

## CONCLUSIONI

di Oscar Belvedere

Pur essendo abbastanza tardi, non posso esimermi da due incombenze; in primo luogo dal dovere di ringraziare gli organizzatori di questa giornata e in particolare l'Assessore ai Beni Culturali, prof.ssa Fiorella Falci, la Presidente di SiciliAntica di Caltanissetta, prof.ssa Simona Modeo, l'arch. Luigi Santagati, che mi hanno invitato a presiedere a questo convegno e hanno voluto affidarmi le considerazioni conclusive. La seconda cosa che voglio dire è che in realtà io non ho molti titoli per parlare di viabilità antica, me ne sono occupato solo marginalmente molti anni fa, quasi venti, spinto da una ricerca per la sua tesi di laurea fatta da una mia allieva, Daniela Lo Bianco. Fin da allora, tuttavia, eravamo consapevoli della necessità di un salto di qualità nello studio della viabilità antica in Sicilia, che si può riassumere in una sola parola: indagine sul campo.

Non è facile, comunque, ancora oggi discutere di viabilità antica nell'isola, perché le fonti, come sapete, sono molto poche: si riducono di fatto all'Itinerario di Antonino e alla Tabula Peutingeriana da un lato, a un solo miliario, peraltro piuttosto antico, quello ben noto di Corleone, dall'altro e mancano quasi del tutto le strutture: tagliate, ponti, viadotti, basolati stradali. Le poche vestigia romane di strade e strutture vanno pazientemente ricercate e non sempre sono di facile interpretazione e datazione: l'invito alla prudenza nel riconoscere come romana una infrastruttura viaria (che poi si riduce per lo più a resti di piloni di ponti, spesso inglobati in manufatti più recenti) vale sempre ed opportunamente è stato richiamato dall'arch. Scuto e da altri intervenuti anche in questa occasione. I limiti delle nostre fonti itinerarie sono poi ben noti a tutti: la Tabula ci mostra una situazione cristallizzata, solo in parte corrispondente a quella descritta dall'Itinerario di Antonino, che se non altro ha il pregio di essere stato aggiornato in età costantiniana con le nuove vie "mansionibus nunc institutis".

Nonostante questi limiti, sono sempre stato convinto -e non da ora- che è venuto il momento di passare dalle ricostruzioni di ampio respiro, ma di carattere generale, come quelle ben note di Pace, Verbrugge e altri, al riconoscimento dei percorsi e possibilmente del tracciato viario, anche per singoli tratti, delle strade del *cursus publicus* in Sicilia, sia pur con la consapevolezza che queste ultime non esauriscono il sistema stradale siciliano di lunga percorrenza, che si è stratificato nei secoli a partire dall'età coloniale, se non da prima, fino ad età imperiale e tardo antica e poi nel medioevo. Per raggiungere questo scopo è necessaria la ricerca sul campo, è necessario andare sul terreno, seguendo la metodologia messa a punto da Uggeri, dopo avere effettuato cioè la raccolta della cartografia storica, dei toponimi, delle fotografie aeree, delle fonti antiche e medievali e di tutti i documenti utili, in una parola dopo una preliminare ricerca di archivio, come per un certo verso sta facendo l'arch. Santagati con le sue indagini nell'archivio dell'Ufficio Tecnico per le Trazzere. Ma questo lavoro va completato, e mi pare che siamo tutti d'accordo su questo aspetto, con una esaustiva ricerca sul campo, possibilmente nell'ambito di una vera e propria indagine territoriale di prospezione archeologica per comprensori, che ci permetta di redigere una cartografia archeologica, distinta per livelli diacronici, e di rintracciare il quadro dell'insediamento antico e medievale e da quest'ultimo risalire alla viabilità, magari anche tramite il rinvenimento di resti di strutture pertinenti alle strade.

La ricerca sul terreno ci permette quindi di effettuare delle periodizzazioni cronologiche, ci permette cioè di non presentare il sistema stradale di una regione o di un comprensorio come qualcosa di immutabile e di fisso nel tempo, ma dinamico e quindi mutevole. In realtà funzioni e ragioni di un percorso viario cambiano nel corso dei secoli e quindi possono portare con sé, nonostante la fondamentale tendenza conservatrice della viabilità, a mutamenti di tracciato ovvero - e anche questo aspetto va indagato- a privilegiare alcuni tracciati rispetto ad altri per motivazioni anche strategiche, come è apparso evidente stamattina dalla relazione della dott.ssa Arcifa sulla viabilità bizantina e medievale sui Nebrodi e oggi pomeriggio da alcuni accenni che ha fatto la dott.ssa Panvini. La ricerca sul terreno effettuata con attenzione alla diacronia ci permette anche di proporre varianti su uno stesso percorso, individuate sulla base dei rinvenimenti archeologici, che possono avere anche significato cronologico, come ha proposto il dott. Burgio illustrandoci un tratto

della via Catina-Thermae. Il fatto stesso che oggi abbiamo discusso non in generale di itinerari siciliani, ma di itinerari e comunicazioni tra tardo antico e alto medioevo è indice dei progressi fatti su questo versante della diacronia.

Ma voglio sottolineare anche un altro aspetto che ci appare chiaro solo adesso, in seguito all'indagine sul campo: la viabilità del *cursus publicus*, o di lunga percorrenza, non esaurisce il quadro della viabilità siciliana, che è fatta anche da vie di collegamento di significato locale, che univano tra di loro le località minori per il percorso più breve, di viabilità interpodereale, e per l'età imperiale anche di viabilità all'interno dei latifondi e di diverticoli che li collegavano alle grandi strade del *cursus*, le cui *stationes* in età tardo antica, come è noto, erano spesso collocate al loro interno. Questo quadro complesso del sistema viario dell'isola si è andato delineando con sempre maggiore chiarezza solo negli ultimi tempi e si affianca al quadro di dinamismo delle strutture agricole tardo antiche siciliane, che è stato precisato negli ultimi anni, connesso senza dubbio al nuovo ruolo annonario della Sicilia e dell'Africa a partire dal IV sec.d.C., in seguito al dirottamento della annona egiziana verso Costantinopoli, e al mantenimento delle strutture di gestione almeno fino alla metà del VII secolo. E' nella organizzazione plurale e articolata della *massa fundorum* e nel fondamentale rapporto *villa-vicus-urbs* che va inquadrato il sistema viario siciliano tra tardo antico e alto medioevo, enucleandone i fondamentali caratteri di dinamicità e di complessità. E' questo il lavoro che ci attende nei prossimi anni.

Prof. Oscar Belvedere