio in direzione della **mobilità sostenibile**. Uno degli obiettivi del Green Deal Europeo– Mobilità sostenibile – GDE - Azioni per la mobilità a zero emissioni e la mobilità elettrica (cfr paragrafo Obiettivi) sta proprio nel ridefinire il sistema della mobilità attraverso l'incentivazione di un **sistema di mobilità sostenibile**, con l'integrazione di **modalità alternative di percorrenza come mezzi elettrici e percorsi ciclabili**.

La presenza sul territorio, come nel caso in esame, di una rete di mobilità interregionale diversificata in rete su gomma ferro e acqua, garantisce un'accessibilità "veloce" all'area che può assumere il ruolo di "approdo", di livello nazionale e internazionale.

Un'articolata rete di nodi di scambio intermodale (che si connotano come veri e propri hub dotati di servizi come parcheggi, servizi navetta, punti e-charge per auto e biciclette, poli informativi culturali, ecc.) che prevedano connessioni tra le diverse modalità di **mobilità interregionale "veloce"** e la **rete di mobilità locale e "slow"** (turistica e infrastrutturale locale e regionale) potrebbe individuare un **sistema a "doppia velocità" utile a costruire una rete di intermodalità orientata alla fruizione sostenibile, principalmente turistica ma anche per gli spostamenti quotidiani, che sia reale volano per uno sviluppo locale sostenibile duraturo ed equo fondato sulle identità paesistiche locali**.

In accordo agli obiettivi strategici Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (PGMC) e agli obiettivi e strategie del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL) della Regione Lazio il Masterplan individua per la Rete di intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile le seguenti Linee strategiche:

- Incentivare la rete di mobilità sostenibile a servizio delle esigenze delle popolazioni locali e del turismo sostenibile con la previsione di nuove infrastrutture di mobilità sostenibile (ciclabili) e servizi di trasporto a bassa emissione di trasporto collettivo (navette) e individuale (noleggio e-bike) connessi ai nodi di interscambio;
- Migliorare l'intermodalità tra le diverse reti di mobilità ("veloce" e "slow") attraverso la previsione di un sistema di mobilità locale sostenibile, la creazione di nuovi nodi di scambio intermodale con servizi (parcheggi di scambio), servizi di electric-charge (e-bike e auto), servizi informativi turistici (visitor centre), punti di accoglienza e ristoro;
- Sviluppare la rete di fruizione turistica sostenibile: il sistema delle mete/poli (siti archeologici, complessi monumentali, monumenti isolati, centri e nuclei storici, emergenze naturali, ecc.) è connesso tramite una rete di mobilità turistica sostenibile individuata a partire dalle direttrici e dalle tracce dei tracciati storici e antichi e dalle strade panoramiche al fine di rinnovare i legami culturali e

¹²⁵ "il ciclo-turismo marcia a pieni giri" di Laura Dominici, Sole 24ore Impresa & Territori 01 agosto 2015

identitari e di sostenere una vision paesistica d'insieme che possa potenziare un turismo diffuso su tutto il territorio.

5.4.2 Territorializzazione - lettura dell'area vasta

L'ambito di attenzione è caratterizzato da una rete di intermodalità con collegamenti su gomma, ferro, acqua che, anche attraverso il completamento della SS675 e il potenziamento dei nodi di interscambio, può fungere da **collegamento "veloce" tra l'area e il contesto interregionale, nazionale e internazionale** (porto di Civitavecchia merci e crocieristico).

La **MOBILITÀ INTERREGIONALE/NAZIONALE/INTERNAZIONALE** si compone come segue:

Mobilità su gomma

- **Strada statale 675 "Umbro Laziale"** - fa parte del Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. L'itinerario "Civitavecchia-Orte" rientra nella "Rete stradale Trans-Europea TEN-T e si inserisce inoltre nella "direttrice Civitavecchia-Ancona", trasversale di connessione tra la costa tirrenica e quella adriatica dell'Italia centrale.
- **Asse autostradale A12** - tracciato autostradale di collegamento tra Genova e Roma lungo il litorale tirrenico. Risultano completati i tratti Genova-San Pietro in Palazzi e Roma-Tarquinia. Il restante collegamento è ad oggi demandato alla SS1 Aurelia

Mobilità su acqua

- **Porto di Civitavecchia** - Il porto è gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ed è diviso in macro aree: a sud, nel porto storico, la parte dedicata al turismo e al diportismo, a nord l'area per i traffici commerciali, la pesca e il cabotaggio e sull'antemurale Cristoforo Colombo il terminal crociere, tra i più lunghi del mondo. Oggi, Civitavecchia è il secondo porto crocieristico d'Europa e il primo in Italia (per numero di turisti e visitatori) e dispone di collegamenti marittimi giornalieri o settimanali (c.d. Autostrade del Mare) per il trasporto di passeggeri e camion per Spagna, Sardegna, Sicilia e Tunisia e principali destinazioni del Mediterraneo¹²⁶. Il porto è dotato di un servizio di collegamento speciale con la stazione ferroviaria ed è dotato di aree parcheggio. Tra i progetti infrastrutturali si evidenziano le iniziative che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale sta portando avanti di concerto con il Porto di Barcellona per **aumentare l'interscambio tra l'Italia e la Spagna sfruttando l'autostrada del mare Civitavecchia-Barcellona**, che funge anche da **corridoio euromediterraneo trasversale** verso i Balcani, la Grecia e la Turchia (attraverso i porti dell'Adriatico) e che consente un collegamento a minor tempo di percorrenza e al minor costo, rispetto ad un collegamento tutto strada che passa per la Francia e il Nord Italia, ma soprattutto a minor impatto ambientale¹²⁷. Si evidenzia inoltre il progetto (cofinanziato dalla Banca europea per gli Investimenti) per portare a compimento le opere strategiche del porto di Civitavecchia e i collegamenti ferroviari e stradali di cosiddetto ultimo miglio.

Mobilità su ferro

¹²⁶ <https://www.portidiroma.it/porto-di-civitavecchia>

¹²⁷ <https://www.portidiroma.it/progetti-infrastrutturali>

- La **rete RFI** presenta lungo la costa tirrenica una linea “fondamentale”¹²⁸ elettrificata a **doppio binario** (su cui viaggiano treni Regionali e Regionali Veloci, Intercity) di **collegamento interregionale**. Lungo la linea sono presenti una serie di stazioni locali nelle principali città e località turistiche: Ladispoli-Cerveteri, Cerveteri, S. Severa, S. Marinella, Civitavecchia, Tarquinia, Montalto di Castro.
- La **stazione ferroviaria di Civitavecchia** rappresenta un punto strategico per la maggior parte dei turisti del porto turistico e crocieristico. Permette infatti di raggiungere Roma in meno di un’ora (Civitavecchia Express, Treni Intercity) ed è **collegata al porto tramite un trasporto pubblico speciale** (navetta) che collega la Stazione con le Navi da Crociera e viceversa¹²⁹.
- Nell’entroterra la rete RFI presenta una linea “complementare” elettrificata a **binario unico** che collega Roma con Viterbo per proseguire poi fino ad Attigliano. Questa direttrice, sottodimensionata, insieme alla **Ferrovia Regionale Roma - Civita Castellana – Viterbo**, sono gli unici assi “interni” di collegamento su ferro tra Roma e la Toscana.

La rete di **MOBILITÀ LOCALE** oggi è strutturata essenzialmente tramite collegamenti su gomma e su ferro.

Mobilità su ferro

- La **rete ferroviaria**, come abbiamo visto ai paragrafi precedenti non è molto sviluppata per collegamenti veloci interregionali, ma svolge sostanzialmente un ruolo di collegamento regionale e locale tramite le numerose stazioni sul territorio. Il PRMTL e il PGMC nazionale prevedono il potenziamento delle stazioni come nodi di interscambio con la mobilità sostenibile locale;

Mobilità su gomma

- La **mobilità su gomma** è caratterizzata da un’estesa rete di mobilità locale che mette in collegamento i diversi comuni e i centri di principale interesse. Per eventuali approfondimenti di questo aspetto di mobilità, che esula dalle specifiche finalità del Masterplan, si rimanda alle proposte del PRMTL della Regione Lazio e a specifiche istanze che potranno uscire dal tavolo tecnico di confronto inter-istituzionale.

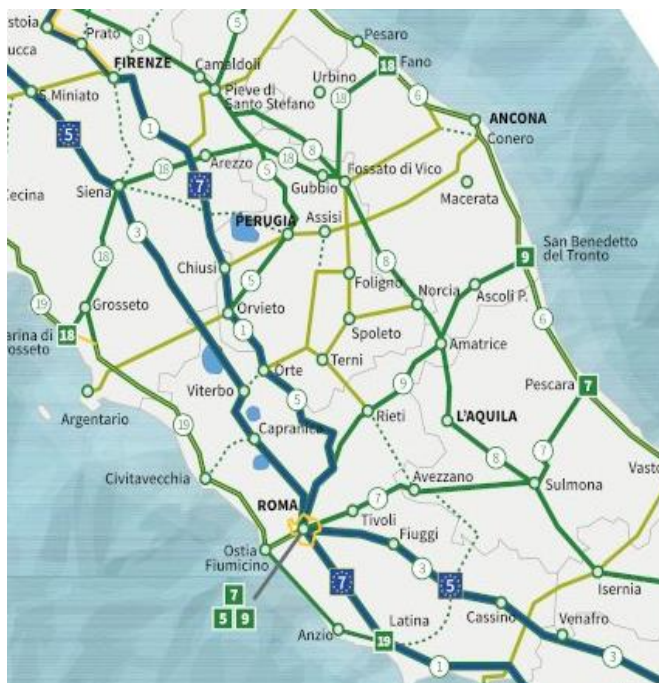
La rete di **MOBILITÀ SOSTENIBILE**, orientata sia agli spostamenti quotidiani che al turismo sostenibile, oggi è poco sviluppata, ma presenta diverse potenzialità (anche in termini di proposte e progetti condivisi a livello nazionale e regionale) per essere potenziata al fine di adeguarsi alle **strategie e agli obiettivi di mobilità sostenibile del PRMTL della Regione Lazio e del PGMC nazionale**

Rete ciclabile nazionale

- La **Rete ciclabile nazionale**, aggiornata al 2022, redatta da FIAB e parte integrante del PGMC nazionale approvato (cfr. “Programmazione e Pianificazione”), prevede che nell’ambito di area vasta siano realizzate due direttrici nord-sud: l’**itinerario Bicalta19 Ciclovía Tirrenica** lungo la costa e l’itinerario, più interno, **Bicalta3 Ciclovía Francigena** che è parte dell’itinerario EuroVelo 5. Nella rete Bicalta è **previsto anche un collegamento tra Civitavecchia e Capranica** (che potrebbe sfruttare la ferrovia dismessa Civitavecchia – Capranica-Orte).

¹²⁸ Dal sito di RFI

¹²⁹ <https://civitavecchia.portmobility.it/it/stazione-ferroviaria-di-civitavecchia>



Ciclovie che interessano l'ambito di area vasta

Itinerario BI 19 - TIRRENICA

Lunghezza: circa 960 km

Regioni attraversate: Liguria, Toscana, Lazio

Descrizione: Dal confine francese, oltre le terre degli Etruschi, per raggiungere la Capitale senza mai perdere di vista il mare. Un mosaico di paesaggi tra antiche ferrovie recuperate (o prossime tali) e dolci colline tra cielo e acqua. Quasi completamente inserita nel SNCT.

Itinerario BI 3 - FRANCIGENA (itinerario europeo)

Lunghezza: circa 2.000 km

Regioni attraversate: Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia (con varianti Piemonte e Valle d'Aosta).

Descrizione: Lungo l'asse portante dell'antica via Francigena: da Como e, oltreconfine, lungo il tracciato che arriva dal Nord Europa. Una volta a Roma, il tracciato si completa verso Brindisi, per secoli il porto per pellegrini e crociati diretti a Gerusalemme. Tutto l'itinerario italiano è parte di EuroVelo 5, itinerario europeo da Canterbury a Brindisi.

Ciclovie prossime all'ambito di area vasta

Itinerario BI 5- ROMEA TIBERINA

Lunghezza: circa 800 km

Regioni attraversate: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio.

Descrizione: Itinerario legato in parte alle vie consolari Annia e Popilia, che congiungevano Aquileia a Rimini, e in parte al corridoio Tiberino-Adriatico che sfrutta quanto già in essere lungo la valle del Tevere, in particolare nella regione umbra.

Itinerario BI 1 - DEL SOLE

Lunghezza: circa 2.600 chilometri

Regioni attraversate: Trentino-Alto Adige, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna

Descrizione: Greenway nazionale che collega l'Italia, proseguendo anche sulle isole, ciclabile e già perfettamente attrezzata nel tratto più a Nord, dal Brennero al Mincio. È parte di EuroVelo n° 7 itinerario da Capo Nord a Malta. In parte già inserita nel SNCT.

Figura 138 –La rete ciclabile Nazionale aggiornata al 2022

Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024: allegato C) La composizione della rete ciclabile nazionale – Bicalitalia
SNCT = Sistema Nazionale CicloTuristico

- In particolare la **BI 19 Ciclovie Tirrenica**¹³⁰ (Km 814). Da Ventimiglia a Latina, caratterizza tutto il litorale tirrenico, da Ventimiglia a Roma per poi collegarsi con la Ciclovie del Sole, attraversando i parchi naturali delle Apuane, di Migliarino-San Rossore e della Maremma. Il tratto da Ventimiglia ad Ansedonia è già stato individuato e lungo l'itinerario sono presenti anche servizi di ricettività "albergabici"¹³¹ che offrono un posto sicuro dove lasciare la bicicletta e attrezzi per fare manutenzione di base.

A queste modalità di mobilità sostenibile, orientate sia agli spostamenti quotidiani che al turismo sostenibile si aggiungono ulteriori **modalità dedicate più strettamente alla fruizione turistica**, per le quali ci sono progetti approvati e/o potenzialità da mettere in valore:

Mobilità su acqua

- **Porti turistici** Oggi sono presenti: a) il porto turistico a **Civitavecchia** (in fase di rinnovamento) presso il porto storico di "Centumcellae" destinato unicamente alla nautica da diporto e in località; b) il porto turistico di **Riva di Traiano** a Santa Marinella; c) una piccola darsena in località "Buca di Nerone" ben attrezzata collocata fra il porto e la centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord¹³². Il

¹³⁰ <https://www.bicalitalia.org/it/bicalitalia/gli-itinerari-bicalitalia/193-bi19-ciclovie-tirrenica#close>

¹³¹ <https://www.albergabici.it/it/>

¹³² Regione Lazio "Piano dei Porti di Interesse Economico regionale" "Quadro dello stato delle infrastrutture portuali

“Piano dei Porti di Interesse Economico regionale”, recentemente approvato, ha previsto tre nuovi siti nelle località costiere di : **Montalto di Castro** (foce del fiume Fiora), **Tarquinia** (foce del fiume Marta) e **Ladispoli**, alla foce del fosso Vaccina e quindi in diretto contatto con Cerveteri.

Anche in questo caso il porto turistico, per diventare a tutti gli effetti **nodo di interscambio** sul territorio dovrebbe dotarsi di *servizi alla mobilità* – come ad esempio parcheggi di scambio, servizi e-bike, servizi di e-charge car-bike - e di collegamenti di mobilità sostenibile verso i centri abitati e gli altri punti di interscambio locale e interregionale localizzati sul territorio.

Linea Ferrovia dismessa Capranica – Sutri – Civitavecchia¹³³

- La tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica di 49 km è il primo tratto della linea **ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte** (di complessivi 86km) concepita a partire dal 1870 con l'intento di realizzare una linea ferroviaria trasversale che avrebbe dovuto collegare i porti di Civitavecchia e Ancona, attraversando l'Appennino e servendo il polo delle acciaierie di Terni.

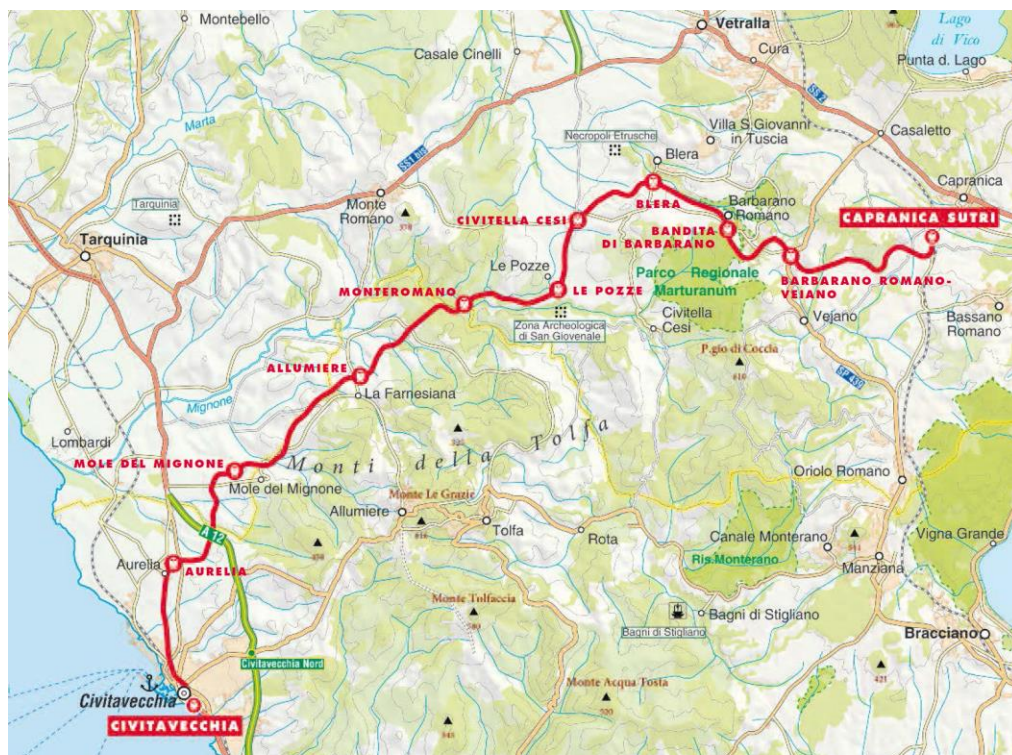


Figura 139 – Linea dismessa Civitavecchia-Orte. Tratta Civitavecchia- Capranica (Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016, RFI e FS)

e loro sviluppo dal Piano del 1998” (Elaborato “sintesi non tecnica”)

¹³³ Tutte le informazioni che seguono sono tratte dall’Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016, RFI e FS
<https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/impegno/per-lambiente/progetti/Atlante%20delle%20linee%20ferroviarie%20dismesse.pdf>



●	CAPRANICA SUTRI	km 0,0
●	BARBARANO ROMANO-VEIANO	km 7,3
●	BANDITA DI BARBARANO	km 11,2
●	BLERA	km 14,8
●	CIVITELLA CESI	km 18,4
●	LE POZZE	km 21,3
●	MONTEROMANO	km 25,3
●	ALLUMIERE	km 30,9
●	MOLE DEL MIGNONE	km 37,6
●	AURELIA	km 43,0
●	CIVITAVECCHIA	km 49,0

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Roma-Orte-Firenze / Roma-Pisa
Regione	Lazio
Lunghezza della linea	49 km
Dismissione definitiva	D.M. prof. n. 398 del 14 novembre 2011
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	8 fabbricati viaggiatori – 8 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	5 ponti – 10 gallerie

Figura 140 – Linea dismessa Civitavecchia - Orte

In alto a sinistra "Società Elettrica Ferroviaria Italiana: Ferrovia Civitavecchia- Orte 1930" in alto a destra il Ponte ferroviario sul Mignone (<https://it.wikiloc.com/percorsi-escursionismo/vecchia-ferrovia-abbandonata-luni-sul-mignone-60726671>)

In basso tabella con i dati riassuntivi della tratta Civitavecchia – Capranica desunta da Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016, RFI e FS

- Fu solo parzialmente realizzata l'elettificazione della linea e mai conclusa. Dall'inizio degli anni '40 del secolo scorso si ritenne quindi più conveniente instradare il traffico merci sull'itinerario più lungo, ma meno acclive ed elettrificato, Civitavecchia-Roma-Orte. **La linea Civitavecchia-Capranica è stata definitivamente dismessa nel 2011 (DM di dismissione 398/2011) ed è oggi priva di armamento e tecnologie.** Il tracciato, di pregio naturalistico e di collegamento tra molte mete di interesse da un punto di vista culturale e storico, presenta continuità e si presta particolarmente, se valorizzato, a un riuso come greenway
- L'altro tratto principale Capranica-Orte è ancora sospeso all'esercizio, ma è stata avviata la procedura di dismissione definitiva ancora in corso. Va detto che nel tempo sono emerse idee, iniziative a carattere politico e progettuali per il ripristino dell'esercizio ferroviario della linea Civitavecchia Orte, cui però non sono seguite decisioni e azioni finalizzate in tal senso.
- **La Regione Lazio nel Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL) adottato prefigura per le linee ferroviarie l'obiettivo di "chiusa a maglia con la realizzazione del collegamento tra direttrice**

tirrenica e direttrice centrale a sud di Roma e del collegamento tra Orte e Civitavecchia: Land bridge tra Tirreno e Adriatico¹³⁴. Nelle indicazioni per il **sistema logistico** il piano sottolinea che il "completamento della SS 675 Orte-Civitavecchia nel tratto tra Monteromano e Tarquinia [...] non serve solo a connettere il porto di Civitavecchia con l'autostrada A1 e il polo logistico di Orte, ma è un asse trasversale fondamentale che si attesta anche su Terni, dando accesso alle aree produttive dell'Umbria e del centro Italia [...] **stesso fine della riattivazione della ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia (462 mln, RRF) con funzioni anche commerciali**". Nell'elaborato PRMTL "**Mobilità Ciclabile**" il piano **non prevede che questo collegamento ferroviario rientri tra i progetti strategici di recupero**, anche se il collegamento è presente tra i collegamenti trasversali previsti (collegamento trasversale a nord tra Tarquinia e la ciclovía Romea nella tratta per Viterbo).

- Il **Piano territoriale Provinciale Generale (PTPG) della provincia di Viterbo** prevede il ripristino della linea come ferrovia di raccordo tra la costa e l'entroterra (cfr. PTPG nel capitolo Programmazione e Pianificazione).

Itinerari per la fruizione turistica sostenibile

- La lunga storia insediativa che caratterizza tutto il territorio ci restituisce una estesa rete di percorsi antichi e storici di cui permane non solo la memoria (come accade per molti dei percorsi antichi) ma anche tratti ancora presenti sul territorio: integrati nella rete stradale locale o nella rete dei percorsi rurali e vicinali. Il PTPR individua la rete dei percorsi antichi e storici di cui molti anche con caratteristiche di panoramicità. Questa rete può essere presa a riferimento per sviluppare le connessioni culturali tese ad esplicitare i rapporti, di matrice culturale e ambientale, tra i luoghi iconemici sui quali è costruita l'immagine identitaria del territorio (cfr. Linee strategiche per l'armatura culturale).
- In particolare si evidenzia la presenza di tre **direttrici storiche di collegamento longitudinale** nord-ovest-sud-est:
 - la **via Aurelia** che correva lungo il litorale tirrenico congiungeva Roma con Cerveteri, Centumcellae, Tarquinia per poi proseguire fino a Pisa e, con alcune deviazioni dovute alla zona paludosa, continuare fino a Luni, Genova fino a Massalia (Marsiglia);
 - la **via Clodia**, più interna, che metteva in collegamento Roma e Vejo con Bracciano, Blera, Tuscania, Saturnia e la città di Cosa al limitare della laguna formata dal Monte Argentario
 - la **via Cassia** antica direttrice principale di collegamento tra Roma e il nord d'Italia che passando tra il sistema dei laghi vulcanici di Bracciano, Vico e Bolsena si dirigeva, attraversato il Tevere, verso il lago Trasimeno e Chiusi fino ad Arezzo per giungere poi a Firenze e proseguire verso nord.
- Tra le principali **direttrici storiche trasversali**, che dalla costa si estendono verso l'entroterra, si evidenziano:
 - Tarquinia -Tuscania - Lago di Bolsena
 - Tarquinia- Monte Romano – Blera
 - Tarquinia – Monte Romano – Vetralla – Viterbo
 - Civitavecchia – Allumiere – Tolfa – Rota – Canale Monterano
 - Cerveteri – Bracciano

¹³⁴ PRMTL Regione Lazio Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, elaborato "Relazione di sintesi"

- Vulci – Pitigliano - Sovana

- Le valli dei corsi d'acqua principali, come il Fiora, il Marta e il Mignone fanno parte di un sistema di percorrenze antiche, anche come **vie d'acqua**, che collegavano gli insediamenti etruschi di costa con quelli dell'entroterra;
- Con il completamento della SS 675 il traffico merci e di lunga tratta è smistato sulla nuova infrastruttura; questo consente alla SS1bis, che ha anche tratti a carattere panoramico, di diventare a tutti gli effetti direttrice per la mobilità "slow" a carattere fruitivo-turistico.

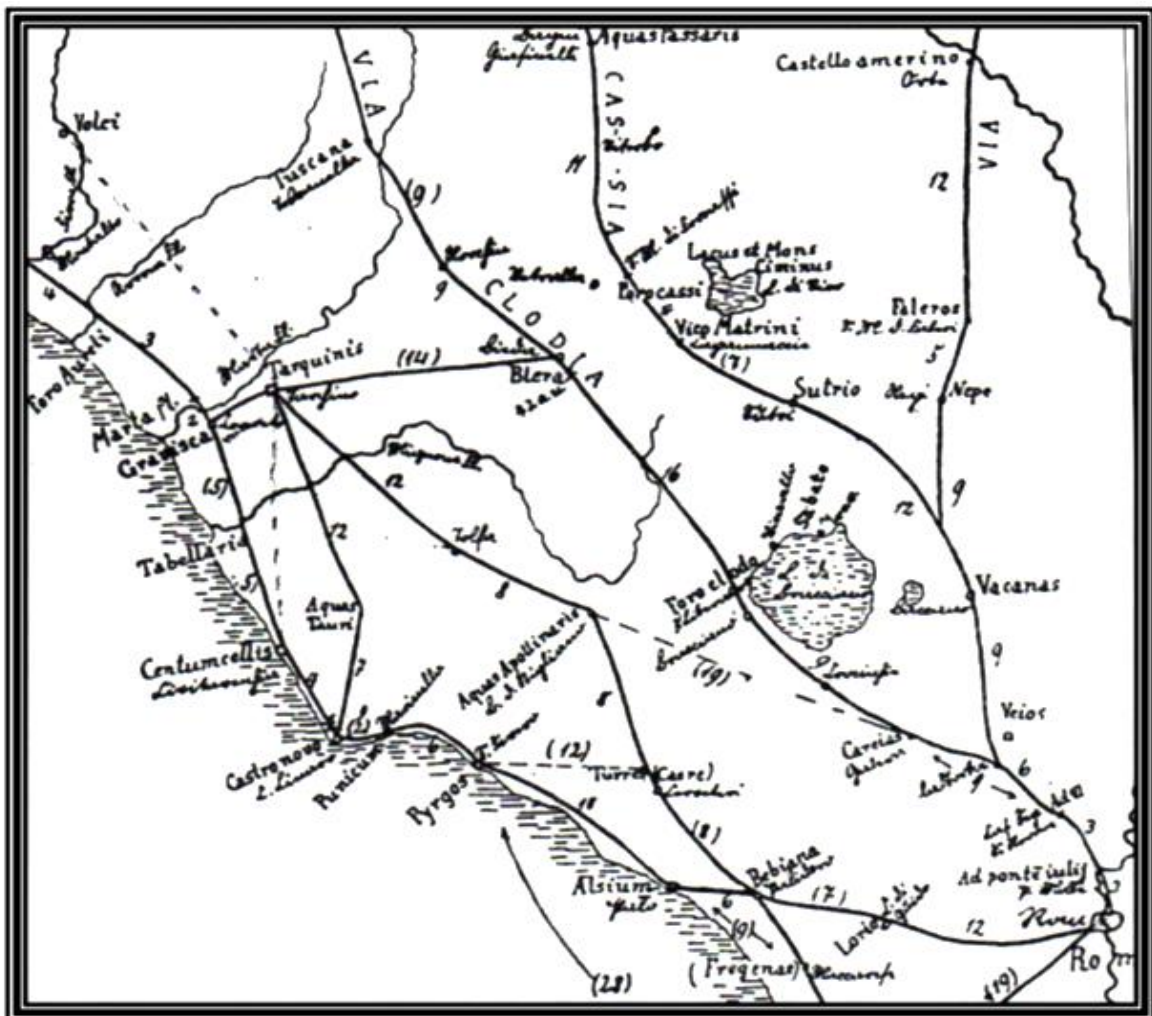
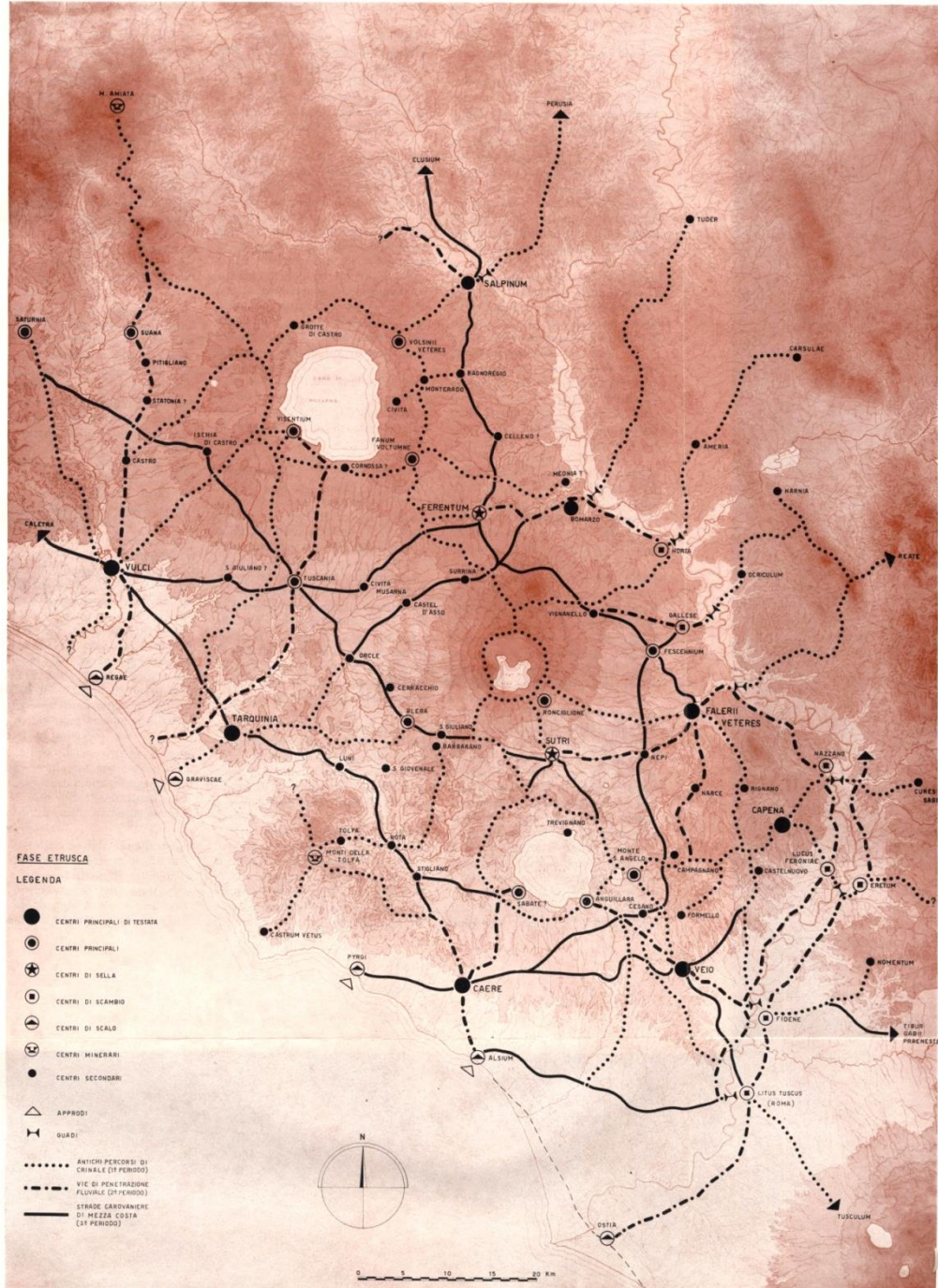


Figura 141 – "Strade e luoghi dell'Etruria Meridionale. Tabula Peutingeriana", Palmucci A., 2010, *Odiseo e gli Etruschi in Fonti letterarie e documenti archeologici. Estratto ed aggiornato da "Aufidus" 24 e 42 (Dipartimento di Scienze dell'Antichità "UNIVERSITA' di BARI")*, Roma, 2010



TAV. I - Fig. 6. - Certezze, induzioni ed ipotesi sui tracciati della viabilità etrusca nell'alto Lazio.

Giancarlo CATALDI, La viabilità dell'Alto Lazio dalle origini alla crisi dell'Impero Romano, in "Quaderni di ricerca urbanologica e tecnica della pianificazione", n° 4, pp. 3-29, 1969

Figura 142 – Cataldi G., (1970), La viabilità nell'Alto Lazio dalle origini alla crisi dell'impero romano, in Quaderni di ricerca urbanologica e tecnica della pianificazione, n.4 Università di Roma

5.4.3 Territorializzazione - linee strategiche

Sulla base dell'articolazione del sistema dell'intermodalità di livello interregionale e di livello locale, considerate le sue condizioni attuali e le sue potenzialità, e con riferimento agli obiettivi di mobilità sostenibile e di intermodalità delineati dagli strumenti di livello nazionale, regionale e provinciale recepiti nelle linee strategiche, il Masterplan propone uno schema generale di strategie "territorializzate" per l'ambito di attenzione.

In generale le strategie hanno la finalità principale di rispondere alla crescente domanda di mobilità alternativa (pedonale, ciclabile, ciclabile a pedalata assistita) nell'ambito del fenomeno degli spostamenti quotidiani e del turismo naturalistico, culturale, escursionistico e di scoperta del patrimonio materiale e immateriale.

La proposta strategica prevede che i siti a maggiore attrazione turistica (es. Necropoli di Tarquinia e Cerveteri, Vulci) siano collegati prioritariamente tramite una rete di mobilità sostenibile e servizi elettrici di trasporto collettivo (navette) e individuale (noleggio e-bike) connessi ai nodi di interscambio. Questo consente di concentrare l'infrastrutturazione più impattante, come i parcheggi per auto, bus turistici e i servizi di intermodalità, e la relativa gestione di traffico, solo in alcuni punti evitando la loro dispersione nel territorio con una notevole riduzione del consumo di suolo e riduzione dell'impatto da inquinamento atmosferico. Inoltre questa soluzione consente anche di preservare l'integrità paesistica dei luoghi di eccellenza evitando il rischio che nuove strutture necessarie a erogare i servizi, essenziali alla fruizione, compromettano l'identità dei siti con notevole decremento del loro valore paesistico: parte fondativa del patrimonio da preservare.

Nel merito, al fine di incentivare la rete di mobilità sostenibile, si propone che sia potenziata la linea ferroviaria RFI (frequenza dei treni e velocità di sulla linea) per il trasporto regionale e locale e siano realizzate le due direttrici interregionali previste dalla Rete ciclabile nazionale (Bicitalia): l'itinerario *Bicitalia19 Ciclovía Tirrenica* lungo la costa¹³⁵ e l'itinerario, più interno, *Bicitalia 3 Ciclovía Francigena*.

In questo quadro di mobilità sostenibile si propone anche di inserire il collegamento ferroviario (dismesso e in via di dismissione) Civitavecchia –Orte, e più in particolare la tratta Civitavecchia – Capranica, che potrebbe svolgere un fondamentale ruolo di connessione trasversale tra il sistema di costa e l'entroterra e tra la ferrovia Roma – Pisa e la ferrovia Roma-Viterbo. La tipologia di mobilità da prevedersi sull'ex sede ferroviaria (ripristino della ferrovia, realizzazione di ciclovía, servizio TPL con navette elettriche ecc.) sarà oggetto delle scelte di programmazione a livello regionale e provinciale, tuttavia il Masterplan suggerisce di sfruttare questa infrastruttura come un vero e proprio asse di collegamento turistico e di mobilità locale, una

¹³⁵ Nell'individuazione del tracciato proposto si è fatto riferimento al Documento Preliminare alla Progettazione Elaborato ai sensi dell'art. 15 del D.P.R. 207/2010 per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica per CICLOVIA TIRRENICA VENTIMIGLIA – ROMA

sorta di "parkway"¹³⁶ che si percorre anche per il piacere di attraversare un luogo e scoprire il susseguirsi di "scenari" che si aprono lungo il suo tracciato.

Tali reti interregionali "slow" e la rete veicolare di viabilità interregionale (SS675 – A12) si propone siano collegate ad un **sistema di mobilità sostenibile di livello locale** ((**infrastrutture ciclabili locali prioritarie, percorsi ciclabili turistici**, servizi di trasporto a bassa emissione –navette e e-bike -da approfondire nel focus locale) **che connetta: i centri di interesse, le città principali, i nodi di interscambio (stazioni RFI, porti turistici, tra cui prevedere anche un nuovo "hub" accessibile dalla rete veicolare di viabilità interregionale.**

Un **nodo intermodale (HUB) collegato in modo diretto alla viabilità della rete di mobilità interregionale** (A12 e SS675), assume il ruolo di ricettore principale dei flussi turistici di livello nazionale e internazionale (tramite anche il collegamento diretto con il porto crocieristico di Civitavecchia). Questo HUB si propone come la "porta turistica" principale e fulcro del sistema di mobilità intermodale orientata alla fruizione turistica sostenibile: riceve la rete di mobilità interregionale, è punto di partenza per la rete di mobilità sostenibile locale e per il servizio di navette a bassa emissione verso i siti di maggior interesse, offre servizi alla mobilità (parcheggi auto, bus turistici, cicli, servizi e-charge, noleggio e-bike, ecc.), è centro visitatori e uno dei punti di partenza/arrivo per gli itinerari turistici. Inoltre l'HUB consente di limitare il traffico turistico veicolare (individuale e collettivo e relativi parcheggi) sul territorio ed in particolare nelle aree di maggior pregio culturale e paesistico.

Le stazioni RFI esistenti possono essere potenziate come nodi di interscambio locali, al fine di trasformare la mobilità su ferro in uno degli driver principali per l'attuazione della mobilità sostenibile a sostegno delle popolazioni residenti e per il turismo "slow". Nelle **stazioni si dovranno prevedere servizi alla mobilità, come parcheggi di scambio (auto e cicli), servizi noleggio e-bike, servizi di e-charge (car and bike) e servizi di assistenza cicli, ecc.** In questo senso si muove anche il protocollo d'intesa fra RFI e FIAB per favorire l'integrazione modale treno+bici, migliorare l'accessibilità delle stazioni e facilitare, a chi usa le due ruote, gli spostamenti in ambito ferroviario, firmato nel 2015 in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile. Il protocollo prevede di attrezzare circa 180 stazioni a livello nazionale, nell'ambito del progetto 500 stazioni di RFI, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette, oltre che di studiarne l'accessibilità¹³⁷.

In corrispondenza dei **porti turistici** si possono prevedere dei nodi di interscambio equipaggiati di servizi alla mobilità intermodale sostenibile, come parcheggi cicli, servizi noleggio e-bike, servizi di e-charge, servizi

¹³⁶ Il termine "parkway", coniato da Calvert Vaux e Frederick Law Olmsted nel 19° secolo è nato in occasione della proposta di prevedere una strada che collegasse i parchi cittadini con i parchi suburbani. Il termine "parkway" definisce una strada, esclusa al traffico pesante, che assume il carattere di "pleasure roads" o "scenic road", ovvero di una strada che è piacevole percorrere (con diversi mezzi di locomozione) per i rapporti paesaggistici, principalmente visivi, che la legano al contesto attraversato. La "parkway", pensata come strada alberata di collegamento tra ree verdi, fornisce anche una continuità ecosistemica.

¹³⁷ Regione Lazio PRMTL Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica – "La mobilità ciclabile" pg 62

elettrici di navetta di collegamento tra i porti e gli hub nell'entroterra dove collocare le aree di parcheggio auto lunga sosta e bus al fine di evitare di consumare suolo in aree di grande valenza ambientale (costa) e diminuire l'impatto antropico sugli ecosistemi.

A questo sistema di mobilità sostenibile di livello locale si integra la rete degli itinerari turistici finalizzati ad una esperienza diffusa in tutto l'ambito di area vasta.

In un territorio come quello oggetto di indagine, **la grande diversità dei paesaggi**, gli **straordinari punti di forza** rappresentati dal valore e dalla unicità del **patrimonio culturale** (anche di livello internazionale - Unesco), dal ricco e **diversificato sistema di aree naturali** (paesaggi costieri, paesaggi dei corsi d'acqua, delle aree boscate, dei pascoli, delle acque idrotermali, ecc.), dal **mosaico agrosilvopastorale** che conserva ancora estese parti in cui permangono caratteri tradizionali (dai seminativi estensivi ricchi di zone ecotonali, al paesaggio degli oliveti, dei vigneti, dei noccioli¹³⁸) legato a **prodotti locali di eccellenza** (presidi slow food, gastronomia, produzione artigianale, ecc.), **costruiscono un contesto paesistico che si presta ad essere esperito proprio attraverso un'esperienza di mobilità turistica "lenta", un sistema di itinerari turistici, che si estende, considerato il carattere erratico del "viaggiatore", all'intero territorio e si prolunga in tutto l'arco dell'anno grazie all'ampiezza dei periodi di clima mite.**

Al fine di sviluppare la **rete di fruizione turistica sostenibile**, il sistema delle mete e dei centri di interesse per l'armatura culturale è messo a sistema con la rete potenziale dei collegamenti culturali che prende corpo con l'individuazione di un **sistema di itinerari indirizzati al loisir e al turismo**: "greenway¹³⁹", "parkway", percorsi turistici ciclabili, sentieri escursionistici, ecc. La rete dei percorsi di fruibilità turistica sostenibile sarà individuata, attraverso dei focus locali, a partire dalle direttrici dei principali collegamenti storici longitudinali nord-sud (Via Aurelia, Via Clodia, Via Cassia) e dalla trama dei percorsi storici di collegamento trasversale. La trama più minuta dei percorsi antichi andrà ad individuare gli areali in cui definire **la rete dei percorsi e degli itinerari nei suoi aspetti locali che si intensificherà in rapporto alle connessioni tra i "parchi archeologici" e agli attrattori culturali principali**. Un sistema di collegamento via mare tra i porti turistici, in particolare tra Tarquinia e Cerveteri, potrebbe offrire una modalità alternativa di collegamento tra i due siti Unesco e reinterpretare quei collegamenti via mare tra le città etrusche della costa consentendo di guardare al territorio e alle sue specificità paesistiche da un punto di vista inusuale.

La rete intermodale orientata alla fruizione turistica sostenibile si potrà estendere, seppure con particolare attenzione ai tracciati e ai disturbi ambientali anche alle aree con prevalente carattere ambientale. Gli spazi che fanno parte della rete ecologica svolgono infatti anche servizi ecosistemici nel settore culturale (es. valori

¹³⁸ *Che purtroppo si stanno espandendo a discapito delle altre colture*

¹³⁹ *"Percorsi dedicati ad una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere gli utenti con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali" Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan" Legge 2/2018, articolo 6*

estetici, ricreativi, spirituali), in termini di fruibilità della rete per le popolazioni umane locali. In questo senso "la rete ecologica infatti, una volta definito come suo obiettivo prioritario quello della conservazione della biodiversità, si presta ad andare a costituire un sistema paesistico capace di supportare funzioni di tipo ricreativo e percettivo. Il miglioramento del paesaggio infatti diventa occasione per la creazione, ad esempio, di percorsi a basso impatto ambientale (sentieri e piste ciclabili) che consentono alle persone di attraversare il territorio e di fruire delle risorse paesaggistiche (boschi, siepi, filari, ecc.) ed eventualmente di quelle territoriali (luoghi della memoria, posti di ristoro, ecc.)"¹⁴⁰.

¹⁴⁰<https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica>

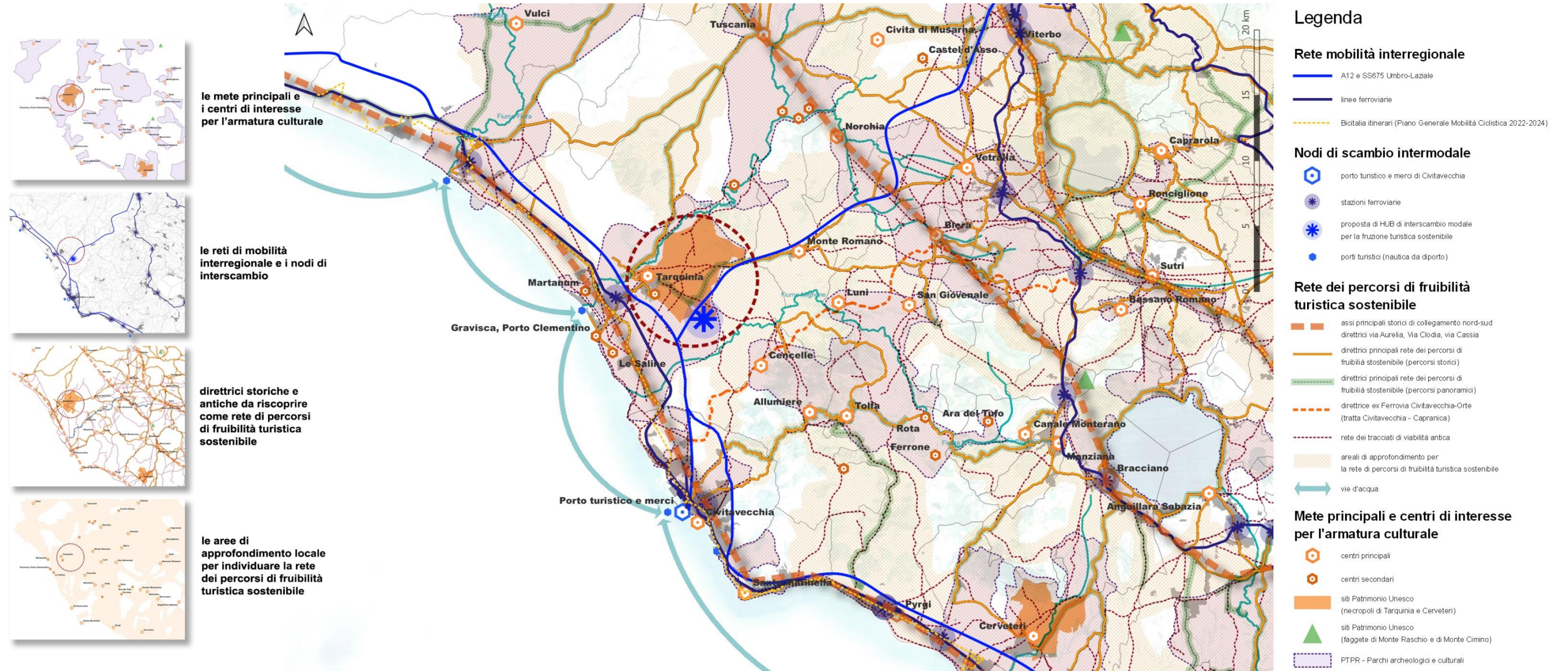


Figura 143 – Intermodalità orientata alla fruizione turistica sostenibile. Territorializzazione delle linee strategiche

6 AZIONI STRATEGICHE - AREA TARQUINIA (FOCUS)

6.1 L'area focus di Tarquinia nell'ambito di area vasta

L'area Focus di Tarquinia, osservata nel contesto dell'ambito di area vasta, si pone in **posizione baricentrica rispetto al sistema dell'armatura culturale** (tra Vulci e Cerveteri e strettamente connessa all'entroterra per la presenza della valle del Marta e del Mignone) e in **posizione strategica dal punto di vista del sistema di mobilità visto che nel suo territorio, oltre alla presenza della rete RFI e della previsione di una dorsale ciclabile, ricade anche la connessione tra SS675 (in fase di studio le alternative di tracciato) -collegamento est-ovest- e l'A12 – collegamento sud-nord – che ha la potenzialità di tradursi in una “porta turistica di accesso” preferenziale al territorio della Toscana.**

L'area è quindi potenzialmente adatta ad assumere un ruolo strategico a livello di fruizione culturale turistica e allo stesso tempo di nodo di scambio intermodale.

L'area di Tarquinia si configura come un territorio in cui l'eredità etrusca è strettamente connessa a caratteri identitari paesistici ancora chiaramente leggibili: insieme questi elementi costruiscono una condizione di pregio paesistico difficilmente riscontrabile altrove. La conservazione di tale condizione di unicità deve essere posta a riferimento per tutti gli interventi di trasformazione del territorio, anche e soprattutto in relazione agli interventi che si rendono necessari per la fruizione turistica dei luoghi.

L'alterazione di questo fragile equilibrio potrebbe compromettere irrimediabilmente l'unicità di questo territorio e il patrimonio culturale e paesistico perderebbe il suo ruolo di driver economico.

Ancora oggi il senso di un viaggio può essere individuato in una esigenza elementare: il bisogno di costruire, attraverso l'esperienza diretta, una personale immagine mentale di territori per noi inesplorati. Oggi questo bisogno, questo piacere, di percorrere ed osservare luoghi di valore si traduce in domanda di accessibilità la quale immediatamente implica una potenziale rendita differenziale. Questa rendita potenziale è una importante risorsa per il benessere delle Comunità Locali ma deve essere accortamente valorizzata e gestita al fine di evitare operazioni che comportano la scomparsa della ragione stessa del viaggio: la diversità dei luoghi e, come accade in molte occasioni in Italia, il loro valore di “eccezionalità”.

L'adozione di politiche e strategie che si muovono in una visione di sviluppo sostenibile –relativamente al sistema della mobilità, al sistema insediativo, al sistema agricolo e al sistema ambientale- possono invece essere di supporto al rafforzamento dei caratteri identitari e della attrattività dei territori in termini turistici e insediativi.

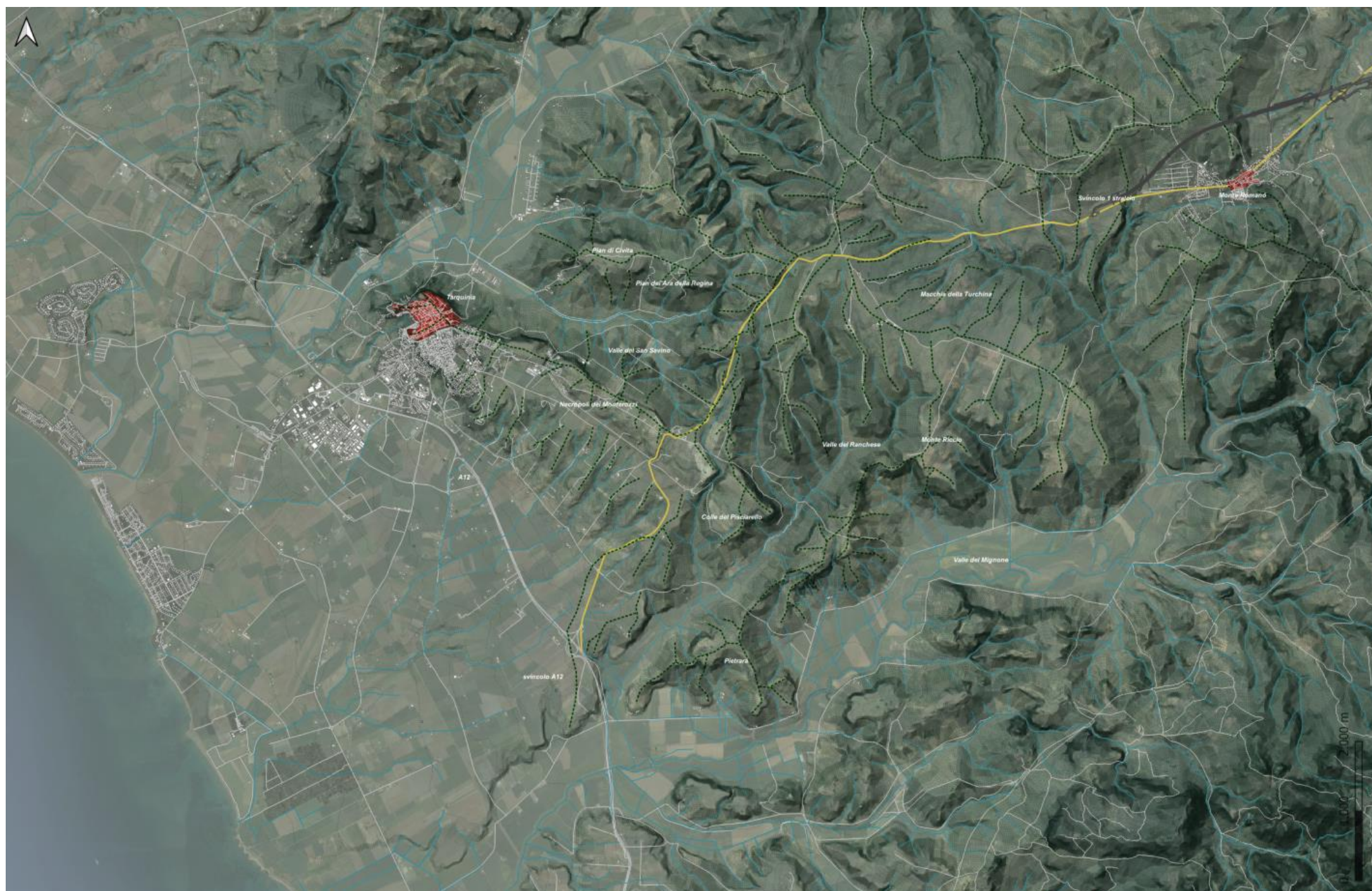


Figura 144 –Area Focus di Tarquinia – sintesi della struttura geomorfologica. In giallo la SS1bis nel suo tracciato attuale.
 Nell'area focus di Tarquinia, in corrispondenza della quale affiorano formazioni di calcareniti, prevalgono le forme tipiche delle emergenze dei terreni litoidi (pianori terrazzati, ecc.). Avvicinandosi all'area di Monte Romano si passa ai caratteri geomorfologici tipici del sistema collinare dei flysch tolfetani, caratterizzato da rilievi poco pronunciati. I tipi litologici presenti, prevalentemente di natura argillosa, alternati a strati litoidi, fratturati, favoriscono l'evoluzione di rilievi di forma irregolare, con versanti arrotondati e poco acclivi, modellati da corsi d'acqua a carattere torrentizio.



Legenda

Elementi di contesto

- Acquedotto settecentesco – tratti in elevazione
- Civiltà etrusca - Tombe
- Civiltà etrusca - Necropoli e siti insediativi
- Centro storico
- Elementi puntuali di interesse storico e documentario
- - - Rete viabilità antica
- - - Rete viabilità storica
- Nuclei insediativi sparsi
- Curve di livello - equidistanza 5m
- - - Filari alberati
- Rete idrografica

Caratteri della copertura del suolo

- 01 - AREE AGRICOLE A SEMINATIVO
- 02 - MOSAICO AGRICOLO CON COLTURE ORTICOLE E COLTURE PERMANENTI
- 03 - MOSAICO AGRICOLO CON AMPIE AREE NATURALI
- 04 - AREE AGRICOLE CON SPECIE LEGNOSE
- 05 - AREE CON FORMAZIONI ARBOREE
- 06 - AREE CON FORMAZIONI CESPUGLIATE O ERBACEE
- 07 - AREE CON FORMAZIONI VEGETALI LUNGO CORSI DI ACQUA
- 08 - SPIAGGE DUNE E SABBIE
- 09 - BACINI IDRICI
- 10 - AREE CON TESSUTI INSEDIATIVI
- 11 - AREE PER RETI INFRASTRUTTURALI
- 12 - AREE VERDI URBANE E AREE SPORTIVE
- 13 - CIMITERI
- 14 - IMPIANTI SERVIZI PUBBLICI E PRIVATI
- 15 - INSEDIAMENTI INDUSTRIALI ARTIGIANALI COMMERCIALI E TECNOLOGICI
- 16 - AREE AEROPORTUALI ED ELIPORTI
- 17 - AREE PER ATTIVITA ESTRATTIVE
- 18 - DEPOSITI A CIELO APERTO

Figura 145 – Focus Tarquinia – Elementi principali di caratterizzazione paesistica

6.2 Azioni strategiche

6.2.1 Vision strategica complessiva

Nell'ambito di attenzione, le indicazioni di strategia territoriale, tese alla messa in valore dei caratteri paesistici del territorio, costruiscono il quadro di riferimento in cui si iscrivono le possibili azioni strategiche e sinergiche al livello locale del focus.

Come ricordato in premessa, il completamento dell'ultimo tratto dell'itinerario Civitavecchia-Orte-Terni (la Tratta Monte Romano est – Civitavecchia - 2° Stralcio Tarquinia – Civitavecchia), presenta notevoli potenzialità, e nondimeno possibili criticità, in termini di messa in valore delle risorse territoriali e paesaggistiche dell'area interessata dall'intervento.

In particolare l'aumento dell'afflusso turistico che può derivare dal completamento delle infrastrutture di mobilità di livello interregionale e dalla loro messa sistema, se non adeguatamente gestito, potrebbe portare al sovraccarico di traffico sulla rete locale, alla mancanza di adeguati servizi alla fruizione con conseguenti ricadute negative sul patrimonio culturale e sull'ambiente.

Un sistema di "hub", accessibili dalla rete di mobilità interregionale, intesi come nodi intermodali dotati di servizi alla mobilità e all'accoglienza, e lo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile a livello locale che metta in connessione i nodi con le mete di "eccellenza" e con i luoghi del quotidiano potrebbero essere strumenti efficaci a gestire questa nuova prospettiva di sviluppo che si presenta al territorio.

La concentrazione dei servizi alla mobilità solo in alcuni punti, evitandone la dispersione sul territorio, così come il potenziamento della mobilità locale sostenibile può garantire la salvaguardia del patrimonio culturale, un minor impatto sull'ambiente e, soprattutto contribuisce a preservare l'integrità paesistica dei luoghi.

La proposta di un sistema di itinerari che consenta, con modalità di mobilità sostenibile, un più profondo addentrarsi dei viaggiatori verso i luoghi meno noti, ma altrettanto identitari, senza che si fermino a visitare "mordi e fuggi" solo i luoghi di "eccellenza", associata a modalità diversificate di andare alla scoperta del territorio (dal cicloturismo, all'hiking, al trekking, al cavallo, ecc.), che sempre più sono richieste dal mercato turistico, favorirebbe una maggior visibilità complessiva della proposta di valorizzazione territoriale e paesistica.

Dunque una proposta di valorizzazione territoriale e paesistica "slow" che potrebbe essere anche più appetibile sul mercato turistico sempre più attento ai luoghi dove le questioni paesistico-ambientali e legate al benessere sono elemento distintivo (es. borghi bandiere "arancioni, ecc.) e diventare anche **volano per un aumento della popolazione residente.**

La *vision* proposta, si basa sul riconoscimento del valore patrimoniale del contesto archeologico, storico identitario e paesistico del territorio la cui salvaguardia e valorizzazione è *conditio sine qua non* su cui si basa la strategia di sviluppo sostenibile proposta.

Da questa prospettiva strategica di scenario potrebbe derivare per la comunità locale un ritorno positivo sul bilancio economico complessivo dei territori con effetti diretti e indiretti:

effetti diretti

- un ritorno economico **più distribuito** sul territorio (si amplia la Comunità coinvolta)
- un ritorno economico **incrementato** perché il soggiorno si estende su più giorni e si ripete nel tempo: si ritorna per scoprire uno stesso luogo in un modo differente e in stagioni che cambiano in modo sostanziale l'esperienza;
- un ritorno economico **più "resiliente"**:
 - **perché legato ad un mercato diversificato in più settori**: ricettività turistica, servizi alla mobilità: dalla fornitura dei servizi di trasporto locale sostenibile come le navette al noleggio delle attrezzature (es. e-bike, cavallo, trekking, vela, ecc.) e fornitura dei relativi servizi di assistenza, attività di preparazione sportiva/escursionistica, attività di guida turistica, produzione e vendita di prodotti locali, gastronomia.
 - **perché prolungato nel tempo in quanto legato alla struttura economica della comunità** e non dipendente da iniziative di sviluppo isolate e non abituali.

effetti indiretti possono derivare da:

- promozione e sostegno alla produzione locale legata all'agricoltura, all'allevamento tradizionale, alle attività artigianali;
- sviluppo del settore dei servizi di formazione ed educativi mirati alla formazione turistica e gastronomica;
- sviluppo del settore edilizio legato alla rigenerazione urbana (centri storici e complessi monumentali), al restauro del patrimonio storico artistico; all'efficientamento energetico degli edifici;
- attività di ricerca e scavo archeologico;
- sviluppo del settore paesaggistico legato alla valorizzazione paesaggistica del territorio (dai parchi, al sistema di fruizione, ecc.)

Per poter raggiungere gli obiettivi fissati dallo scenario proposto e trasformarlo in un reale driver economico per l'economia locale, serve che la visione d'insieme proposta si trasformi in azioni sinergiche che i diversi attori pubblici e privati coinvolti portino avanti in modo congiunto, condividendo le medesime politiche di valorizzazione territoriale e paesistica per il territorio.

Il Masterplan per formulare la sua vision strategica, in primo luogo è partito dall'analisi delle politiche e degli strumenti che in questi anni gli Enti di Livello nazionale e Locale hanno portato avanti al fine della messa in valore dei territori secondo criteri di valorizzazione del patrimonio culturale e di sviluppo sostenibile (cfr capitolo sulla "Programmazione e Pianificazione").

In particolare, tra le altre, si evidenziano gli obiettivi, le linee strategiche e le azioni che più hanno indirizzato le azioni strategiche del Masterplan:

- La Regione Lazio con il **PTPR per i suoi aspetti di proposta di valorizzazione** (strumenti di attuazione e gli ambiti prioritari),
- La Regione Lazio con il progetto di valorizzazione del patrimonio culturale **"Città d'Etruria"** previsto tra le **"45 Azioni Cardine della programmazione strategica regionale 2014-2020"** in cui punta all' "aumento della visibilità, integrazione e coordinamento di interventi e percorsi, così da poter ottimizzare le risorse e delineare delle linee di sviluppo per i territori coinvolti [...] organizzare e rendere fruibili circuiti di visita che comprendano anche i siti archeologici meno visitati e le altre testimonianze storiche presenti sul territorio, incluse quelle di tipo immateriale"
- La Regione Lazio con il **Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL)** per il **Sistema ciclabile**, recepisce le direttive Nazionali e prevede di "poter attraversare l'intero territorio regionale e connettersi alle direttrici delle regioni limitrofe [spostarsi] in sicurezza fra la costa, le aree interne e quelle montane [...] potenziare l'intermodalità, raggiungendo con la bicicletta le stazioni dei treni regionali e poi utilizzando le reti locali a partire dalle stazioni di arrivo.
- Il Ministero della Cultura e l'Unesco con il **Piano di Gestione del sito Unesco** in cui tra gli obiettivi si individua la necessità di "raggiungere un equilibrio tra conservazione e sviluppo; "il bisogno di conservazione dell'eccezionale patrimonio culturale delle necropoli di Cerveteri e Tarquinia", "il bisogno di fruizione turistica"; "i bisogni di trasformazione dell'area così come quelli di crescita economica a livello locale e nazionale"; "incoraggiare lo sviluppo sostenibile dei territori di Cerveteri e di Tarquinia basato sull'importanza delle loro risorse culturali e le opportunità che la conservazione di quelle risorse può portare alle comunità locali"; "fornire uno strumento che faccia uso del grande appeal dei due principali siti archeologici per promuovere lo sviluppo sociale ed economico attraverso la valorizzazione di tutto il patrimonio materiale ed immateriale che è diffuso sull'intera area"; si ricorda infine anche quanto riportato negli Atti della 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011 **"riunificare il centro storico medievale e le tombe dipinte con le aree archeologiche e naturalistiche del pianoro della Civita è ormai di interesse prioritario nell'ambito del Master Plan del sito UNESCO** (nell'ambito di un progetto di gestione di siti complessi, interazioni urbanistiche e di tutela) [...] istituire un programma organico di riqualificazione del Pianoro della Civita affinché diventi un **'bene' integrato nei percorsi turistici e culturali attualmente limitati al circuito della necropoli delle tombe dipinte e del Museo Nazionale di Tarquinia**"¹⁴¹.
- La provincia di Viterbo con il **Piano Territoriale Provinciale Generale** in cui si individua una strategia tesa a "creare un sistema che metta in rete le più importanti risorse ambientali storico culturali ed

¹⁴¹ *Bagnasco Gianni G. et al., (2011), Dalla conoscenza alla conservazione: il Pianoro della Civita di Tarquinia, in Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011*

enogastronomiche [e] fissa l'obiettivo della valorizzazione delle aree ad alta vocazione vitivinicola, olivicola e dei prodotti agroalimentari tipici e tradizionali, attraverso l'organizzazione e la qualificazione di un'offerta turistica di tipo integrato”

Inoltre sono stati sviluppati dei confronti con i sindaci di Tarquinia e di Monte Romano al fine di approfondire il quadro di prospettiva in cui si stanno muovendo gli Enti locali, in particolare con riferimento alla mobilità sostenibile e alle proposte di messa in valore del patrimonio culturale e ambientale.

Questo Masterplan si propone dunque come occasione di un momento di riflessione complessivo.

La proposta strategica si connota, come già ricordato, come un'attività aperta a diverse sollecitazioni in accordo alle istanze locali, e alle risorse pubbliche e private che possono essere individuate in un confronto con gli organi di gestione del territorio e con gli stakeholder radicati sul territorio. Deve dunque intendersi come il “punto di partenza” di un processo iterativo caratterizzato da una ampia flessibilità di obiettivi che potranno essere progressivamente meglio definiti in un attento e informato confronto inter istituzionale.

Il territorio su cui si concentra il focus su Tarquinia, si caratterizza per un patrimonio archeologico e storico artistico che rappresenta un unicum a livello nazionale ed internazionale non solo per la presenza della Necropoli ma anche per il contesto paesistico in cui questa si colloca. Il patrimonio archeologico e storico artistico è esteso su tutto il territorio con elementi e testimonianze di notevole interesse culturale (dalla Necropoli dei Monterozzi alle numerose necropoli minori al sito dell'antica Tàrchuna, alle tombe sparse, ai centri storici, ai complessi monumentali isolati come i castelli sul Marta, alle aree di riserva naturale e marina, ecc.). Il territorio conserva ancora sostanzialmente integri i caratteri paesistici legati alla tradizione agricola dei seminativi estensivi, degli agroecosistemi, delle aree a pascolo legate alla tradizione dei butteri e della transumanza, delle coltivazioni ad oliveto e vite, cui fanno da cornice estese aree naturali di interesse ambientale.

E tuttavia quanti dei turisti che oggi visitano la necropoli dei Monterozzi o il centro storico di Tarquinia hanno potuto percepire questo paesaggio nella sua interezza, complessità, estensione? Quanti hanno potuto avere consapevolezza dello spazio che si frappona ad esempio tra la necropoli dei Monterozzi e il sito dell'antica Tàrchuna? Quanti hanno avuto la possibilità di camminare sotto le “arcatele” dell'acquedotto per scoprire da lontano Tarquinia e i Monterozzi ammirando il rapporto tra le arcate e i campi arati? Eppure sono proprio questi rapporti, spaziali, visivi, ecologici, insediativi che meglio di ogni altra cosa possono evocare la storia e l'identità di questi luoghi.

Nel suo insieme la strategia per la messa in valore e per il recupero/riqualificazione degli elementi identitari è

riconducibile all'obiettivo di **"svelare il paesaggio": rendere percepibili¹⁴² le relazioni materiali e immateriali (morfologiche, di significato, di sistema, ecc.), stratificatesi in un processo di lungo periodo, tra gli oggetti intorno a cui il territorio prende forma. Ciò favorisce l'insorgere di una propria immagine mentale dei luoghi, tramite la quale apprezzare in profondità il *genius loci*, rafforzare il senso di appartenenza alla Comunità e comprendere appieno le identità proprie di quel territorio.**

In questo senso **le azioni strategiche individuate si muovono al fine di rafforzare il legame paesistico tra patrimonio (archeologico-storico artistico-ambientale) e contesto paesistico:**

- azioni mirate a **"orientarsi nel paesaggio"**, lungo gli itinerari turistici, nelle aree archeologiche, nei centri storici, che mettendo in rapporto visivo gli elementi consentono di prendere coscienza dei rapporti spaziali (altimetria, distanza, orientamento dei versanti, ecc.) tra sistemi insediativi (contemporanei e storici); si propone l'uso di ICT (Information and Communication Technologies) con punti di accesso (QR code) posti in corrispondenza ai punti di belvedere dove un sistema informativo, a minimo impatto visivo, facilita il riconoscimento dei luoghi, rivela le mete più lontane e, tramite esperienze immersive di "realtà aumentata" (ad esempio ricostruzioni 3d), documenta lo stratificarsi dei segni sul territorio;
- azioni mirate a **diminuire l'impatto degli elementi di disturbo all'unitarietà paesistica** prevedendo interventi di riqualificazione coerenti ai caratteri paesistici, che evitino nuovo consumo di suolo (nuovi nuclei insediativi, nuove strade, nuovi parcheggi, ecc.) concentrando in aree già insediate i servizi alle attività turistiche;
- azioni mirate a **"percorrere il paesaggio"** (itinerari) andando alla scoperta di ambiti paesistici diversificati, prendendo coscienza, percorrendo l'itinerario, della complessità delle formazioni naturali, della conformazione agricola, dei rapporti tra i luoghi e le mete; una rete turistica di fruizione culturale e paesaggistica che si struttura intorno a sistemi intermodali di mobilità sostenibile che consentono una *esplorazione "lenta" del territorio, una esperienza di "viaggio" che ci consente di cogliere una "narrazione" ravvicinata del paesaggio;*

¹⁴² intendendo qui per "percezione" non solo gli aspetti puramente visivi, ma anche la consapevolezza delle identità e la conoscenza di un territorio

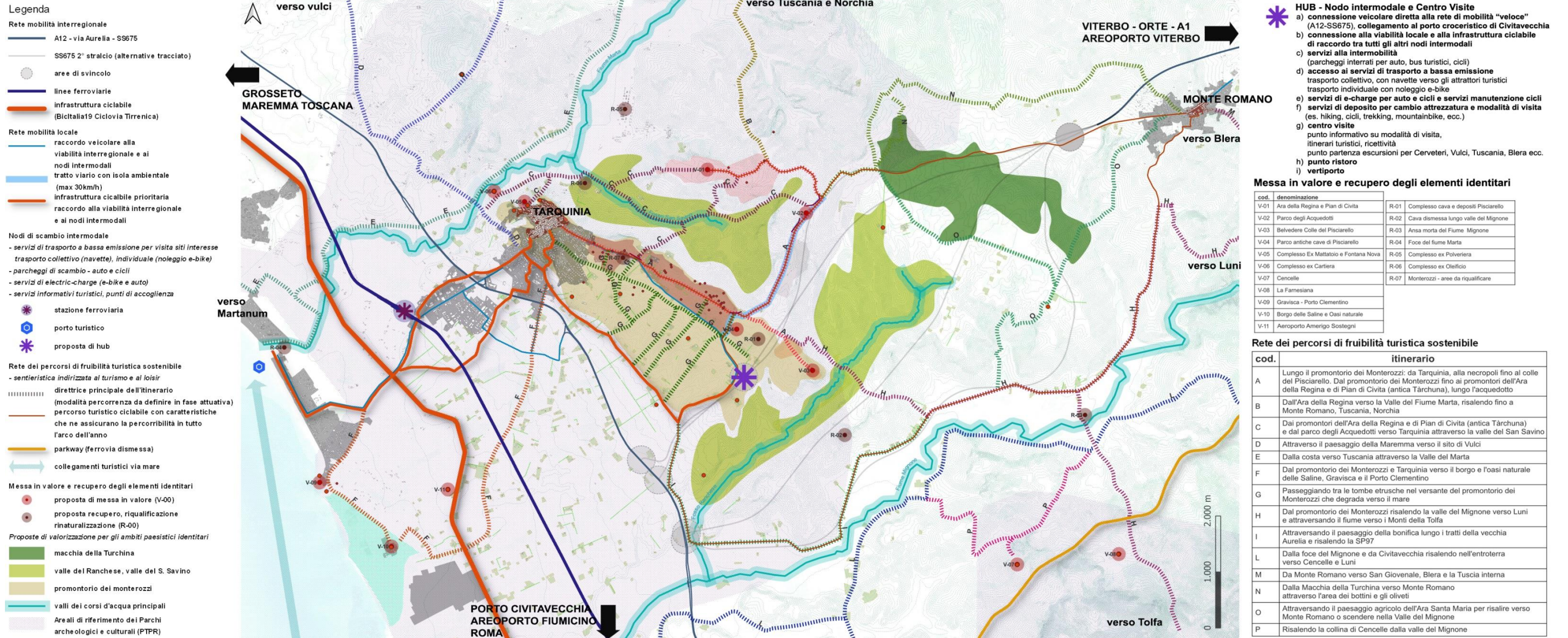


Figura 146 – Focus Tarquinia – Quadro delle azioni strategiche

6.2.2 Sistema di mobilità orientato alla fruizione turistica sostenibile

L'organizzazione complessiva del sistema di mobilità sostenibile e turistica e dei nodi di intermodalità

Nella prospettiva strategica individuata per l'ambito di attenzione - che prevede il **potenziamento della linea ferroviaria** per il trasporto regionale e locale e **la realizzazione della direttrice interregionale della Rete ciclabile** nazionale Bicalta - itinerario *Bicalta19 Ciclovía Tirrenica*) - il Masterplan **propone di costruire il sistema locale di mobilità sostenibile e di fruizione turistica a partire dalle seguenti azioni strategiche:**

- previsione di una sistema di **infrastrutture ciclabili locali prioritarie** di raccordo tra i nodi di interscambio modale (la stazione ferroviaria, il porto turistico, e il nuovo "hub"), la viabilità sostenibile di livello interregionale (bicalta), la città di Tarquinia. La rete si snoda lungo strade di livello locale ed in particolare ripercorre via dell'Acquetta, strada storica di particolare interesse paesistico;
- previsione di **servizi di trasporto a bassa emissione, collettivo (navette e bus elettrici) e individuale (noleggio e-bike, ricarica ebike, ecc.), che collegano tra loro i diversi nodi di interscambio modale, e diventano la rete di accesso preferenziale alla città e ai siti a maggiore attrazione turistica;**
- previsione di **un nodo intermodale (HUB) collegato in modo diretto alla mobilità interregionale (A12 e SS675, porto crocieristico di Civitavecchia) che ha l'obiettivo di limitare il traffico turistico veicolare (individuale e collettivo e relativi parcheggi) sul territorio ed in particolare nelle aree di maggior pregio culturale e paesistico.**

Tale nodo assume il ruolo di **ricettore principale dei flussi turistici di livello nazionale e internazionale** (tramite anche il collegamento diretto con il **porto crocieristico di Civitavecchia**) e diventa la "porta turistica" principale e **fulcro del sistema di mobilità intermodale orientata alla fruizione turistica sostenibile** (riceve la rete di mobilità interregionale, è punto di partenza per la rete di mobilità sostenibile locale, offre servizi e diventa uno dei punti di partenza/arrivo per gli itinerari turistici). Il nodo si configura come un vero e proprio **Hub di accoglienza turistica** che in particolare offre:

- connessione veicolare diretta alla rete di mobilità (A12-SS675) in corrispondenza dello svincolo e collegamento, indiretto, al porto crocieristico di Civitavecchia;
- connessione alla viabilità veicolare locale, alla infrastruttura ciclabile prioritaria di raccordo tra tutti gli altri nodi intermodali e alle ciclovie turistiche;
- servizi di intermodalità (parcheggi interrati per auto – anche lunga sosta a servizio del porto turistico -, bus turistici, cicli);
- accesso ai servizi di trasporto a bassa emissione: punto di partenza e arrivo del trasporto collettivo con navette e bus verso gli attrattori turistici; trasporto individuale con noleggio e-bike;
- punto di scambio tra linee del trasporto pubblico locale (TPL);
- servizi di e-charge per auto e cicli (anche alimentati con energia solare), servizi di assistenza cicli;
- centro visite: punto informativo su modalità di visita, itinerari turistici, ricettività, punto partenza escursioni per Cerveteri, Vulci, Tuscania, Blera ecc.;
- servizi di deposito bagagli per cambio attrezzatura e modalità di visita (es. hiking, cicli, trekking, mountainbike, ecc.);
- punto ristoro e servizi alla persona;
- vertiporto

- **potenziamento degli altri nodi di interscambio modale (stazioni RFI, porto turistico) con la previsione di servizi alla mobilità sostenibile**, come: - **parcheggi per cicli**; - **servizi noleggio e-bike**; - **servizi di e-charge** (auto e cicli, anche da energia fotovoltaica) localizzati in punti strategici facilmente accessibili anche da un pubblico più ampio; - punti di **fermata del servizio di trasporto collettivo a bassa emissione** (navette verso i centri abitati, attrattori turistici e hub di accoglienza turistica). In particolare per il **porto turistico, sarebbe auspicabile limitare le aree parcheggio auto e bus turistici**, al fine di limitare il consumo di suolo in aree di grande valenza ambientale e diminuire l'impatto antropico sugli ecosistemi, incentivando invece il sistema di navette da e verso l'HUB.
- **previsione di un sistema di itinerari dedicati alle attività turistiche e al loisir**, studiato in modo da poter essere accessibile da un pubblico ampio e non necessariamente sportivo, che mette in relazione le mete e i centri di interesse culturale ripercorrendo e reinterpretando la trama dei tracciati storici, al fine di rinsaldare i rapporti culturali, attraversare ambiti paesistici di pregio di cui imparare a percepire e riconoscere la complessità paesistica. Il sistema prevede:
 - una serie di **itinerari**, di cui si individua la **diretrice principale** che delinea sul territorio il tracciato che unisce le mete. Ad una successiva fase di approfondimento tecnico è rimandata l'individuazione delle possibili modalità di percorrenza: da greenway a percorsi escursionistici solo pedonali, a percorsi nella natura.
 - un sistema di **percorsi turistici ciclabili che assicurano i collegamenti turistici principali** (tra siti archeologici di eccellenza, centri storici, complessi monumentali, infrastruttura ciclabile principale, Hub) e che hanno caratteristiche (dimensione, pavimentazioni, ecc.) che assicurano la percorribilità durante tutto l'anno. In particolare in questo gruppo rientrano: la SS1bis, declassata da un punto di vista di traffico veicolare, che svolge finalmente il suo ruolo di strada panoramica, la SP97 e un tratto di Aurelia vecchia, che vanno a costituire un vero e proprio **circuito turistico ciclabile**, ad anello, alla scoperta del territorio di Tarquinia-Monte Romano.
- **previsione di un sistema di collegamento via mare tra i porti turistici**, ad esempio tra Tarquinia e Cerveteri (Ladispoli) che può offrire una modalità alternativa di collegamento tra i due siti Unesco e reinterpretare i collegamenti via mare tra gli approdi etruschi da Martanum a Gravisca a Pyrgi, consentendo di guardare al territorio e alle sue specificità paesistiche da un punto di vista inusuale;
- **previsione della riorganizzazione della viabilità locale negli ambiti di interesse paesistico**:
 - prevedere, in particolare per i tratti interessati dagli itinerari turistici e l'infrastruttura ciclabile, una **disciplina del traffico** (e se possibile anche una riduzione di carreggiata - woonef) **volta al rallentamento della velocità veicolare** (zona 15 - 30km/h), alla creazione di isole ambientali e/o di tratti riservati al solo traffico locale);
 - **riorganizzare la mobilità veicolare** attraverso interventi di **gerarchizzazione dei tratti della rete e adeguamento della sezione stradale, evitando la realizzazione di nuovi collegamenti veicolari e di nuovi parcheggi, in particolare in ambiti paesistici identitari**, al fine di limitare il più possibile nuovo consumo di suolo e possibili disturbi al sistema paesistico complessivo.



Figura 147 – Sopra: esempio di servizi di deposito per cambio attrezzatura e modalità di visita (es. bike e hiking, trekking ecc.) nella Grossglockner Hochalpenstrasse; servizi di e-charge (<https://moto-way.com/2023/06/charging-up-our-motorways-ev-infrastructure-at-moto/>)

Sotto: parcheggio interrato per cicli Amsterdam (<https://www.guiding-architects.net/new-bike-garages-amsterdam-central-station/>) e punto di “officina” per cicli lungo la “promenades insolites rosheim — saint-nabor (Francia)



Figura 148 –
 La Via Verde della Costa dei Trabocchi, tratto della “Ciclovía Adriatica” della Rete Nazionale, integrata al sistema di percorsi turistici dell’entroterra. <https://www.parcocostadeitrabocchi.it/la-pista-ciclabile/>
 Attrezzature a servizio della ciclovía lungo il percorso.

Explore Langdale

Until 5 November 2023

By bike, bus and on foot



www.lakedistrict.gov.uk/explorelangdale



By bike

The Langdale Trail runs from Ambleside to New Dungeon Ghyll. The trail is mostly off road and does include some steep hills. Maps of the route can be found here lakedistrict.gov.uk/cycling

Bike hire

Ebikes and bikes available to hire at: Waterhead, near Ambleside lakedistrict.gov.uk/bikehire 015394 40277
Ghyllside Cycles, Ambleside ghyllside.co.uk 015394 33592
Stickle Ghyll, near New Dungeon Ghyll lakedistrict.gov.uk/bikehire 015394 40277

On foot

From low level trails to high fell walks, walking is a great way to explore Langdale. For accessible Miles Without Stiles routes try Skelwith to Elterwater and Elterwater to Dungeon Ghyll, you can find them at: lakedistrict.gov.uk/mileswithoutstiles Or check out some walk suggestions from the National Trust at nationaltrust.org.uk/visit/lakedistrict/the-langdales

By bus

Service 516 Operated by Stagecoach daily until 5th November 2023.
Bus number 516 runs between Ambleside and Dungeon Ghyll at the head of Great Langdale every day of the week.
By travelling by bus, you have no worries about parking, it gives you the freedom to start and finish your walk at different places and you can sit back and enjoy the spectacular views. You are also helping this special place by reducing traffic and carbon emissions.
From Ambleside Bus Station there are direct buses linking you to Keswick, Grasmere, Conistown, Windermere, Bowness, Kendal and Lancaster.
For more details and timetables visit traveline.info or stagecoachbus.com

Kendal, Bus Station		1150	1350		
Windermere, Rail Station		1212	1412		
Ambleside, Kelsick Road	0925	1030	1230	1430	1630 1830
Skelwith Bridge	0935	1040	1240	1440	1640 1840
Elterwater, Britannia Inn	0942	1047	1247	1447	1647 1847
Old Dungeon Ghyll	0956	1101	1301	1501	1701 1901
Old Dungeon Ghyll	0957	1110	1310	1510	1710 1910
Elterwater, Britannia Inn	1011	1124	1324	1524	1724 1924
Skelwith Bridge	1018	1131	1331	1531	1731 1931
Ambleside, Kelsick Road	1028	1141	1341	1541	1741 1941
Windermere, Rail Station		1205	1605		
Kendal, Bus Station		1222	1622		



Legend:
● bus route
● bike route
● walk route
A camp site
R refreshments
T toilets
B bike hire

Figura 149 – Opuscolo informativo dell’area di Langdale nel Lake district National park, Cumbria Inghilterra. La proposta turistica si basa su diversi modalità di spostamento sul territorio: “by bus” “by bike” “bike hire” “on foot” (<https://www.lakedistrict.gov.uk/visiting>, <https://www.lakedistrict.gov.uk/visiting/places-to-go/explore-langdale-valley>)

LE CHEMIN DU BONHEUR

Les Portes Bonheur se parcourent en toute liberté. Il n’y a pas de départ, ni d’arrivée. Empruntez la voie verte où vous voulez, quand vous voulez. Suivez vos envies de découverte. Et laissez-vous émerveiller !

LE + : DES CIRCUITS AU DÉPART DE LA VOIE VERTE...
...à pied, en VTC ou à vélo.
Itinéraires détaillés disponibles dans nos bureaux ou téléchargeables sur www.mso-tourisme.fr/portesbonheur

LÉGENDE DU PLAN
 aire de pique-nique
 point d'eau
 pompe à vélo
 borne de réparation
DÉPART DES CIRCUITS
 pédestres
 vélos tout chemin
 vélos route

ELLE ÉTAIT UNE FOIS...
... une voie de chemin de fer, longue de 11 km, qui desservait les gares de Rosheim, Boersch, Ottrott et Saint-Nabor. Inaugurée en 1902, elle permettait l’acheminement des pierres des carrières de Saint-Nabor vers la plaine.
Le service voyageur est assuré jusqu’en 1954. À partir de 1969, c’est le train folklorique «S’imeh-Bâhnel» qui prend le relais. L’année 2002 marque la fermeture de la ligne et l’arrêt de l’exploitation des carrières de Saint-Nabor. Depuis, la nature a repris ses droits sur le paysage...

LA VOIE DU SLOW LIFE

Aménagée sur l’ancienne voie ferrée reliant Rosheim à Saint-Nabor, la nouvelle voie verte « Portes Bonheur » est une création originale de la Communauté de Communes des Portes de Rosheim. A pied ou à vélo, découvrez un parcours « slow life » aux multiples facettes.
Outre les multiples paysages que vous découvrirez, vous vous baladerez au milieu d’une mosaïque d’espaces naturels. De vrais réservoirs de biodiversité ! Tout au long des 11 km, vous traverserez le temps et les âges. Explorez une richesse patrimoniale unique en Alsace.



La voie fait aussi la part belle à l’art contemporain. Laissez-vous surprendre par les œuvres spectaculaires imaginées par l’architecte norvégien Reiulf Ramstad. A l’image d’un territoire ouvert sur le monde.
Ce chemin, c’est aussi le plaisir de faire des circuits pédestres et des boucles cyclistes qui mènent à des sites majeurs de la région.
Les Portes Bonheur, c’est l’art de cheminer vers de nouvelles expériences à l’état naturel, en plein cœur d’un territoire empreint d’histoires. Bienvenue sur la plus charmante des voies vertes du Grand Est !

*L’art de prendre son temps



Locations: Rosheim, Boersch, Ottrott, Saint-Nabor.
Landmarks: LE PAVILLON, ÉGLISE STS-PIERRE-ET-PAUL À ROSHEIM, PORTE DE LA LÉONARDSAU À BCERSCH, BELVÈDÈRE À SAINT-NABOR.

Figura 150 – “11 Km De Promenades Insolites” Rosheim — Saint-Nabor, Basso Reno Francia (<https://www.visit.alsace/en/258002951-greenway-portes-bonheur-the-lane-to-saint-nabor-quarry/>)

Il sistema di itinerari dedicati alle attività turistiche e al loisir

La proposta si struttura attorno alla creazione di una rete di itinerari turistici che si snodano sul territorio alla scoperta delle mete principali di identità paesistica dell'area di Tarquinia (Necropoli dei Monterozzi, Ara della Regina e Pian di Civita, Parco degli acquedotti, Colle del Pisciarellino, Centro storico di Tarquinia con il Museo archeologico, centro storico di Monte Romano, Borgo e Oasi delle Saline, Gravisca e Porto Clementino, Martanum, Macchia della Turchina, ecc.) e del suo intorno più prossimo: verso Vulci attraversando la maremma, lungo la valle del Marta dalla foce fino a Tuscania, verso Norchia, verso Monte Romano e Blera, lungo la Valle del Mignone verso Cencelle, La Farnesiana, Luni, Rota e verso Tolfa risalendo il complesso montuoso.

Il sistema degli itinerari, che va **alla scoperta dei caratteri paesistici del territorio nel suo complesso**, attraversa ambiti paesistici identitari come il promontorio dei Monterozzi, la Valle del fosso San Savino, la Valle del Ranchese, la Valle del Marta e del Mignone, la Macchia della Turchina, e si articola lungo percorsi panoramici (SS1bis). Gli itinerari individuati non sono "tematici", come lo sono ad esempio i percorsi del vino o i percorsi alla scoperta dei luoghi del cinema, ma sono itinerari espressamente legati ad una esperienza di "paesaggio": alla scoperta dei rapporti paesistici tra i luoghi, delle caratteristiche, della variabilità e complessità degli habitat che si attraversano. In una fase di successivo approfondimento e di allargamento sul territorio della rete, gli itinerari potranno anche riorganizzarsi per rispondere ad itinerari tematici.

Il sistema di itinerari è immaginato come una rete "slow" di sentieri non motorizzati, a vocazione turistica e per attività di loisir, dedicato ad un pubblico ampio (e non specificatamente sportivo) di utenti singoli e gruppi che a seconda delle caratteristiche del percorso vanno a piedi, in bicicletta, in e-bike, a cavallo, ecc.

Per questo sistema di itinerari il Masterplan, in questa fase strategica, individua le direttrici principali mentre in una seconda fase, più operativa, potrà essere sviluppato un sistema più minuto di cammini e sentieri naturalistici e di interesse storico (come ad esempio il sentiero che conduce ai "bottini" che alimentavano l'acquedotto delle Arcatelle) come anche di percorrenze che si articolano lungo vie d'acqua (alla scoperta anche delle ricchezze idrotermali lungo il Marta) e percorsi per fruitori anche più esperti.

Gli itinerari, attraversando territori soprattutto rurali, danno modo ai fruitori di *approfondire la conoscenza del territorio con un'esperienza diretta* tesa a comprendere e conoscere "da vicino" le componenti del paesaggio: dagli habitat vegetali e animali delle formazioni ecotonali, alle colture, presenti a rotazione, nelle aree agricole, alle mandrie e alle greggi degli allevamenti estensivi.

Contemporaneamente l'andamento planoaltimetrico dei tracciati e la conformazione stessa del territorio consentono di individuare numerosi punti panoramici da mettere in valore. Da questi è possibile *apprezzare il paesaggio nei suoi elementi strutturali generali*, come ad esempio cogliere la geomorfologia fortemente identitaria del promontorio dei Monterozzi, su cui sorge il centro storico di Tarquinia e la necropoli, e che si pone tra l'entroterra e la costa a dominare gli orizzonti con un versante più acclive verso est e un versante

che digrada più dolcemente verso il mare.

L'esperienza di attraversamento "slow" del territorio, si espande poi alla possibilità per i fruitori di apprezzare e acquistare i prodotti locali di produzione agricola e zootecnica presso le aziende che si collocano lungo il percorso e/o nelle sue adiacenze così come gustandoli nelle ricette enogastronomiche tradizionali presso le strutture ricettive presenti, con una ricaduta economica rilevante sull'economia locale.

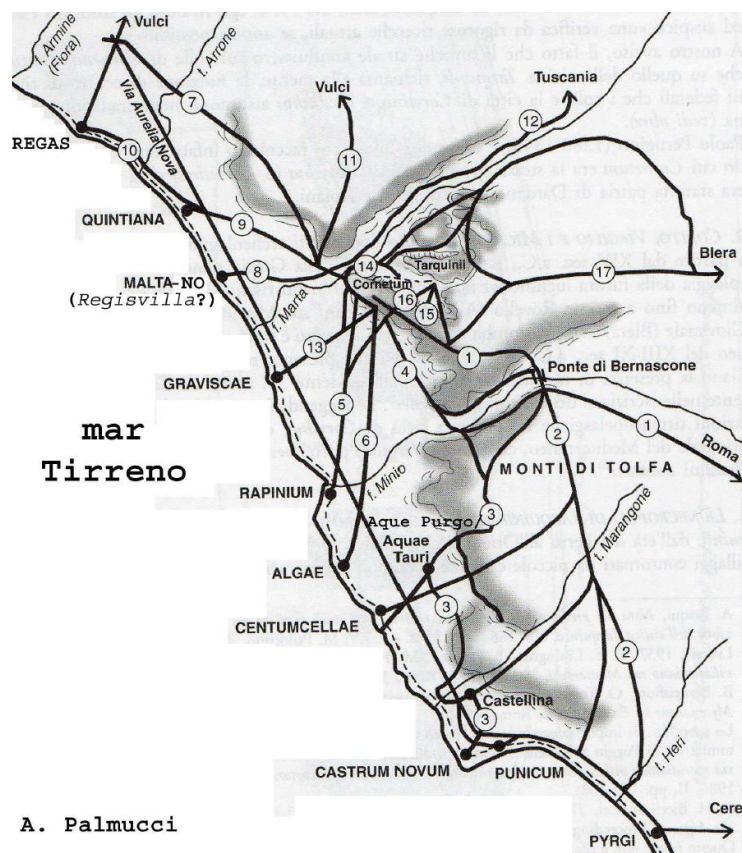


Fig. 16 - Il sistema stradale etrusco-romano centrato su Corneto (oggi Tarquinia).

1. Via Tarquiniese. **2.** Via per Rio Fiume. **3.** Via per *Aque Purgo* (*Aquae Tauri*) e *Castrum Novum*. **4.** Via dell'Acquetta. **5.** Via per *Rapinium*. **6.** Via "Consolare" *Cornetum* > *Algae*. **7.** Via per Montalto. **8.** Via per le "Grottele" > *Malta-no*. **9.** Via per *Quintiana*. **10.** Via per *Regas*. **11.** Via per Vulci ovvero *Aurelia Vetus*. **12.** Via Tuscanese. **13.** Via per Gravisca. **14.** Via delle Cave. **15.** Via dei Secondi Archi. **16.** Via dei Primi Archi. **17.** Via Latina.

Figura 151 – "Il sistema stradale etrusco-romano centrato su Corneto (oggi Tarquinia)", Palmucci A., 2010, *Odisseo e gli Etruschi in Fonti letterarie e documenti archeologici. Estratto ed aggiornato da "Aufidus" 24 e 42 (Dipartimento di Scienze dell'Antichità "UNIVERSITA' di BARI")*, Roma, 2010

Infine si può sottolineare che gli itinerari turistici sono concepiti e strutturati per garantire l'emozione di **una dimensione esperienziale paesistica** forte che mantiene vivo durante tutto l'anno, il valore di attrattore turistico: la dinamica stagionale delle componenti naturali (animali e vegetali) e delle componenti agricole con i cromatismi, i suoni e profumi, la differente scala a cui è possibile riguardare il paesaggio (dal panorama che raggiunge gli orizzonti più lontani fino alla grana minuta delle sistemazioni agricole o naturali), l'esperienza legata a feste tradizionali, sono tutti elementi che sostanziano un'esperienza sempre nuova durante i diversi periodi dell'anno.

Gli itinerari si costituiscono quindi come un sistema di esplorazione del territorio e sono intesi come interfaccia per entrare in contatto con il patrimonio paesaggistico ed il patrimonio culturale materiale e immateriale. Gli itinerari non si limitano a collegare punti di interesse ma sono essi stessi "allungate mete turistiche".

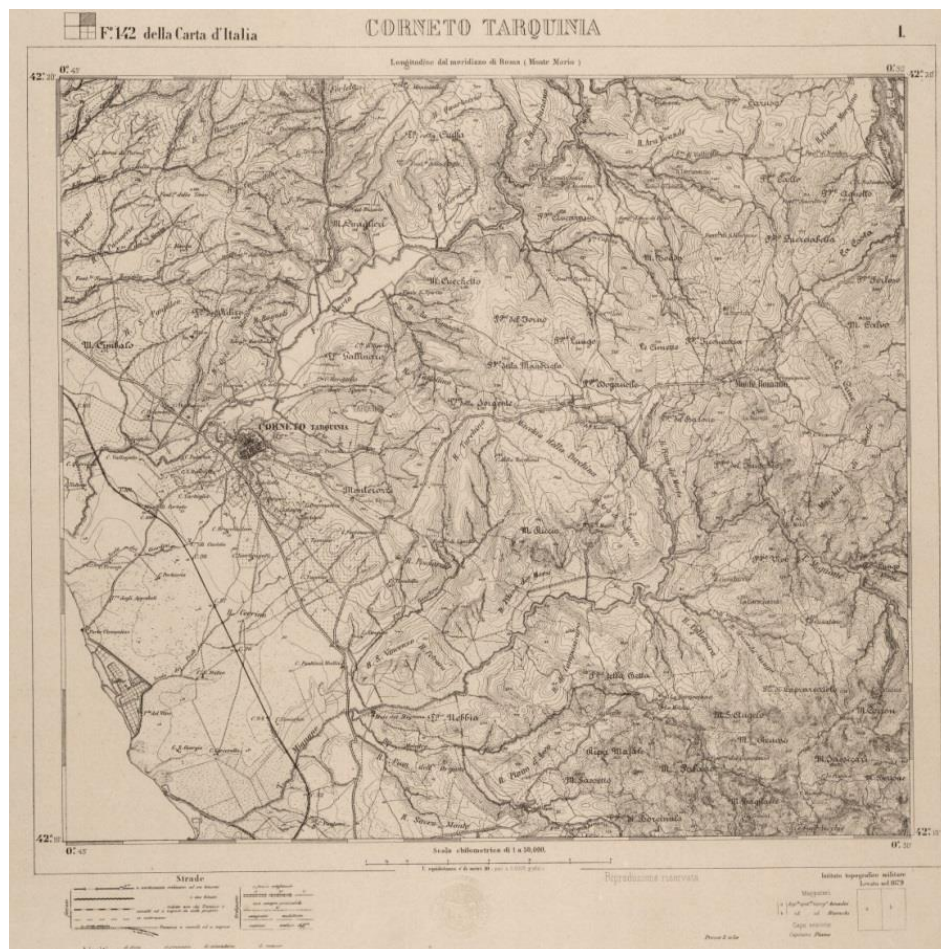


Figura 152 – IGM Foglio Corneto Tarquinia Foglio 142 anno 1879

A partire dalla rete dei tracciati storici di cui è rimasta memoria e, tenendo conto della rete dei percorsi

antichi, per ciascun itinerario è individuata la direttrice principale che sarà oggetto di approfondimento nella successiva fase operativa.

Gli itinerari individuati sono i seguenti:

COD.	ITINERARIO
A	Lungo il promontorio dei Monterozzi: da Tarquinia, alla necropoli fino al colle del Pisciarello. Dal promontorio dei Monterozzi fino ai promontori dell'Ara della Regina e di Pian di Civita (antica Tàrchuna), lungo l'acquedotto
B	Dall'Ara della Regina verso la Valle del Fiume Marta, risalendo fino a Monte Romano, Toscana, Norchia
C	Dai promontori dell'Ara della Regina e di Pian di Civita (antica Tàrchuna) e dal parco degli Acquedotti verso Tarquinia attraverso la valle del San Savino
D	Attraverso il paesaggio della Maremma verso il sito di Vulci
E	Dalla costa verso Toscana attraverso la Valle del Marta
F	Dal promontorio dei Monterozzi e Tarquinia verso il borgo e l'oasi naturale delle Saline, Gravisca e il Porto Clementino
G	Passeggiando tra le tombe etrusche nel versante del promontorio dei Monterozzi che degrada verso il mare
H	Dal promontorio dei Monterozzi risalendo la valle del Mignone verso Luni e attraversando il fiume verso i Monti della Tolfa
I	Attraversando il paesaggio della bonifica lungo i tratti della vecchia Aurelia e risalendo la SP97
L	Dalla foce del Mignone e da Civitavecchia risalendo nell'entroterra verso Cencelle e Luni
M	Da Monte Romano verso San Giovenale, Blera e la Tuscia interna
N	Dalla Macchia della Turchina verso Monte Romano attraverso l'area dei bottini e gli oliveti
O	Attraversando il paesaggio agricolo dell'Ara Santa Maria per risalire verso Monte Romano o scendere nella Valle del Mignone
P	Risalendo la collina di Cencelle dalla valle del Mignone

6.2.3 La messa in valore e il recupero degli elementi identitari

La messa in valore¹⁴³ e il recupero degli elementi identitari è riferita alle seguenti tipologie di siti:

- **complessi archeologici, monumentali, architettonici e ambientali che conservano il loro valore intrinseco** la cui messa in valore è elemento essenziale per lo sviluppo sostenibile del territorio;
- **aree produttive dismesse e/o in via di dismissione** collocate in ambiti paesistici identitari, **prive di un loro valore intrinseco** la cui riqualificazione è **necessaria per il recupero dei caratteri identitari paesistici dell'insieme**. In questo quadro le aree produttive dismesse sono anche una potenziale occasione di cattura di valore per il potenziamento del sistema turistico sostenibile;
- **aree rilevanti per il sistema ambientale naturale**, che costituiscono occasione importante per il consolidamento degli habitat naturali;
- **ambiti paesistici identitari** la cui unitarietà paesistica, a cui si riconosce un proprio valore assoluto, è da mantenere/recuperare come azione propedeutica per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Il Masterplan, in ordine alla sua natura di strumento strategico, rimanda a successive fasi di approfondimento, sulla base del confronto con gli organi di gestione del territorio e con gli stakeholder più radicati sul territorio e un attento e informato confronto inter istituzionale, la precisazione degli interventi da attuare. Tuttavia, anche a valle del primo confronto informale con gli Enti Locali, individua, fin d'ora, alcune **"filieri tematiche" finalizzate a mettere a sistema le risorse del territorio secondo una serie di indirizzi:**

- **L'identità archeologica**
 - Patrimonio della civiltà etrusca - Messa in valore del patrimonio archeologico: interventi sulle aree già indagate, nuove campagne di scavo di Università italiane e straniere per lo studio delle altre aree di interesse (Necropoli Cavone, Turchina, Pisciarello, ecc.), realizzazione di nuovi spazi espositivi e realizzazione di un nuovo Centro studi di Etruscologia. Mantenere salda la continuità della ricerca che si attesta su una consolidata tradizione e si rinnova continuamente con l'apporto di collaborazioni internazionali, con evidenti vantaggi per il sito UNESCO all'attenzione della comunità mondiale¹⁴⁴
 - Interventi rivolti al potenziamento dell'accoglienza al pubblico e dei gruppi di studio – realizzazione di un centro visitatori; incremento delle aree archeologiche aperte al pubblico; realizzazione di campus per stage/ workshop, visiting professor, spazi per attività didattica e studio; alloggio studenti stranieri; scuole di arti applicate (es. ceramica, oreficeria, ecc.).
- **La tradizione agricola e l'allevamento estensivo**
 - Cavallo maremmano – Messa a sistema di strutture dedicate alle tecniche di allevamento, alla storia della domesticazione, all'addestramento sportivo, alla promozione della tradizioni

¹⁴³ Per "messa in valore" si fa riferimento al concetto di "valorizzazione" esposto nel PTPR – Lazio nelle Linee guida per la valorizzazione del paesaggio (cfr. capitolo Programmazione e Pianificazione)

¹⁴⁴ Bagnasco Gianni G., Garzulino A., Marzullo M., (2020), Scavo e Scuola a Tarquinia. Internazionalizzazione e formazione a difesa della fragilità di un sito UNESCO, in Bagnasco Gianni G., Bortolotto S., Garzulino A., Marzullo M. (a cura di), Milano internazionale: la fragilità territoriale dei contesti archeologici, Atti del Convegno Internazionale (Milano, 13 marzo 2019), in Archeologia e Calcolatori 31, 2020

legate al cavallo nella maremma laziale (in collegamento anche con il Museo del Cavallo di Blera).

- Prodotti agricoli locali - Centro per lo studio e l'innovazione delle tecniche agricole tradizionali, messa in valore dei prodotti presidio slow food (es. finocchio di Tarquinia); scuola scienze agricole e alimentari; sperimentazione agricola (idroponica e aeroponica); attività di promozione dei prodotti locali che siano occasione didattica ed educativa e possano essere stimolo per nuove economie di filiera corta.
- **La tradizione cinematografica della Tuscia**
 - Il Cinema nella Tuscia – Promozione location cinematografiche nell'area di Tarquinia e nella Tuscia; itinerari tematici e messa in valore dei luoghi; spazi a supporto delle “location scouting”, supporto logistico durante le riprese cinematografiche; laboratori a supporto della produzione e post produzione.
- **La ricettività e i servizi per il turismo sostenibile**
 - Servizi alla mobilità sostenibile – Ricettività orientata alla facilitazione dell'accessibilità con mezzi di mobilità sostenibile che offra servizi dedicati: aree di sosta protette, riservate e dotate dei servizi necessari per il pernottamento (cicli¹⁴⁵, cavalli, ecc.); servizi di deposito temporaneo delle attrezzature presso le strutture di ristorazione; servizi di navetta per lo spostamento dei turisti verso le mete di interesse; punti “officina” per manutenzione attrezzatura.
 - Incentivazione sistema di ricettività diffuso sul territorio - Recupero del patrimonio edilizio esistente sia nei centri storici che nei nuclei sparsi di valore storico-documentario.
 - incentivazione delle attività educative correlate - Scuola alberghiera, iter formativo per accompagnatori e guide turistiche, ecc.
- **Gli habitat naturali**
 - Patrimonio naturale - Messa in valore del patrimonio naturale: da interventi di tutela (area Natura 2000 del Comprensorio Tolfetano Cerite Manziate, aree protette marine, Saline di Tarquinia, ecc.) ad interventi di rinaturalizzazione e ricostruzione degli habitat vegetali e animali (ansa del Mignone, foce del Marta, ecc.); promozione nuove campagne di studio di Università italiane e straniere; realizzazione di nuovi spazi espositivi; Centro studi habitat di particolare valore ambientale (es. Saline).
 - Strutture rivolte al potenziamento dell'accoglienza dei gruppi di studio - Realizzazione di campus per stage/ workshop, visiting professor, spazi per attività didattica e studio; realizzazione di itinerari dedicati all'osservazione e allo studio degli habitat animali (es. birdwatching).
- **L'identità paesistica**
 - Messa in valore dei luoghi a forte identità paesistica – Interventi integrati (sistemazioni paesaggistiche, restauro dei monumenti, riqualificazione ambientale, itinerari turistici) basati su *NBS Nature-based solutions*¹⁴⁶ e “*Differentiated management*”¹⁴⁷ con carattere

¹⁴⁵ es. “albergabici”

¹⁴⁶ utili a raggiungere, ad esito conseguito, una più alta efficienza ecosistemica

¹⁴⁷ “gestione differenziata” (cfr. Martí Franch (EMF, Girona) che può garantire costi contenuti di gestione degli spazi aperti. Questa soluzione si basa sulla consapevolezza che per ridurre i costi di gestione e aumentare la

*inconspicuous*¹⁴⁸, tesi al consolidamento dell'immagine paesistica complessiva del luogo (es. Parco degli Acquedotti, Belvedere Colle del Pisciarello, ecc.) e alla fruizione del paesaggio (patrimonio culturale e paesistico materiale e immateriale) con la previsione di aree per il loisir e servizi alla mobilità sostenibile;

- Protezione e messa in valore degli ambiti paesistici identitari - Miglioramento ambientale delle aree naturali e degli agroecosistemi tramite: potenziamento della valenza ecologica delle aree naturali, promozione delle tecniche agricole tradizionali; ripristino delle formazioni vegetazionali del paesaggio agricolo storicizzato; rafforzamento delle connessioni ecosistemiche e mantenimento della biodiversità diffusa; punti vendita aziende locali di prodotti a km0.
- Interventi mirati alla messa in valore di luoghi oggi "dimenticati" - costruzione di nuove relazioni di "senso" attraverso interventi integrati (sistemazioni paesaggistiche, restauro dei monumenti, riqualificazione ambientale, itinerari turistici) che reinterpretino in una nuova "narrazione" le relazioni paesistiche esistenti tra luoghi ed elementi che compongono la ricchezza paesistica del territorio: ad esempio la relazione tra antichi siti di cava e i materiali da costruzione che troviamo in moltissime costruzioni del centro storico di Tarquinia¹⁴⁹; previsione di aree per il loisir e servizi alla mobilità sostenibile.

Proposta di siti da mettere in valore

Tra i complessi archeologici, monumentali e architettonici la cui messa in valore è elemento essenziale per la valorizzazione complessiva del territorio, il Masterplan propone come aree prioritarie di intervento per la messa in valore:

Descrizione	Tipologia	Cod.
Ara della Regina e Pian di Civita	messa in valore	V-01

biodiversità è opportuno prevedere una gestione differenziata dello spazio destinato a parco, promuovendo l'individuazione di zone con regimi di gestione diversi. Mentre alcune zone, quelle a maggior fruizione da parte della popolazione, sono sottoposte a tagli regolari delle formazioni vegetali per renderle accessibili ai cittadini, altre invece non vengono quasi mai tagliate per fornire riparo alla fauna selvatica. In questo modo si dà vita ad un mosaico ricco di fasi intermedie di successione vegetale e/o di "disturbo ecologico" che restituiscono una ottimizzazione della biodiversità, una diversità paesaggistica e consentono una fruizione da parte dei cittadini.

¹⁴⁸ *Interventi in cui i gli elementi fisicamente aggiunti sono pochi, hanno un carattere inconspicuous (non appariscenti), ma che nondimeno cambiano sostanzialmente il significato del luogo e il suo uso: favoriscono la nascita di nuove emozioni, invitano a svelare rapporti materiali e immateriali oggi nascosti alla nostra percezione, a trovare nuove e differenti prospettive con cui guardare ed esplorare luoghi di tale ricchezza e fascino.*

¹⁴⁹ *Le antiche cave di Pisciarello oggi a ridosso della SS1bis nella curva che sale il promontorio dei Monterozzi in località Pisciarello sono ricche di affioramenti calcarenitici con molluschi e cirripedi di grosse dimensioni, (<https://collezionismotuscia.jimdo.com/fossili/luoghi-di-ritrovamento/tarquinia-e-dintorni/>) e offrono un luogo a forte caratterizzazione paesistica – oggi completamente non valorizzato - caratterizzate da ampi fronti antichi di cava oggi in parte naturalizzati.*

Descrizione	Tipologia	Cod.
Parco degli Acquedotti	messa in valore	V-02
Belvedere Colle del Pisciarello	messa in valore	V-03
Parco antiche cave di Pisciarello	messa in valore	V-04
Complesso Ex Mattatoio e Fontana Nova	messa in valore	V-05
Complesso ex Cartiera	messa in valore	V-06
Cencelle	messa in valore	V-07
La Farnesiana	messa in valore	V-08
Gravisca - Porto Clementino	messa in valore	V-09
Borgo delle Saline e Oasi naturale	messa in valore	V-10
Aeroporto Amerigo Sostegni	messa in valore	V-11
Martanum - Peschiera e approdo romano	messa in valore	V-12

Proposta di siti da recuperare, riqualificare, rinaturalizzare

Tra le aree produttive dismesse e/o in via di dismissione in ambiti paesistici identitari e le aree rilevanti per il sistema ambientale naturale e/o in fase di rinaturalizzazione, il Masterplan propone come aree prioritarie di intervento:

Descrizione	Tipologia	Cod.
Complesso cava e depositi Pisciarello	riqualificazione	R-01
Cava dismessa lungo valle del Mignone	rinaturalizzazione	R-02
Ansa morta del Fiume Mignone	rinaturalizzazione	R-03
Foce del fiume Marta	riqualificazione	R-04
Complesso ex Polveriera	riqualificazione	R-05
Complesso ex Oleificio	riqualificazione	R-06
Monterozzi - aree da riqualificare lungo via Ripagretta	riqualificazione	R-07

Proposte di valorizzazione per gli ambiti paesistici identitari

Tra gli **ambiti paesistici identitari** la cui messa in valore e/o il recupero delle parti non coerenti sono il **corollario delle azioni previste ai punti precedenti**, il Masterplan propone come ambiti prioritari di intervento:

- Valle del Ranchese
- Valle del San Savino
- Macchia della Turchina
- Promontorio dei Monterozzi
- Valle Del Mignone
- Valle del Marta



Figura 153 – Dal crinale in riva sinistra del Ranchese. Si nota la continuità agricola che caratterizza la valle.



Figura 154 – La valle del Ranchese dalla sede dell' ex SS1 Aurelia. Si noti l'unitarietà paesistica e il profilo del pianoro del Colle del Pisciarelo sempre chiaramente leggibile nel paesaggio (itinerario I e H)



Figura 155 –La valle del San Savino

Sopra La valle del San Savino nella sua interezza ripresa dal crinale della SS1bis (itinerario A)

Al centro: dettaglio della valle del San Savino con a sinistra il promontorio dei Monterozzi che ospita la necropoli e l'abitato di Tarquinia, in fondo, che si affaccia sul fiume Marta (itinerari A, C)

In basso: dettaglio della Valle del San Sabino con a destra i promontori dell'Area della Regina e Pian di Civita (itinerari A, C)



Figura 156 – Sopra: L'area delle vecchie cave in località Pisciareello (a ridosso della SS1bis). Si propone la messa in valore dei fronti di scavo (affioramenti calcarenitici in cui sono presenti migliaia di piccoli frammenti organici fossilizzati e cementati con molte testimonianze fossili e molluschi e cirripedi anche di grandi dimensioni) all'interno di un sistema di aree e percorsi rivolti ad attività di studio e di loisir che consenta di comprendere i rapporti tra i materiali lapidei utilizzati nelle architetture (es. centro storico di Tarquinia), la conformazione naturale in cui questi si ritrovano in natura e le tecniche di escavazione e lavorazione. Sotto: Dettaglio dei materiali di costruzione di una delle numerose torri del centro storico di Tarquinia



*Figura 157 –Sopra e in mezzo: uno dei tratti in elevazione dell’acquedotto settecentesco all’incrocio tra via Ripagretta e la Strada vicinale degli archi (itinerario A). Si intravede anche il percorso che, passando sotto gli archi, conduce alla valle del San Savino per risalire poi verso il Pian di Civita – Ara della Regina e il “parco degli “acquedotti” (itinerario C)
Sotto: Area degli acquedotti lungo la SS1bi (itinerario A) andando verso l’area della Regina e Pian di Civita*



Figura 158 – Sopra Via dell’Acquetta, sotto e in mezzo via della Madonna del Pianto (itinerario G)

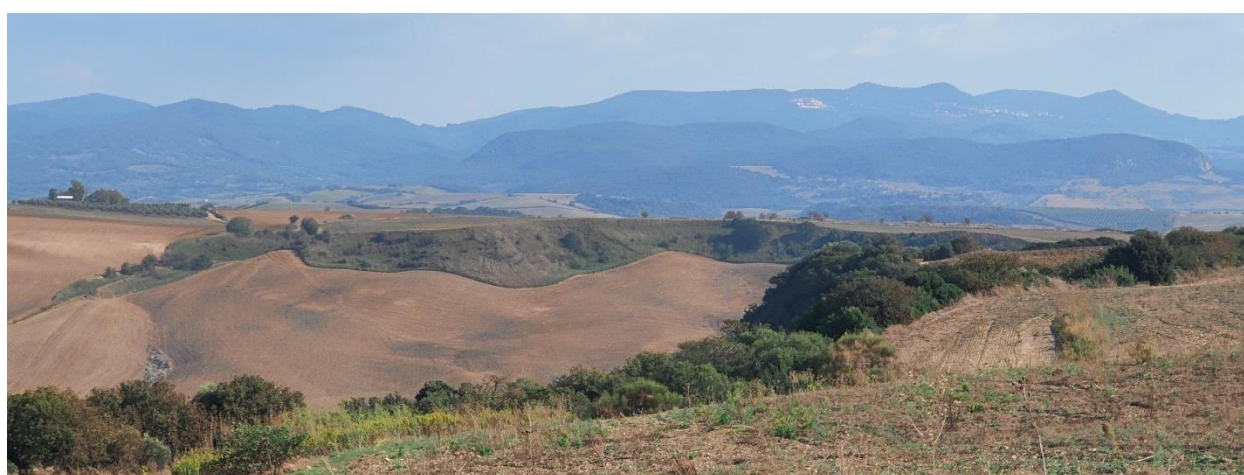


Figura 159 – Colle del Pisciarello: panorami verso il Complesso montuoso dei Monti della Tolfa e la Valle del Ranchese (itinerario A e H)



Figura 160 – Sul versante sud-ovest del promontorio dei Monterozzi attraversando aree agricole e tombe etrusche. Lungo la “Via dei Principi” sono presenti i tumuli della “Doganaccia” All’orizzonte la linea di costa (itinerario G).

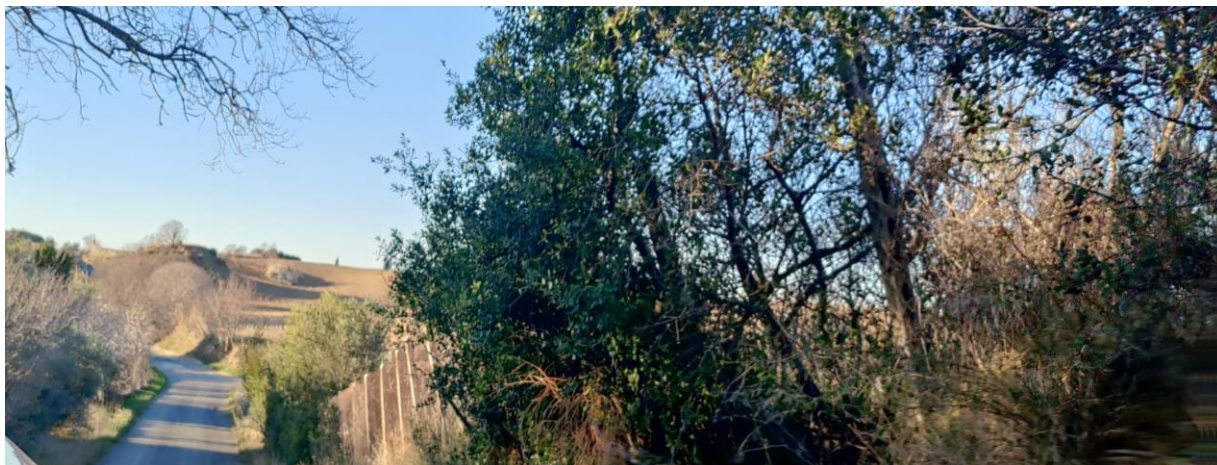


Figura 161 – Lungo la strada vicinale degli archi sul crinale del promontorio dei Monterozzi. Nella foto al centro si vedono, a sinistra in fondo, gli ingressi alle tombe etrusche e a destra il mare Tirreno (itinerario A)



Figura 162 – Sopra i promontori di Pian di Civita e Ara della Regina dalla strada che dalla SS1bi conduce alle aree di scavo. In fondo la valle del Marta (itinerario A e C, B)

Al centro Il tempio dell'Ara della Regina

Di Robin Iversen Rönnlund - Opera propria, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=22188568>

Sotto Vista dall'Ara della Regina verso il promontorio dei Monterozzi che ospita il centro storico medievale di Tarquinia

Di Shadow Fixing - Opera propria, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=109551978>



Figura 163 – La Riserva Statale delle Saline di Tarquinia. Il sito è stato anche set per “Le avventure di Pinocchio”, sceneggiato televisivo tratto dall’omonimo romanzo di Carlo Collodi, diretto dal regista Luigi Comencini (RAI, 1972)
In mezzo e sotto le immagini sono tratte da: Colletti L. (ed.), 2014 – La Riserva Naturale Statale “Saline di Tarquinia”. Corpo forestale dello Stato, Ufficio territoriale per la Biodiversità di Roma
Sopra: https://www.terzobinario.it/la-biasi-sulle-saline-di-tarquinia-patrimonio-storico-da-difendere/#google_vignette
https://etrurianews.it/wp-content/uploads/2022/07/saline_pinocchio_2.jpg

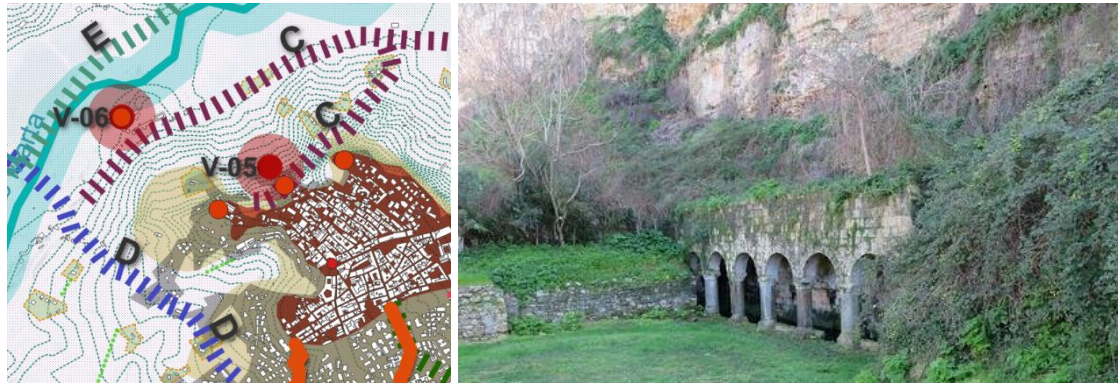


Figura 164 – Sopra Complesso Ex Mattatoio e Fontana Nova, subito sotto il centro storico di Tarquinia (V05);
Sotto: Ex Cartiera (V06) (itinerario C)
https://www.tripadvisor.co/LocationPhotoDirectLink-g1056428-d13198591-i455712333-Fontana_Nova-Tarquinia_Province_of_Viterbo_Lazio.html; google maps
<https://tarquinianotizie.it/sinistra-italiana-punta-lindice-sulla-vicenda-della-concessione-in-prossimita-della-ex-cartiera/>



Figura 165 – Sopra: Centro storico di Monte Romano; al centro Area agricola in località Santa Maria, Sotto casale Santa Maria (itinerario O)



Figura 166 – Sopra Santa Maria in Castello a Tarquinia a ridosso del sistema difensivo, accanto alla porta che conduce alla valle del Marta. Sotto la porta nella prima cinta di mura del centro storico di Tarquinia che si attraverso per arrivare a Santa Maria in castello (itinerario C)

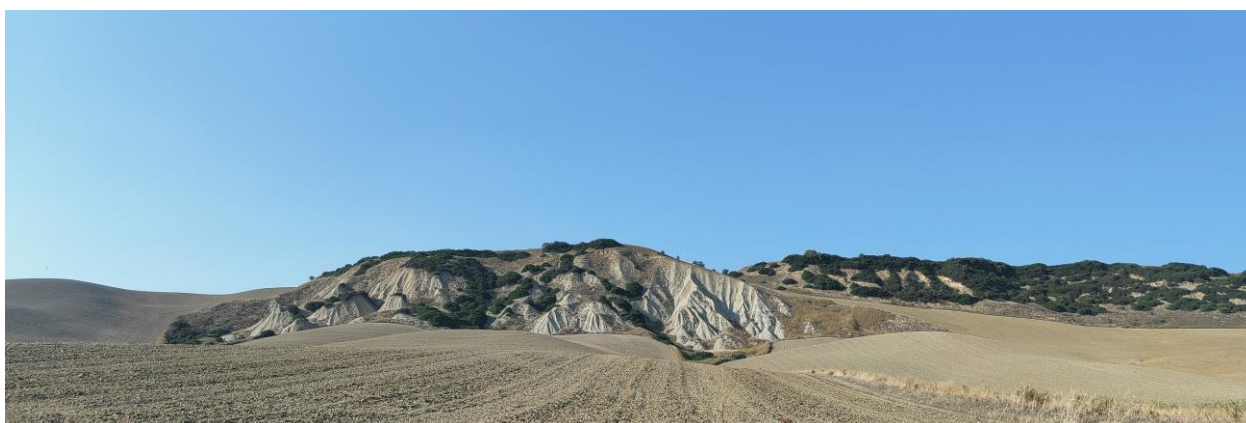


Figura 167 – Sopra e in mezzo Pisciareello, l'area della cava (R-01; itinerario A e H); Sotto Calanchi e area di cava parzialmente rinaturalizzata lungo la Valle del Mignone(R-03; itinerario I e H)

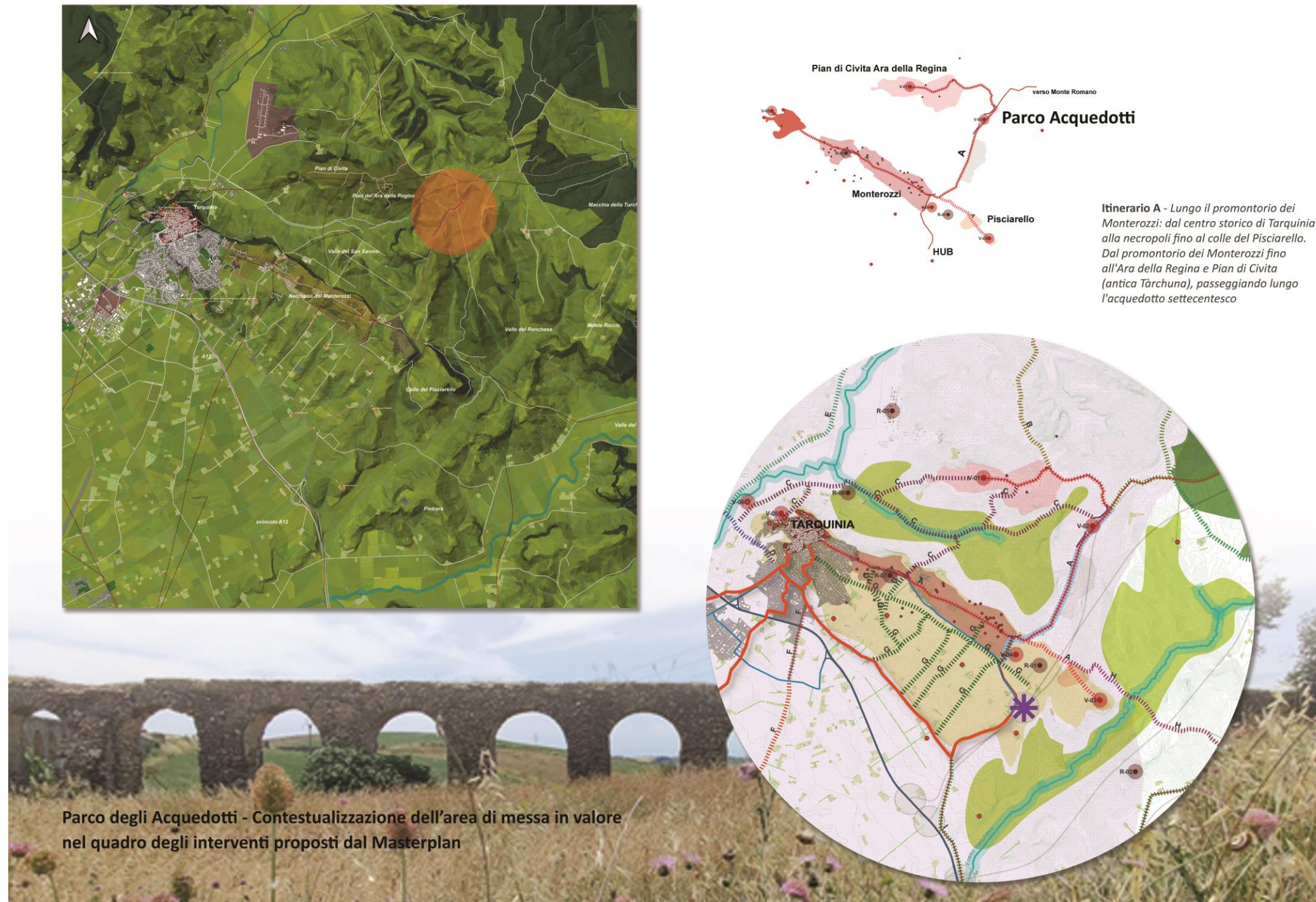


Figura 168 – Parco degli Acquedotti (opere connesse) – Contestualizzazione dell'area nel quadro degli interventi proposti dal Masterplan



Figura 169 – Parco degli Acquedotti (opere connesse). Proposta di messa in valore dell'area



Figura 170 – Parco degli Acquedotti (opere connesse). Stato di fatto

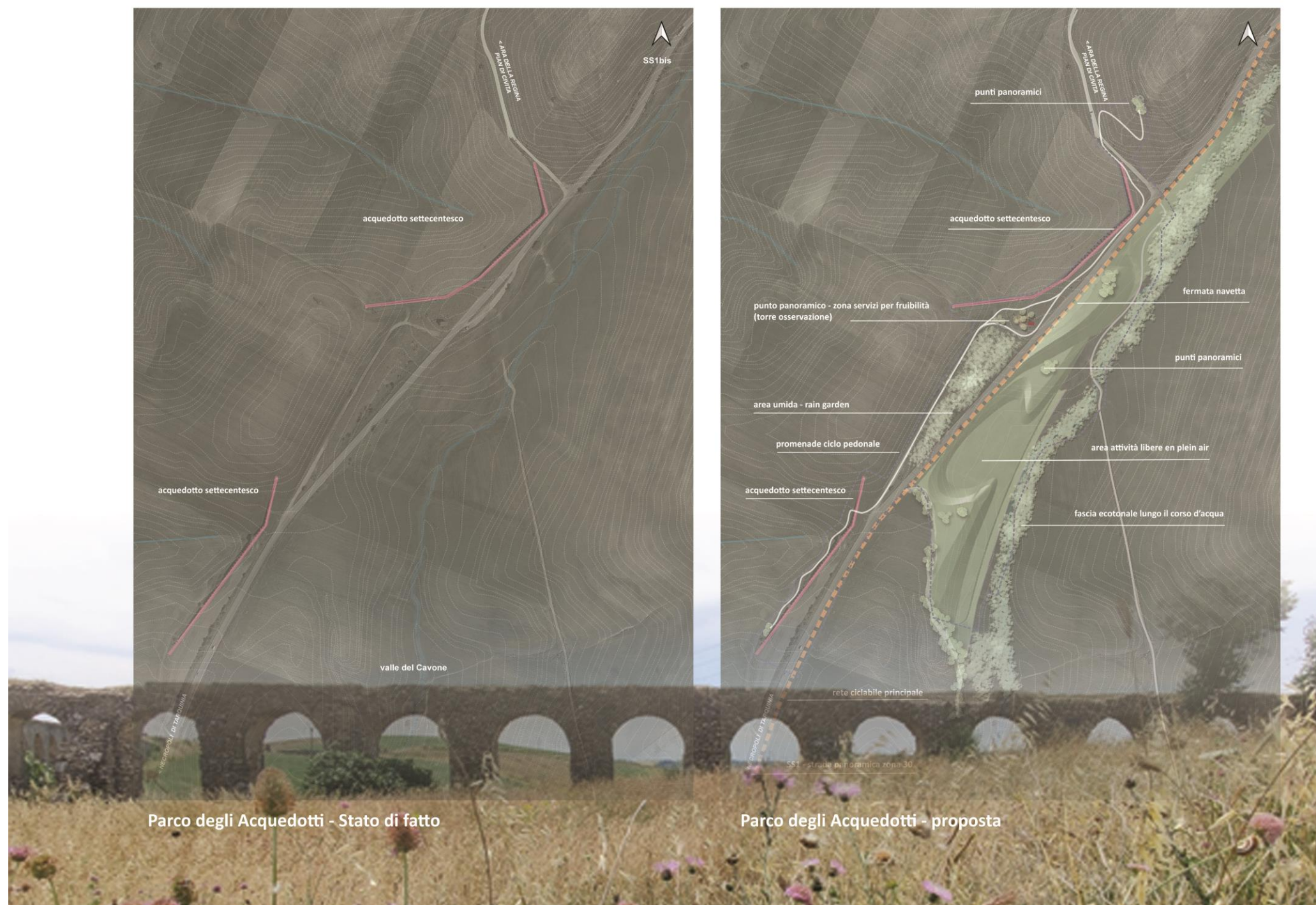


Figura 171 – Parco degli Acquedotti (opere connesse). Proposta di messa in valore dell'area

6.2.4 Prime considerazioni sulle caratteristiche degli interventi

Infrastrutture ciclabili e itinerari turistici

Le direttrici degli itinerari, in questa prima fase, sono individuate a partire dalla rete dei percorsi rurali e vicinali, dalla rete della sentieristica esistente e dalla viabilità più strettamente locale che può essere sottoposta ad una disciplina di traffico a velocità limitata (es. isola ambientale, zona 15km/h, 30 km/h) e/o riservata al solo traffico locale.

Nella fase operativa di attuazione successiva al masterplan, in rapporto alle mete che il singolo tratto di percorso deve servire (maggiore o minore attrattività turistica), alle caratteristiche fisiche del tracciato esistente (andamento planoaltimetrico, sezione, fondo strale, ecc.) e al contesto paesistico attraversato, gli itinerari saranno sviluppati nei loro aspetti tecnici, individuando, la tipologia di percorrenza ammissibile (ciclopedonale, pedonale, trekking, cavallo, ecc.) e gli interventi da implementare sulle regole d'uso, su eventuali opere d'arte di raccordo, su eventuali tratti ex novo da realizzare.

Gli interventi faranno riferimento a quanto previsto nell'allegato A alla "Direttiva 375 del 20-07-2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul sistema e sui requisiti del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT)", negli allegati tecnici al Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (PGMC) e potranno opportunamente fare riferimento al CAI per la definizione della sentieristica (sicurezza, grado di difficoltà, ecc.).

Lungo gli itinerari saranno da prevedersi interventi informativi puntuali finalizzati a supportare la narrazione ecologica, paesaggistica e culturale I manufatti legati all'attività agrosilvopastorale, come i fontanili, o alla produzione, come ad esempio l'ex mulino nella Valle del San Savino, possono essere punti di sosta lungo il percorso dove rinfrancarsi e trovare informazioni turistiche e culturali.

Gli interventi saranno mirati ad ottimizzare un pieno inserimento paesaggistico attraverso azioni, materiali, geometrie e forme che si integrino pienamente al contesto. Saranno da prediligere materiali ecocompatibili. A tal fine gli interventi sui fondi stradali saranno limitati e pienamente armonizzati al tipo di fondo già esistente con limitati interventi di miglioramento per la fruizione nei diversi periodi dell'anno e da un pubblico ampio e non solo di esperti.

In modo sintetico si elencano le azioni e gli interventi che potranno essere realizzati:

- **Itinerari | tratti con fondo sterrato** - interventi puntuali di miglioramento del fondo stradale relativi a situazioni specifiche (es. impluvi naturali);
- **Itinerari | tratti con fondo in asfalto in affiancamento alla viabilità locale** - interventi di messa in sicurezza lungo tutto il tratto e interventi puntuali di allargamento stradale (ove possibile) per la realizzazione di un percorso in sede propria;

- **negli ambiti ecologici** la sezione subisce la massima contrazione al fine di ridurre al minimo il disturbo alle aree attraversate. Sono da utilizzare materiali permeabili e ecocompatibili.
- **Attraversamenti rete carrabile** - Messa in sicurezza con segnaletica verticale e orizzontale e staccionate in legno a protezione degli attraversamenti dell'itinerario con la rete carrabile;
- **Manufatti per messa in sicurezza dell'itinerario** - Realizzazione interventi, in materiali ecocompatibili (legno), per il superamento di fossi e/o impluvi naturali, per la protezione da eventuali pericoli (staccionate a protezione), compresi eventuali piccoli interventi di ingegneria naturalistica di regimentazione;
- **Manufatti minori di valore storico documentario** - Restauro e rimessa in funzione dei manufatti presenti lungo il percorso (fontanili, fontane pubbliche, lavatoi, edicole sacre, mulini, ecc.);
- **Piccoli interventi mirati di riqualificazione paesaggistica e ambientale** - Interventi di nuova piantumazione di alberature e specie arbustive in punti strategici a riqualificare l'unitarietà paesistica di piccole aree di valore paesaggistico a lato dell'itinerario. Le specie saranno da scegliere tra quelle appartenenti alle formazioni e associazioni della vegetazione naturale tipica degli habitat attraversati;
- **Punti di sosta panoramica** - dotati di segnale turistico con QR code che restituirà informazioni sugli elementi paesistici e architettonici che caratterizzano il panorama dal punto di vista da cui si sta guardando: i "toponimi dei luoghi, il nome di città e complessi monumentali, di formazioni montuose e collinari, di siti archeologici, la descrizione delle formazioni degli habitat naturali, delle coltivazioni tipiche - anche a seconda delle rotazioni stagionali – dei prodotti agricoli e enogastronomici che sono l'esito dei quei paesaggi agricoli.

In particolare con riferimento al sistema di segnaletica turistica, si suggerisce di **superare i sistemi tradizionali di cartellonistica** (caratterizzati da informazioni difficilmente aggiornabili, da un veloce deperimento dei supporti informativi dovuti agli agenti atmosferici, e da un alto impatto visivo sul paesaggio) **preferendo sistemi interattivi che utilizzano tecnologie avanzate per l'informazione:**

- **Sistema interattivo di segnaletica turistica degli itinerari con QR-code** - Realizzazione di un sistema di segnaletica turistica di impatto minimale (e realizzata con materiali ecocompatibili) con l'utilizzo di QR code che rimandino ad un sistema di informazione mirata ad orientare i fruitori sull'esatta localizzazione (geolocalizzazione), sulle distanze delle mete dall'itinerario, sui luoghi di interesse paesistico, ambientale e culturale del contesto, sulle attrezzature ricettive, come ristoranti e/o agriturismi, sulle aziende agricole e zootecniche che producono prodotti locali che si possono acquistare e/o con le quali si può concordare un percorso di visita dell'azienda, sulle caratteristiche degli habitat naturali, sulle colture e gli allevamenti tradizionali.
- **Realtà aumentata - Schede informative collegate ai QR code** - Realizzazione di schede informative che raccolgono e, ove necessario costruiscono ex novo i contenuti multimediali anche con l'aiuto della realtà aumentata (come ad esempio per le informazioni panoramiche, le ricostruzioni delle evidenze principali del patrimonio archeologico e culturale, ecc.) cui rimandano i QRcode posti lungo il percorso. Le schede, consultabili tramite App dal cellulare, saranno accessibili al pubblico tramite il QR-code. Le schede informative potranno garantire anche una maggiore inclusione, fornendo descrizioni puntuali nei siti visitati alle persone con disabilità visiva.



Figura 172 – esempi di cartellonistica sparsa sul territorio non coordinata e in precario stato di conservazione
Rif immagini: sopra https://www.etruschi.name/tarquinia/acquedotto_it.html
Sotto a sinistra <https://blogcamminarenellastoria.files.wordpress.com/2018/01/4-le-passeggiate-nellantica-tarquinia.jpg>

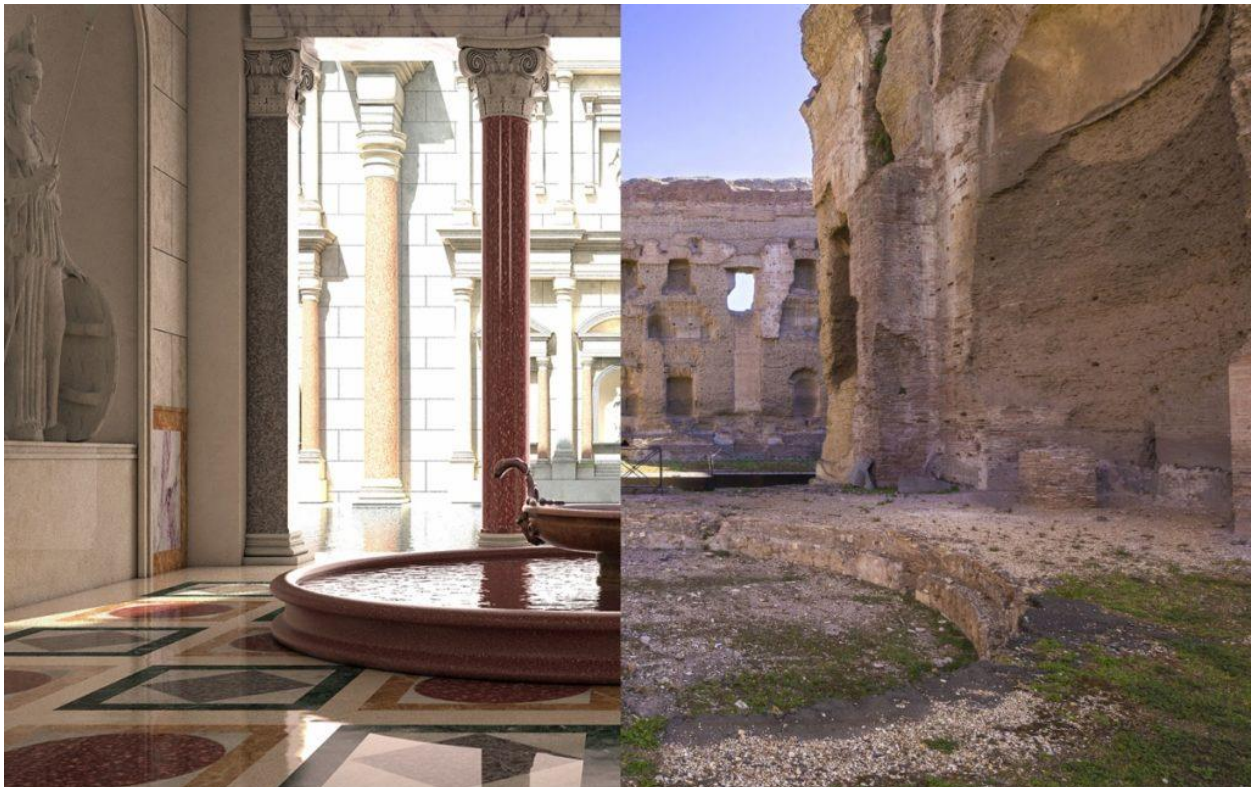


Figura 173 – Esempi di app in realtà aumentata che ricostruiscono l'aspetto originario dei siti
Sopra Architip – Luoghi della Bibbia
<https://www.experenti.eu/realta-aumentata/visitare-i-luoghi-della-bibbia-con-la-realta-aumentata/>
Sotto: Terme di Caracalla
<https://www.arealitymarket.com/il-passato-e-il-futuro-della-realta-aumentata/>



Figura 174 – Esempi di pannelli informativi che usano QR code e sono poco impattanti sul paesaggio e sono utilizzati anche in aree UNESCO

<https://www.pic-bois.com/reference/sites-accessibles-ou-labellises-label-tourisme-et-handicap-les-narces/>

<https://www.pic-bois.com/reference/sites-accessibles-ou-labellises-valorisation-des-biens-unesco-sur-le-gr-65/>



Figura 175 – Mise en valeur des biens Unesco sur le GR 65 en Aveyron. Segnaletica adatta anche agli ipovedenti, con scritte in brail, tabelle e disegni in rilievo

<https://www.pic-bois.com/reference/sites-accessibles-ou-labellises-valorisation-des-biens-unesco-sur-le-gr-65/>



Figura 178 – Esempi di sistemazioni paesaggistiche

*Sopra e in mezzo: Northala Fields Park, Londra - FoRM Associates; Sotto: Aardzee (Earth Sea), Flevoland - Piet Slegers (5ha)
Esempi di progetto che coniugano la messa in valore dell'area come luogo per la fruizione antropica in connessione con il paesaggio del contesto, con sistemazioni paesaggistiche - basate anche su soluzioni NBS Nature-based solutions - utili a raggiungere, ad esito conseguito, una più alta efficienza ecosistemica*



Figura 179 – **Differentiated management Design**. “Design and management laboratory for Green Urban Infrastructure in Girona”, Martí Franch Batllori (EMF Girona). Progetto: The river plan & pedreres mountain girona’s shore - Martí Franch Batllori (EMF Girona). Si evidenzia la relazione diretta tra il regime di gestione degli spazi e le fasi di successione degli habitat. Ogni fase di successione condiziona l’appropriazione da parte dei cittadini e il grado di biodiversità

7 BIBLIOGRAFIA

Testi

Arnheim R., (1962), *Arte e percezione visiva*, Feltrinelli

Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016, RFI e FS

Ave G., "A quali problemi la pianificazione strategica può dare risposta" in Tanese a., Di Filippo E., Rennie R., (a cura di), *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Ave G., "Il processo di pianificazione strategica" in Tanese a., Di Filippo E., Rennie R., (a cura di), *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Bagnasco Gianni G. et al., (2011), *Dalla conoscenza alla conservazione: il Pianoro della Civita di Tarquinia*, in Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011

Bagnasco Gianni G., Bonghi Jovino M. (a cura di), 2012, *Tarquinia. Il santuario dell'Ara della Regina. I templi arcaici*, L'Erma di Bretschneider, Roma

Bagnasco Gianni G., Garzulino A., Marzullo M., (2020), *Scavo e Scuola a Tarquinia. Internazionalizzazione e formazione a difesa della fragilità di un sito UNESCO*, in Bagnasco Gianni G., Bortolotto S., Garzulino A., Marzullo M. (a cura di), *Milano internazionale: la fragilità territoriale dei contesti archeologici*, Atti del Convegno Internazionale (Milano, 13 marzo 2019), in *Archeologia e Calcolatori* 31, 2020

Bagnasco Gianni G., *Tra importazione e produzione locale: lineamenti teorici e applicazioni pratiche per l'individuazione di modelli culturali. Il caso di Tarquinia*, in "Bollettino di Archeologia on line" Bollettino di Archeologia on line I 2010/ Volume speciale F / F5 / 1

Bellezza S., Migliorati L., Musci L., Pizzorusso G., Scacchi D., Sennis A., 1996, *Atlante storico-politico del Lazio*, Laterza, Roma-Bari,

Bertarelli L., V., 1924, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano. Italia Centrale. Vol. III*, Milano

Butterworth-Hayes P., (2023), *Seven different approaches to designing urban air mobility vertiports*, tratto da <https://www.unmannedairspace.info/urban-air-mobility/vertiport-concepts-seven-different-approaches-to-urban-air-mobility-take-off-and-landing-areas/>

Calisse C. (1983), *Storia di Civitavecchia. Vol.I-III.*, (ristampa anastatica dell'ed. di Firenze, S. A. G. Barbèra Editore, 1936), Atesa Editrice, Bologna

Calzolari V. (a cura di), (1999) *Storia e Natura come sistema. Un progetto per il territorio libero dell'area romana*, Argos, Roma

Calzolari V., (a cura di), (2000), *Paesistica = Paisaje*, Valladolid, Istituto Universitario de Urbanismo.

Canina L., (1846 -1851), *L'antica Etruria marittima: compressa nella dizione pontificia descritta ed illustrata con i monumenti*, Vol I- II e due volumi di Tavole, Reverenda Camera Apostolica, Roma

Carta M, (2002), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, FrancoAngeli, Milano

Cataldi G., (1970), *La viabilità nell'Alto Lazio dalle origini alla crisi dell'impero romano*, in *Quaderni di ricerca urbanologica e tecnica della pianificazione*, n.4 Università di Roma

Colletti L. (ed.), 2014 – La Riserva Naturale Statale "Saline di Tarquinia". Corpo forestale dello Stato, Ufficio territoriale per la Biodiversità di Roma

Contu F., Vacatello F., 2021, La perdita torre di Corneto: un'indagine tra fonti documentarie e telerilevamento, in *Journal of Medieval Studies*, Spolia Edizioni

Correnti F., 1991, *Centumcellae: ipotesi sulle origini e sullo sviluppo del centro urbano*, in Dal porto di Traiano alla città di Gregorio Magno: il contributo del Cristianesimo alla storia di Centumcellae - atti del convegno, 26-27 ottobre 1989, Civitavecchia, Istituto Superiore di scienze religiose

Correnti F., 2005, Chome lo papa uole... : note per una rilettura critica della storia urbanistica di Civitavecchia, Cassa di Risparmio di Civitavecchia, Civitavecchia

Cristofani M., 1983, *Gli Etruschi del mare*, Milano

D'Ascenzo A., 2015, Il termalismo e l'approvvigionamento idrico come chiave di lettura dello sviluppo urbano e territoriale di Civitavecchia, in *Bollettino Geostorie XXIII 2015*, Centro Italiano per gli studio storico-geografici

Dasti L., 1910, *Notizie storiche archeologiche di Tarquinia e Corneto*, Scuola tipografica, Corneto

David M., Stasolla F. R., Zaccagnini R., 2018, Nuove ricerche nel territorio di Civitavecchia. Un progetto per Aquae Tauri, in *Scienze dell'antichità 24 – 2018 - Fascicolo 1*, Edizioni Quasar, Roma

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), (2020), *Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti. Proposta di piano Ottobre 2022*, tratto da <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/aeroporti-il-piano-nazionale-consultazione-fino-al-21-novembre-2022>

Esposito A., 2020, *Uomo e paesaggio. Proiezioni di paesaggi costieri dal de reditu suo di Rutilio Namaziano*, Aracne, Roma

Farina A., (2015), "Il significato di ecotono in ecologia" in *Giornate internazionali di studio sul paesaggio*, undicesima edizione, Paesaggio e conflitto. Esperienze e luoghi di frontiera, Fondazione Benetton, Treviso.

Franch Batllori M, 2016, *Las veras de Girona. Laboratorio de diseño y gestión para una Infraestructura Verde Urbana en Girona (Girona's shores. Design and management laboratory for Green Urban Infrastructure in Girona)*, in *ZARCH: Journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanism*, ISSN 2341-0531, N.º. 7 (Perspectivas paisajísticas)

Galleria d'Arte Moderna Fratelli Falsetti Prato, 1970, 100 opere di Giuseppe Cesetti, Produzioni grafiche moderne, Firenze

ISPRA (2021), *Carta nazionale dei principi sull'uso sostenibile del suolo*, Report Soil4Life Life GIE/IT/000477

Johnston T., Riedel R., Sahdev S., (2020), *To take off, flying vehicles first need places to land*, tratto da [www.mckinsey.com: https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/to-take-off-flying-vehicles-first-need-places-to-land#/](https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/to-take-off-flying-vehicles-first-need-places-to-land#/)

La Repubblica, (2023), *Tuscia. Storie, protagonisti e itinerari del Cinema*, Collana Le Guide, Gruppo Gedi

Mencarelli G., 2004, Per la storia e la salvaguardia del porto Clementino di Tarquinia, in *Biblioteca e Società* numero 3

Moretti Sgubini A.M., (a cura di), 2001, *Tarquinia etrusca. Una nuova storia*, Cataloghi Mostre, L'Erma di Bretschneider, Roma

Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio Mibact, (2018), Carta nazionale del paesaggio. Elementi per una Strategia per il paesaggio italiano, Gangemi Editore

Palmucci A., (2010), *Odiseo e gli Etruschi in Fonti letterarie e documenti archeologici*. Estratto ed aggiornato da "Aufidus" 24 e 42, Dipartimento di Scienze dell'Antichità UNIVERSITA' di BARI, Roma

Passigli S., Spada F., (2014), *Il territorio delle cave. Trasformazioni del paesaggio vegetale e produzione dell'allume fra i secoli XV e XVI*, in *Mélanges de l'École française de Rome – MoyenÂge* 126-1

Pesando F., (2010), (a cura di), *L'Italia antica. Culture e forme del popolamento nel I millennio a.C.*, Carocci editore

Pileri P., Giacomei A., Giudici D, (2015), *VEnTo. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Milano, DASTU Politecnico di Milano, Corradini M s.r.l.

Regione Lazio, (2006), *Travel Guide to Lazio The Land of the Etruscans* Istituto Geografico De Agostini

Ridi C., Lucarini R., (2021), *I tesori d'Italia e L'Unesco. Le Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia*, SAGEP Editori

Santillo Fritzel B., 2022, *Essere etrusco. Miti e misteri ieri e oggi*, Mauro Pagliai Editore, Firenze

Santolini R., (2010), *Servizi ecosistemici e sostenibilità in ECOSCIENZA* Numero 3 Anno 2010

TCI, 1981, *Guida d'Italia. Lazio*, Milano

Turri E., (1998), *Il paesaggio come teatro*, Marsilio.

Valorani C., (2012), *Studiare il paesaggio. Letture integrate del territorio per il progetto*, Aracne Editore.

World Business Council for Sustainable Development, *Mobility 2030 Report*, 2004

Lavori di ricerca sul territorio

Tesi di dottorato: Caroti E., (2017), *Progettare in un paese antico. Il paesaggio della necropoli della Banditaccia di Cerveteri*, Dottorato di ricerca ciclo XXIX in Architettura: Innovazione e Patrimonio (relatore Prof. Luigi Franciosini), Università di RomaTre

Tesi di Laurea: "L'ara della regina a Tarquinia. Percorsi museali per la valorizzazione di un paesaggio archeologico", Sabrina Bergamo, Filomena Nigro, Cristina Villa; Relatore Susanna Bortolotto; Correlatori: Maurizio Boriani, Lucia Toniolo, Giovanna Bagnasco Gianni; Tutor: Andrea Garzulino; Anno accademico 2013-2014 Politecnico di Milano - Scuola di Architettura civile, Corso di laurea in Architettura

Sitografia

<https://www.mase.gov.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita-al-2030>

<https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/biodiversita-1/reti-ecologiche-e-pianificazione-territoriale/reti-ecologiche-a-scala-locale-apat-2003/cose-una-rete-ecologica>

MEA (Millennium Ecosystem Assessment) <https://www.millenniumassessment.org/en/index.html>

<https://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/1008>

<https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/suolo/il-consumo-di-suolo/i-servizi-ecosistemici-del-suolo>

Progetto Soil4Life - <https://soil4life.eu/>

https://environment.ec.europa.eu/publications/eu-soil-strategy-2030_en

<https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/suolo-e-territorio-1/soil4life>

<https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile>

<https://www.mase.gov.it/node/6530/printable/print>

<https://www.mobilitadolce.net/alleanza/>

<https://www.railstotrails.org/>

<https://pro.eurovelo.com/organisation/about>

<https://www.parcocostadeitrabocchi.it/la-pista-ciclabile/>

<https://rent.bikelife.it/italiano/via-verde-dei-trabocchi>

<https://www.cicloviavento.it/>

<https://ravel.wallonie.be/en/home.html>

EuroVelo rete cicloturistica Europea

<https://www.bikeitalia.it/eurovelo-la-rete-cicloturistica-europea/>

Sistema Ciclovie Turistiche Nazionali

<https://www.fiabverona.it/ciclovie-snct-a-che-punto-siamo/>

<https://www.beniculturali.it/sitiunesco>

<https://pact.cultura.gov.it/>

http://www.datiopen.it/it/opendata/Mappa_dei_siti_archeologici_in_Italia

<https://www.sitiarcheologiciditalia.it/regioni/lazio/>

UNESCO - Etruscan Necropolises of Cerveteri and Tarquinia: <https://whc.unesco.org/en/list/1158/>

UNESCO - <https://www.unesco.it/it/patrimoni-unesco/siti-patrimonio-mondiale/necropoli-etrusche-di-cerveteri-e-tarquinia/>

https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=5707

UNESCO -Ancient and Primeval Beech Forests of the Carpathians and Other Regions of Europe:
<https://whc.unesco.org/en/list/1133/>

https://www.lazio.beniculturali.it/?page_id=6836

UNESCO – Lista criteri: <https://www.patrimoniomondiale.it/?p=322>

www.archeologia.beniculturali.it/pages/pubblicazioni.html

<http://www.sabap-rm-met.beniculturali.it/it/346/la-necropoli-dei-monterozzi>

<https://catalogo.beniculturali.it/detail/ArchaeologicalProperty/1201339191>

https://www.etruschi.name/tarquinia/acquedotto_it.html

https://spazioinwind.libero.it/popoli_antichi/Etruschi/Tarquinia-monterozzi.html

https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Tarquinia-showing-the-Necropoli-dei-Monterozzi-and-the-Civita-with-elevations_fig3_362865426

<http://www.leaventuredipinocchio.com/saline-set1.htm>

<https://etrurianews.it/2022/07/12/tarquinia-il-borgo-di-pinocchio-restituito-allente-proprietario/>