

La viabilità esterna di Veleia¹

Luca Lanza

"Ager Veleias", 11.05 (2016) [www.veleia.it]

Il lento processo di municipalizzazione dei centri cisalpini, investiti a partire dalla seconda metà del III secolo a.C. dal fenomeno della romanizzazione, ebbe come primo risultato la nascita di un meccanismo amministrativo territoriale fortemente ramificato, il cui perfetto funzionamento fu garantito, per oltre tre secoli e mezzo, dal legame sistematico tra centri urbani e vie di comunicazione principali e secondarie.

Fortemente connessi l'un l'altro attraverso la grande arteria viaria della *via Aemilia*, i principali *municipia* della *VIII Regio* (da *Placentia* ad *Ariminum*, passando per *Bononia*), dislocati in aree pianeggianti, si allacciarono da subito con i *municipia* di media ed alta collina del versante appenninico settentrionale ligure-tosco-emiliano (da *Veleia* a *Sarsina*, passando per *Luceria*), fondati su preesistenti realtà proto-urbane pre-romane lungo la linea dei passi e dei valichi trans-appenninici.

Questa trama dovette rimanere intatta fino almeno alla seconda metà del III secolo a.C., mediante la compresenza di interventi di manutenzione pubblici (nel caso di *viae consulares* extra-urbane) e privati (limitatamente alla manutenzione dei *vicinales*, affidata, come ricorda Siculo Flacco², ai *possessores* locali, o nello specifico a casi di evergetismo urbano, anche su *viae consulares*).

Soltanto le trasformazioni socio-economiche successive al terzo secolo alterarono gli equilibri di questo sistema, soprattutto laddove, come appunto nel caso di Veleia, vennero a mutare profondamente gli equilibri economici dei centri più isolati rispetto alle principali vie di traffico.

Nel caso veleiate, oltre alla scarsa presenza di fonti storiche e topografiche che permettano di stabilire con esattezza quali fossero le antiche vie d'accesso al *municipium* in epoca romana, si aggiunge una sensibile instabilità geomorfologica dei segmenti appenninici in questione, capace, nel corso dei secoli, di cancellare gran parte delle evidenze archeologiche del territorio circostante il sito.

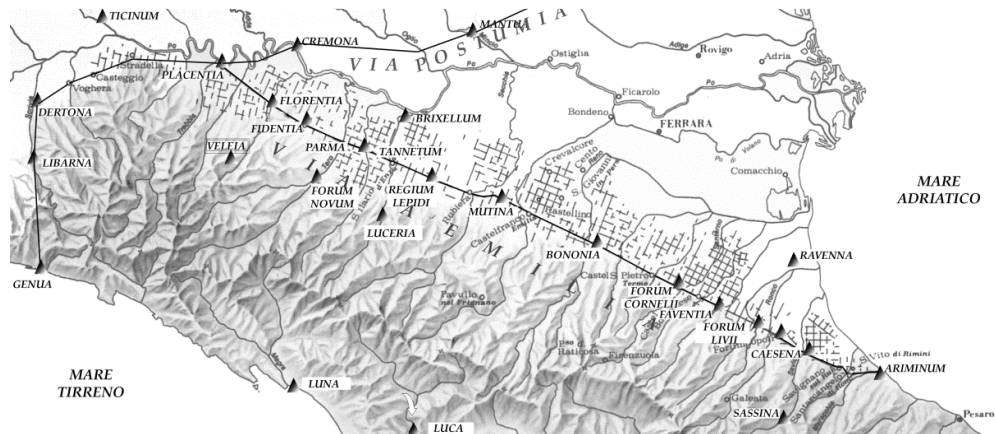
Ciononostante l'analisi dell'economia e del tessuto sociale veleiate ci ha permesso di identificare uno stretto legame con almeno tre dei numerosi centri urbani circostanti: Piacenza (a nord/nord-ovest), offrì una finestra verso la Cisalpina settentrionale tramite l'intersezione tra *via Aemilia* e *via Postumia*; Luni (a sud/sud-ovest), invece, il punto di intersezione tra la *via Aemilia Scauri*

¹ Vd. L. Lanza, *Veleia: le vie d'accesso*, in "Veleiates". *Uomini, luoghi e "memoriae" dell'Appennino piacentino-parmense*, cur. N. Criniti, Parma 2007, pp. 47-53; *La viabilità interna di Veleia (dalle carte di P. A. Martini, G. Buzzini e G. A. Antolini)*, "Ager Veleias", 3.03 (2008), pp. 1-13 [www.veleia.it].

² *De cond. agr.*, *Gromat.* I, 146, 2 ss.

(IX Regio) e l'Etruria settentrionale, e Parma (ad est/sud-est), il capolinea dell'asse *Parma-Luni* ed collettore dei traffici commerciali tra l'area emiliana occidentale e la fascia cisalpina orientale.

Un triangolo ideale cui dovette tuttavia corrispondere una reale maglia viaria di interconnessioni stradali secondarie, le cui tracce, seppur deboli, sono ancora oggi parzialmente intelleggibili.



L'ipotesi di un collegamento viario diretto tra Veleia e Piacenza, lungo le direttrici vallive dei torrenti Nure e Riglio (ad ovest del sito) e Chero (ad est), è altamente plausibile, nonché comprovata da un soddisfacente bagaglio di elementi topografici, quanto meno per il settore pianeggiante e medio-collinare del tratto in questione.

Le antiche connessioni centuriali con il corso vallivo del torrente Nure sono infatti ancora oggi riconoscibili nelle rimanenze di un asse che univa Piacenza con le località di Quarto e Settima (i cui toponimi nascondono un evidente legame con la ripartizione miliaria romana), allineato in direzione sud/sud-ovest con Suzzano e Trebbiola, facendosi così strada tra i territori degli antichi pagi veleiat *Luras* e *Ambitreibius*, ai margini orientali del corso del fiume Trebbia.

Da Trebbiola in poi, dove le tracce centuriali diminuiscono, si accede quindi al territorio veleiate occidentale (in prossimità della valle del torrente Riglio), risalendo l'alta val Nure e attraversando i territori dei pagi *lunonius* e *Domitius*, fino a giungere al *pagus Velleius* da ovest.

Più a sud-est di Piacenza, invece, i centri sub-collinari di S. Giorgio Piacentino e Carpaneto Piacentino si trovano al punto di confluenza, nelle loro rispettive posizioni, di un asse centuriale obliquo, che proviene direttamente da *Placentia* e si diparte verso sud-est, e di un asse ortogonale che si diparte dalla località Pontenure (poco più ad est di Piacenza lungo il corso della *via Aemilia*), che conducono rispettivamente alla valle del Riglio (ad ovest, nei pressi di Cimafava), e a quella del Chero (ad est, presso Rezzano), nel territorio del *pagus Herculanius*.

Da qui, proseguendo verso Veleia, il percorso che risale la valle del Chero (che si fa strada attraverso i pagi *Herculanius* e *Floreius*), risulta agevole e rettilineo, ed è sostanzialmente contraddistinto da una bassa clivometria fino a circa 10 chilometri a nord-est del sito (in corrispondenza dell'attuale Badagnano).

I numerosi dissesti geomorfologici che quest'area montana ha subito nel corso degli anni non permettono di identificare con certezza un tracciato

preciso, anche se il rinvenimento (databile al secolo scorso) dei resti di una strada romana sul versante sinistro del torrente Chero, nei pressi di Badagnano, può avvalorare l'ipotesi di un passaggio diretto da qui verso il *municipium* veleiate. Entrambe le ricostruzioni avrebbero quindi garantito un tramite pressoché diretto tra Piacenza (e gli immediati dintorni) ed il territorio veleiate.

Un dato topografico più concreto, registrato nell'*Itinerarium Hierosolimitanum*³, legherebbe invece i dintorni di Fiorenzuola (centro romano dislocato XV miglia romane ad est di Piacenza lungo la *via Aemilia*) con il territorio veleiate meridionale. Si tratta della menzione di un'intersezione della *via Aemilia*, chiamata *mutatio ad Fonteclos*, distante, secondo i dati riportati dall'*itinerarium*, XIII miglia da *Placentia* e VII miglia da *Fidentia*, nei pressi dell'attuale Fontana Fredda.

Fontana Fredda (antica *Fontana Theodorici* e poi *Fontana Frigida*) si trova a sole III miglia romane ad ovest di Fiorenzuola, ed il toponimo è evidentemente connesso alla *mutatio ad "Fonteclos"*.

Lo stretto legame geografico che unisce poi Fontana Fredda con il torrente Chiavenna, il cui corso risale l'Appennino ad ovest del torrente Arda, quasi parallelo a quello del torrente Chero, può supportare l'ipotesi che la *mutatio ad Fonteclos* conducesse quindi a Veleia attraverso un tracciato che tocca le attuali località di Malcantone, Castell'Arquato (sede del rinvenimento di un ponte romano nel secolo scorso) e Lugagnano Val d'Arda (verso est, ai confini tra i pagi *Floreius* e *Velleius*), oppure Chero e Ciriano (lungo la valle del Chero), per poi raggiungere Veleia e procedere verso sud, nei limitrofi territori lunensi e lucchesi attraverso Bardi, Borgo Val di Taro ed il passo del Bratello.

Tali tracciati avrebbero concesso a Veleia un facile tramite con lo snodo piacentino, e con i canali di comunicazione (fluviali e terrestri) che ad esso facevano capo, connettendo altresì il *municipium* alla sfera economica ligure e tirrenica.

Altrettanto convincente può considerarsi quindi l'ipotesi di una connessione secondaria tra Veleia e l'asse viario *Parma-Luni*, che seguendo l'ampia valle del fiume Taro e di qui la val Magra oltre i valichi appenninici, conduceva a Luni, sede dell'intersezione con la *via Aemilia Scauri* (verso *Genua*) e l'Etruria settentrionale (verso sud-est).

Questa importante direttrice di traffico, che correva lungo i confini orientali dell'*Ager Veleias* lasciandosi ad ovest i pagi *Valerius*, *Medutius* e *Minervius*, incontrava, nei pressi dell'attuale Fornovo val di Taro (antica *Forum Novum*), il tracciato vallivo est-ovest della val Ceno, il cui tratto montano conduce al Veleiate in prossimità dell'alta val d'Arda, attraversando i territori settentrionali di Varsi e Bardi, e i pagi *Salvius* e *Salutaris*.

Che di qui si potesse giungere a Veleia, dirigendosi verso l'attuale Morfasso e lasciandosi a sud le vette dei monti Barigazzo (1284 metri) e Menegosa (1355 metri), passando tra i monti Moria e Rovinasso, è un'ipotesi che ben si raccorderebbe con i resti archeologici del centro abitato, che testimoniano direttrici viarie uscenti verso sud. Ma purtroppo la scarsità di rinvenimenti viari nelle immediate vicinanze del sito non ci permettono ancora di accertare pienamente il dato.

³ *It. Hieros.* 616, 16; e vd. *RE* VI.2, Stuttgart 1909, col. 2841.

Sicuro tuttavia dovette essere un contatto diretto con Luni e con l'area tirrenica tosco-ligure, ipotesi avvalorata dalla rilevante importazione di marmi bianchi lunensi e di bardiglio apuano rinvenuti nella statuaria forense veleiate e nei supporti marmorei delle iscrizioni annesse.

Che tale percorso confluisse nel tratto meridionale della suddetta *Parma-Luni* è altresì un dato di fatto. Il tratto di percorrenza tra Veleia e l'alta val di Magra rimane tuttavia ancora in larga misura non chiaramente identificato, anche se pare plausibile che la val di Nure costituisse nuovamente un tramite privilegiato, lungo i territori del pagus *Albensis* fino a Ferriere, e di qui ai valichi appenninici del Bratello e di Cento Croci.

Sebbene limitata a canali preferenziali obbligati, dovuti alla corografia dell'Appennino, la viabilità veleiate dovette tuttavia garantire al centro cittadino una soddisfacente intercomunicazione con le aree urbane limitrofe, nell'ottica di un contesto sociale assai mobile e variegato.

A testimoniare non solo i dati onomastici, ma anche un vitale e multiforme tessuto commerciale ed artigianale, segno di un andirivieni di artigiani e maestranze che operavano, plausibilmente senza sede fissa, tra Parma, Piacenza, il territorio cisalpino ed i centri della fascia transappenninica meridionale. Una vitalità ereditata con buona probabilità già dall'attivissimo sostrato proto-storico celto-ligure dell'area, che ci ha permesso di identificare scambi di manifatture con aree venete e del Piceno.

Veleia, data la sua dislocazione, dovette quindi conservare ancora in epoca romana (seppur limitatamente rispetto all'età proto-storica dato l'implemento alle comunicazioni apportato dal reticolo viario consolare) buona parte della sua funzione di nodo di connessione tra l'Emilia occidentale ed il litorale tirrenico, funzione rimpiazzata soltanto in parte dai grandi traffici navali di età imperiale.

Non deve infatti essere considerato un caso il massimo fiorire del *municipium* proprio in corrispondenza dell'apertura di nuove cave di marmo nel lunense. Funzione resa ancor più importante dalla necessità di controllare dal punto di vista amministrativo e politico un territorio da sempre complesso come quello appenninico.

Trovare una sola causa che spieghi il crollo di questo articolato sistema, e la conseguente scomparsa di Veleia, è una ricerca fondamentalmente utopica. Senza dubbio una compresenza di profondi mutamenti sociali ed economici, (già in parte testimoniati dall'istituzione degli *alimenta* in epoca traianea, e successivamente da un drastico calo della monumentalità cittadina), uniti ad un decentramento sempre più evidente dell'economia imperiale verso aree extra-italiche, dovettero portare il sito ad una sostanziale fase di stallo, da cui non ebbe la forza di riprendersi nemmeno in fase tardoantica.

Il frazionamento dei territori montani in pagi sempre più autosufficienti ed autogestiti dovette di conseguenza portare ad una sostanziale limitazione dei contatti tra *interland* e centro, ed una conseguente restrizione della viabilità secondaria, con un utilizzo sempre più frequente di tracciati naturali privi di infrastrutture destinate a lasciar traccia di se.

Dei numerosi battuti stradali sparsi tra i versanti dell'Appennino, la maggior parte dovette essere quindi abbandonata, o quanto meno non più interessata da mantenimenti strutturali da parte dei *possessores* locali, impegnati in ben più complessi tentativi di rilancio economico delle proprie

attività. Una storia comune a numerosi centri antichi, travolti e dimenticati da un mondo in veloce e spesso travolgente evoluzione.

BIBLIOGRAFIA MINIMA

Su **Veleia e l'ager Veleias** in generale: N. Criniti, *Economia e società sull'Appennino piacentino: la Tavola alimentare veleiate*, in *Storia di Piacenza. I*, cur. F. Ghizzoni, Piacenza 1990, 2, pp. 907-1011 e 3, tav. 20 = in *AGER VELEIAS / Mirabilia / Testi 2010* [www.veleia.it]; *La "Tabula alimentare" di Veleia. Introduzione storica, edizione critica, traduzione, indici onomastici e toponimici, bibliografia veleiate*, Parma 1991; *Mantissa Veleiate*, Faenza (RA) 2013 (ricca bibliografia in *Dalla "Tabula alimentare" all'ager Veleias: bibliografia generale veleiate (1739 – 2014)*, "Ager Veleias", 10.14 [2015], pp. 1-104 [www.veleia.it]) — N. Criniti cur., *Ager Veleias. Tradizione, società e territorio sull'Appennino Piacentino*, Parma 2003 = in *AGER VELEIAS / Mirabilia / Testi 2010* [www.veleia.it]; *"Veleiates". Uomini, luoghi e "memoriae" dell'Appennino piacentino-parmense*, Parma 2007; *"Res publica Veleiatium". Veleia, tra passato e futuro*, 5 ed., Parma 2009.

Sugli **allestimenti urbanistici e viari d'epoca tardo-repubblicana - imperiale in Cisalpina**: G. A. Mansuelli, *Urbanistica e architettura della Cisalpina romana*, Bruxelles 1971; R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, Rome 1983, p. 81 ss.; M. Marini Calvani, *Urbanizzazione e programmi urbanistici nel settore occidentale della Cisalpina romana*, "Caesarod.", 20 (1985), pp. 369-373; S. Santoro Bianchi, *Alcune riflessioni su scuole e tipologie urbanistiche nell'Italia centro-settentrionale*, *ibidem*, pp. 375-392; J. Ortalli, *Le tecniche costruttive*, in "Aemilia", cur. M. Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 86-92; *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia-Romagna*, cur. P. L. Dall'Aglio - I. Di Cocco, Milano 2006.

Sulla **viabilità di Veleia e dell'ager Veleias**: P. L. Dall'Aglio - G. Marchetti, *Geomorfologia e popolamento antico nel territorio piacentino*, in *Storia di Piacenza. I*, 2 ..., pp. 629 ss., 652 ss.; I. Di Cocco - D. Viaggi, *Dalla Scacchiera alla Macchia. Il paesaggio agrario Veleiate tra centuriazione e incolto*, Bologna 2003; *La linea e la rete ...*; L. Lanza, *Veleia: le vie d'accesso*, in "Veleiates" ..., pp. 47-53, *La viabilità interna di Veleia*, "Ager Veleias", 3.03 (2008), pp. 1-13 [www.veleia.it], *Il centro urbano di Veleia*, in "Res publica Veleiatium" ..., pp. 101-137.