

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 5148

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**COLASIO, STRADIOTTO, ROSATO, BIMBI, FRIGATO, RUZZANTE,  
MARTELLA, ZORZATO, ASCIERTO, ZANELLA, CAMPA, GROTTTO,  
SAIA, RODEGHIERO, CAZZARO**

Disposizioni per la tutela e il recupero del percorso dall'antica via  
Annia e istituzione del relativo parco archeologico

*Presentata il 14 luglio 2004*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Stesa nel 131 avanti Cristo, per iniziativa del pretore Tito Annio Rufo cui deve il nome — anche se alcuni studiosi ipotizzano che sia da attribuirsi al console Tito Annio Lusco e che risalga al 153 avanti Cristo — la via Annia si configura come una delle più importanti arterie stradali del Veneto di epoca romana. Essa, concepita come prolungamento della via Popillia (Rimini-Adria), collega, infatti, Adria ad Aquileia passando per Padova — fondamentale punto di snodo — quindi per Altino e per Concordia. Il suo tracciato segue, in questo tratto, l'andamento del litorale adriatico che delimita il golfo di Venezia, sia pure con la tendenza a mantenersi più arretrato rispetto all'effettiva linea di costa. La via Annia rappresenta dunque, unitamente alla via Postumia costruita nel 148 avanti Cristo per unire Aquileia a Genova, un'in-

frastruttura viaria di eccezionale rilevanza, di certo finalizzata al controllo del territorio, ma anche al collegamento del Veneto con il resto del mondo romano e, conseguentemente, alla promozione e all'incremento degli scambi culturali e commerciali tra i territori collegati. E proprio la capillarità della rete viaria romana denota come questi territori dell'Italia nord-orientale, ricchi, fertili e strategicamente proiettati verso il cuore dell'Europa, siano stati al centro di una vera e propria « politica alto-adriatica » mirata ad un loro effettivo inserimento — sotto il profilo economico, amministrativo, giuridico, linguistico, artistico e culturale *tout court* — nella civiltà romana.

Gli studi condotti a partire dall'inizio del secolo scorso, unitamente alla lettura delle rilevazioni aeree, hanno permesso dunque di ricostruire con certezza tutto il

percorso di quest'antica strada romana della quale restano significative emergenze archeologiche; fondamentali, nel processo di ricostruzione storica, sono tuttora gli studi di L. Bosio.

Dell'esistenza della via Annia e del suo percorso le fonti antiche forniscono diverse testimonianze, anche se in modo non omogeneo per l'intero percorso: per il tratto Adria-Padova, infatti, le fonti tacciono completamente, per cui la ricostruzione del tracciato è basata esclusivamente sul dato archeologico e toponomastico. Diversa è invece la situazione relativa al tratto Padova-Aquileia per il quale vi sono numerose menzioni. In particolare, in tre degli itinerari antichi (*itinerarium antonini*, *itinerarium burdingalense* e *tabula peutingeriana*) vengono indicate, in maniera abbastanza concorde, le distanze intercorrenti tra i centri principali toccati dalla strada — Padova, Altino, Concordia, Aquileia — e vengono menzionate anche le principali stazioni intermedie: le cosiddette *mutationes*, aree di sosta frequenti e dotate di strutture per il ristoro di uomini e cavalli, e le *mansiones*, vere e proprie aree per il riposo con locande per il pernottamento.

Sulla base di una lettura comparata dei dati disponibili, sappiamo dunque che la via Annia usciva da Adria passando per la località Ponti Nuovi, di lì raggiungeva Fasana Polesine, quindi Pettorazza Grimani, Rottanova e Agna — un toponimo che, secondo alcuni studiosi, è senz'altro riconducibile al nome dell'antica via romana; da Agna la strada proseguiva in direzione nord fino a Bovolenta (tale direttrice è però ipotetica non essendoci tratti documentati; alcuni studiosi propendono infatti per identificare il percorso dell'Annia nel tratto Conselve, Maserà, Albignasego, Bassanello), raggiungeva dopo un rettilineo Casalserugo, Pozzoveggiani e quindi entrava a Padova da sud, in corrispondenza dell'odierno Prato della Valle per poi proseguire lungo il Corso Umberto I. Qui, unitasi con la strada romana proveniente da Este, proseguiva lungo via Roma e via VIII Febbraio, per poi uscire dalla città attraverso via Altinate, via Tie-

polo, e l'ex porta Ognissanti. Raggiungeva quindi la località San Gregorio, Camin, Tombelle, passava a sud di Strà e arrivava percorrendo la via Sassara al paese di Sambruson, dove sono state localizzate sia la *mansio* Maio Meduaco, cui fa riferimento la *tabula peutingeriana*, sia la *mutatio ad duodecimum* citata dall'*itinerarium burdingalense*. Da Sambruson, procedendo lungo la riva destra del Meduacus-Brenta, la via Annia raggiungeva Porto Menai — la *mansio ad portum* della *tabula peutingeriana* — e quindi proseguiva in direzione di Altino passando per Mestre-Marghera (Rana), Campalto (via Orlanda) e Terzo d'Altino; tra Mestre e Campalto, in località Ponte di Pietra, è stata individuata anche la *mutatio ad nonum* indicata dall'*itinerarium burdingalense*.

Da Altino ad Aquileia la via Annia proseguiva seguendo l'andamento della linea di costa al limite della gronda lagunare rispetto alla quale era leggermente sopraelevata, come si desume dal ricorrere dei toponimi Levada e Levaduzza, a causa dell'ostilità dell'ambiente naturale anticamente paludoso (le bonifiche nella zona risalgono infatti solo agli inizi del secolo scorso). Proprio questo particolare e difficile contesto ambientale è all'origine di continui interventi di manutenzione della strada — ricordati da diverse testimonianze epigrafiche — aggredita ed erosa dalle acque palustri.

Da Altino il tracciato della via Annia è ben documentato archeologicamente e dalla fotografia aerea. La strada usciva da Altino in direzione nord-est intercettando il Siloncello presso Ca' Nuova-Idrovora Ziliotto, quindi, oltrepassato il Sile a Ca' Corner (Bagaggiolo), giungeva in prossimità di Ca' Tron dove si divideva in due percorsi, il più antico dei quali — probabilmente ricavato su un tracciato preromano — ad andamento rettilineo e prossimo alla gronda lagunare, risulta seppellito già nel I secolo avanti Cristo per ingressioni marine e sostituito da un tracciato più interno, leggermente rialzato, con andamento curvilineo. I due tracciati, riunitisi poco oltre la località Ponte della Catena, formavano quindi un'unica strada

che giungeva a Musile di Piave attraverso il fosso delle Canne e il canale Fossetta e di lì, attraverso la località Fornetto e la palude Fossà, perveniva dapprima al canale Grassaga e, poco oltre, ad un secondo corso d'acqua (antico letto del Piavon-Canalat, probabilmente identificabile con un paleoalveo del Piave) nella zona a sud di Ceggia. In località Sant'Anastasio attraversava quindi il Livenza — dove si ipotizza potesse trovarsi la *mutatio Sanos* — e proseguiva verso nord-est fino al Lemene, passando attraverso il centro della colonia di Iulia Concordia di cui avrebbe costituito il decumano massimo (secondo alcuni studiosi sarebbe invece passata a 500 metri a nord di Concordia).

Infine, nel tratto tra Concordia e Aquileia la via Annia e la via Postumia, proveniente da Oderzo, confluivano e si unificavano. Tuttavia, data l'importanza assunta nel tempo dalla via Annia, in quest'ultimo tratto il suo nome ha finito per prevalere su quello della Postumia e quest'ultima parte è stata considerata, fin dall'antichità e a tutti gli effetti, via Annia.

Dopo Concordia, l'Annia raggiungeva Villastorta, Vado, quindi in località Latisanotta oltrepassava il Tagliamento dove l'*itinerarium burdingalense* ricorda l'esistenza della *mutatio Apicilia*; di qui la via Annia raggiungeva San Giorgio di Nogaro, attraversava il fiume Corno e si dirigeva verso sud, mentre più oltre ancora, in corrispondenza della località Chiarisacco (Malisana di Torviscosa), ancora l'*itinerarium burdingalense* ricorda l'esistenza della *mutatio ad undecimum*. Oltrepassato il fiume Aussa a Ponte d'Orlando, raggiunto San Martino di Terzo, la via Annia entrava infine ad Aquileia passando per i fondi di Ravendola e Le Marignane.

La ricostruzione del percorso dell'antica strada romana poggia su alcuni dati archeologici fondamentali. Il primo è rappresentato dal rinvenimento dei miliari, i cippi di forma circolare che venivano dislocati lungo il tragitto, ai lati della strada, per indicare la distanza in miglia (1 miglio = 1480 metri) di punti logicamente rilevanti rispetto ai centri principali. I cippi solitamente venivano fatti

disporre dai costruttori della strada o da coloro che, anche in periodi successivi, ne avevano promosso opere di restauro e manutenzione; non stupisce pertanto che lungo il percorso della via Annia siano stati rinvenuti numerosi cippi che ricordano i nomi degli imperatori di epoca tarda cui si devono i numerosi interventi di restauro attuati sulla strada. Per alcuni di questi manufatti, tuttavia, non è stata esclusa una funzione propagandistica e celebrativa. Alcuni cippi miliari sono stati rinvenuti *in situ*, di altri, rinvenuti fuori contesto, è stato possibile ipotizzare la collocazione originaria. Il tracciato dell'Annia è stato quindi ricostruito anche in base al rinvenimento di strutture e infrastrutture connesse alla strada. Per quanto riguarda le strutture, non pochi sono i veri e propri lacerti stradali rinvenuti nei territori attraversati: si tratta per lo più di stratificazioni di ghiaie nelle aree extraurbane, secondo la tecnica costruttiva delle *viae glarea stratae* che prevedeva, laddove il terreno era solido, la posa di ghiaie ben pressate; tuttavia lungo il tracciato della via Annia sono stati rinvenuti anche diversi terrapieni funzionali all'attraversamento in posizione sopraelevata di quelle estese aree paludose che delimitavano la gronda lagunare. Nelle aree urbane, invece, sono state rinvenute più frequentemente vere e proprie pavimentazioni in basoli (lastre poligonali in pietra), secondo la tecnica costruttiva delle *viae silice stratae* tipica, appunto, dei contesti urbani. Tra le infrastrutture sono i ponti a rivestire un ruolo di primo piano: la via Annia attraversava un territorio idrograficamente difficile, solcato da numerosi corsi d'acqua che sono oggi in parte scomparsi, ma che in passato erano caratterizzati da significativa portata e pertanto richiedevano la presenza di solidi ponti in pietra.

Concepita dai Romani come strumento di congiunzione tra i territori a sud del Po e le aree nord-orientali, la via Annia costituisce, a partire dalla seconda metà del II secolo avanti Cristo, uno degli assi portanti della viabilità del nord-est e nasce riprendendo, almeno per alcuni tratti lungo la costa lagunare, un tracciato viario

risalente all'età del bronzo. Con il consolidarsi della presenza romana nel territorio destinato a divenire con Augusto la *decima regio*, anche l'organizzazione territoriale perviene a un eccezionale sviluppo che vede il sorgere, parallelamente all'articolazione della rete stradale, di vaste divisioni agrarie (centuriazione a nord e a sud di Padova, nell'agro altinate, a nord/nord-est di Concordia e a nord-ovest di Aquileia), di nuclei insediativi sparsi nelle campagne (vici, ville rustiche) nonché di veri e propri insediamenti urbani dislocati nei punti strategici: Iulia Concordia, per limitare l'analisi ad uno degli esempi più eclatanti, viene costituita, come colonia romana, nel 42 avanti Cristo quando la via Annia aveva già alle spalle quasi un secolo di vita e deve la sua prosperità anche al passaggio di quest'arteria stradale che, raccordandosi alle altre strade presenti nel territorio e al fiume Lemene, creava un nodo di primaria importanza per le comunicazioni.

L'Annia ha rappresentato dunque, per il mondo romano, una fondamentale quanto rapida via di collegamento orizzontale tra il delta del Po e Aquileia, attraverso Padova e Altino, tutti territori di rilevante interesse politico ed economico; e al contempo, grazie alle vie raccordate (la Postumia da Genova ad Aquileia, la Claudia Augusta, la via *per compendium* da Concordia al Norico, la via da Aquileia al Norico), ha garantito un'agevole penetrazione non solo verso le più importanti località dell'entroterra, ma anche verso la direttrice transalpina.

Non va poi dimenticato che il territorio solcato dall'Annia era in passato caratterizzato da un'identità del tutto particolare: esso era cioè un territorio « anfibio », ricco di acqua, solcato da importanti vie fluviali che raggiungevano il mare disponendosi a raggiera, confinante con la realtà mutevole dell'ambiente lagunare e interessato per larghi tratti dalla presenza di paludi. Un territorio critico e di difficile antropizzazione proprio per le difficoltà connesse alla gestione della complessa realtà idrografica. Ma era anche un territorio di grandi potenzialità economiche in quanto

sfruttabile per il commercio, la pesca e l'agricoltura. Laguna, mare, fiumi, porti e rete stradale hanno infatti rappresentato gli elementi di una complessa sintassi territoriale, per cui attraverso le « vie d'acqua » era agevole raggiungere dal mare l'entroterra e di lì spostarsi celermente attraverso le « vie di terra ». Tale sistema di interrelazioni territoriali, ampiamente e sapientemente utilizzato in passato, è in parte ancora oggi leggibile. Se infatti i dissesti climatici di epoca tardoantica e altomedioevale — ricordiamo soltanto il famoso *diluvium aquae* abbattutosi sulle Venezie nel 589 e descritto da Paolo Diacono — hanno obliterato le tracce delle infrastrutture antropiche di epoca romana facendone perdere per lungo tempo la memoria, chi percorre oggi la statale Triestina attraversa i territori anticamente solcati dall'Annia, ricalcandone in alcuni tratti molto da vicino il percorso. Rispetto al territorio, dunque, la funzionalità del sistema viario sembra conoscere, in dimensione diacronica, una significativa persistenza e la ricostruzione dell'antico percorso dell'Annia equivale al recupero dell'identità storica del territorio e delle sue interrelazioni.

Recuperare l'intero tracciato della strada romana unendo il dato toponomastico, in cui si è sedimentata la memoria, alla valorizzazione dei ritrovamenti archeologici noti con la creazione di parchi archeologici diffusi e all'incremento della ricerca, laddove le fotografie aeree hanno evidenziato tracce del percorso ancora esistenti, ma non più visibili, significa dunque recuperare quel filo conduttore che, in una prospettiva di ampio respiro, unisce, oggi come ieri, le terre di un nord-est italiano proiettato nel cuore di un'Europa che va facendosi sempre più vicina. Se infatti ieri la via Annia attraversava da una parte all'altra la *decima regio augustea*, oggi un progetto per il suo recupero potrebbe vedere coinvolte due realtà regionali, il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia e cinque province, Rovigo, Padova, Treviso, Venezia e Udine. Un'azione sinergica di questi enti, unitamente alle locali soprintendenze compe-

tenti in materia di beni archeologici e alle università che conducono le ricerche sul campo, potrebbe infatti portare all'obiettivo di rendere l'antica via Annia il perno su cui innescare una significativa valorizzazione dei territori del nord-est. Una valorizzazione culturale, dunque, affiancabile a quei progetti di valorizzazione ambientale (dei luoghi umidi e delle vie di navigazione endolagunare) e di recupero delle tradizioni eno-gastronomiche che, in anni recenti, hanno visto un graduale coinvolgimento nell'entroterra dei flussi turistici tradizionalmente gravitanti solo sulle spiagge. Pervenire a un siffatto obiettivo significa dunque:

*a)* potenziare la ricerca di nuovi siti archeologici correlati al percorso attraverso metodologie non invasive (indagini con georadar, telerilevamento, analisi foto aeree e da satellite);

*b)* potenziare lo studio geomorfologico del territorio (bassa pianura veneta, fascia lagunare, basso Friuli-Venezia Giulia);

*c)* potenziare la ricerca archeologica in siti già noti gravitanti sul percorso dell'Annia;

*d)* incrementare gli interventi di recupero delle infrastrutture viarie sparse nel territorio (soprattutto i ponti);

*e)* mettere in rete il complesso delle evidenze archeologiche note con l'aiuto di supporti didattici (pannelli esplicativi, pieghevoli, pubblicazioni sintetiche, cartografia) creando piccole realtà museali diffuse e idealmente collegate;

*f)* incrementare la divulgazione scientifica dei risultati con convegni e pubblicazioni.

La presente proposta di legge si compone di 7 articoli. L'articolo 1 riconosce l'importanza dell'antico percorso della via Annia, l'articolo 2 istituisce il parco archeologico della via Annia, l'articolo 3 istituisce la fondazione che gestirà il parco archeologico, l'articolo 4 istituisce il fondo speciale presso il Ministero per i beni e le attività culturali, l'articolo 5 regola l'accordo di programma, l'articolo 6 disciplina i contributi a carico del fondo speciale e l'articolo 7 definisce la copertura finanziaria.

ALLEGATO

ANTICO PERCORSO DELLA VIA ANNIA



## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

*(Riconoscimento della via Annia).*

1. Lo Stato riconosce l'importanza dell'antico percorso della via Annia, di seguito denominato « via Annia », quale risorsa storica, culturale e ambientale di notevole interesse pubblico.

2. Allo scopo di cui al comma 1, lo Stato, d'intesa con le regioni attraversate dalla via Annia, promuove, ai sensi della parte prima e della parte seconda del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la tutela, la valorizzazione e il recupero della via Annia e dei territori circostanti, per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

*a)* promozione di iniziative volte a diffondere la conoscenza della via Annia;

*b)* attuazione di interventi volti al recupero di tratti originali della via Annia e alla loro interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti, al fine di migliorare le possibilità di rivisitazione;

*c)* realizzazione di opere di restauro scientifico e risanamento conservativo dei siti di interesse storico, artistico e ambientale esistenti su tutte le parti di territorio interessate dalla via Annia, al fine del miglioramento della pubblica fruizione;

*d)* realizzazione di interventi per la creazione di nuove strutture ricettive e turistiche lungo la via Annia, con priorità per gli interventi di recupero di edifici esistenti di interesse storico-artistico e ambientale;

*e)* realizzazione di un sistema museale diffuso che colleghi le più importanti realtà museali adiacenti ed inerenti la via Annia, valorizzando il progetto con le nuove tecnologie multimediali.

## ART. 2.

*(Istituzione del parco archeologico della via Annia).*

1. Al fine della salvaguardia e della tutela del patrimonio storico e monumentale costituito dalla via Annia, è istituito il parco archeologico della via Annia, di seguito denominato « parco ».

## ART. 3.

*(Costituzione della fondazione).*

1. Il parco, alla cui gestione provvede una apposita fondazione costituita ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 27 novembre 2001, n. 491, è posto sotto la vigilanza del Ministero per i beni e le attività culturali.

2. Alla fondazione, oltre ai Ministeri per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio, possono partecipare le regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, le province di Rovigo, Padova, Treviso, Venezia e Udine e i comuni attraversati dalla via Annia, le università, le fondazioni bancarie e altri soggetti pubblici e privati, nonché rappresentanti delle soprintendenze archeologiche competenti.

3. Il direttore del parco è nominato dall'organo con funzioni di indirizzo della fondazione.

4. Alla fondazione sono attribuiti i seguenti compiti:

a) ricognizione, scavo, restauro e risanamento conservativo, manutenzione e conservazione di immobili di interesse archeologico e storico-artistico di proprietà pubblica, privata e di enti morali, ai fini della tutela del paesaggio, del ripristino o del miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione;

b) acquisizione di beni immobili di valore archeologico e storico-artistico al patrimonio degli enti pubblici;

c) recupero della via Annia e sua interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti al fine di migliorarne la percorribilità anche a fini escursionistici;

d) adeguamento della ricettività turistica con priorità per gli interventi di recupero dei manufatti di interesse storico-architettonico e dei beni storico-testimoniali esistenti;

e) creazione di servizi di accoglienza, ivi compresa la ristorazione, complementari alla ricettività turistica, con priorità per gli interventi di recupero per manufatti esistenti di interesse storico-architettonico, storico-testimoniale, agricolo o ambientale;

f) interventi in parchi naturali, oasi ed aree protette, finalizzati alla valorizzazione delle zone che possono essere utilizzate per il miglioramento delle qualità paesaggistiche, della qualità ambientale del territorio e per la fruizione turistica, anche attraverso l'acquisizione di aree;

g) tutela e salvaguardia del paesaggio, anche mediante interventi di architettura del paesaggio, nonché recupero delle aree degradate collegate alla via Annia ed alla viabilità ad essa afferente attraverso il recupero della produzione agricola di qualità e biologica.

#### ART. 4.

*(Istituzione  
di un fondo speciale).*

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1 e all'articolo 3 è istituito, nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali, un fondo speciale di 30 milioni di euro per il triennio 2004-2006, in ragione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

## ART. 5.

*(Accordo di programma).*

1. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e le regioni, le province e i comuni interessati stipulano, d'intesa con la fondazione di cui all'articolo 3, nell'ambito di intese istituzionali di programma, un apposito accordo di programma quadro per la definizione del programma esecutivo degli interventi, nei modi e con le procedure previste dall'articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

## ART. 6.

*(Contributi a carico del fondo speciale).*

1. Per gli interventi riguardanti beni non statali, sono concessi contributi a carico del fondo speciale di cui all'articolo 4, fino ad un importo massimo pari al 30 per cento della spesa riconosciuta.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sia sulla base dello stato di avanzamento dei lavori ovvero a saldo finale previa verifica da parte della regione competente.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una convenzione tra la regione competente ed il soggetto privato e deve prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno quindici anni e la conservazione della destinazione d'uso prevista dal progetto per lo stesso periodo.

## ART. 7.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente

riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

€ 0,30



\*14PDL0066220\*