

La Strada etrusca del Ferro, la ‘via direttissima’ da Pisa a Spina

GIUSEPPE A. CENTAURO

Premessa

Nel complesso sistema viario peninsulare del microcosmo etrusco è stata avanzata da tempo l'ipotesi dell'esistenza di una strada transappennica del ferro, una 'via direttissima' che non fosse cioè un semplice tratturo tra i tanti ma bensì un'arteria strategica di collegamento rapido per il trasporto delle merci dal Mar Tirreno all'Adriatico e viceversa. Con gli ultimi rilevamenti terrestri questa ipotesi è stata confermata da ulteriori indizi e ritrovamenti. Un'analisi mirata degli avvenimenti storici e nuovi studi corroborati da recenti evidenze archeologiche ne dimostrano infatti la reale presenza in un contesto ambientale di straordinaria rilevanza paesaggistica. D'altronde la capacità progettuale degli Etruschi nell'organizzazione dei territori occupati pone la civiltà etrusca tra le più evolute del mondo antico, nel campo delle bonifiche agrarie, delle infrastrutture viarie, dei commerci, come pure dello sfruttamento delle risorse naturali (minerarie e agroforestali) (Preti 2018b).

La loro profonda conoscenza dei morfotipi ambientali esistenti negli assetti orografici, nella conduzione di perlustrazioni geologiche, nello studio dei sistemi delle acque derivava da una atavica sapienza affinata nel progetto dall'analisi accurata del *Templum Celeste in terris* (materia antesignana della moderna cosmologia). Questi saperi, trasmessi oralmente da una generazione all'altra dalle caste sacerdotali, sono stati incrementati e progressivamente applicati per la pianificazione dell'habitat fin dal VIII-VII sac. Infatti, come è stato recentemente dimostrato, gli Etruschi, sono stati in grado di modellare i territori rispettando una precisa struttura matematica, basata su relazioni numeriche e geometrie tratte dallo studio dell'Universo, replicando sulla terra, come già fecero gli Egizi e le più antiche civiltà mesopotamiche, i rapporti esistenti, la distribuzione e l'ordinamento della composizione astrale che stava alla base della loro concezione del sacro. Non a caso si descrivono le ritualità introdotte per dar corpo al progetto di città e architettonico come di regole facenti capo alla "geografia sacra" (Feo 2006) nelle forme della cosiddetta "teopianificazione" (Preti 2018c).

Gli architetti e costruttori romani saranno profondamente debitori verso gli Etruschi, proprio in ordine alla capacità di strutturare i territori, erigere basiliche, fare acquedotti ecc.

La ricerca qui presentata come protagonista della narrazione prende le mosse oltreché dalle acquisizioni archeologiche e dagli sviluppi recenti dell'etruscologia, da queste nuove attribuzioni corroborate da riscontri diretti condotti nei luoghi oggetto degli studi, come quello dedicato alla ricostruzione della grande arteria stradale che, tra il VI e V sac, gli Etruschi realizzarono per collegare le coste tirreniche a quelle adriatiche (Centauro 2018b).

L'incipit

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 Dodecapoli costituitesi 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 federati. 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 maggiori 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 carrareccia 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 uno studio 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 sac.

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 Καρυανδέως 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”. (Fig. 1)

L’accertamento archeologico della datazione collocava la strada tra il VI e il V sac., come evidenziato dalla presenza nell’inghiata 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 sac. (Fig. 2)

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 caravaniero 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. Per un certo tratto la glareata correva parallela al corso del fiume Serchio (Fig. 3)

La testimonianza dell'archeologo Michelangelo Zecchini (mia intervista del 2013)

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

R.: In località 'Al Frizzone', 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 (Fig. 4). 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 (ndr.: 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.

D.: 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?

R.: 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 Frizzone' 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 muliebre del Rio Ralletta di Capannori.

Il ritrovamento di scorie di ferro negli insediamenti di Romito di Pozzuolo e Fossanera 'A' (Zecchini 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 Frizzone' 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 (nдр: fiume Serchio) – doveva essere molto solida e scorrevole, composta com'era in superficie da concii 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 del cosiddetto 'Pseudo Scilace' («la città di Spina si raggiunge da Pisa in tre giorni di cammino») assai meno improbabile di quanto finora è stata giudicata.

L'anno che sconvolse gli assetti territoriali etruschi nella Valle dell'Arno

Un forte e consolidato legame ha unito per mezzo millennio i domini etruschi del versante tirrenico con quello adriatico, prima che accadesse l'imprevedibile e le cose mutassero radicalmente nell'assetto della Dodecapoli Padana.

Comincerò questo racconto dalla 'fine della storia', quando al principio del IV sac, l'assoluto e perdurante dominio etrusco sugli opposti versanti appenninici fu rovinosamente sconvolto nel giro di pochi decenni dalle popolazioni gallo-celtiche che avevano attraversato in massa le Alpi alla ricerca di terre ricche e ubertose dove stanziarsi.

Alla metà del V sac gli Etruschi avevano anche perduto il predominio marittimo nelle rotte tirreniche. E già si annunciava la fine della flebile pace con Roma instaurata da Porsenna dopo la presa della città. Insomma si trattò di un vero e proprio 'tsunami antropico', che segnò in quella lontana epoca tardoarcaica anche un grande rivoluzionamento etnico, con la maggiore potenza del tempo che andava sgretolandosi sotto il peso di concomitanti ed avversi avvenimenti. Uno sconvolgimento che vide soccombere le élites etrusche insediate nelle pianure a sud del grande fiume padano, fino a condannare ad un precoce oblio anche le terre da loro insediate nell'alto corso del Tevere fino al Trasimeno. Tuttavia, furono colpite anche le medie valli dell'Arno, specie quella che oggi conosciamo essere la piana di Firenze, Prato e Pistoia. A nord si trattò di una repentina quanto massiccia occupazione dei territori da parte delle popolazioni galliche, che si fece particolarmente 'sentire' nelle valli appenniniche e anche lungo alcuni percorsi interni dell'Etruria. Questo 'tsunami' faceva seguito all'indebolimento dei traffici marittimi tirrenici, pesantemente avvertito dopo la disfatta subita dalla flotta etrusca nel 474 a.C. nelle acque antistanti Cuma per mano di Ierone I di Siracusa, acerrimo nemico dei Tirreni. (Fig. 5)

Quella clamorosa vittoria siceliota è ricordata dallo storico Diodoro Siculo e celebrata con grande enfasi dal poeta Pindaro. Con le pentacontere etrusche messe fuori gioco, i Siracusani, a 20 anni di distanza da quella battaglia, fecero ripetute incursioni piratesche in Etruria, mettendo a ferro e fuoco gli scali elbani

e le fortezze interne, occupando per qualche tempo anche i porti e le officine metallurgiche della costa, in primis quelle di Populonia.

A dimostrare il declino delle difese a mare delle *pòlis* etrusche, nel 384 a.C., il tiranno siracusano Dionisio I, saccheggiò impunemente il santuario di Pyrgi, infliggendo un colpo moralmente ancor più duro di una sconfitta militare. Gli Etruschi che, grazie anche al potenziamento della rete stradale interna, avevano da tempo trasferito le principali rotte commerciali dal Tirreno all'Adriatico, subirono di lì a poco la pressione delle invasioni celtiche che sfociò nel saccheggio delle terre madri dell'Etruria settentrionale e centrale. Il culmine si ebbe però in quel fatidico «Anno 390 a.C.» con la discesa dei Galli Senoni di Brenno (in celtico *Brennos* è eponimo di condottiero) che si spinse ben oltre gli appennini fino al famoso sacco di Roma del 387. Il paradosso di quella penetrazione si ebbe con la semidistruzione di *Chamars* (Chiusi), accompagnata negli insediamenti vallivi padani da una massiccia immissione demografica che interruppe di colpo tutti i pregressi processi di integrazione e determinò nel giro di pochi decenni un radicale mutamento culturale. E pensare che quelli stessi popoli sarebbero tornati ad essere, non più tardi di due secoli dopo, alleati degli stessi Etruschi per fronteggiare, insieme a Umbri e Sanniti, l'inesorabile romanizzazione di tutte le regioni poste al disotto delle Alpi.

La caduta dell'etrusca Veio (396 -390 a.C.), abbandonata al proprio destino in anni difficili per la Lega etrusca, anticipò quella che sarebbe stata nei secoli a venire la progressiva conquista romana. Paradossi o coincidenze della storia? Le vicende di Gonfienti in Val di Marina e della Strada del Ferro, prima arteria europea che congiungeva il Mar Tirreno con l'Adriatico, sono la chiave di questa inesplicabile matassa che ancora l'etruscologia tarda a dipanare. Una storia davvero emblematica che racchiude tutta la grandezza dell'epopea di una nazione etrusca in evoluzione, ma mai nata, e le ragioni di un perdurante oblio, un misunderstanding di matrice ideologica. Una storia che oggi ha il sapore, nella riscoperta dei territori appenninici, di una riconquistata conoscenza per la valorizzazione di terre di grande appeal.

Il progetto di ricerca "Ilva Matrix"

L'insediamento etrusco di Gonfienti, ce lo dicono i ritrovamenti archeologici e gli studi recenti (Centaurio e alii, 2018, in "Cultura Commestibile.com" (da ora "CuCo"), fu un emporio metropolitano di primaria importanza, così come di là dall'Appennino lo fu l'etrusca *Kainua* (Misa), l'odierna Marzabotto. Al riguardo occorre sottolineare una volta di più, alla luce di quanto sta emergendo dalle ultime ricerche, che i due centri, tra loro congiunti dalla via transappenninica, contrasceglavano il primato e l'eccellenza della potenza politica ed economica degli Etruschi pienamente acquisita in quei territori nel periodo arcaico.

Per Gonfienti si trattò del consolidarsi di un ruolo 'aggregante' che la città bisentina svolgeva fin dal VIII-VII sac (Pofferi 2007) specie in ordine alle grandi bonifiche idrauliche in atto nella Piana, all'incremento della produzione agraria e alla funzione mercantile svolta, per le merci provenienti dal Volterrano, dall'Arno (via fiume) e dalla Val di Chiana. Un ruolo, quest'ultimo, accresciuto a dismisura dopo il completamento della "strada dei due mari", la 'direttissima' da Pisa a Spina. (Fig. 6)

A quel primo emporio si sovrappose un progetto territoriale all'avanguardia e senza precedenti che, per certo, era stato elaborato sotto la regia non di un'unica

pòlis (non poteva essere altrimenti!). Resta la suggestione che la nascente ‘metropoli’ realizzasse nel VI sac il disegno di un carismatico artefice (al momento incognito) che aveva trasmutato i dettami dell’Etrusca Disciplina in scienza del territorio e le risorse minerarie elbane in motore di ricchezza (*Ilva matrix*). Qui confluiranno i preziosi carichi grazie all’interscambio modale ‘mare-terra-fiume’ che utilizzava attracchi sicuri, come dimostra il ‘porto urbano’ ritrovato nel 1998 nell’area della Stazione di «Pisa-San Rossore» e, oltre il fiume, la grande strada glareata.

L’Elba, *olim Ilva*, già da oltre un millennio riserva di fruttifere miniere di rame e di altri preziosi minerali, alimentava tutti gli empori tirrenici da *Caere* a *Pupluna*. Intorno al VII-VI sac, l’isola, ribattezzata dai naviganti greci - così riferisce lo Pseudo Aristotele - con l’appellativo di *Aithaléia* allo stesso modo dell’isola di Lemno che fu anch’essa dominio dei Tirreni, era divenuta con l’evolversi della metallurgia il più importante polo estrattivo per il ciclo del ferro grazie ai giacimenti di ematite micacea ed altri ossidi. Alla luce di questo ruolo il significato di “fumosa” dato a quel toponimo (De Palma 2004) assume un’accezione particolare, tanti erano i forni fusori attivi sulla costa per lo sfruttamento dei giacimenti minerali che gli abili metallurghi etruschi avevano imparato a ridurre per forgiare il prezioso metallo.

Sul promontorio di Piombino, a N/E dell’Elba, la pelasgica *Pupluna*, alias *Flufuns* in onore della divinità etrusca, unica roccaforte marittima nel territorio vetuloniese, accrebbe anch’essa d’importanza perché l’ampia insenatura di Baratti, da Punta delle Tonnarelle al Poggio del Molino, costituiva un approdo ideale, riparo naturale sulla terraferma sia per le navi di tipo mercantile sia per le imbarcazioni ibride munite del caratteristico sperone di prua che ne facilitava lo spiaggiamento. Infatti, tutto l’arenile, nelle zone maggiormente esposte ai venti, si prestava magnificamente per allestire fornaci per un primo trattamento dei minerali appena sbarcati.

L’osservazione remota dal mare dei fumi di questi rappresentava a ragione una pericolosa quanto indesiderata spia. E c’è da dire che le rotte commerciali marittime nel Mar di Sardegna e nell’Arcipelago toscano non erano così tanto sicure, specie dopo la conversione alla pirateria dei Focesi, un tempo alleati, divenuti assai bellicosi nella contesa delle ricchezze elbane. (Fig. 7)

La grande battaglia navale di *Alalia*, combattuta nel 540 a.C. sulle coste orientali della Corsica, fruttò per alcuni decenni la supremazia della flotta Cartaginese e Etrusca. Tuttavia, le ostilità non erano state del tutto debellate nel Mar Tirreno, per i blocchi navali di Cumani e Italioti. Inoltre, tutte le rotte da Populonia verso sud risultavano ancora contrastate tanto era stato forte il legame della città con la colonia corsa. Fu allora che, mutando i regimi politici, fu perseguito il progetto di una grande arteria terrestre che dalle sicure darsene pisane avrebbe portato il prezioso metallo a ridosso delle creste appenniniche in prossimità dei preesistenti empori fluviali sull’Arno, bypassando le rotte meridionali. La piana di Gonfienti offriva abbondanza di acque e la presenza di estese coperture arboree sui poggi ad uso di nuove officine metallurgiche. I minerali sarebbero stati trasportati ancora grezzi con robusti carri a quattro ruote (*pilentum*). (Fig. 8)

Inoltre, con quella nuova via si andavano anche a ‘rinsaldare’ le catene dei flussi delle antiche sentieristiche usate per il trasporto delle merci verso il Po: dalle valli del Serchio e della Lima a N/W, dalle colline metallifere a S/W e dalla stessa Valtiberina a S/E. Fin dal villanoviano (XI/IX sac) esisteva un transito transappenninico dalle terre dei Tirreni, garantito da numerosi tratturi pastorali (“vie

sacre”) che servivano il commercio al di là dell'Appennino. (Fig. 9)

Tra l'VIII e il VII sac questi percorsi saranno potenziati fino a raggiungere l'*akmé* tra il VI e il V sac. proprio con la nuova 'via direttissima'. Gonfienti e la Val di Bisenzio si trovarono così ad essere nel mezzo dei territori prima occupati da *Ligures* e *Umbros*, relegati dagli Etruschi sulle alture oltre i valichi.

I molteplici primati dell'insediamento etrusco di Gonfienti

A Gonfienti di Prato, la presenza di un insediamento etrusco urbanisticamente evoluto con impianto 'a scacchiera', come quello da tempo noto di *Kainua*, è oggi una realtà inconfutabile che ha cambiato le coordinate delle ricerche condotte fino a ieri. Si tratta di un abitato assai articolato, perfettamente ordinato su settori geometrici di forma rettangolare entro più ampie quadrature territoriali, con empori, case ed altre aree strutturate. La presenza di profonde canalizzazioni di drenaggio con pozzi e di vie glareate di medie e grandi dimensioni (come ad es. una *platea* di 10,70 mt) danno la misura di una conquistata primazia della città. Solo nel settembre di quest'anno si è ripreso a scavare nell'area archeologica, rimettendo in luce anche strutture che erano state provvisoriamente coperte da teloni di 'tessuto non tessuto' e interrate per problemi di sicurezza idraulica (Fig. 10).

C'è da dire che gli scavi hanno finora riguardato solo un'infinitesima parte dell'area, che per altro ha riservato (come già presentato nel n. 76 di questo Bollettino, cfr. Centauro 2009) la scoperta di una straordinaria dimora regale, di oltre 1400 mq (Centauro 2019), degna di un lucumone o piuttosto, seguendo gli ordinamenti Serviani, di uno *Zilath Mexl Rasnal* ("pretore del popolo etrusco"). Tuttavia, saranno gli scavi futuri a dircelo con certezza, magari attraverso il ritrovamento di un'iscrizione come quella citata rinvenuta a Tarquinia. Intanto, il ricco corredo di vasi attici e di altri sontuosi cimeli ne attestano la grandiosità e una precipua caratterizzazione architettonica confermata dalla peculiare icnografia del palazzo. Il modello costruttivo riferibile ai tipi introdotti a Roma da Tarquinio Prisco si riscontra nell'impiego di tegoloni e coppi dipinti nei modi corinzi, con eleganti antefisse disposte ai vertici dei discendenti sopra l'ampio cortile. La straordinarietà non sta solo nella buona conservazione di questi reperti e dei laterizi, scivolati a terra e rimasti sigillati nel limo, bensì nel fatto che la dimora di Gonfienti abbia una superficie doppia rispetto alla reggia dei Tarquini a Roma (e ciò non può che porci precise domande). L'equidistanza dalle principesche *thòloi* di Quinto e di Sesto ad est e di Montefortini ad ovest fornisce ulteriori indizi circa il ruolo che stava assumendo la città nel contesto territoriale.

La localizzazione geografica dell'insediamento era strategica perché, oltre ad essere baricentrica nella valle, poteva contare su un collegamento fluviale con il vicino porto sull'Arno (a Signa). L'insediamento, già agli esordi del VI sac, non poteva dunque considerarsi un semplice crocevia. Tuttavia, sono stati la presenza e il potenziamento della tratta transappenninica nella Val di Bisenzio a fornire le decisive chiavi di lettura.

Il futuro Parco Archeologico di Gonfienti, con il Museo Etrusco e il Laboratorio di restauro che si allestiranno in base ad un protocollo d'intesa già avviato nel 2012 tra MiBACT, Regione Toscana e i Comuni di Prato e di Campi Bisenzio, potranno altresì mettere in evidenza tutte queste peculiarità rendendo fruibile al pubblico l'area all'interno di un primo itinerario di visita che consentirà "a scavi aperti" di avere un'idea della straordinarietà del sito, a cominciare dalla sua ragguardevole

estensione all'interno della grande area dell'Interporto della Toscana. (Tav. 1)

Dopo il ritrovamento della via del Frizzone (Ciampoltrini, Zecchini 2011) l'idea che da qui potesse transitare la strada del ferro si è fatta concreta con l'intercettazione, durante saggi di scavo al difuori dall'abitato, di una via glareata di oltre 5,20 mt. (orientata 122° S/E- 302° N/W), compresa tra il Bisenzio e l'antico alveo della Marina. Come se non bastasse, quella direttrice viaria ci conduce (4 km ad est) nel luogo dove fu ritrovato lo splendido e monumentale "Cippo di Settimello" (550 a.C.). E questa non sembra essere una casualità. Si tratta di un *Tular Rašnal* ("un confine della terra dei Rasna"), assai simile a quello detto "della Figuretta", rinvenuto a San Giuliano Terme, a nord di Pisa, che, come l'altro, può considerarsi un segnacolo territoriale, quasi a sottolineare gli opposti capi della grande arteria realizzata a lambire i confini di allora della Dodecapoli.

Entrambi i cippi hanno in comune quattro leoni rampanti, forse a simboleggiare l'alleanza di altrettante "città federate". (Fig. 11).

Questa strada, che nella stratigrafia precede cronologicamente le altre, può aver generato l'orientamento del reticolo viario interno all'abitato, segnando una sorta di decumano o cardine trasversale. La diacronicità della crescita dell'insediamento è evidente e rivela anche un passaggio di mano fra gli artefici del progetto. Nell'ultimo ventennio del VI sac il processo espansionistico del territorio confederato oltre l'Arno si rendeva necessario per consolidare un corridoio viario sotto il totale controllo etrusco che unisse le valli cispadane a quelle della Tuscia interna, abbandonando al contempo i malsicuri tratturi. Inoltre, la costituzione di un autonomo enclave rurale per Gonfienti diveniva un obiettivo strategico fondamentale per la crescita della città. E in quegli anni il nuovo dominus etrusco non poteva che essere Lars Porsenna, re di Chiusi, grande conquistatore e diplomatico sopraffino. Ma nonostante queste evenienze la città fu battezzata come quella degli «Etruschi di periferia» (Poggesi, Bocci, 2001).

Nei recenti adattamenti subiti dall'area archeologica per far posto allo 'scalo merci' di Gonfienti-Interporto (2007) è purtroppo andata perduta la testimonianza fisica di quella via glareata, il cui tracciato avrebbe potuto fugare i dubbi circa la connessione tra il fiume e la via di terra (Centauro, 2018a, in "CuCo" 248). L'auspicio è che le ricerche archeologiche possano riprendere nelle aree ancora non cementificate per accertare l'esatta ubicazione del porto fluviale e ricostruire il percorso viario perduto.

Questo tracciato contribuirebbe a spiegare la relazione pregressa tra il Bisenzio e il torrente Marina che sta all'origine del toponimo, considerando che la giacitura del sito archeologico, posto ai piedi del Poggio Castiglioni (estrema propaggine meridionale dei Monti della Calvana), riguarda un modesto plateau morfologico, oggi non più percepibile per la presenza di sedimenti recenti, posto *inter amnes*, ovvero alla confluenza dei due corsi d'acqua (Gonfienti = *confluentes*).

L'area bonificata dagli Etruschi in Val di Marina

Una geografia eccezionale era quella che, agli esordi del IV sac, l'uomo più che la natura stava ancora plasmando nella valle dell'Arno tra Gonfienti e Fiesole per ospitare la metropoli etrusca e un'ampia area agricola intorno ad essa ("ager antiquus"). Tutto ciò era possibile avendo reso navigabile il Bisenzio e fertile l'ampia area valliva a N/E e a S/E dell'insediamento, a ridosso della collinetta di Calenzano Castello che emergeva come un'isola nella Val di Marina, separata alla sua

sinistra dal torrente Chiosina proveniente dal Monte Morello.

Questo paesaggio "di sapore arcadico", disegnato dalle bonifiche iniziate dagli agrimensori etruschi ('teopianificato'), fu compromesso dall'esonazione che seppellì Gonfienti, poi romanizzato indi a lungo impaludato nell'Alto Medioevo, infine profondamente rimodellato nei secoli successivi. Eppure ancor'oggi s'intravedono importanti tracce del passato in ispecie laddove la Marina esce dalla stretta collinare della Chiusa di Calenzano (da accad. *Kalum* = argine, riparo). Questa è la sella naturale che divenne diga per contenere un bacino lacustre e lo scolmatore di un acquedotto sotterraneo. In prossimità delle sponde del torrente sono state rinvenute scorie di ferro ricavate in processi di riduzione "a bassofuoco" compatibili con le produzioni più antiche e per di più riconducibili ad estrazioni elbane per la presenza della caratteristica ematite di Punta Calamita. (Fig. 12). In questo luogo, ancora nel III sac, si ergeva in sinistra idrografica su un'altura limitrofa, una fortezza etrusca a difesa del territorio e di altre vie di valico anch'esse romanizzate come il resto del territorio (da Settimello al Passo delle Croci e da qui fino a Vigesimo e al Passo della Futa). Ad ovest della Chiusa, oltre un poggio, la nascosta conca di Travalle cela al Castelluccio misteri ancora tutti da decifrare; a sud, il colle di San Donato con i suoi terrazzamenti è l'ultimo baluardo verde prima della cementificazione urbana. L'autostrada A1, bucando la montagna, ha spezzato gli antichi equilibri, separando i 'campi pensili' di Sommaia dal contesto originario; poco più a valle, le aree industriali e gli accrescimenti urbani hanno cancellato quasi del tutto i segni più antichi del territorio. Al limitare della valle, verso S/W, il paesaggio conserva scampoli ambientali meno scomposti lasciando intravedere il piede del monte per quanto eroso dalle cave. In fondo emerge il Rialto con la sagoma inconfondibile del borgo erpicato di Pizzidimonte.

Da queste parti, nel 1735, si rinvenne il *kouros* bronzeo detto "L'Offerente", oggi al British Museum di Londra. "I caratteri stilistici di questo permettono di proporre una cronologia intorno al 470 a.C. Posizione e concezione figurativa sembrano trovare un corrispondente molto stretto nel *Fufluns* di Modena (stesse dimensioni, medesimo piede sinistro incédente, affinità nella disposizione del mantello, similitudine nella fascia con incisioni a denti di lupo a dividere il torace in diagonale) e un prototipo nell'offerente popoloniese trovato all'isola d'Elba e datato al 500 circa a.C." (Zecchini 2011a). A poche centinaia di metri è l'area archeologica di Gonfienti che, ingabbiata nell'interporto, si estende per 27 ha di cui 13 coperti da vincolo (fig. 13).

Altre reminiscenze letterarie medievali ricordano anche una *Bisenzia* contesa tra gli eserciti di Mario e di Silla e rasa al suolo agli esordi del I sac. Tuttavia, questo insediamento, sorto tra la metà del IV e il III sac, non può essere Gonfienti per l'evidente anacronismo, più probabilmente corrispondeva al luogo che diverrà il *Castrum Prati*.

Nell'area di 'Gonfienti-Interporto' occorre ricordare anche il ritrovamento di una vasta necropoli dell'età del Bronzo Medio 1-3, adesso occupata da un enorme capannone. (Fig. 14)

Dunque la città etrusca era stata fondata sopra più antichi stazionamenti a dimostrazione di come il luogo fosse stato abitato alcuni secoli prima. Per avere un'idea di ciò che ha restituito l'*ager antiquus*, oltre i cippi miliari e i segnacoli sepolcrali, una selezione dei reperti sono stati ospitati per oltre un anno nella mostra «Etruschi. Viaggio nelle Terre dei Rasna» allestita presso il Museo Archeologico di Bologna.

Tratte dalla grande *domus* si vedano: una delle quattro splendide antefisse di coronamento, i resti di preziose *kylikes* a figure rosse, coppe su alto piede, *kyathoi*, calici, monili e altro delle centinaia di manufatti e frammenti fittili di un campionario di pezzi raccolto in oltre 2500 cassette. (Fig. 15)

Dal vertice nord dell'insediamento etrusco si staccava, ancora tutta da indagare, la Strada del Ferro che ritroveremo salendo sul poggio. Lassù il paesaggio, a differenza del fondovalle, conserva una natura selvaggia che ricrea l'atmosfera delle origini. La sentieristica moderna intercetta alcune tracce della viabilità antica sia seguendo il versante meridionale della collina che offre ampio panorama sulla Piana, sia nella dorsale orientale dei Monti della Calvana, costeggiando un tratto della Val di Marina fino al Poggio Camerella (fig. 16) e, più oltre, alla sella di Valibona (758 mt. s.l.m.); sul versante occidentale (Val di Bisenzio) la via corre sotto il crinale fino al valico di Montepiano (700 mt. s.l.m.).

Attenzione però perché si tratta di un percorso assai diverso da quello romano della "Flaminia Militare" (Agostini, Santi 2020) che collegava Fiesole a Bologna (per il Passo della Futa), non proprio coincidente con la "Flaminia Minor", ricordata da Livio, da Arezzo a Bologna, costruita dal console Caio Flaminio nel 187 a.C. fuori dalle ancora 'perigliose' terre etrusco-celtiche delle valli del Bisenzio e del Setta/Reno.

La via etrusca nella Val di Bisenzio

Al disopra dell'abitato di Gonfienti, sul cacume collinare di Poggio Castiglioni (401 mt s.l.m.), vi era un'acropoli fortificata (*qarittum*), giustapposta ad arcaici recinti in opera poligonale di preesistenti stazionamenti villanoviani evolutisi in età tardoarcaica entro un'area che, per la particolare giacitura che la contraddistingue, è stata identificata come «Bucaccia» (Centauro 2018b, in "CuCo" 257). Si tratta di un sito attraversato per l'intera lunghezza (750 mt.) da un fosso canalizzato che si alimenta con acque sotterranee. La singolarità di questo insediamento, che deve ancora essere valutata da un punto di vista archeologico, è sottolineata dal notevole sviluppo perimetrale di circa 2,5 km. di muraglie. (Tav. 2)

Il sito della Bucaccia è anche il maggiore per estensione di una serie di antichi villaggi pastorali che s'inanellano più o meno alla stessa quota (350/400 mt s.l.m.) lungo un percorso di 5 km al disopra della fertile conca di Travalle. Questo antico *pagus*, suddiviso in *vici* completamente terrazzati, gode anche di un favorevole microclima adatto all'habitat umano.

Il popolamento sui Monti della Calvana e sul Morello (Poggio all'Aia), già documentato archeologicamente in tutte le età dei metalli, nell'alternanza di tribù di stirpe umbra, come ci indica il toponimo Camars, trova riscontro nei racconti che evocano suggestioni legate alle *fabulae* etrusche e alle numerose leggende che, fin dal Medioevo, accompagnano le storie di questi territori. Una di queste, frutto di complesse aggregazioni tribali, riguarda la 'mitica' città di *Camars*, ricordata da Tito Livio come «*Ad Clusium quod Camars olim appellabant*» (cfr. *Ab urbe condita*, Libro X, 25, v. 11) che per gli Etruschi sarà l'altra Chiusi. Questa città, composta da un insieme di villaggi, occupava un'ampia estensione territoriale, perimetrata da una lunga sequenza di muraglie che si può stimare all'incirca in 27 km che vanno a disegnare una sorta di ideale circonferenza corrispondente con quello che abbiamo ipotizzato essere l'*ager antiquus* di Gonfienti.

L'area della circoscrizione rurale di *Camars* era contenuta in uno spazio dila-

tato a semicerchio, delineato dal curvilineo crinale della Calvana fino al Poggio Camerella, che andava a chiudersi a tenaglia, oltre la Chiusa sulla Marina, sulle coste collinari opposte (pendici occidentali del Monte Morello) fino alla pianura nella stretta tra Calenzano e Pizzidimonte (Centaurio 2004a).

Questa descrizione è utile per scoprire in un dedalo di sentieri il tracciato principale della transappenninica che staccatosi da Gonfienti risale il poggio per lambire ad ovest il versante bisentino. Infatti, i tratti riemersi confinano in prossimità del crinale con l'ager rurale cinto da ciò che resta dei vari muri di pietra dei villaggi di altura.

Allo stesso modo un secondo percorso rimontava da Travalle ai *vici* dislocati sul versante orientale della Calvana, quali Aiacciaia, Sant'Anna Vecchia, Casa al Piano, Cavagliano, Sottolano, Torri ecc. fino al crocevia del Rio Buti, posto a ridosso della fortezza di Poggio Castellaro poco oltre il valico di Valibona, per poi proseguire a 'girapoggio' sul Monte Cagnani, seguendo con il primo un'unica via parallela al fondovalle (Centaurio 2008). C'è da dire che la viabilità nell'area di Travalle è stata modificata già in epoca romana fin dall'imbocco della conca (nell'area di Travalle sono stati rinvenuti anche resti di pavimento musivo in bianco e nero di una villa d'epoca imperiale) e, soprattutto, in quella medievale con la formazione intorno ad una preesistente *curtis* di un castellare (Castello di Travalle) con proprie vie d'accesso.

Tracce della sovrapposizione di queste diverse tipologie di pavimentazioni stradali, che attengono ad epoche diverse, sono osservabili lungo il rio Camerella. (Fig. 17)

Il tracciato romano è ben riconoscibile per la presenza di basoli posti al disopra di una massiciata preesistente. Nei luoghi sopra citati, nessuno escluso, sono state rivenute strutture murarie in *opus antiquum*, doline sigillate e acquidocci, necropoli e ciclopici terrazzamenti 'a scogliera' per il controllo dall'alto del territorio, accompagnati da frammenti ceramici protostorici e, in qualche caso, da manufatti litici preistorici. Riprendendo ora il tracciato in Val di Bisenzio nel Comune di Vaiano, si può ipotizzare che il percorso, assecondando la morfologia del terreno e variando la tecnica costruttiva, segua ancora la via più breve con un percorso rettilineo ad una quota superiore rispetto ai villaggi di mezzacosta (Parmigno, Faltugnano, Fabio, Sofignano, ecc.) fino al diverticolo di Montecuccoli (635 mt s.l.m.), dove incontra un preesistente tratturo che da Capo Sieve, seguendo il corso del fiume, penetrava nei territori etruschi del Mugello (*Clusentinus*). (Figg. 18 e 19)

La transappenninica diversamente dal tratturo sopra descritto, continuando in modesta pendenza, doveva passare al disotto del valico della Crocetta (mt 817 s.l.m.) per poi discendere al Passo di Montepiano (700 mt s.l.m.) entrando in Val di Setta fino al confine regionale posto alla Storaia.

Lo stato di avanzamento delle ricerche induce peraltro alla massima prudenza perché le tracce di questa strada sono assai sporadiche per antichi dissesti e progressivo abbandono, per di più sono coperte da massiccia coltre di sedimenti, pur tuttavia i pochi segni sono sufficienti ad orientare nuove ricerche da condursi con rilievi in situ e saggi mirati.

Tipologia costruttiva del percorso montano

La struttura della via etrusca nel percorso montano, a differenza del tratto in pianura largo oltre 5 mt. ed idoneo al transito contemporaneo di due carri a

quattro ruote (*pilentum*) consentiva il passaggio di un sol carro alla volta (larghezza strada 2,30/2,60 mt.). Il modello della strada etrusca, poi imitato per molti secoli dai generi romani per consentire il transito di carri più leggeri, magari a due ruote (*carpentum*), conservava preferibilmente un tracciato rettilineo e una permanenza di quota, realizzando all'occorrenza un percorso rilevato. Il sedime stradale riscontrato in Val di Bisenzio mantiene queste specifiche; in molti tratti pensile, si sviluppa per segmenti rettilinei sfruttando la giacitura di minor pendenza. La pavimentazione è composta da tre strati di ciottoli e graniglia prevalentemente in calcare incassati su sterrato costipato (che i romani indicheranno come "*via glareae stratae*"). Nei tratti più acclivi le pietre sono disposte coltello, infisse nel terreno e ben tensionate tra di loro. Per assicurare una transitabilità durevole la strada, onde evitare affossamenti, quand'anche fosse in terra battuta, è drenata con canalini ipogei in prossimità di fossi.

La tenuta del fondo così inghiaiato è assicurata a valle da cortine murarie 'a retta', talvolta di notevole altezza concluse con grandi blocchi sbozzati avambecco disposti senza soluzione di continuità in modo da evitare lo scivolamento. All'occorrenza per livellare il piano di campagna si trovano in opera lastroni di pietra incastrati nelle lacune di banchi rocciosi eventualmente affioranti usati come lastre. Tutte le opere in pietra sono condotte rigorosamente a secco, evitando inclusioni di materiali di altra natura, accorgimenti che i romani non sempre rispettavano, impiegando anche malta sigillante. Infine, per gli accertamenti in situ, occorre sottolineare il fatto che solo sporadicamente la sentieristica attuale o le mulattiere esistenti intercettano o si sovrappongono per tratti più o meno consistenti al tracciato antico a causa delle esiziali modifiche che hanno interessato il percorso dismesso da più tempo a causa di frane o progressivo seppellimento, ecc.) oppure perché le redole di campagna ad uso di pastori e taglialegna avevano altri tragitti più funzionali al trasposto locale da e per il fondovalle.

Le vie di valico, dagli Etruschi ai Celti

Tornando a Gonfienti in Val di Marina abbiamo riscontrato un altro singolare parallelismo con *Kainua*, non solo nell'assetto urbano, ma anche nella compresenza di stessi toponimi: ad es. con le due '*Confienti*' che si trovano in Val di Setta, una alla confluenza del torrente Brasimone, l'altra dove il Setta incontra la Valle del Reno. (Fig. 20)

In comune questi siti recano la viva testimonianza del passaggio e dell'insediamento dei Galli Boi prima e dei Galli Senoni poi (IV sac) con l'accertata e diffusa presenza in quei luoghi di necropoli e di altri villaggi di stampo celtico di ben più antica data.

Ulteriore conferma si è avuta durante la costruzione della Variante di Valico, con il ritrovamento dell'insediamento etrusco sul torrente Setta, in località "La Quercia", non lontano da Marzabotto, che fa il paio con il vicino sepolcreto di Lagaro scoperto nell'Ottocento.

Luoghi come Medelana (dal celtico *Medalhon* = 'luogo sacro di mezzo') sulle colline bolognesi, o come Medelana nel Ferrarese, sono testimoni di questo avviciamento. L'insediamento celtico si sovrappose a quello etrusco di Marzabotto che resistette fino al 350 a.C. D'altronde questa circostanza non deve meravigliare più di tanto se pensiamo che prima degli eventi caratterizzanti l'occupazione dei territori etruschi da parte delle nuove genti galliche si era registrata una buona

convivenza tra le tribù celtiche e gli Etruschi testimoniata da ritrovamenti anche a sud di Bologna, ad es. a Monterenzio nella valle dell'Idice.

La stessa sacralità dei luoghi, condivisa da entrambe le culture, è evidente nel rispetto dei boschi e delle radure intorno alle vie d'acqua e alle sorgive, nei santuari di crinale, non distanti dai tracciati transappenninici. Si tratta semmai di capire quale fosse stato il percorso inverso tenuto da est verso ovest a partire dal IV-III sac: da Confienti in Val di Setta a Gonfienti in Val di Marina, ovvero quanta parte di quei tracciati fosse stata riutilizzata dai Celti. In età gallo-celtica, la via "direttissima", già solcata dai carri Etruschi, poteva ancora rispettare lo stesso percorso, in parte fluviale ed in parte stradale. Del resto, lo dimostra in modo analogo il tratto (*via per Spineta*) che univa le capitali dei Boi (l'etrusca *Kainua*) e dei Lingoni (l'etrusca *Spina*). (Tav.3)

Da notare, come ulteriore suggestione, come il toponimo *Gonfienti*, che pare derivare dal latino *Confluentes*=confluenza, trova un'analogia radice nella lingua celtica nella glossa *Con(flu)data*, con medesimo significato 'di luogo alla confluenza di fiumi' (appunto *inter amnes*), quasi che la derivazione latina derivi piuttosto dalla 'glossa' celtica, più tarda di quella etrusca, cioè dopo l'occupazione avvenuta tra il IV e il III sac, e non già dall'originario toponimo etrusco (che non conosciamo). Quindi i *Confienti* e i *Gonfienti* altro non sarebbero che denominazioni di origine gallo-celtica di luoghi prima insediati dagli etruschi poi scomparsi, posti all'incrocio di due o più corsi d'acqua in ambiti nevralgici di quei territori considerati dai sacerdoti di quei popoli come "aree sacre" (per i Druidi '*Nemeton*', per gli Aruspici o gli Aùguri '*Luk Eri*', successivamente per i Romani il '*Lucus*' ovvero il bosco sacro di cipressi, querce ed elci), veri e propri santuari della natura. Se questa ipotesi trovasse conferme archeologiche troveremmo anche la spiegazione di resti di villaggi celtici nell'Etruria centrale come, ad es., presso l'ennesima Gonfienti posta tra i fiumi Merse e Farma che, per l'appunto, si trova anch'essa lungo i tratturi delle colline metallifere. Tutto quel che si è detto potrebbe consentire di ricostruire la storia delle popolazioni avvicendatesi nella Tuscia. Infatti, il riconoscimento dello strato etnico a cui un certo nome potrebbe appartenere può farsi attraverso l'esame della radice del toponimo, sia della parte suffissale come pure nel morfema. Può accadere, tuttavia, che non tutte le parole siano riconducibili ad un significato noto.

A rendere ancor più suggestiva la lettura geografica di questi siti di fondovalle, come *Kainua*, nei passaggi di altura, in prossimità di valichi o di vallecole trasversali rispetto alla strada maestra, corrono le cosiddette 'vie degli dei' che accompagnano il percorso principale contrassegnando luoghi sacri comuni, quasi fossero 'stazioni di sosta', zone franche protette in una sorta di ritualità senza tempo che, non a caso, sarà fatta propria in un immortale divenire nei luoghi di culto cristiani coi santuari mariani.

A ben riflettere questa peculiarità conferisce alla Strada del Ferro, un valore semantico del tutto particolare che, nella 'geografia sacra' del mondo etrusco, si associa a luoghi di grande pregnanza culturale, ma anche strategici per il controllo di vie e territori (da considerare come una sorta di "punti geodetici" segnati in antico come "*omphalos*"). Del resto bronzetti devozionali e offerte rituali in monete testimoniano di lasciti votivi da parte di coloro che da quei transiti traevano ricchezza e prosperità. In ogni caso si ebbe un progressivo rilascio della Via etrusca del Ferro. Occorre sottolineare che, dopo la scomparsa di Gonfienti, gli eserciti

dei Celti, ancora bellicosi ed ostili, per irrompere in Etruria e semmai saccheggiarla, scegliessero, non già la “direttissima”, bensì, come farà anche Annibale, la via della Futa (Agostini C., Santi F. 2020).

Nel 225 a.C. ci fu, passando da Fiesole e Chiusi in Val di Chiana una loro funesta calata che, come ricorda Polibio, raggiunta la costa tirrenica costò 50.000 morti. I Celti furono annientati a Talamone dalla forze italiche alleate. Ma questa sarà un'altra storia!

Bibliografia

- GOTTARELLI A., “*La Via Claudia di età imperiale tra Bologna e Firenze: nuove ipotesi per una storia dei collegamenti stradali tra la VII e l’VIII Regio*” in “*Vie Romane tra Italia centrale e Pianura Padana*”, Aedes Muratoria, Modena, 1988.
- ZECCHINI M., “*Lucca Etrusca*”, Ed. S. Marco Litotipo, Lucca 1999.
- POGGESI G., BOCCI, “*Prato-Gonfienti: la ricerca archeologica nell’area dell’Interporto*”, in “*Archeologia*”, pp. 58-71.
- ZECCHINI M., “*Isola d’Elba. Le origini*”, Ed. S. Marco Litotipo, Lucca 2001.
- POGGESI G., BOCCI E., *Etruschi di periferia*, in “*Archeo*”, 193, Marzo 2001.
- PETTENA G., “*Gli Etruschi e il mare*”, Ananke, Torino, 2002.
- SASSATELLI G. e alii, e. Govi (a cura di), “*Culti, forma urbana e artigianato a Marzabotto. Nuove prospettive di ricerca*” (Atti del Convegno di Studi, Bologna, S. Giovanni in Monte, 3-4 Giugno 2003), Ante Quem, Bologna, 2005.
- GOTTARELLI A., “*Templum Solare e città fondata. La connessione astronomica della forma urbana della città etrusca di Marzabotto*”, in Sassatelli G., Govi E., (a cura di), op. cit., pp. 101--138.
- POGGESI G. ed alii, DONATI L., BOCCI E., MILLEMACI G., PAGNINI L., PALLECCHI P., “*Prato-Gonfienti: un nuovo centro etrusco sulla via per Marzabotto*”, in Sassatelli G., Govi E. (a cura di), op. cit., pp. 268-300.
- CENTAURO G.A., “*Ipotesi su Camars in Val di Marina. Dalla città etrusca sul Bisenzio all’individuazione di Clusio (appunti, studi preliminari e osservazioni)*”, NTE, Firenze-Campi Bisenzio.
- CENTAURO G.A., “*Da Bisenzio nell’Etruria a Prato in Toscana, alle origini dell’inse-diamento*”, in “*Prato Storia &Arte*” (PSA), n. 96, 2004, pp. 109-125.
- CENTAURO G.A., “*Camars cerniera tra Pisa e Spina*”, in “*Microstoria*”, 37, 2004, pp. 30-31.
- DE PALMA C., “*Le origini degli Etruschi. Nuova luce da nuovi studi e scoperte*”, Simata-/Segni del passato, Bologna, 2004.
- DE PALMA C., RAGGI F., “*Sotto il segno di Turan. Dea dell’Amore*”, Simata-/Segni del passato, Bologna, 2005.
- POGGESI G. e alii: P. PALLECCHI, *La Carta Archeologica della Provincia di Prato*, in “*Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*”, 1/2005, All’Insegna del Giglio, Firenze 2006.
- Ivi, G. POGGESI, A. MAGNO, *Prato. La necropoli etrusca in località La Pozza sul Monte Calvana*, pp. 78-79.

- Ivi, G. POGGESI, *Prato-Gonfienti. Lo scavo dell'edificio del lotto 14 e la prosecuzione delle indagini geofisiche fra Prato e Campi Bisenzio*, pp. 80-83.
- FEO G., "Geografia Sacra. Il culto della Madre Terra dalla Preistoria agli Etruschi", Stampa Alternativa/Nuovi Equilibri, Viterbo, 2006.
- Convegno Prato, 2006: Regione Toscana, Consiglio Regionale, *Dalle Emergenze alle Eccellenze. L'archeologia tra rinvenimento conservazione e fruizione: Cortona, Pisa e Gonfienti* (Atti del Convegno svoltosi il 31 Ottobre 2006 a Prato Centro per l'Arte Contemporanea "Luigi Pecci").
- CENTAURO G.A., *Archeologia del paesaggio antropico nel territorio pratese: dalla Calvana a Gonfienti*, "Opere. Rivista Toscana di Architettura", 17/18, anno V, Giugno/Settembre 2007, pp. 10-14.
- POFFERI C., "Dai Principi alla città etrusca sul Bisenzio", NTE, Firenze-Campi Bisenzio, 2007.
- CIAMPOLTRINI G., ZECCHINI M., (a cura di), "Gli Etruschi della Piana di Lucca. La via del Frizzone e il sistema di insediamenti tra VII e V sec. a.C.", Ed. S. Marco Litotipo, Lucca 2007.
- CENTAURO G.A., e alii, (a cura di), "Presenze etrusche in Calvana. Siti e necropoli", NTE, Firenze-Campi Bisenzio, 2008.
- CENTAURO G.A., "Gonfienti: la città degli Etruschi sul Bisenzio. Un patrimonio da conoscere, conservare e valorizzare in situ" e "Un capolavoro pratese del V sec. a.C. La kylix a figure rosse attribuita a Douris (475/470 a.C. ca.)", in "Boll. Accademia degli Euteleti della città di San Miniato al Monte", 76, dicembre 2009.
- POFFERI C., "I popoli dell'antica Italia. Rinaldoniani, Umbri, Pelasgi, Villanoviani ed Etruschi", Ed. Polistampa, Firenze 2011.
- ZECCHINI M., "La città etrusca di Gonfienti, la kylix di Douris e l'Offerente di Pizzidimonte", in "Prato Storia e Arte" (PSA), 109, giugno 2011.
- ZECCHINI M., 2011b: M. Zecchini, "Gonfienti e Frizzone, due straordinarie scoperte di epoca etrusca arcaica", in PSA, 110, dicembre 2011.
- ZECCHINI M., e alii, "Elba isola, olim Ilva. Frammenti di Storia", E. S. Marco Litotipo, Lucca 2014.
- CENTAURO G.A., "L'Elba e i suoi beni culturali: anatomia di un patrimonio da proteggere, conservare e valorizzare" (Atti del Convegno Nazionale svoltosi il 16-17 ottobre 2015 a Marciana Marina), Lalli Ed., Poggibonsi 2015.
- CENTAURO G.A., (a cura di), "Alla scoperta della città degli Etruschi di Gonfienti. Matrice insediativa della piana fiorentina", in "Cultura Commestibile.com (Approfondimenti)", Maschietto Ed., Firenze 2018.
- CENTAURO G.A., "Gonfienti addio", in "Cultura Commestibile.com, op. cit., pp. 17-19.
- CENTAURO G.A., "L'Acropoli di Gonfienti e gli antichi villaggi della dorsale orientale della Calvana", in "Cultura Commestibile.com, op. cit., pp. 58-60.
- CENTAURO G.A., "Gonfienti, Camars e le due Chiusi", in "Cultura Commestibile.com, op. cit., pp. 61-63..
- CENTAURO G.A., "Le 'Terre incognite' di Gonfienti", in "Cultura Commestibile.com op. cit., pp. 64-66.

- CENTAURO G.A., “L'Etrusca Disciplina e il temenos di Gonfienti”, in “Cultura Commestibile.com op. cit., pp. 67-70.
- PRETI M., “Gli Etruschi nella Valle dell'Arno”, in “Cultura Commestibile.com, op. cit., pp. 39-41.
- PRETI M., “Il Progetto antico”, in “Cultura Commestibile.com”, op. cit., pp. 42-44.
- PRETI M., “I numeri e i riferimenti cosmologici duali nel Progetto etrusco”, in “Cultura Commestibile.com”, op. cit., pp. 45-47.
- RAFANELLI S. e alii, (a cura di), “La battaglia che ha cambiato la storia. Alalia. Greci, Etruschi e Cartaginesi nel Mediterraneo del VI secolo a.C.”., Ara Ed., Vetulonia, 2019.
- CONTI A., FEO G., 2019: A. CONTI, G. FEO, “La più antica civiltà d'Italia. Siti sacri, templi astronomici, opere megalitiche”, Effegi, Arcidosso, 2019.
- AGOSTINI C., SANTI F., 2020: C. Agostini, F. Santi, “Bologna-Futa-Fiesole poi Firenze. Un percorso lungo tremila anni. Testimonianze storiche ed archeologiche dall'epoca pre-Etrusca (X secol a.C.) alla Via degli Dei (XX secolo d.C.)”, Polycrom, Bologna 2020 (si veda anche: Agostini C., Santi F, “La Strada ‘Flaminia Militare’”, Bologna 1989).
- PRETI M., 2020a: M. Preti, “La transappenninica da Gonfienti a Spina”, in “CuCo” del 05/09/20, p. 19.
- PRETI M., 2020b: M. Preti, “La strada etrusca che ha inventato l'Italia”, in “CuCo” del 12/09/20, p. 17.
- PRETI M., 2020c: M. Preti, “Gli Etruschi romagnoli e padani che non ti aspettavi”, in “CuCo” del 26/09/20, p. 16.

Referenze grafiche e fotografiche

Le foto se non diversamente indicato sono dell'autore; le foto delle figg. 1/4 sono pubblicate per gentile concessione di M. Zecchini; le foto delle figg. 17 e 18 sono di Franco Focosi; la cartografia di cui alle Tav. 1 è di D. Fastelli e i grafici di cui alle figg. 6 e 7 e alla tav. 3 sono del prof. arch. Mario Preti (per gentile concessione degli autori). L'autore ringrazia la SABAP per la città metropolitana di Firenze e le provincie di Pistoia e Prato.

Abbreviazioni:

mac = millennio a.C.
sac = secolo a.C.



Fig. 1: La via etrusca glareata del Frizzone (Capannori)



Fig. 2: Particolare di chiodo di carro rinvenuto nello scavo



Fig. 3: Ricostruzione dell'assetto della strada in prossimità del corso del fiume Serchio.



Fig. 4: Solchi di carro lasciati sull'acciottolato

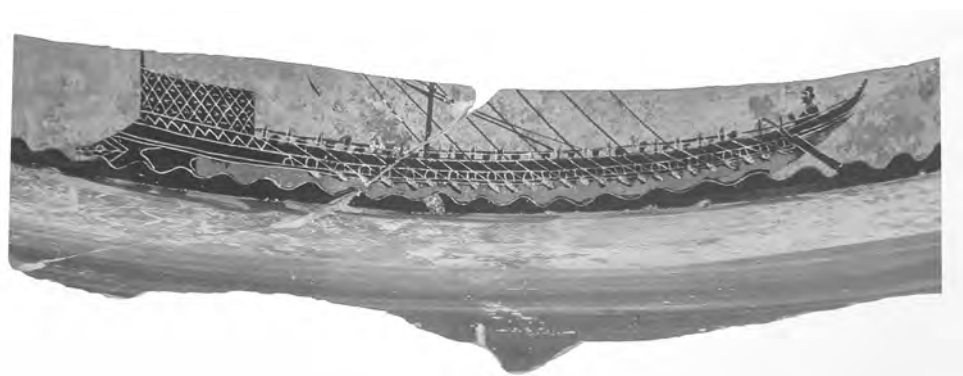


Fig. 5: Dinos di Exekias, raffigurazione di una pentacontera etrusca



Fig. 6: Ricostruzione del percorso della "via del ferro", marittimo e terrestre: Elba/Populonia, Pisa-Gonfienti/Marzabotto, Spina



Fig. 7: Rotte tirreniche da Cartagine a Populonia collegate alla “via dei due mari”



Fig. 8: Rappresentazione in bassorilievo del carro a quattro ruote etrusco, detto "pilentum"



Fig. 9: Reticoli viari degli antichi percorsi di transumanza nelle valli appenniniche a nord di Gonfienti



Fig.10: Gonfienti-Interporto, fase di lavoro degli scavi archeologici nel Lotto 15A (settembre 2020)



Fig.11: Il cippo di Settimello e quello di Pisa, detto della "Figuretta", a confronto



Fig.12: Veduta “a volo d’uccello” sul torrente Marina in prossimità della Chiusa di Calenzano, con indicato il luogo di ritrovamento di scoria di fusione del ferro elbano.



Fig.13: Foto aerea dell'area dello Scalo Mercè durante gli scavi della necropoli del Bronzo Medio 1-3 (da: Google Earth, agg. 7 set. 2007)



Fig.14: Inquadramento territoriale dell'area archeologica di Gonfienti-Interporto e del Poggio Castiglioni - sito della Bucaccia



Fig.15: Vetrina allestita al Museo Archeologico di Bologna (2019-2020) con reperti provenienti dagli scavi di Gonfienti e l'Offerente di Pizzidimonte (da: Londra, British Museum)



Fig.16: Sentieristica a Travalle con tracciati sovrapposti di varie epoche



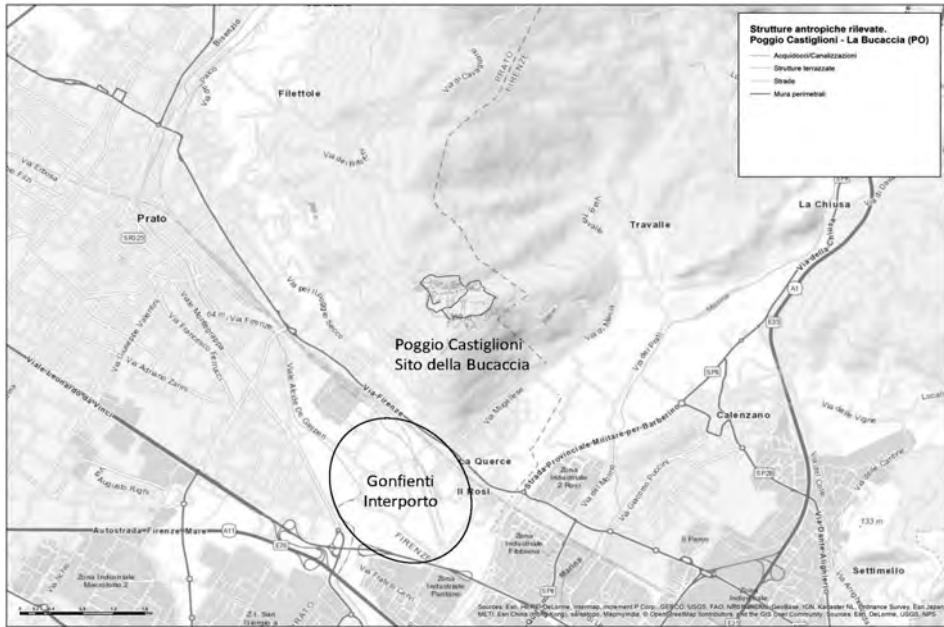
Fig.17: Intersezioni di pavimentazioni di varie tipologie in prossimità del Rio Camerelle, la parte con basoli sopra strati glareati etruschi è d'origine imperiale romana



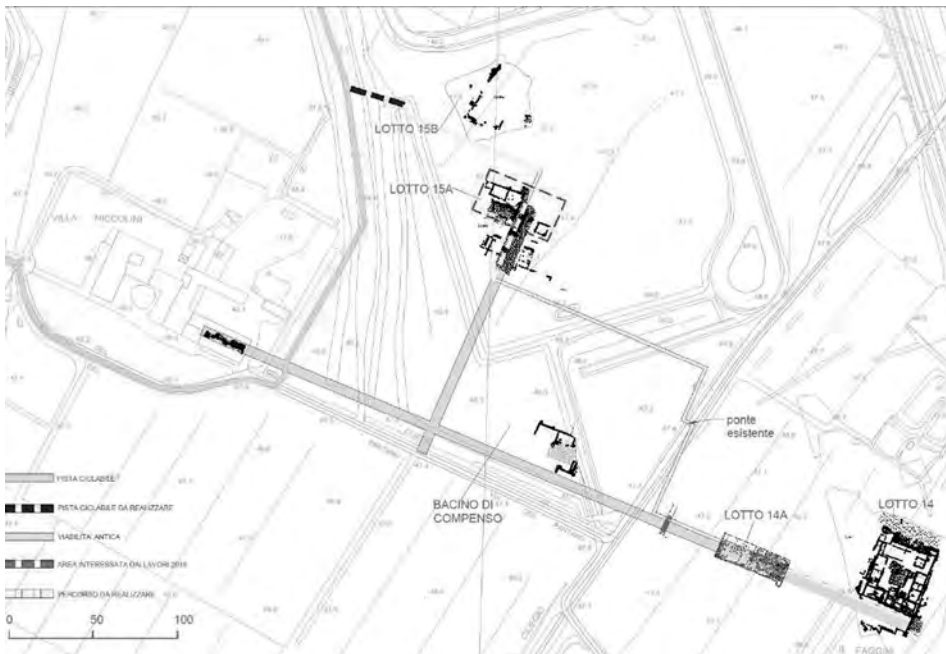
Figg.18 e 19: Parmigno in Val di Bisenzio, ritrovamento di antico tracciato pensile



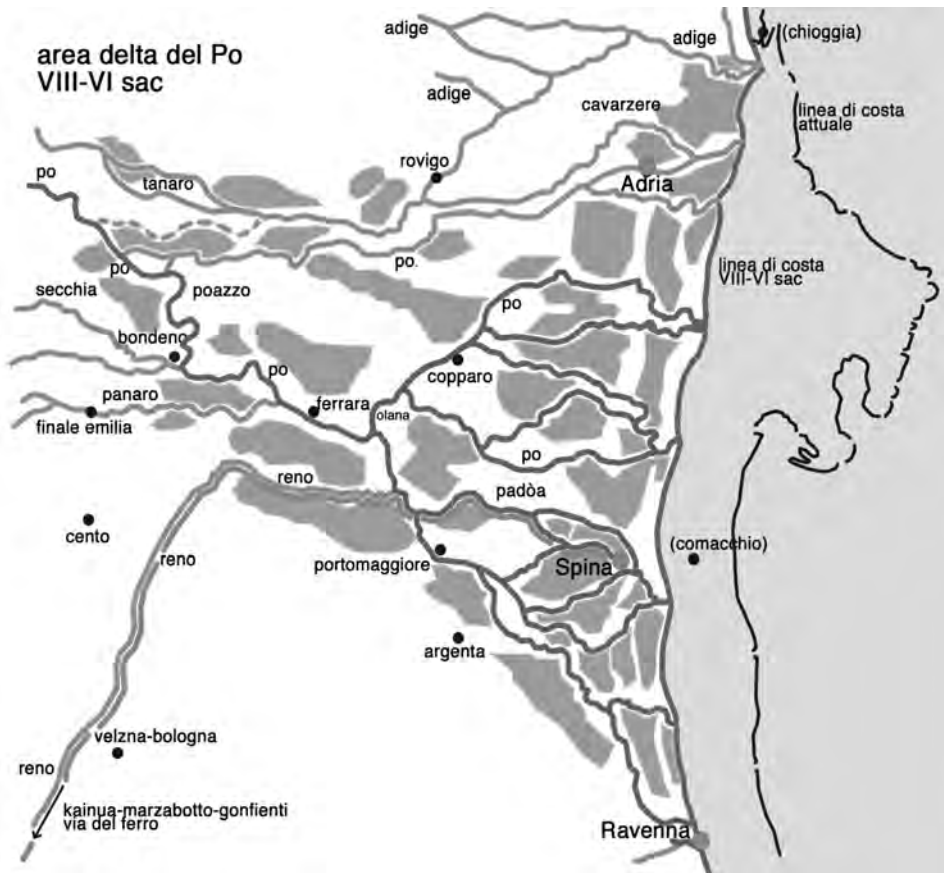
Fig.20: Alveo del torrente Setta in prossimità di Case Confienti



Tav.1: Le aree archeologiche bisentine: Gonfienti e l'acropoli nel sito di Poggio Castiglioni-La Bucaccia con lo sviluppo lineare delle mura perimetrali (su base cartografica della Regione Toscana)



Tav.2: Progetto dei percorsi di visita del Parco Archeologico di Gonfienti (da: SABAP per la città metropolitana di Firenze e le provincie di Pistoia e Prato)



Tav. 3: Antico assetto del delta del Po, con ricostruzione della "Via per Spinetà" (elab. M. Preti)

