



# ARCHEOLOGIA E STORIA A NEPI

III

a cura di STEFANO FRANCOCCI



*Davide Ghaleb Editore*

Pubblicazione realizzata con il contributo di



Comune di Nepi



Banca di Credito Cooperativo di Formello e  
Trevignano Romano

Gabriele Roschini

***Davide Ghaleb Editore***

*Via Roma, 41*

*01019 VETRALLA (VT)*

*Tel. 0761.461258*

*www.ghaleb.it*

*info@ghaleb.it*

In copertina, *Testa di Augusto*. Nepi, Museo Civico Archeologico

© Copyright 2017 - Davide Ghaleb Editore  
ISBN 978-88-98178-90-2

ARCHEOLOGIA E STORIA A NEPI  
III

a cura di

STEFANO FRANCOCCI

Quaderni del Museo Civico di Nepi, 4



*Davide Ghaleb Editore*

# Indice

<b>Presentazione</b> , Pietro Soldatelli	7
<b>Nota introduttiva</b> , Stefano Francocci	9
<b>La scoperta del Fanum Voltumnae, il santuario federale della lega etrusca</b> , Pietro Tamburini	11
<b>On the evidence for the rural Archaic and late Archaic sites from the Nepi survey: the character of the sites in the pre-Roman period</b> , Ulla Rajala	27
<b>Tutela e ricerca a Civita Castellana. Ripensando a via Gramsci...</b> , Maria Anna De Lucia	36
<b>Società urbana e comunità rurali nel territorio falisco tra IV e III secolo a. C.</b> , Maria Anna De Lucia - Laura Michetti	44
<b>Le ultime indagini presso la via Amerina in loc. Cavo degli Zucchi (Fabbrica di Roma - Civita Castellana, VT)</b> , Riccardo La Farina	55
<b>Ritratti nepesini di età augustea</b> , Germana Vatta	63
<b>Il cantiere della cripta della cattedrale di Nepi: disposizione delle colonne, reimpieghi e officine</b> , Patrizio Pensabene - Daniela Esposito	75
<b>La via Cassia nel Viterbese, un cammino tra età antica, spiritualità moderna e problematiche attuali</b> , Francesca Ceci	129
<b>L'Etruria di George Dennis con particolare riguardo all'Etruria meridionale rupestre</b> , Stephan Steingräber	137
<b>Dagli studi antiquari alla Carta Archeologica d'Italia: lo studio delle antichità di Nepi dal Rinascimento all'Ottocento</b> , Stefano Francocci	149
<b>Tavole a colori</b>	167

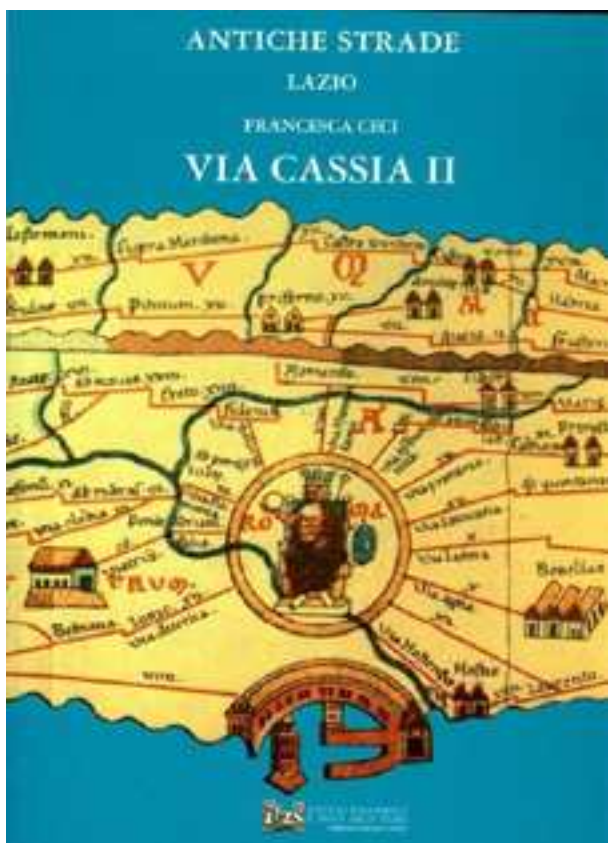
# La via Cassia nel Viterbese, un cammino tra età antica, spiritualità moderna e problematiche attuali

Francesca Ceci, Musei Capitolini

Vi sono delle serie editoriali che hanno segnato la storia degli studi archeologici contemporanei nei vari ambiti disciplinari, e tra queste va annoverata senza dubbio quella dedicata alle "Antiche Strade del Lazio". Edita dall'Istituto Poligrafico dello Stato dal 1992, riguarda le vie consolari e le strade minori che si dipartivano da Roma, collegandola attraverso un fitto ed efficiente sistema viario con l'Italia romanizzata. Ora anche questa serie, peraltro non ancora ultimata, è stata chiusa a seguito della generale politica dei tagli di fondi che infieriscono soprattutto sulla cultura, e l'ultimo volume a vedere la luce è stato quello intitolato *Via Cassia II. Da Monterosi alle pendici di Montefiascone* (Roma 2015) redatto da chi scrive<sup>1</sup> (fig. 1). Questo va a completare quello precedente di Daniela Cavallo, che esamina la Cassia da Roma a Monte-

rosi per poi dirigersi verso la via Cimina<sup>2</sup>. Per completare quindi il settore laziale della Cassia, manca ancora il tracciato da Montefiascone a Bolsena, San Lorenzo e Acquapendente, al confine regionale.

In questa sede si presentano alcune considerazioni sul percorso tema del volume, oggetto di una conferenza organizzata dal Museo Civico di Nepi (30 gennaio 2016), e che raccoglie anche le "novità" di scavi e studi pertinenti alla via Cassia, dai tratti basolati ritrovati in occasione di edificazioni a importanti scoperte (oramai però già datate) nei pressi del suo percorso, come l'eccezionale santuario rupestre di Demetra riemerso nel 2006 in località Macchia delle Valli (Vetralla), comprensivo di statua di culto in sito e delle offerte votive<sup>3</sup> (fig. 2). O, ancora, altri luoghi meno conosciuti come il co-



1. La copertina del volume sulla Via Cassia edito nel 2015.



2. La ricostruzione del tempietto ipogeo di Demetra a Macchia delle Valli (Vetralla), III-II sec. a.C. Viterbo, Museo Nazionale Etrusco della Rocca Albornoz (Foto Francesca Ceci).

siddetto eremo di San Girolamo, ricavato entro un masso nel suggestivo bosco del Monte Fogliano<sup>4</sup> (fig. 3).

*“Nessun rumore turbava la scena. Solo il frinire delle cicale, che si sentiva distintamente, metteva in risalto il silenzio solenne dei luoghi. Nessun segno di vita umana si notava dintorno, ad eccezione di una colonna bianca di fumo che si innalzava dai boschi, lontano”.*

George Dennis, *The Cities and Cemeteries of Etruria*, London 1848.

George Dennis, diplomatico inglese tra i primi a essere affascinato dai luoghi etruschi, appassionato conoscitore dello scenario che li accolse per circa mille anni e curioso osservatore degli abitanti moderni con i loro usi e costumi che sapevano d'antico, mirabilmente descrive, nel prezioso volume dedicato al suo viaggio in Etruria, un paesaggio rarefatto di poco più di centocinquanta anni fa<sup>5</sup>.

Oggi il panorama è profondamente cambiato, sebbene la moderna via Cassia attraversi l'Etruria meridionale interna percorrendo ancora quei luoghi, in un itinerario che ricalca in larga parte quello antico toccando i principali abitati della regione (Tav. VI. 1). Ogni studio topografico e di ricognizione ha come necessaria premessa l'approfondita conoscenza della

zona indagata, della sua conformazione naturale e delle vicende storiche che vi accaddero e che portarono alla nascita e allo sviluppo di un determinato luogo - in questo caso una strada - con le zone limitrofe.

La via Cassia non nasce *ex novo* ma si imposta su un sistema di collegamenti incentrati su percorsi vallivi, fluviali e itinerari di transumanza che iniziarono a definirsi in età preistorica e a perfezionarsi durante quella protostorica. Con la presenza etrusca e la nascita dei grandi centri urbani (qui Veio, Cerveteri, Tarquinia, Vulci), le strade dovevano principalmente rendere agevole il collegamento tra questi e poi con gli abitati minori e le loro pertinenze, fondamentale per la vita e la prosperità della popolazione. Senza dimenticare il ruolo chiave di “strade naturali” quali i fiumi, primo tra tutti il Tevere, e quindi lo sbocco sulla costa tirrenica, che con i suoi porti permetteva di veicolare nell'entroterra mercanzie e stimoli culturali ad ampio spettro.

Dei tracciati più antichi è difficile cogliere oggi l'evidenza, anche se la moderna ricerca sta iniziando a individuarne i residui, mentre le fasi di età storica sono complessivamente conservate e ricostruibili, fondandosi sui ritrovamenti archeologici e sulle fonti letterarie, quali gli *Itinerari* romani e medievali, comprese le relazioni dei viaggi di personaggi più o meno illustri provenienti dai lontani paesi del nord Europa



3. Monte Fogliano (Vetralla), l'eremo di San Girolamo, XVI secolo (Foto Angelo Pagliari).

che si recavano a Roma.

Le strade consolari hanno poi costituito la base per le grandi vie di comunicazione dell'èvo moderno e contemporaneo. Ciò almeno fino agli stravolgimenti degli ultimi 20 anni, che con superstrade e arterie intensive a gravissimo impatto ambientale hanno - e stanno ancora - distruggendo un territorio, quello in oggetto, che aveva incredibilmente mantenuto integri alcuni settori paesistici di rara qualità. Insieme ai pesanti e indiscriminati disboscamenti, recentissime sono le approvazioni di sconsiderati raddoppi stradali e di superstrade che vanno a ricadere all'interno della valle del Mignone e nelle zone limitrofe alla via Cassia, spazzando via delicati e preziosi ecosistemi ancora preservatesi in condizioni accettabili. È dovere dell'archeologo, come di chiunque, rilevare (benché inutilmente...) i pericoli che l'ambiente corre, insidiato da un "ammodernamento" spacciato come necessario allo sviluppo ma che in effetti sfrutta e distrugge la terra senza effettivo costruito e solo per immediato profitto<sup>6</sup>.

### La rete stradale romana

La conquista progressiva di tutte le città-stato dell'Etruria meridionale, a partire da Veio (396 a.C.) per finire con *Velzna*-Orvieto (264 a.C.), che caddero una dopo l'altra sotto l'incalzante espansionismo romano, comportò l'unificazione della regione, adeguando l'impianto stradale alle esigenze dell'esercito e del commercio e favorendo il collegamento diretto, agevole e rapido tra l'Urbe e l'alto Lazio. Quindi, sulla base dei precedenti cammini, il sistema viario romano mirò a potenziare le strade di raccordo con il versante centro-settentrionale dell'Italia, avendo cura, però, di tagliare fuori dai percorsi di maggior traffico le grandi città etrusche con l'intento di accelerarne la decadenza. Nel contempo furono migliorate le comunicazioni tra gli abitati minori dell'entroterra, la cui produzione agricola e commerciale svolgeva un ruolo essenziale nell'economia locale. Si costruirono così tratti il più possibile rettilinei, basolati e affiancati da infrastrutture di servizio, con l'aprestamento di servizi pubblici quali le *mansiones*, stazioni di posta con alberghi, impianti termali e le *mutationes* per il cambio dei cavalli. Ciò comportò, nel corso dell'età repubblicana, una crescita delle forme insediative con cittadine e abitati medio-piccoli (*vici, fora*), nonché fattorie, ville, grandi stazioni termali e postali, aree santuariali e di mercato, essenziali al capillare popolamento e alla romanizzazione dell'Etruria meridionale.

### La via Cassia antica e moderna

La via Cassia antica doveva collegare in maniera diretta Roma con gli abitati situati all'interno del territorio etrusco, toccando *Clusium* (Chiusi) e *Arretium* (Arezzo); venne poi prolungata verso *Florentia* (Firenze) e da qui si congiungeva alla via Aurelia presso Luni, in Liguria, permettendo così alle truppe di raggiungere la Cisalpina e quindi l'oltre confine.

L'esponente della *gens Cassia* cui attribuire la costruzione della strada è ancora discusso, così come l'esatta datazione del suo impianto, da collocarsi comunque intorno alla seconda metà del II secolo a.C. L'identificazione di questo magistrato è stata proposta alternativamente in *C. Cassius Longinus* (console nel 171 e censore nel 154 a.C.), *Q. Cassius Longinus* (console nel 164 a.C.), *L. Cassius Longinus Ravilla* (censore nel 127 e nel 125 a.C.), *Cassius Longinus* (console nel 124 a.C.) e *L. Cassius Longinus* (console nel 107 a.C.). La maggior parte degli studi concorda comunque nell'attribuire a L. Cassio Longino Ravilla la paternità della via.

Nel settore qui presentato la Cassia tocca le stazioni e *mansiones* di *Sutrium* (Sutri), *Vicus Matrini* (Vico Matrino), giungendo dopo 4 miglia a *Forum Cassi* (Santa Maria in Forcassi, presso Vetralla); 11 miglia dopo arrivava ad *Aquae Passeris* (presso Viterbo), e quindi, percorse altre 9 miglia, a *Volsinii* (Bolsena). Qui non sono stati ritrovati miliari; la larghezza dell'invaso misura in media 3,90 m ma sono attestate parecchie carreggiate più strette (2,5 m circa), come quelle a Campo Giordano, Mazzacotto, Le Liste e a Piano di San Martino, presso Vetralla<sup>7</sup> (Tav. VI. 2 e fig. 4). Non mancano settori più larghi, come quello identificato alle Masse di San Sisto (4,60 m) e quello ora ricoperto in località Signorino poco prima di Viterbo (5 m)<sup>8</sup>. Interessanti in questi casi sono anche le crepidini, le piazzole di sosta e apprestamenti relativi a infrastrutture di servizio limitrofe, tra cui alcune semplici sepolture.



4. Via Cassia, km 70,92 (Foto Francesca Ceci).

Tra Monterosi e Viterbo sono visibili altri basolati oltre a quelli già ricordati, spesso consistenti in radi lacerti, come quelli presso Monterosi e quello nel bosco dell'Asmara in località La Botte (Vetralla). Altri ritrovamenti, dopo essere stati identificati e indagati dagli scavi archeologici, sono stati ricoperti, come nel caso al km 46 della strada statale (tra Monterosi e Sutri), scavato negli anni '90 del secolo scorso dalla allora Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale (fig. 5). Ancora, vi sono basoli romani smontati e ricomposti poco lontano, come quelli in località Trinità, all'altezza del km 59 della via Cassia moderna, e quelli a Pian di San Martino, dopo Vetralla. Dalle Masse di San Sisto-Pian di Tortora-Asinello sino al Ponte Camillario, la Cassia antica diverge da quella moderna, che entra dentro Viterbo, per poi riprendere a corrervi parallelamente appena usciti dalla città dirigendo verso Montefiascone (fig. 6). Ben conservati e percorribili sono i tratti nella strada Pian di Tortora poco prima di Viterbo e poi alle falde di Montefiascone (Poggiaccio e Case Paoletti, dove vi transitano quotidianamente auto e mezzi pesanti, Pian di Monetto), così come i lunghi basolati verso Bolsena (parco di Turona) (Tav. VII. 1).

La strada consolare era servita anche da numero-



5. Via Cassia, km 44,3 loc. Fontanile di San Martino (scavi SBAEM anni 90).

si ponti, come il Ponte San Nicolao, d'età claudia, e il Ponte Camillario del I secolo a.C., del quale rimangono i ruderi presso gli impianti termali comunali di Viterbo (fig. 7 a-b).

Naturalmente dalla strada principale si diramavano tutta una serie di diverticoli e stradelli che servivano e collegavano sistematicamente ogni angolo della regione, attraversata anche dalle consolari Aurelia, Clodia e Flaminia, nonché dalla "minore" via Amerina. Durante l'età repubblicana l'efficiente rete stradale incentivò il popolamento delle campagne attraverso un insediamento di tipo sparso, con abitati di medie dimensioni, centri rurali, termali e santuariali, ville e fondi.

Nel corso della piena età imperiale tale tendenza si invertì a causa del progressivo diffondersi del latifondo, che fece naufragare la piccola proprietà terriera e provocò l'abbandono delle campagne. L'impoverimento delle forme insediative proseguì tra V e VI secolo, a seguito della caduta dell'impero romano d'Occidente, delle guerre greco-gotiche e delle cosiddette invasioni barbariche.

Nel complesso, comunque, l'entroterra tra la via Cassia e la via Flaminia riuscì a mantenere, rispetto alla fascia costiera, una maggiore continuità abitativa, anche se in forma contratta e fortemente immiserita. Dal canto suo, la Chiesa di Roma, divenuta potere centrale della regione, si impegnò in età tardoantica e altomedievale nell'organizzazione di una rete di diocesi, pievi e impianti religiosi, a beneficio di coloro che risiedevano nelle campagne come nei centri più grandi, occupandosi naturalmente anche di mantenere agibili le vie di collegamento.

In questo periodo, comunque, le condizioni di generale insicurezza colpirono anche la via Cassia, anche se essa rimase sempre attiva, rappresentando una delle principali vie di collegamento tra l'Etruria settentrionale e Roma.

In seguito alla presenza longobarda in Italia (568-774 d.C.) la Cassia riacquistò parte della sua importanza, costituendo all'altezza di Vetralla anche la frontiera longobardo-bizantina<sup>9</sup>. La Tuscia romana, infatti, rappresentò subito un forte polo d'attrazione per i Longobardi, in quanto era la zona chiave per la penetrazione verso il Mezzogiorno e consentiva un facile e diretto accesso a Roma, la sede papale<sup>10</sup>.

Progressive conquiste portarono, nel 607, alla suddivisione della zona viterbese in *Tuscia Langobardorum* o *Regalis*, sottoposta al dominio longobardo e che comprendeva grossomodo l'odierna Toscana e le diocesi laziali di Tuscania, Ferento e Bagnoregio; la *Tuscia Ducalis*, sottoposta al ducato longobardo di Spoleto, e la *Tuscia Romanorum*, con Blera, Bomarzo e Civitavecchia, appartenente al ducato bizantino di Roma, ma la cui sovranità era di fatto esercitata dal papato e oscillante tra la pertinenza pontificia e quella longobarda.



6. Via Cassia, Pian di Tortora (Foto Francesca Ceci).



7a - b. Il Ponte Camillario (Viterbo) in un disegno della fine del XIX secolo e oggi (Foto Francesca Ceci).

Dopo una serie di conflitti, alla fine del VII secolo le ostilità tra Longobardi e Bizantini si conclusero con un trattato che definiva le rispettive zone d'influenza: la frontiera longobardo-bizantina correva a nord a Civitavecchia, passando tra Toscana e Blera e poi raggiungendo Ferento, Bomarzo, Orte e Amelia, mentre i Monti Cimini restavano in mano bizantina. La via Flaminia, zona franca in area longobarda, univa Roma a Ravenna (il cosiddetto Corridoio Bizantino), mentre la via Clodia e la via Cassia congiungevano i centri

longobardi e bizantini tra loro e Roma. Nel corso dell'VIII secolo il confronto tra il papato e i Longobardi portò a un continuo stato di belligeranza; nel 728 il re Liutprando diede in dono, o più esattamente restituì, a papa Gregorio II alcuni beni e centri sottratti al papato, tra cui il castello di Sutri. Tale atto segna tradizionalmente la nascita del primo nucleo dei possedimenti ecclesiastici nella Tuscia, che diverrà poi il Patrimonio di San Pietro.

## La via per Roma

In questo periodo si andò sviluppando un nuovo itinerario, la strada di Monte Bardone che, valicando i passi alpini e attraversando l'Appennino tosco-emiliano presso il passo della Cisa, raggiungeva l'Italia centrale e la Tuscia. Questo percorso fu utilizzato dai Longobardi nelle incursioni verso il centro-sud della penisola, permettendo loro di collegare i possedimenti nei ducati di Spoleto e Benevento. La sua rilevanza strategico-militare continuò e anzi aumentò sensibilmente durante il regno franco di Carlo Magno alla fine dell'VIII secolo, quando divenne la principale arteria di comunicazione tra l'impero franco e l'Italia. La lunga strada si dotò quindi di tutta una serie di infrastrutture logistiche, quali torri, locande, monasteri e centri fortificati, la cui funzione difensiva e assistenziale assicurava agibilità, ospitalità e sicurezza ai viaggiatori, che nel loro cammino potevano non di rado incontrare pericoli legati ad attacchi di ladri e assassini, senza contare il facile insorgere di malattie e infortuni (Tav. VII. 2).

L'itinerario romeo che dall'Europa settentrionale dirigeva verso Roma, denominato dalle fonti sino in Toscana *via Francigena* o *Francesca* ovvero la strada dei Franchi, univa per più di 1600 km Canterbury a Roma, il centro della cristianità; vi transitarono miriadi di persone di ogni ceto in viaggio verso l'Urbe per motivi militari, politici, commerciali e devozionali, e ancor oggi, sebbene con flussi in paragone irrilevanti, porta a Roma chi percorre l'attuale via Francigena<sup>11</sup> (fig. 8).

La cartellonista moderna che indica il percorso verso Roma usa infatti costantemente il nome di Via Francigena con il simbolo del viandante medievale, ed è ben segnata lungo tutto il cammino. Va rilevato però che usare il nome di via Francigena nel settore laziale della Tuscia è fuorviante, in quanto manca ogni attestazione di tale denominazione; esisteva invece un fascio di vie romeo, percorse da chi si recava a Roma scegliendo cammini secondo la praticabilità del momento, che poteva variare in base alle stagioni dell'anno e al momento storico.

Le fonti storiche sulla Tuscia dall'alto Medioevo sino al XV secolo citano infatti la via per Roma come *strata*, *strata romana* o *strata Beati Petri*, coincidente complessivamente con la via Cassia, mentre il nome consolare non è menzionato<sup>12</sup>. Nel tratto laziale essa toccava Acquapendente, Bolsena, Montefiascone, Viterbo e poi Sutri, servendosi di quelle antiche stazioni e mansioni che avevano mantenuto continuità di vita, come *Forum Cassii*.

Questi itinerari sono stati ricostruiti utilizzando anche i resoconti di illustri viaggiatori, come quello dell'arcivescovo di Canterbury Sigeric

di ritorno da Roma, dove nel 990 si era recato per ricevere l'investitura papale, e l'itinerario dell'abate islandese Nikulás di Munkathvera, del 1154, dove sono menzionate Viterbo e Sutri<sup>13</sup>.

Con la definitiva sconfitta longobarda ad opera dei Franchi, nel 774, la nuova situazione politica stabilizzò definitivamente i possedimenti della Chiesa di Roma nella Tuscia. La via Cassia visse allora un momento di rinnovato splendore, divenendo il principale collegamento tra i centri a nord delle Alpi e la città santa: era la *strata beati Petri*, percorsa dai viaggiatori pro-



8. Itinerario della via Francigena sino a Roma (da <http://www.comune.sutri.vt.it/new/la-via-francigena>).

venienti dalla Francia e dall'Europa settentrionale, il cui costante movimento arricchì in maniera esponenziale gli abitati che si trovavano lungo il tragitto.

Allo stesso tempo, però, sempre durante l'VIII secolo si assistette alla decadenza e al progressivo abbandono di alcuni, fino ad allora importanti, centri toccati dalla via Cassia quali *Volsinii*, *Sorrina Nova* (la Viterbo romana, su un'altura prospiciente l'attuale Valle Faul), le stazioni di *Forum Cassii* (Santa Maria di Forcassi) e *Aquae Passeris*, ai quali si sostituirono nuovi borghi, di regola nati intorno a luoghi martiriali. Come per esempio il borgo di San Valentino, a circa 2 km ad ovest di Viterbo, datato al 788, e quello di San Flaviano, presso Montefiascone, menzionato alla metà del IX secolo. Entrambi furono distrutti dai Viterbesi rispettivamente nel 1137 e nel 1187, scomparendo presto anche dalle fonti letterarie relative alla via Cassia, che allora toccò direttamente Viterbo e il *castrum* di Montefiascone<sup>14</sup>.

Il primo Giubileo bandito nel 1300 da Bonifacio VIII rivitalizzò in maniera decisa la via Cassia, dove transitarono folle di pellegrini; anche le crociate e il passaggio di eserciti, quando pacifici, contribuirono ad arricchire i luoghi abitati lungo la strada per Roma. Tra il XVI e il XVII secolo la strada subì un drastico ridimensionamento per la decisione della famiglia Farnese di affermare l'importanza di Ronciglione: ciò comportò lo spostamento delle rotte commerciali lungo la via Cimina, causando l'impoverimento e decadimento in particolare di Vetralla e Sutri. Per risollevarle le sorti di quest'ultima, nel 1533 Clemente VII concesse che i corrieri tornassero a ripercorrere qui la via Cassia, a patto che la comunità sutrina ripristinasse e mantenesse in buono stato la strada, segno evidente di uno stato di abbandono e pericolo, aumentato anche dalla presenza di pericolose bande di malfattori, come quelle che erano in azione presso Monterosi, e da luoghi deputati al mercimonio<sup>15</sup>.

In età napoleonica, tra il 1804 e il 1815, la Cassia fu posta sotto l'amministrazione francese, gestita secondo criteri "moderni" poi mantenuti. Con l'Unità d'Italia, la strada rientrò nella politica viaria del regno, conservando sostanzialmente inalterati il percorso e l'ambiente naturale circostante sino alla metà del XX secolo. Dal dopoguerra in poi, infatti, territorio e assetto viario hanno subito significativi mutamenti dovuti alla progressiva urbanizzazione della regione e alla costruzione di nuovi tronchi stradali, quali la strada n. 2 Cassia, che ha rettificato e accorciato l'antico percorso, attraversando i centri abitati principali di Monterosi, Sutri, Capranica, La Botte, Cura di Vetralla, Vetralla, giungendo quindi a Viterbo.

Negli anni '70 del secolo scorso è stato realizza-

to un nuovo tronco stradale a quattro corsie, la strada n. 2bis Cassia Veientana, che dal Grande Raccordo Anulare corre sino a Monterosi, dove si ricongiunge alla Cassia. Oggi la via Cassia moderna ha cambiato denominazione, da strada statale a strada regionale Cassia, anche se la segnaletica stradale mantiene ancora pressoché dappertutto la vecchia definizione.

Attualmente è stato approvato il progetto del raddoppio della carreggiata della Cassia a partire da Monterosi, dove le quattro corsie ritornano a due, sino a Civitavecchia; questo piano sconsigliato prevede la costruzione di 33 km di superstrada che viene a ricadere entro aree sinora a verde protette dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, devastando delicati ecosistemi e l'ambiente archeologico di grande bellezza, con enormi svincoli di collegamento nei pressi dei centri abitati<sup>16</sup>. Il progetto, fortemente osteggiato per lo più solo da associazioni afferenti all'ambientalismo, condurrà alla scomparsa, e definitiva, di un delicato e prezioso contesto già alterato da urbanizzazione e infrastrutture, cancellando definitivamente il fascino delicato che ha contraddistinto, sino a oggi, le dolci curve dell'antica via Cassia.

## Note

<sup>1</sup> CECI 2015b, con bibliografia precedente. Un esaustivo sunto dell'argomento in età moderna è in BORDINI – DAL PASSO - FERRI 2000.

<sup>2</sup> CAVALLO 2009.

<sup>3</sup> SCAPATICCI 2014.

<sup>4</sup> CECI – CECCHINI 2010.

<sup>5</sup> DENNIS 2015.

<sup>6</sup> GIANFROTTA 2010; CECI 2013.

<sup>7</sup> SCAPATICCI 2011; SCAPATICCI.

<sup>8</sup> BARBIERI 1995; BARBIERI 1996.

<sup>9</sup> ROMAGNOLI 2006.

<sup>10</sup> CECI 2015a.

<sup>11</sup> CORSI 2002.

<sup>12</sup> SANTELLA 1997.

<sup>13</sup> Tra i tanti autori, si veda STOPANI 1998.

<sup>14</sup> ROMAGNOLI 2006, p. 36.

<sup>15</sup> BORDINI, DAL PASSO, FERRI 2000, p.p. 13–14, nota 29.

<sup>16</sup> [http://www.lacitta.eu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18706:ss-675-tutti-i-tracciati-proposti-sono-distruttivi-per-tarquinia-va-difeso-tutto-il-territorio&catid=80:cronaca&Itemid=528](http://www.lacitta.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=18706:ss-675-tutti-i-tracciati-proposti-sono-distruttivi-per-tarquinia-va-difeso-tutto-il-territorio&catid=80:cronaca&Itemid=528).

## Bibliografia

BARBIERI 1995=

BARBIERI, G., *Risorse agricole del territorio lungo la Cassia antica a sud di Viterbo*, in *Agricoltura e commerci nell'Italia antica* (ATTA I, 1995), Roma, 1995, pp. 241-256.

BARBIERI 1996=

BARBIERI, G., 1. *Viterbo. Località Paliano. Saggi di scavo presso le terme romane dette le "Le Masse di San Sisto"*, in *Notizie degli Scavi di Antichità*, IX, III-IV (1992-1993), 1996, pp. 5-71.

BORDINI – DAL PASSO - FERRI 2000=

BORDINI, C., DAL PASSO, F., FERRI, P. 2000 *La via Cassia-Francigena e l'Alto Lazio XVIII sec.*, Roma (pdf 1. \_LA\_VIA\_CASSIA-FRANCIGENA\_E\_LALTO\_LAZI.pdf).

CAVALLO 2009=

CAVALLO, D., *Via Cassia I – Via Cimina*, Roma, 2009.

CECI 2013=

CECI, F., *Paesaggio, archeologia e "sviluppo" urbanistico: il territorio viterbese, un patrimonio a perdere?*, in CAPOFERRO, A. – D'AMELIO, L. – RENZETTI, S., *Dall'Italia. Omaggio a Barbro Santillo Frizell*, Firenze, 2013, pp. 105-114.

CECI 2015a=

CECI, F., *La terra di mezzo. La Tuscia viterbese longobarda tra il VI e l'VIII secolo d.C.*, in *La Loggetta*, aprile-giugno 2015, pp. 4-7.

CECI 2015b=

CECI, F., *Via Cassia II. Da Monterosi a Montefiascone*, Roma, 2015.

CECI - CECCHINI 2010=

CECI, F. - CECCHINI, A., *Storia e percorsi di fede. L'eremo nel bosco: sul Monte Fogliano tra spiritualità e natura*, in *Archeotuscia news*, 3, ottobre 2010, pp. 23-25.

CORSI 2002=

CORSI, C., *La via Francigena nel Lazio settentrionale: itinerari ed insediamenti*, in PATITUCCI UGGERI, S., *La viabilità medievale in Italia. Contributo alla carta archeologica*, Firenze, 2002, pp. 147-180.

DENNIS 2015=

DENNIS, G., *Città e necropoli d'Etruria*, a cura di CHIATTI, E. - NERICCI, S., traduzione di Domenico Mantovani, Siena, 2015.

GIANFROTTA 2010=

GIANFROTTA, P., *Ricerche topografiche nella Tuscia*, in *Daidalos*, 10, 2010, pp. 137-173.

ROMAGNOLI 2006=

ROMAGNOLI, G., *Ferento e la Teverina viterbese. Insediamenti e dinamiche del popolamento tra il X e il XIV secolo*, Viterbo, 2006, pp. 33-37.

SANTELLA 1997=

SANTELLA, L., *Prima della "Francigena"*, in *Informazioni* (periodico del Centro di Catalogazione dei Beni Culturali della Provincia di Viterbo), VI, 13, 1997, pp. 6-14.

SCAPATICCI=

SCAPATICCI, M.G., *Vetralla (VT). Tratto inedito dell'antica Via Cassia in località "Le Liste"*, in [www.archeologia.beniculturali.it/index.php?it/142/scavi/scaviarcheologici\\_4e048966cfa3a/62](http://www.archeologia.beniculturali.it/index.php?it/142/scavi/scaviarcheologici_4e048966cfa3a/62).

SCAPATICCI 2011=

SCAPATICCI, M.G., *Nuove evidenze dell'antica Via Cassia a Vetralla*, in *Fasti on line*, pdf [www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2011-237.pdf](http://www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2011-237.pdf)

SCAPATICCI 2014=

SCAPATICCI, M.G., *Nuovi interventi nel santuario rupestre di Macchia delle Valli*, in *L'Etruria meridionale rupestre. Atti del Convegno internazionale "L'Etruria rupestre dalla Protostoria al Medioevo: insediamenti, necropoli, monumenti, confronti"*. Barbarano Romano-Blera, 8-10 ottobre 2010, Roma, 2014, pp. 130-149.

STOPANI 1998=

STOPANI, R., *La via Francigena. Storia di una strada medievale*, Firenze, 1998.

Tav. VI  
*Francesca Ceci*



VI. 1. Via Cassia, particolare dalla “Pianta da Roma sino a Viterbo”, 1660 (Catasto Alessandrino, cart. 433, V).



VI. 2. Campo Giordano (Vetralla), ritrovamento della via Cassia (Foto Francesca Ceci).

Tav. VII  
*Francesca Ceci*



VII. 1. La via Cassia da Viterbo a Montefiascone, loc. Pian di Monetto (Foto Giancarlo Breccola).



VII. 2. Sutri, il "Mitreo": chiesa rupestre della Madonna del Parto, indicata come Mitreo. Affreschi con la Madonna ed i Santi, S. Cristoforo e pellegrini verso il santuario di San Michele sul Gargano, inizi XIV secolo (Foto Angelo Pagliari).

Finito di stampare nel mese di marzo 2017  
e rilegato a filo refe  
presso la tipografia  
Tecnostampa SRL  
Sutri (VT)

Questo terzo numero di “Archeologia e Storia a Nepi” raccoglie i testi di conferenze e studi che interessano un arco temporale molto ampio, ma che sono incentrati in particolare sull’età preromana e romana. A differenza dei precedenti volumi, si è voluto spaziare proponendo tematiche che comprendono un’ampia area territoriale. Come di consueto, una particolare attenzione è riservata a studi che hanno per oggetto Nepi ed il suo territorio.

Il volume si apre con il resoconto di un’importantissima e controversa scoperta, quella del *Fanum Voltumnae*, il santuario federale della lega etrusca, individuato a poca distanza dall’odierna cittadina di Orvieto.

Anche nell’Agro Falisco le ricerche sono proseguite in questi ultimi anni con il conseguimento di interessanti risultati. In questa sede vengono presentati gli esiti delle ultime campagne di scavo effettuate dal GAR fra il 2011 e il 2012 lungo il tratto della Via Amerina, denominato “Cavo degli Zucchi”, dove è stato scoperto uno dei tratti meglio conservati dell’antica strada romana insieme ad alcune sepolture facenti parte della necropoli meridionale di *Falerii Novi*.

Importanti dati sono emersi dalla rilettura dei materiali recuperati a seguito degli scavi compiuti alla fine degli anni ’90 del secolo scorso dalla Soprintendenza Archeologica all’interno dell’area urbana di *Falerii Veteres*, che hanno consentito di individuare la presenza di un nuovo santuario ed in particolare di un’area riservata alla celebrazione di culti di natura ctonia.

Per quanto concerne Nepi, due studi meritano di essere sottolineati per il contributo che stanno portando alla conoscenza dell’archeologia e della storia dell’antica cittadina. Il primo propone i risultati delle campagne di *survey* effettuate fra il 1999 e il 2000 nell’ambito del *Nepi Project*, relativamente alle indagini sulle presenze di età arcaica nel territorio.

Il secondo illustra le ricerche che hanno permesso l’individuazione di una importante scultura raffigurante Augusto che era stata rubata nei primi anni ’70 del secolo scorso e che, grazie alla collaborazione tra le autorità belghe e italiane, ed in particolare fra i Musées royaux d’Art et d’Histoire di Bruxelles, la Soprintendenza Archeologica ed il Comune di Nepi, ha potuto ritornare in breve tempo al suo luogo d’origine ed essere esposta all’interno del nostro Museo.

Degno di grande interesse è anche lo studio effettuato sul cantiere della cripta del Duomo di Nepi, che per la prima volta va ad affrontare, nel suo complesso, le problematiche relative al riutilizzo, alla produzione e alla messa in opera degli elementi che caratterizzano il suo apparato strutturale e decorativo.

L’opera è completata da ricerche di carattere vario, non meno valide e meritevoli di attenzione, che trattano l’evoluzione delle pratiche funerarie e culturali nel territorio falisco alla fine dell’età arcaica, lo studio del percorso dell’antica via Cassia e quello di una delle più affascinanti figure dell’etruscologia ottocentesca, George Dennis.

ISBN 978-88-98178-90-2



€ 20,00