

La via direttissima degli Etruschi

di Giuseppe Alberto Centauro

Nel complesso sistema viario peninsulare del microcosmo etrusco è stata avanzata da tempo l'ipotesi dell'esistenza di una transappennica del ferro, una 'via direttissima' che non fosse cioè un semplice tratturo tra i tanti ma bensì un'arteria strategica. Un'analisi mirata degli avvenimenti storici e nuovi studi corroborati da recenti evidenze archeologiche ne dimostrano oggi la reale presenza in un contesto ambientale di straordinaria rilevanza paesaggistica. Da qui la ricerca in atto.

Lo sviluppo della Lega etrusca, ricordata da Strabone, instaurata fra le "città-stato" dell'Etruria culminò soprattutto nel periodo etrusco arcaico (compreso all'incirca tra il 580 e il 480 a.C.), con l'egemonia politica delle doddecopoli costituite sul modello Ionico (Asia Minore) anche nelle regioni italiche, dalla foce del Sele al delta del Po ed oltre. A questa organizzazione territoriale fece seguito il consolidarsi di nuove aggregazioni di tipo metropolitano, derivanti da sempre più incisive relazioni mercantili intercorse tra questi insediamenti. Questa rivoluzione coincise con la trasformazione in senso oligarchico delle antiche caste regali, dalle prime talassocrazie che da oltre un millennio governavano dal Mar Egeo al Tirreno superiore fino alle coste più occidentali del Mediterraneo. Una rivoluzione sociale quella iniziata dai popoli dell'Etruria che sarebbe sfociata a Roma, nel 509, con la cacciata di Tarquinio, il Superbo, e il legittimarsi della Repubblica e ad Atene, tra il 510 e 507, con il definitivo abbattimento della tirannide e il restauro in senso democratico della costituzione di Solone. Per quanto riguarda l'Etruria Settentrionale e quella Padana, si avviano in quello stesso periodo, sospinti anche da conflitti esiziali che minavano la sicurezza nei traffici marittimi, processi di infrastrutturazione dei territori interni che, oggi, alla luce di quanto poi la storia evidenzierà, potremmo considerare come l'incipit della formazione dell'Europa continentale. Il potenziamento del reticolo viario esistente e la creazione di un nuovo collegamento veloce che unisse il Mar Tirreno con l'Adriatico e le città peninsulari furono i punti di forza di questo cambiamento epocale. Per scoprire il fascino autentico della storia di queste remote origini e l'evocativa bellezza delle terre di qua e di là dell'Appennino nei domini settentrionali dei Rasenna, la ricostruzione del tracciato della grande via carrarec-



cia che da Pisa a Spina conduceva in celere transito (tre giorni di percorrenza su carro) ci fornisce la principale chiave di lettura. Si tratta dunque di una ricerca in grado di svelare l'essenza del grandioso progetto attuato dalle élites etrusche in un breve lasso di tempo, di certo compreso tra l'ultimo quarto del VI e il principio del V sec. Questa arteria non poteva che essere la mitica strada del Ferro che univa le terre dell'Etruria tirrenica a quelle dell'Etruria padana, citata nel papiro *Σκύλακος Καρνανδέως Περίπλους τῶν ἐκτὸς τῶν Ἡρακλέους στηλῶν* («Periplo esterno delle colonne di Eracle»), noto fin dal '600 agli studiosi come Periplo dello Pseudo-Scilace, in ragione di una pseudoepigrafia (v. Codice Parisinus 443) che riprendendo dalle «Storie» di Erodoto rimandava al suo possibile autore, Scilace di Carianda, navigatore greco che per Dario I di Persia affrontò esplorazioni alle foci dell'Indo e condusse il giro del Mediterraneo fino alle colonne d'Ercole. La presenza di questa strada, ritenuta leggendaria, faceva parte di un grande mito dell'antichità fino a quando, nel 2004, Michelangelo Zecchini a conclusione di scavi condotti con Giulio Ciampoltrini in località «Casa del Lupo» (nella frazione 'Al

Frizzone' del Comune di Capannori) intuì che potesse trattarsi della ricercata "via etrusca del Ferro". L'accertamento archeologico della datazione collocava la strada tra il VI e il V sec., come evidenziato dalla presenza nell'inghiaia di chiodi caduti da cerchi di ruota dall'inequivocabile fattura, nonché da altri reperti ceramici tardoarcaici rinvenuti in stratigrafia che ne denunciavano un utilizzo fino alla metà del IV sec. L'ampiezza della via del Frizzone indicava poi che quella via etrusca glareata era deputata al passaggio in contemporanea di due carri con carichi piuttosto pesanti, a giudicare dalla profondità dei solchi lasciati dalle ruote. Inoltre, l'allettamento profondo, solido e ben ordinato, il tracciamento rettilineo, costipato e ben drenato caratterizzavano un tipo costruttivo del tutto originale e ben riconoscibile per la sua specifica funzionalità, dettata dalle esigenze di un transito carovaniero di merci e materiali di cava. Il vicino sinus portuale di Pisa e la presenza di masse spugnose di ferro e scorie confermarono la speciale funzione di quella strada e la più che probabile provenienza dei carichi dagli scali elbani. Il dado delle ricerche era ormai stato tratto!

L'eccezionalità della scoperta nella testimonianza di Michelangelo Zecchini



Prof. Zecchini, ci può raccontare come è avvenuta la scoperta della glareata etrusca del Frizzzone?

In località 'Al Frizzzone', nella primavera del 2004, un gruppo di archeologi e architetti guidati da chi scrive ebbe la fortuna di notare poche pietre di arenaria in situ, a contatto con le quali c'erano frammenti di ceramica etrusca tardoarcaica a scisti microclastici. L'allargamento dello scavo fece il resto. L'indizio decisivo verso la giusta interpretazione si presentò con la comparsa di profondi segni lasciati dal ripetuto passaggio di ruote di carri in due conci di arenaria. Non fu altrettanto facile far cadere i dubbi sulla paternità 'culturale' del manufatto, anche perché allora era quantomeno temerario parlare della presenza di una grande glareata etrusca in un'area considerata da molti studiosi come ligure o, nel migliore dei casi, come 'etruscoide'. Poi, dopo due mesi di verifiche, le riserve furono sciolte e fu annunciato formalmente (n.d.r.: la presentazione avvenne alla presenza del ministro per i Beni Culturali Giuliano Urbani, del prof. Salvatore Settis direttore della Scuola Normale Superiore di Pisa e del dott. Angelo Bottini soprintendente per i Beni Archeologici della Toscana) il ritrovamento di un tratto notevole (i saggi effettuati coprono in linea retta circa 200 metri) di un'arteria stradale etrusca affatto inattesa per ubicazione, per imponenza (oltre cinque metri di larghezza massima) e per cronologia (500 a. C. o poco dopo). Non meno inattesa è la tecnica costruttiva che, in assenza di crepidines, prevede in ogni modo un'ampiezza tale da permettere il passaggio agevole di due carri.

Prof. Zecchini, quali altre considerazioni, o ulteriori precisazioni, si possono fare in merito al ritrovamento di questa grande arteria etrusca

che pare alludere al trasporto con carri di carichi pesanti legati allo sfruttamento delle risorse minerarie elbane?

In effetti, in attesa di ulteriori avanzamenti negli studi e nelle ricerche archeologiche opportunamente da proseguire, da quanto è stato messo in luce con gli scavi 'Al Frizzzone' si possono già trarre alcune considerazioni ed altre opportune precisazioni:

- La scoperta della glareata etrusca permette di comprendere agiatezza e accumuli di ricchezza che traspaiono dall'analisi dei siti archeologici coevi: esemplare, a tale proposito, è la citata tomba muliebri del Rio Ralletta di Capannori.

- Il ritrovamento di scorie di ferro negli insediamenti di Romito di Pozzuolo e Fossanera 'A' (n.d.r.: si veda in M. Zecchini, *Lucca etrusca*, 1999), ubicati lungo la direttrice della strada, fa supporre che il trasporto di ferro e minerali giocasse un ruolo non secondario.

- I profondi solchi presenti sul selciato indiziano, al contempo, una durata non effimera e il passaggio di carri pesanti. Il fatto che quattro saggi di scavo, effettuati a distanza l'uno dall'altro, si trovino in linea retta, conduce all'ipotesi,

plausibile, che altri ed estesi tratti possano essere localizzati, peraltro con una certa facilità essendo l'area non urbanizzata. Ciò consentirebbe di rinsaldare la tesi secondo la quale 'Al Frizzzone' di Capannori sarebbe stata individuata l'arteria dei due mari (Tirreno-Adriatico) ricordata nel suo «Periplo del Mediterraneo» dallo storico e geografo Scilace di Carianda, attivo fra la fine del VI e gli inizi del V secolo a. C.. Il passo che nomina Pisa e Spina ad avviso di molti specialisti va riferito alla seconda metà del IV secolo a. C.

-La stratificata carreggiata stradale – che oggi appare sconvolta a causa delle 'botte' subite dalle trasgressioni dell'Auser (n.d.r.: fiume Serchio) – doveva essere molto solida e scorrevole, composta com'era in superficie da concetti arenacei legati fra loro e livellati negli interstizi da una sorta di duro conglomerato fatto di clasti e ciottoli impastati in limo e argilla. Ciò rende la testimonianza dello Pseudo Scilace («la città di Spina si raggiunge da Pisa in tre giorni di cammino») assai meno improbabile di quanto finora è stata giudicata.

*Intervista del 2013
a cura di Giuseppe Alberto Centauro.*

