

UPLanD

Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design



Research & experimentation
Ricerca e sperimentazione

STRATEGIES FOR THE RECOVERY OF THE LANDSCAPE IN CENTRAL ITALY. THE MODEL OF THE GOVERNMENT COMMISSIONER'S PLAN FOR THE REGENERATION OF THE "SALARIA" INFRASTRUCTURE AXIS

Carlo Valorani^a, Maria Elisabetta Cattaruzza^b, Giulia Ceribelli^c, Fulvio Maria Soccodato^c

^a Department of Planning, Design, and Technology of Architecture, University of Roma, La Sapienza, IT

^b Leaf Progetti - <https://www.leaflab.it/>

^c Commissariato Straordinario di Governo per la Salaria, IT

HIGHLIGHTS

- In recent years, the Italian Government activated funds for social cohesion policies in Central Italy's inner areas, appointing a Commissioner to oversee mobility infrastructure improvements.
- A unitary plan was developed for the Salaria route, linking the A1 and A14 motorways, enhancing Roma, Rieti, and Ascoli Piceno's accessibility and integration.
- The study's strategic guidelines focused on ecological, cultural, and functional connections, resulting in sustainable infrastructure changes and effective planning

ABSTRACT

The article reports on an applied experience which emerges as a good practice in decision-making processes aimed to integrate different actions within a strategic horizons referred to a territorial dimension.

The opportunity originates from the decision of the Government to develop, through the Commissioner's nomination, a unitary and comprehensive infrastructural adjustment plan of the entire itinerary of the S.S. 4 Salaria between Roma and Ascoli Piceno. The Commissioner Plan plays a pivotal role in the impulse actions for the restart of the inner areas of the Central Apennines. The Commissioner, within his mandate, has decided to organise his action on two levels: a) a strategic dimension and b) an operational dimension with 54 infrastructure adjustment measures.

A multidisciplinary study has been developed as a reference for the strategic dimension of the Plan. The purpose of the study was to provide a specialist contribution aimed at enhancing the landscape-environmental and historical-cultural values of the places. In the article, referred to the landscape and environmental study, the scientific horizon, the method, the field of investigation, the instruments and data, and the organisation are summarised. A conclusion of the status of implementation of the Plan and its further expected outcomes completes the case presentation.

ARTICLE HISTORY

Received: August 08, 2023
Reviewed: June 11, 2023
Accepted: April 12, 2024
On line: December 26, 2024

KEYWORDS

Strategic Plan
Landscape
Infrastructure
Inner Areas
PNRR - National Recovery and Resilience Plan

1. ENVISIONING A NEW FUTURE FOR THE TERRITORIES OF CENTRAL ITALY

Until a not-too-distant past, the landscape of the "Inner Areas" was the main hub of the economic and social life of the Mediterranean basin (Braudel, 1965).

In ancient Rome the steepest slopes (*saltus*), less functional for the agricultural land use (*centuriatio*), were the elective places for livestock farming (Sereni, 1961). The term *pecunia*, which has the same root as *pecus*, that is to say cattle or sheep (Barberis, 1997), indicated the currency of exchange. Later, in the fifteenth century, the first banks, for example the Monte dei Paschi di Siena (1472), referred to the rearing of flocks. At the end of the nineteenth century, the landscapes of the Grand Tour were still shaped by the practice of extensive and itinerant pastoralism.

Starting from the unification of Italy, as a result of the industrial revolution, the phenomenon of the urbanisation developed (exodus from the countryside to the industrial centres) and through the years of the two wars and the "Trente Glorieuses" (Fourastié, 1979) it brought us to the 70s (Meadows, 1972). Subsequently, due to deindustrialisation, even the industrial presidia in the mountain valley became obsolete. In this period, the last connections between the mountain systems and the driving lowland economic systems were lost.

Presently, despite the Digital Revolution (Toffler, 1980) and the prevalence of work in the tertiary sector (De Masi, 2020), the phenomenon does not show a trend reversal: "during the three-year period 2017-2020, a negative demographic trend continues with a decrease of 4.9%" (SNAI, 2020).

"From a productive point of view, the "Inner Areas" confirm their marginal character compared to the rest of the Country: in fact, they occupy only 17% of the employees in the local units of industry and services; the remaining share is related to enterprises located in urban centres and in the surrounding areas of the belt" (ISTAT U.S., 2022).

In fact, the flow of "time", marked by the rhythm of the modern era, has never been combined with the physical corrugated space of mountain areas, so far from the abstraction of isotropic space (Christaller, 1893; Von Thünen, 1824). And, on the other hand, the advent of Liquid Modernity (Baumann, 2002), the tendency towards the incorporeal and the immediate, which is the figure of the last fifty years, has not yet achieved the breaking down of the dis-

tance barrier.

The difficulty of access to mountain areas affects the level of integration of the life of the inhabitants into the socio-economic dynamics of the whole Urban Region.

Substantially marginalized from the socio-economic life of the country, and all too often affected by catastrophic earthquakes, the inhabitants of these areas find it hard to imagine a new future in which to shape their new landscapes (Luginbühl, 2009). Therefore, with precise reference to the definition of landscape in the European Landscape Convention, it is necessary to induce an evolution in our perception of these territories.

In the preparatory documents to the definition of the National Strategy for Inner Areas we find an idea of the ineluctable marginalisation of the economic life in mountain areas: "the difficult accessibility - helping to ensure its preservation - could represent an asset for areas of great environmental value" (SNAI, 2014).

Actually, this statement is in open contrast with the later stated objectives: "it is [...] necessary to increase the accessibility of the Inner Areas to the basic services that qualify the really notion of citizenship, education and health in primis" (SNAI, 2020).

The objectives of conservation of the "territorial capital" of inner areas, which is "inconsistent from an economic point of view [...] to leave unused" (SNAI, 2014), impose to go beyond the simple recognition of the role of mountain territories and their populations in the protection and production of common goods and strategic resources, also going on the level of financial compensation (Demateis, 2013).

To ensure the effective connectivity of the areas of Central Italy it is necessary to try to overcome the territorial Fordist-Taylorist paradigm to be able to imagine the implementation of an infrastructure, even intangible, based on innovative technologies.

2. THE COMMISSIONER'S PLAN. MOTIVATION, OBJECTIVES, ORGANISATION

2.1 Purpose

In recent years many funds have been activated for the inner areas of central Italy: the incentive to support SMEs affected by the earthquake of 2016/2017; funding for social cohesion policies

(SNAI - ERDF, ESF, EAFRD, EMFF). In addition, in the configuration of the financing lines for the National Recovery and Resilience Plan (PNRR) and the National Complementary Investment Plan (PNC), specific measures have been identified for the revival of the central areas of our country, including the improvement of the system of connection between towns.

This action is based on the increased functionality of vehicular and railways mobility links, among which the "diagonal" axes have particular relevance. In detail with the PNC sub-measure A4 "Infrastructures" in the macro-measure A "Safe, sustainable and connected cities and countries".

In order to guarantee the reliability and the safety of the routes, also in terms of journey times, it has been determined to accelerate the adjustment and the enhancement of the main connection axes, concentrating on interregional and transversal connection.

The priority actions are focused on improving the service levels joined with the reducing and the ensuring of journey times between the seismic crater connections and the primary road network, consisting of highways and fast-flowing state roads, as well as between the seismic crater internal connections in order to facilitate a network operation of production services and activities.

With reference to the Railways, the routes Rome-Pescara and Orte-Falconara have been identified; with reference to the roads the existing transversal routes between the S.S.4 "Salaria" and the other national roads and highway in the seismic crater have been identified as those on which operate a regeneration and an optimisation of connection performance. In particular, the routes sections concerned: Rieti-Sigillo (S.S.4); Amatrice-L'Aquila (S.S.4 aa24); Transversal interregional itinerary Marche-Abruzzo (S.S.4 to S.S.80 and A24); Arquata del Tronto-Spoleto (S.S.4 to S.S.418) and Belforte del Chienti-Sarnano-Amandola-Servigliano (S.S.77 to S.S.4).

For this pivotal role in the Apennine mobility system, the Salaria has been identified as a priority project pursuant to Legislative Decree 32/2019, with the appointment of an Extraordinary Government Commissioner for the implementation of priority and urgent actions on it; and moreover, it has been included in the infrastructure annex to Documents of Public Finance '21.

Therefore, the Government, through the appointment of a Commissioner, has intended to give rise to important improvements, functional and for

safety, of the infrastructural network also intending to configure a "synapsis" between the A1 and A14 motorways. For this purpose, the Commissioner has elaborated a unitary adjustment plan for the Salaria route between Roma - Rieti - Ascoli Piceno and the connections with the related concerned Municipalities.

In addition, the Salaria is not only one of the first Roman roads which in ancient times was a fundamental link between the two seas, but it still today attests and increases its value being the main link to the territories of central Italy affected by the 2016's earthquake.

In an extended meaning of the term road, the Salaria has the role of crossing and connecting territories: it is the engine of commercial traffic and economic development, but it is also the engine of relationships, of attachment to the territory and of social and urban growth.

2.2 Objectives

In the balance between the central objectives and the local instances, and with reference to the implementation of territorial regeneration through the road-connective asset, the Extraordinary Government Commissioner has identified some key principles for the investment guidance and for the choice of measures:

- to ensure the structural efficiency of existing infrastructure through risk prevention, which is implemented with the completion of the necessary actions for safety and regulatory adjustment.
- to improve the sustainability and resilience of existing infrastructures, with interventions of enhancement, requalification and technological renewal;
- to develop intermodality, including towards slow mobility, by implementing exchange transportation mode infra-structures and by using new technologies for management;
- to promote the development of Local Public Traffic (TPL) with the implementation of support infrastructures and with measures to improve the efficiency of services.

The Commissioner's Plan, which looks at the entire itinerary of the Salaria state road in a unified vision, was developed with different objectives for specific sections based on the characterisation of the context and articulated in relation to both physical

(territorial morphology, environment, landscape, urbanisation, inhabitants and workers, etc.) and planning (programming and scheduling tools, required instances framework of Authorities and Administrations etc.) features.

In particular, between Roma and Rieti the function of improving and enhancement of infrastructural connection, the vocation for the development of solutions that dialogue with the territory in which they are located and that could be a boost for the enhancement and for the evolution of the relationship between man and environment, the latter understood in the ecological meaning of the term, prevail.

In the section between Rieti and Micigliano, the focus is on enhancing of accessibility, as well as on optimizing of relationships between road and settled centres, with instances to increase safety and the reliability of the journey times.

Between Micigliano and the hamlet of Trisungo, passing the regional border, the current infrastructural layout already configures a suitable road; therefore, the action has focused on the enhancement of connection of Global System for Mobile Communications (GSM) and has aimed to improve security and the level of service, also allowing a simplification of communications between resident population.

From Trisungo to Acquasanta Terme, the objective is to improve the accessibility and the journey. The Salaria in this section passes through the valley of the Tronto river with a winding track characterized by many curves. In the vigilant attention to the landscape, understood as a synthesis of the endogenous and exogenous peculiarities of the places and expression of the relationship between them, the Commissioner Plan focuses on three measures. Two of them are infrastructure route changes. Measures move from an imprinting of new perspectives for this territory, which has been heavily affected by seismic phenomena.

Lastly, between Acquasanta Terme and Ascoli Piceno, in the locality Mozzano the reconfiguration of an intersection characterized by a high accident rate has been developed; furthermore a series of small interventions to overcome small critical issues are implemented.

2.3 Plan organisation.

Therefore, the Commissioner's Plan has been oriented to answer the mobility demand of people and goods, to the rebalance of currently territorial dif-

ferences, to the pursue of the communitarian objectives (Green Deal). This action is implemented by making possible a sustainable development of the internal territories of the Apennines, and aims to reduce emissions pollution and land consumption. The vision in the background is the regeneration of a sustainable and safe mobility system for improved liveability.

In pursuing this objective, the action has been articulated on two levels: 1) a strategic dimension, oriented to facilitate the genesis of a shared socio-economic perspective, and to promote an evolution of the relationship between road and territory aimed at enhancing its environmental-landscape and historical-cultural values; 2) an operational dimension, coordinated on the overall extension of the infrastructure, with the definition of 54 measures with an investment of over 1.8 billion euros.

The Plan's strategic dimension is introduced with the purpose of integrating the sectorial approach of infrastructure studies into a multidisciplinary vision capable of expressing the landscape complexity and the socio-economic perspectives of the territories.

3. LANDSCAPE STUDY AND STRATEGIC DIMENSION

3.1 Objectives, method, framework, field of investigation, tools and data, organisation

As part of the Commissioner Plan for the Salaria route, the task of the reference design study on landscape-environmental theme is to provide specialist contribution outlining an articulated strategic plan (Camagni, 2006), as well as measures, specific and for the whole, which may be a guide for the feasible territorial development actions. The reference design study on landscape-environmental theme observes the aspects of direct use of the infrastructure and, at the same time, extends its field of investigation to the widened area of influence.

The study originates from the definition of landscape established by the European Landscape Convention and assumes transduction (Lefebvre, 2009) as a working method. An iterative, multi-scalar and trans-disciplinary process, applied through a progressive deepening of territorial systemic knowledge readings, which are oriented by design hypotheses developed in relationship to critical issues emerged: first more evident and then, gradually, less and less evident.

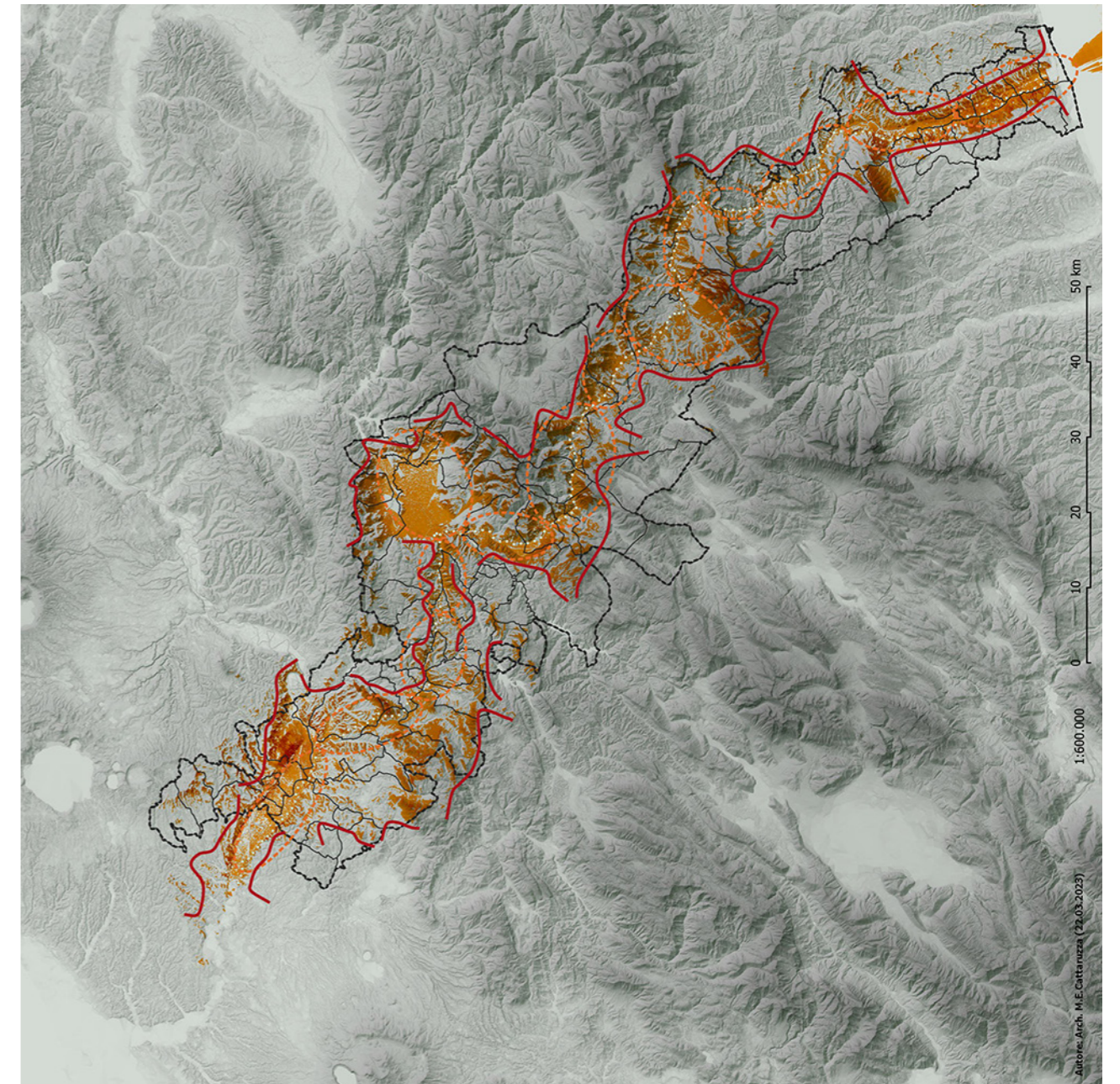


Figure 1: Towards a strategic plan for the landscape and environmental area referred to the itinerary of Salaria. Source: Maria Elisabetta Cattaruzza

The landscape is a perception. It is a mnemonic image (Arnheim, 1962) of the state of fact of a place (subject-spectator), and it is, at the same time, an idea of the territory (subject-actor) that guides the future actions of transformation of this place (Turri, 1998). Working through the concept of landscape means understanding a territory and, at the same time, involves a contribution to the definition of an idea (Calzolari, 2000), shared, for the future of that territory.

The field of investigation examines an area of attention, a "wide area", which observes the Central Italy zone which the Via Salaria itinerary passed through. This wide area is useful for the identification of a "Landscape District", which identifies, according to a landscape-cultural criterion, a significant area complementary to the Salaria route. The Landscape District area shows a high cultural coherence and, however, in its own definition, crosses appreciably different environmental systems. The

Landscape District can be advantageously articulated in "Landscape Sub-Districts", smaller territorial areas, defined as landscape area and identified according to a landscape-environmental criterion. Appropriate local "project units" are delimited, conceived as minimum areas of coherent characterisation/intervention, with the specific objectives of landscape-environment conservation and enhancement.

The study therefore offers a strategic design, articulated in axes and strategic lines of intervention. The strategic design defines actions from the side of the "judging subject" (observer insider and outsider) (Cosgrove, 1990), which detect identity themes to whom anchors a new perception of inner areas observed in the wider urban region considered as a whole (Soja, 2000). It also, defines actions on the side of "tangible reality", which provide multi-scale strategic axes (wide area; "landscape district", "landscape sub-districts", "project units") aimed to preserve and enhance local specificities.

The study is therefore conducted in an Open Source Geographic Information System (QGIS) with which have been developed: (a) open source geodatabases (ISTAT, ISPRA, MiTE, Regione Lazio, Regione Marche, Regione Umbria, Regione Abruzzo, Enti intermedi, Open Street Map, CORINE Land Cover, USGS), (b) geodatabases granted for research purposes (Tarquini, 2007; Bucci, 2022) and (c) original implementations achieving from bibliographic sources and direct surveys.

3.2 Character of tangible landscape in the territories of the Salaria route.

The Salaria route crosses the Central Apennine ridge with an essentially SW-NE trend, connecting the area of Roma with the Adriatic coast in the Marche.

This direction changes at two singular points. The first, in correspondence to Rieti where the route bends with an EW line to bypass the Terminillo massif and to gain a more easily pass of the sub-parallel valleys of the Turano and Salto rivers (right before their entry into the Velino River). The second, in correspondence to Arquata del Tronto where the Salaria suddenly bends again in an EW direction to enter the narrow valley of the Tronto River which separates the Sibillini Mountains complex and the Monti della Laga – Massiccio del Gran Sasso complex.

Along the route of the Salaria the physical landscape, interpreted as a synthesis of the geomor-

phological characteristics, the natural habitats and ecosystems and the settlement forms of land use, assumes different and distinguished physical characteristics.

In Rome, the Via Salaria enters the Tiber valley near Monte Antenne. From here the route winds along the eastern side of the wide Tevere valley approaching the low hills which define its geographical limit. Large portions of territory, removed from agricultural uses, are now occupied by an extensive urban sprawl and by wide tertiary and productive zones conurbated with the historic centres located on the low hills.

From Passo Corese the Salaria, leaving the Tevere valley, enters the territory of the Monti Sabini that constitute the scenario of the itinerary up to the wide Rieti plain. In the first portion, up to the deep incision of the Farfa valley, the physical landscape is characterized by an articulated system of hills and slightly pronounced promontories which shape the hydrographic network and from which only a few more significant hills emerge: Monte degli Elci and the Monte Calvo. In this portion, the traditional agricultural uses of olive groves, as well as a historical settlement system (many archaeological presences) characterized by a network of small centres located on the promontories, are the elements which identify the landscape. Nonetheless, phenomena of isolated urban sprawl, with productive settlements and services mostly located along the road infrastructure, are increasing. Subsequently, after the incision of the Farfa valley, begins the more properly mountainous part of the Monti Sabini which is characterized by a series of elongated and rather steep hills and a more minute and less extensive system of agricultural plots interspersed with broad wooded areas and pasture at higher altitude.

Rieti marks a point of important discontinuity in the physical landscape. Here the Monti Sabatini end and define the S and W edge of the wide Rieti plain, while the Monti Reatini, with the Terminillo massif, dominate the eastern side of the plain. Rieti, located on the SE edge, acts as the main attraction for settlement of tertiary functions and services on the territorial level.

From Cittaducale begins the properly Apennine segment of the Salaria which ends right after Acquasanta Terme. In this portion, the Salaria route first goes up the course of the Velino river, up to the Torrita pass, between Cittareale and Amatrice, and then descends along the course of the Tronto river. This Apennine region corresponds to the area that the 2016 earthquake deeply affected with exten-

sive, sometimes disastrous, damage that involved entirely both the settlement system and the infrastructural system. The Velino valley is characterized by an alternation of intramountain plains (among which the plain of San Vittorino stands out due to the presence of the Peschiera spring and numerous outcrops of mineral and thermal waters linked to an extensive system of sinkholes) separated out by parts in which the space between the mountain slopes narrows to the point of often defining real gorges: such as those historically under the control of the city of Antrodoco. This city is a focal point in the settlement system considering it is placed also at the confluence with the valley that leads to the plain of L'Aquila through which weaved the historic Via degli Abruzzi (ancient route that connected Firenze with Napoli) and, since the thirties of the last century, the SS 17, the main road of the central Apennines that reached Foggia.

The upper course of the Tronto river, leaving the wide intramountain plane of Amatrice, initially defines an elongated valley, with some small widenings in correspondence with the lateral valleys, which gradually narrows and after Arquata enters a tight "obligatory path" between the Monti Sibillini and the Monti della Laga. The suggestive system of gorges, which the river cross quickly with numerous jumps between very steep wooded slopes, vertical rocky walls and a few isolated inhabited centres nestled in the ravines of the slopes, ends right after Acquasanta Terme, a Benedictine outpost and a historic thermae.

In the Apennine portion passed through by the Salaria is a settlement system strongly affected by the earthquake, particularly between Bacugno and Trisungo. It is characterized by a system of small historical settlements that define a network of rural small nuclei in the valleys and a system of centres on the hills in correspondence of strategic places. Phenomena of urban sprawl, service hubs and productive and commercial activities are disposed along the Salaria route, especially in correspondence with the infrastructural connections with the Valli Umbre and with the L'Aquila area. The agroforestry and pastoral landscape is characterized by large, wooded areas and a minute mosaic of agricultural crops and pasture, where the river belt is often clearly recognizable.

After passing Acquasanta Terme and completing the properly Apennine segment, the Salaria continues along the Tronto valley, passing through Ascoli Piceno, until it reaches the Adriatic coast. In this sector, the transversal morphological profile typical

of the reliefs of the Marche is clearly recognizable: the highest and steepest belt of the Apennine reliefs is joined by a first pre-Apennine belt with mountainous-hilly formations, followed by a belt of medium hills and lastly the coastal hill.

The physical landscape of the Tronto valley from Acquasanta to Ascoli is characterized by a gradually wider valley where the course of the river however remains quite engraved. In correspondence with the contribution of tributaries, the valley widens to blend with secondary valleys. These points also act as cornerstones of the regional infrastructural network which finds an important connection to the north with Comunanza and a series of secondary connections to the south with the internal territories of the Monti della Laga and Abruzzo.

Numerous hydroelectric power plants, a mosaic of new settlement areas and production areas connected to the extraction of marble and travertine stand out in the intricate network of small historic villages in the valley. On the slopes, in the first section, mining activities punctuate the vast wooded and semi-natural areas which progressively, with the lowering of the altitude and the attenuation of steep slopes, are replaced by a system of agricultural areas. From Ascoli up to the coast, extensive phenomena of urban sprawl concern the hills and the wide valley.

Close to the San Marco hill, the last offshoot of the Monti della Laga - Gran Sasso mountain group, on a promontory between the Tronto river and the Castellano stream, Ascoli Piceno is located in a strategic position overlooking the plain of Tronto river, today heavily anthropized.

From Ascoli to the sea, the Salaria runs along the left bank of the Tronto valley which flows into the Adriatic between the town of Martinsicuro and the Sentina Regional Nature Reserve. A bundle of road infrastructures that run parallel to the river constitutes the main backbone of the elongated settlement system, characterized by widespread productive activity, that occupies the entire valley and integrates, towards the river mouth, with the system of Adriatic coastal centres.

3.3 Salaria. Narratives of identities and perception of the territory. Places and stories.

The history of the territories linked to the Salaria itinerary takes us back to the culture of the pre-Roman Italic peoples. These areas of the central Apennines, even before the Sabini and the Piceni, were inhabited by the Aborigeni who, as Dionigi di

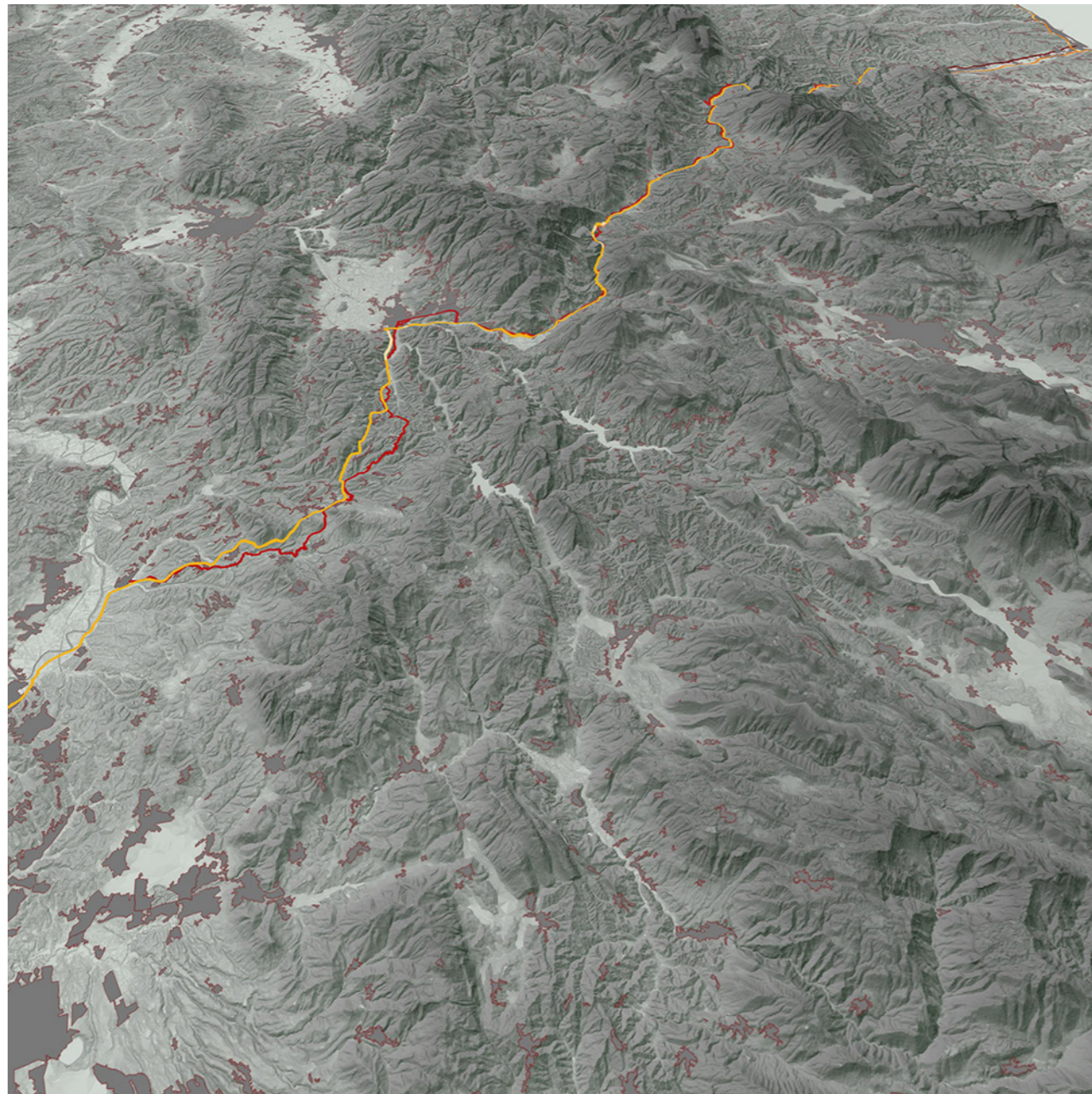


Figure 2: Towards a strategic plan for the landscape and environmental area referred to the itinerary of Salaria. The field of investigation: view of the territorial morphology. Source: Maria Elisabetta Cattaruzza

Alicarnasso narrates in the *Antiquitates*, libro I - 2 (Mastrofini, 1823), were local nomadic communities linked to pastoralism and transhumance (Mauri, 2018; Pesando, 2010).

According to ancient tradition, the Rieti area, that the Salaria crosses in the central part of its route and more precisely the surroundings of the Lacus Cutiliae (nowadays identifiable with the lake of Paterno), is recognized as the epicentre of the settlement diffusion of the Aborigeni and then of the

Sabini (Pesando, 2010; Briquel, 1999).

The area therefore covered an important political and strategic role (Betori, 2021).

The archaeological remains of a settlement near the Lacus Cutiliae, inhabited since the Palaeolithic (Mauri, 2018; Belardelli, 1996), support this thesis which is also recounted in the ancient sources, such as in Dionigi di Alicarnasso who in the *Antiquitates* book I - 7 (Mastrofini, 1823) refers of the city of Cutilia as at first Aboriginal and then Sabina.

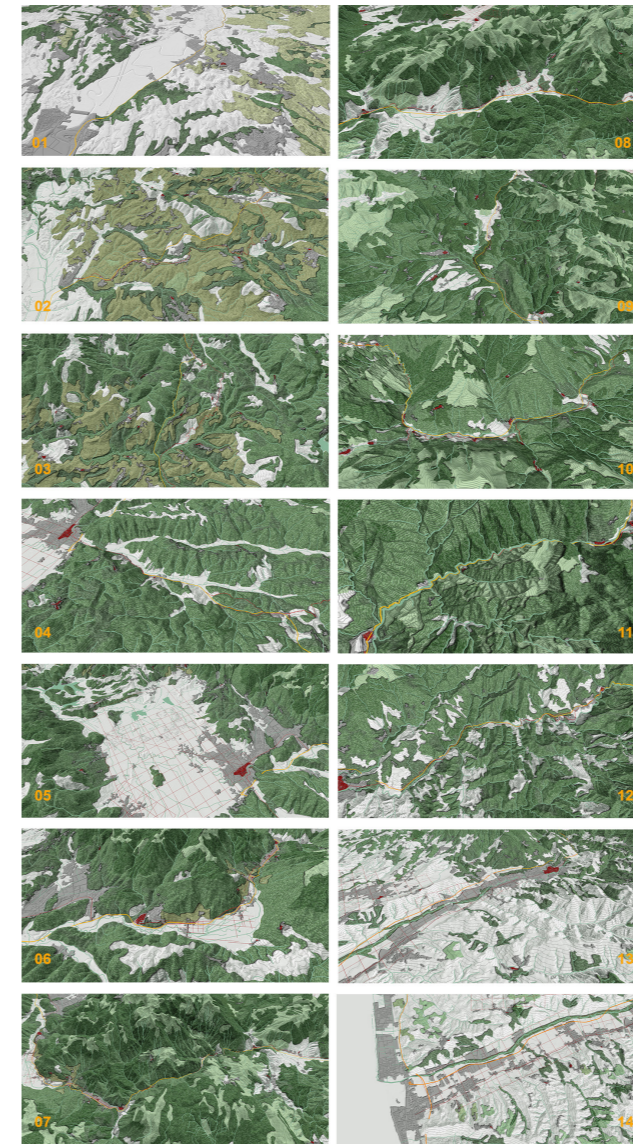


Figure 3: Landscape sub-districts. Reading of landscape structural elements. Source: Maria Elisabetta Cattaruzza

The lake is also the place of myths and legends of chthonic divinities (Nisio S., 2014) handed down in the words of numerous Authors, such as Plinio il Vecchio in the *Naturalis Historia*, book III - 109 (Conte, 1982), who identifies the lake as the "ombelico di Italia" (the precise location is still the subject of discordant theories) or Dionigi d'Alicarnasso, who, again in book I - 7 (Mastrofini, 1823), mentions the lake as "very cold" and "very deep", characterized by a "floating" island, a "defended" place accessible only for seasonal rituals, probably linked to its geomorphological peculiarity (sinkhole) and the considerable presence of mineral waters which still characterize the entire plain of San Vittorino (Ni-

sio, 2014). Plinio il Vecchio in his *Naturalis Historia*, book XXXI - 89 (Conte, 1986), referring to the virtues of salt in medical science, notes "ex nomine Salariae viae, quoniam illa salem in Sabinos portari convenerat", which means that the name "Salaria" comes from the use the Sabini made of this communication route.

Salt, a precious element also for the production and conservation of perishable products linked to animal rearing, was in fact transported from the coastal salt pans, present since ancient times in the Tyrrhenian area as well as in the Adriatic one (Pesando, 2010), towards the inland mountainous areas where the herds were stationed seasonally, giving rise to a network of transversal connections, already frequented in prehistoric times, between the sea and the Apennines.

Recent archaeological research makes this source concrete through the discovery of artefacts of the Apennine facies in the coastal plains (Pesando, 2010): the numerous fragments of Apennine ceramics preserved in the Civitavecchia archaeological museum are an example of these continuous exchanges.

Traditional extensive pastoralism, through the practice of transhumance, has enhanced the eco-landscape potential of mountain pastures since the Neolithic, giving rise to cultural, material and immaterial traditions, and economic vocations linked to local products that are still alive today (Valorani, 2021). Extensive pastoralism is therefore one of the three identity themes suggested as unitary narratives along the complex of territories involved by the Salaria

With the Roman expansionist policy, the settlement network broadens and is structured in *coloniae*, *municipia*, *civitate*. The need arises for a single infrastructural route which links Rome with the newly conquered territories, the Adriatic sea and the eastern territories.

It is in the Augustan age that the ancient routes, which went up from the Tyrrhenian and Adriatic coasts towards the Apennine ridge, are reorganized into a single route: the "ancient Salaria".

The numerous remains still legible today along the entire route (construction techniques, artefacts as bridges and water regimentation work, milestones, monuments and stations), narrate the engineering expertise of the Romans and particularly the criteria and rules, as well as cultural matrix, which underlays the relationship between the tracking of the road and the morphological configuration of the places.

The Roman Salaria, with its numerous alternative tracks, that attest how the infrastructure has remained "alive" for a long time, is therefore suggested as a second unitary identity theme common to the entire route. It is one of the main pieces of evidence of the broader process of Romanisation whose significant traces remain in the territories traversed.

The third theme arises in relation to the medieval period when the Apennine ridge reaches its settlement apogee and the Salaria becomes one of the routes through which the dissemination of the Benedictine culture takes place. There are three main cornerstones, placed in the landscape district of the Salaria, which demonstrates us the importance that the Benedictine order had in the territorial organisation and in the evolution of agricultural techniques and crops: the abbey of Santa Maria di Farfa in Sabina, the abbey of San Quirico and Giulitta near the Gole del Velino and the abbey of San Benedetto in Valledacqua near Acquasanta Terme. A strongly identifiable artistic, religious, and cultural identity tradition it is still recognizable today along the entire itinerary as well as in the territories traversed. These three identity topics join all the territories involved by the Salaria route. In addition to these topics there are others specific to local areas. The culture of the Piceni and the Sabini, the cult of the goddess Vacuna, linked to several places and which persists in some intangible traditions and in many toponyms, are some examples as well as the memory of the family of the Flavi, and in particular of Emperor Vespasiano, who was native from Falacrina valley along the Salaria at the Apennine pass, have enhanced, with numerous buildings and artefacts, the area of Cotilia and its Thermae, or as well as the many "slow food" realities linked to traditional agricultural and animal rearing uses: from the chestnuts from Acquasanta and Antrodoco to the Favallanciatina green bean and the Amatrice Pecorino Romano.

3.4 Strategic plan.

The study identifies a strategic plan assuming two scenario hypotheses:

- 1) rehabilitation and enhancement of settlement forms and uses of the territory, as specific and identity expression of a dynamic balance verified in the long-term;
- 2) implementation of advanced and sustainable communication and transport technologies aimed at overcoming physical barriers to obtain the maximum

integration (flows of information, energy, matter) of areas included in the urban region (Soja, 2000).

The scenario hypotheses lead the identification of strategic axes, typically expressed on the wide area scale and at the local landscape, which concern landscape connections of ecological, cultural and functional matrix. The strategic axes are locally articulated according to consequent strategic lines.

3.5 Strategic axes.

The study, originating from a systemic reading of the different parts of the territory, proposes an intensification of the dominant landscape features as a strategy of uncontrolled settlement processes containment.

As the guiding thread of a sustainable development perspective, the study proposes an integrated vision of grey infrastructure (especially road mobility) and green blue infrastructure (ecological networks, structure of landscape and cultural assets, slow mobility) oriented towards the encouragement of the traditional extensive and transhumant pastoral production system (primary sector). The traditional extensive pastoral production system is observed as an identity and anthropological feature, and above all, as a fundamental sustainable activity useful to keep the local agro-food identity and quality, to preserve landscapes identity and the related ecosystem services, to promote a sustainable touristic accommodation network (Valorani, 2022). At the same time, the study takes the opportunity to look at the identity features of the territories both in terms of relevant landscape, architectural, historical, artistic and archaeological assets and in terms of landscape perception. In the Landscape district, the objective is to enhance the cultural and landscape elements through their networking in a systemic and integrated way. A prerequisite is the fulfilment of the digital infrastructure.

3.6 Green blue infrastructure. Ecological Network. Strategic lines.

The actions planned for the primary ecological network mainly focus on uninhabited or wild areas which do not appear urban (Soja, 2000); these areas have higher biodiversity (ecotone transition zones) or a maximum concentration of biomass (permanent crops). Often, these areas matching with the steepest parts of the slopes are less suitable for settlement and agricultural use and repre-

sent important "shelters of biodiversity" (Clement, 2005).

In these areas, the actions are aimed towards the conservation and the enhancement of the plant cover steep slopes and to the planning/restoration of ecological corridors. Mitigation measures for ecosystem fragmentation, measures for the preservation of native species, excluding forestation with 'nursery' species, and measures aimed to the environmental rehabilitation of decommissioned production activities are planned.

The complementary ecological network mostly includes areas that are compatible with extensive pastoral uses: mountain grasslands and the less steep parts of the territories disputed between settlement and agricultural uses. In these areas, rehabilitation, preservation and enhancement actions are planned and aim to cut down land consumption and urban sprawl. Furthermore, traditional extensive pastoral uses, agro-food sustainability objectives and restoration of local ecological reconnection corridors are enhanced.

3.7 Green blue infrastructure. Slow mobility, Landscape and cultural assets structure. Strategic lines.

With reference to the meaning of the term landscape, as defined in the Europe Landscape Convention, therefore widened to include the characteristics of identity and "attachment" to the territories from population (inhabitants and scholars), the study identifies as "Landscape and cultural assets structure" (armatura culturale) the whole of testimonial elements, both material and immaterial, that distinguish the "places" in the landscape. Therefore, "armatura culturale" is conceived in its dual value as the constitutive matrix of the identity of places and communities and as a tool for the construction of a growth which is local in its resources, global in its relationships and self-sustainable in its modalities" (Carta, 2002).

The actions planned for the "Landscape and cultural assets structure" are aimed to rehabilitation, preservation and enhancement actions and to create a networking of the assets through the proposal of three keys of identity interpretation (identity narrative) which are referred to the overall itinerary of the Salaria. The conceived actions aimed to connect places of special excellence, to integrate and to strengthen relations between assets with a focus to local development linked to sustainable tourism, slow mobility, traditional agri-food pro-

duction (gastronomic identity of territories) and extensive livestock farming of excellence.

In detail, the evidence of the different and numerous Salaria routes tracks which settled over time (from the pre-Roman routes to those of the 'Salaria antica' in the Roman Imperial Era to the medieval Salaria up to the nineteenth-century itinerary of the 'Salaria vecchia') as well as cycling tourism, pilgrimage tourism (Cammini), hiking and sports tourism, are organised in a unitary system of slow mobility that highlights the points of connection and intermodality.

3.8 Grey infrastructure. Strategic lines.

As mentioned, the Plan recognizes the consolidated vehicular and railways mobility connection between the Tyrrhenian settlement system and the Adriatic one.

It organizes and redesigns the planned enhancement of safety, efficiency, integration, and mitigation of the interregional mobility axis.

At the same time, the Plan establishes macro interventions to strengthen the axis and also establishes interventions for the widespread improvement of the critical points of local mobility.

Moreover, in order to achieve a complete integration of the inner areas with the life of the urban region, the plan identifies areas characterized by excessive access times caused by a wide mesh mobility network.

This dysfunction is attributable to the geomorphological and vegetational configurations (in any case to be preserved in their integrity).

In perspective, for these situations, the Plan proposes initial draft network reorganisation schemes of local mobility based on sustainable innovative technologies (smart connection - Urban Air Mobility).

To complete the framework, the Study identifies a slow mobility network which integrates a system with the already existing sections of the itinerary and the already planned ones.

This focus is aimed at identifying the intermodal exchange nodes and configures a recovery, and revitalisation, of abandoned tracks of Salaria (resulting from engineering-technological modernisations). The track that physiologically come to be realized in the implementation of some interventions of the same Plan that are developed in variation to the current layout of the state. The measure also extends to the sections of the current road track which are

abandoned because the new infrastructure is developed with an alternative track.

In this action, the Study therefore articulates the re-functionalisation and regeneration of the axis not only in its driveway mode, but also taking into account new and additional needs according with the vocation of public utility of the infrastructure network asset.

Therefore, the Plan has gathered the need to intervene on the overall layout with two focuses. The first, designed to enhance the infrastructural connection; the second, dedicated to a widespread improvement aimed at removing some critical points of the route as well as at increasing the safety of alternative mobility.

3.9 Territorialisation of strategies.

The strategic lines are articulated to the different landscape sub-districts. For each of these, the structure elements of environmental and landscape matrix are recognised, as well as those of cultural matrix, which contribute to determining the overall landscape sub-district structure. According to the landscape structure and to the wide area strategic lines, the local landscape and environmental rehabilitation, preservation and enhancement objectives are articulated and detailed. In coherence with the strategic lines's measures, the interference conditions between the infrastructure, how it looks today, and the landscape and environmental features of the territory in which it passes through are identified. Above all, the elements of attention to be preserved and enhanced are detected in the event that the infrastructure track needs correction. In order to lead complementary rehabilitation, preservation and enhancement actions at the local scale, the boundaries and the significant elements of specific "project units" are appropriately identified".

3.10 First outcomes of Study

The study contributed to the construction of the strategic guidelines for the design of the specific measures set forth in the Commissioner Plan. These guidelines have resulted in a more sustainable territorialisation of the infrastructure compared to the ante operam situation. Moreover, the focus on the rehabilitation, preservation and enhancement of landscape environmental notable assets, in a framework of concerted planning with national and local authorities, helped to make the approval pro-

cess more effective.

In the long run, the overall territorialisation framework of the strategies, within which the infrastructure interventions have been conceived, will be made available to local administrations as a strategic reference tool useful for building a unified vision of a landscape project.

4. THE GOVERNMENT COMMISSIONER PLAN. WORK IN PROGRESS

At present, the Commissioner's action is still in the deployment phase and therefore it is not possible to make comprehensive assessments of its outcomes. Nevertheless, consistent with the Commissioner's assignment, the mostly immediate effects of the Plan can be found in the interventions on the grey infrastructure system.

Within the actions implemented, it also becomes useful to highlight the indirect value of the interventions, which, in their implementation, allow an increase in the level of knowledge of the territory. In this regard, the interventions for the construction of the third lane on the Lazio section of the S.S.4, in the Municipality of Nerola, have allowed the discovery of large portions of a Roman road, of whose presence there was no previous information and whose discovery is of considerable value, both in terms of the remains discovered and in the acquisition of data on the historical evolution of the territory, and as an element which can be part of the measures of enhancement of the cultural identity and tourism. In the full implementation of the integrated design, which is the basis of the Commissioner's method, a partial revision of the planned intervention was carried out. Through a coordinated and joint action with the local Soprintendenza responsible for the protection of the archaeological, historical, cultural and landscape heritage, the solution agreed upon whose realisation has now been completed, guaranteed the planned functional level of transport, while at the same time taking care to preserve the important remains found.

With reference to the outcomes being achieved by the Commissioner's Plan, is interesting to point out that, in June 2023, the contract is expected to be awarded for works amounting to approximately € 860 million concerning the Rome-Rieti connection (upgrading to four lanes of the section of the Salaria between Ponte Buita and Rieti), and the connection between the Marche Region and the regions of Lazio, Umbria, and Abruzzo (upgrading of the sec-

tion of the Salaria between Arquata del Tronto and Acquasanta Terme). In addition, the contract for the improvement of the Salaria between the municipalities of Anrodoco and Micigliano has been launched, with the removal of the rail level crossing, costing about 90 million euro. In addition, the forthcoming completion of authorisations for the upgrading of the Salaria in the municipality of Citaducale will soon be completed and the construction site will open by the end of the year.

5. THE GOVERNMENT COMMISSIONER PLAN. POSSIBLE FUTURE ADDITIONS

The Commissioner infrastructural Plan for the S.S.4 Salaria is a reference model. The Plan establishes criteria for the detection of a strategy based on the analysis of the alternatives of intervention, carrying out the evaluation of the extended benefits, which cannot be separated from the knowledge of the territory and its instances, and identifies efficient scheduling of the interventions. Consequently, the Plan lays on the bases for the integration of quality objectives settled by the central government. In this way, the Plan ensures the consistency and the compliance with the requirements of the regulatory standards of sustainability. The action model includes flexibility, in order to pursue the established objectives also by managing, through a reconfiguration of the executive assessment and the implementation of problem solving models, the alternative solutions that may occur.

Therefore, in accordance with a high system vision, the Plan is operating on an integration of the multiple actions which are in place on these territories. In particular, the plan considers a wider network of connections in which the Salaria axis is the central transversal connection that must be reconnected with the A1, A14 and A24 motorway axes, as well as with the National Road Network System consisting of north-south routes of the four regions of the seismic crater.

The seismic crater, as anticipated, is indeed subjected to further adjustment actions and to new configurations of connection, in order to facilitate the access to internal territories and to increase, in the medium and long term, the value of the reconstruction action underway in the area between Amatrice, Accumoli, Campotosto, L'Aquila, Teramo, Norcia, Cascia, Visso, Ascoli Piceno, Arquata del Tronto, Acquasanta Terme and their hamlets. The

Plan is therefore placed in the context of a general reorganisation and regeneration of network services.

6. CONCLUSION

In the evidence of the outcomes achieved and the clear and certain prospects for a further implementation, the Government Commissioner's Plan, with reference to all the actions connected with the grey infrastructure for mobility, turns out to be a useful and valid tool to govern the complexity of the financing lines and the relations with an administrative mosaic, characterized by the typical level of fragmentation of our Country.

In today's essential speed to action, the method focuses not only on the individual speed in the implementation of an intervention but also on its reliability of implementation.

In this sense, the Plan, in establishing the objectives, has also correlated them to time schedules, giving value to time, assumed as a central factor, of equal significance to the functionality and quality of the intervention.

To allow compliance with the commitments undertaken, activities and resources have been agreed to carry out the interventions in the shortest possible time.

Indeed, it is considered of great importance to quickly make available the benefits produced by the interventions to the territory, also allowing a rapid return on public investments, both in terms of direct and indirect related activities, and of economic and social repercussions as well as quality of life.

With reference to the more general effects of landscape-environmental enhancement and socio-economic sustainability, the effectiveness of the Plan must unfold in a medium-long term perspective and supply the outcomes to the Administrations in charge of the governance of the territory. Conceivably, the Plan also emerges as an instrument to ensure a coherent orientation of interventions as well as a guide on actions to be taken.

The prospects for the recovery of the Central Italia inner areas landscape are intrinsically linked to a unitary vision of the territory.

On the basis of new infrastructures and new technologies for the mobility, this area is candidate as an integral part of the life of the urban region (Soja, 2000), extending through the Apennine ridge, from the Tyrrhenian coast to the Adriatic one.



Figure 4: In the implementation of the adjustment of the route, between km 47-49 of the S.S.4 Salaria in the construction site for the enlargement of the three lanes, chances to discover and to enhance the archaeological remains aroused. Source: Giulia Ceribelli

STRATEGIE PER LA RIPRESA DEL PAESAGGIO DELL'ITALIA CENTRALE. IL MODELLO DEL PIANO COMMISSARIALE PER LA RIGENERAZIONE DELL'ASSE INFRASTRUTTURALE DELLA SALARIA

1. IMMAGINARE UN NUOVO FUTURO PER I TERRITORI DELL'ITALIA CENTRALE

Fino a un passato non troppo remoto, il paesaggio delle "aree interne" è stato il principale teatro della vita economica e sociale del bacino mediterraneo (Braudel, 1965).

Nell'antica Roma le superfici più acclivi (*saltus*), meno funzionali per gli appoderamenti agricoli (*centuriatio*), erano i luoghi elettivi dell'allevamento (Sereni, 1961). Il termine pecunia, che ha la stessa radice di pecus ovvero bestiame o pecora (Barberis, 1997), indicava la moneta di scambio. Più tardi, nel quattrocento, i primi istituti bancari, si pensi al Monte dei Paschi di Siena (1472), facevano riferimento all'allevamento delle greggi. Ancora alla fine dell'Ottocento, i paesaggi del Gran Tour erano plasmati dalla pratica della pastorizia estensiva e itinerante.

A partire dall'unità d'Italia, in conseguenza alla rivoluzione industriale, si sviluppa il fenomeno dell'urbanesimo (esodo dalle campagne verso i centri industriali) che attraverso gli anni delle due guerre e dei "Trente Glorieuses" (Fourastié, 1979) ci porta agli anni '70 (Meadows, 1972). Successivamente, a causa della deindustrializzazione, anche i presidi industriali dei fondovalle montani, diventano obsoleti. In questo periodo si perdono le ultime connessioni dei sistemi montani con i sistemi economici trainanti di pianura.

Oggi, nonostante la rivoluzione digitale (Toffler, 1980) e la conseguita prevalenza del lavoro terziario (De Masi, 2020), il fenomeno non mostra un'inversione di tendenza: "nel corso del triennio 2017-2020 si continua a registrare un trend demografico negativo con un calo del 4,9%" (SNAI, 2020). "Dal punto di vista produttivo le Aree Interne confermano il loro carattere di marginalità rispetto al resto del Paese: occupano, infatti, solo il 17% degli addetti alle unità locali di industria e servizi, la quota rimanente è relativa a imprese localizzate nei centri urbani e nelle aree limitrofe della cintura" (ISTAT U.S., 2022).

Di fatto lo scorrere del "tempo", scandito al ritmo dell'era moderna, non si è mai coniugato con lo

spazio fisico corrugato delle aree montane, così lontano dall'astrazione dello spazio isotropo (Christaller, 1893; Von Thünen, 1824). E, d'altra parte, l'avvento della modernità liquida (Baumann, 2002), la tendenza all'incorporeo e all'immediato, che è la cifra dell'ultimo cinquantennio, non ha ancora conseguito l'abbattimento della barriera della distanza.

La difficoltà di accesso alle aree montane incide sul livello di integrazione della vita degli abitanti nelle dinamiche socio economiche del complesso della regione urbana. Sostanzialmente marginalizzate dalla vita socio-economica del Paese, e troppo spesso colpite da scosse sismiche catastrofiche, queste aree, i loro abitanti, stentano a immaginare un nuovo futuro secondo il quale plasmare i propri paesaggi (Luginbühl, 2009). Dunque, con preciso riferimento alla definizione di paesaggio della Convenzione Europea per il Paesaggio (C.E.P.), è necessario indurre un'evoluzione nella percezione che abbiamo di questi territori.

Negli stessi documenti propedeutici alla Strategia Nazionale per le Aree Interne si rintraccia un'idea di ineluttabilità della marginalizzazione della vita economica delle aree montane: "la difficile accessibilità - concorrendo ad assicurarne la conservazione - potrebbe rappresentare un asset per aree di grande valore ambientale" (SNAI, 2014). Di fatto, tale accezione è in aperta contrapposizione con gli obiettivi successivamente dichiarati: "è [...] necessario accrescere l'accessibilità delle Aree interne ai servizi di base che qualificano la nozione stessa di cittadinanza, istruzione e salute in primis" (SNAI, 2020).

Gli obiettivi di conservazione del "capitale territoriale" delle aree interne, che risulta "incoerente da un punto di vista economico [...] lasciare inutilizzato" (SNAI, 2014), impongono di andare oltre semplice il riconoscimento, spingendosi "anche sul piano delle compensazioni finanziarie, [del] ruolo dei territori e delle popolazioni montane nella tutela e nella produzione di beni comuni e di risorse strategiche" (Dematteis, 2013).

Per garantire l'effettiva connettività delle aree del centro Italia è necessario provare a superare il pa-

radigma territoriale fordista-taylorista così da poter dunque immaginare l'implementazione di una infrastrutturazione, anche immateriale, basata su tecnologie innovative.

2. IL PIANO COMMISSARIALE. MOTIVAZIONE, OBIETTIVI, ORGANIZZAZIONE

2.1 Motivazione

Per le aree interne del centro Italia, negli ultimi anni, sono stati attivati numerosi finanziamenti: l'incentivo volto a sostenere le PMI danneggiate dal sisma del 2016/2017; i finanziamenti per le politiche per la coesione sociale (SNAI - FESR, FSE, FEASR, FEAMP). Inoltre, nella configurazione delle linee di applicazione dei finanziamenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale degli investimenti Complementari (PNC), sono state identificate misure specifiche per la rinascita delle aree centrali del nostro Paese, tra cui il miglioramento del sistema di connessione tra i centri abitati. Queste misure si fondano sull'incremento di funzionalità dei collegamenti di mobilità su gomma e su ferro, tra i quali emergono con particolare rilievo gli assi "diagonali": nel dettaglio con la sub-misura A4 "Infrastrutture" della macro-misura A "Città e paesi sicuri, sostenibili e connessi".

Per garantire quindi l'affidabilità e la sicurezza dei percorsi, anche in termini di tempi di percorrenza, è stato ritenuto necessario accelerare interventi di adeguamento e potenziamento degli assi principali, privilegiando quelli di collegamento interregionale e trasversale. Le azioni prioritarie sono focalizzate a migliorare i livelli di servizio e a ridurre e garantire le tempistiche di percorrenza, sia dei collegamenti del cratere sismico con la rete stradale primaria, costituita dalle autostrade e le strade statali a veloce scorrimento, sia della distribuzione interna al fine di agevolare un funzionamento a rete di servizi e attività produttive. Per le Ferrovie sono stati individuati gli assi Roma-Pescara e Orte-Falconara mentre per le Strade sono stati individuati gli itinerari trasversali esistenti tra la S.S.4 "Salaria" e gli altri assi Statali ed Autostradali dell'area del cratere, sui quali operare una ottimizzazione della performance della connessione. In particolare, i tratti di strada statale interessati sono: Rieti-Sigillo (S.S.4); Amatrice-L'Aquila (da S.S.4 a A24); Pedemontane Marche-Abruzzo (da S.S.4 a S.S.80 e A24); Arquata del Tronto- Spoleto (da S.S.4 a S.S.418) e Belforte del Chienti-Sarnano-Amandola-Servigliano (da S.S.77

a S.S.4).

Per la sua centralità nel sistema di mobilità appenninico, la Salaria è stata individuata quale opera prioritaria ai sensi del D.L. 32/2019, con nomina di un Commissario Straordinario per la realizzazione di azioni prioritarie ed urgenti su essa, ed inoltre inserita nell'allegato infrastrutture al DEF '21.

Tra le azioni di impulso per la ripartenza delle aree interne dell'Appennino Centrale il Governo ha inteso quindi sviluppare, attraverso l'intervento del Commissario che ha concertato un Piano unitario di adeguamento dell'itinerario tra Roma, Rieti, Ascoli Piceno ed i Comuni che si riconnettono ad esso, importanti interventi di miglioramento funzionale e della sicurezza, volendo configurare una "sinapsi" tra gli assi autostradali dell'A1 e della A14.

La Salaria rappresenta difatti non solo una delle prime strade consolari romane, che già in epoche remote costituiva un fondamentale collegamento tra i due mari, ma conferma ed aumenta la sua valenza oggi essendo il collegamento principale di accessibilità dei territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016. Essendo una strada, nella declinazione estesa del suo significato di attraversamento e connessione, costituisce il motore di traffici commerciali e sviluppo economico ma anche di relazioni e di radicamento e crescita del tessuto urbano e sociale.

2.2 Obiettivi

Nella coniugazione degli obiettivi centrali con le istanze d'ambito, per l'attuazione della rigenerazione territoriale attraverso l'asset stradale-connettivo, l'azione Commissariale ha individuato alcuni principi cardine per l'orientamento degli investimenti e la scelta degli interventi:

- Assicurare l'efficienza strutturale delle infrastrutture esistenti, prevenendo i rischi, con il completamento degli interventi necessari alla messa in sicurezza e all'adeguamento normativo.
- Migliorare la sostenibilità e la resilienza delle infrastrutture esistenti, con interventi di potenziamento, riqualificazione e rinnovamento tecnologico;
- Sviluppare l'intermodalità, anche verso la mobilità dolce, con la realizzazione delle infrastrutture di scambio e l'utilizzo di nuove tecnologie per la gestione;
- Sostenere lo sviluppo del Traffico Pubblico Locale (TPL) con la realizzazione delle infrastrut-

ture di supporto e interventi di miglioramento dell'efficienza dei servizi.

Il Piano Commissariale, che guarda in una visione unitaria all'intero itinerario della statale Salaria, è stato sviluppato con obiettivi diversificati per le specifiche tratte basati sulla caratterizzazione del contesto articolata in relazione agli aspetti sia fisici (morfologia, ambiente-paesaggio, urbanizzazione, etc.) che di pianificazione (programmazione, quadro esigenziale, istanze di Enti ed Amministrazioni etc.).

In particolare, tra Roma e Rieti, prevalgono gli obiettivi di miglioramento della connessione, orientati a soluzioni articolate secondo l'area in cui si inseriscono, poste a "volano" di possibili riletture, messa in valore ed evoluzioni del rapporto tra uomo e ambiente, nel significato ecologico del termine.

Nella tratta tra Rieti e Micigliano il focus è quello dell'accessibilità associato a un obiettivo di ottimizzazione delle relazioni tra strada e centri abitati con istanze di incremento della sicurezza ed affidabilità delle tempistiche di percorrenza.

Tra Micigliano e la frazione di Trisungo l'attuale assetto già costituisce una strada adeguata, l'azione si è quindi concentrata sulla connessione Global System for Mobile Communications (GSM) per migliorare il livello di servizio e di sicurezza, conseguendo inoltre una semplificazione delle comunicazioni per gli abitanti.

Da Trisungo ad Acquasanta Terme l'obiettivo inquadra un netto miglioramento di accessibilità e percorrenza. La Salaria in questo tratto risiede all'interno della valle del fiume Tronto con presenza di molte curve e tortuosità. Nella vigile attenzione al paesaggio, inteso come sintesi delle peculiarità endogene ed estrinseche dei luoghi che mostrano il risultato del rapporto evolutivo di questi, il Piano focalizza tre interventi, di cui due in variante, con un imprinting di nuove prospettive per questo territorio fortemente gravato dai fenomeni sismici. Infine tra Acquasanta Terme ed Ascoli Piceno è stata sviluppata la riconfigurazione di un'intersezione caratterizzata da un elevato tasso di incidentalità in località Mozzano oltre una serie di piccoli interventi di superamento di piccole criticità.

2.3 Organizzazione del Piano

Il Piano Commissariale è stato pertanto orientato a dare risposta alla domanda di mobilità di persone e merci, riequilibrando i divari territoriali oggi esistenti, perseguendo gli obiettivi comunitari (Green

Deal), nella logica di rendere possibile uno sviluppo sostenibile dei territori interni dell'Appennino, con un contenimento delle emissioni e del consumo di suolo. La visione sullo sfondo è la rigenerazione di un sistema di mobilità sostenibile e sicuro per un miglioramento della vivibilità.

Nel perseguire tale obiettivo, vista anche l'estensione dei territori coinvolti, l'azione è stata articolata su due livelli: 1) una dimensione strategica, orientata a facilitare la genesi di una condivisa prospettiva socio-economica, promuovendo un'evoluzione del rapporto tra strada e territorio finalizzato alla messa in valore delle sue valenze ambientali-paesistiche e storico-culturali; 2) una dimensione operativa, coordinata sull'estensione complessiva dell'infrastruttura, con la definizione di 54 interventi con un investimento di oltre 1,8 miliardi di Euro.

La dimensione strategica è stata introdotta con l'intenzione di integrare l'approccio settoriale degli studi infrastrutturali, in una visione multidisciplinare in grado di esprimere la complessità paesistica e le prospettive socio economiche dei territori attraversati.

3. LO STUDIO PAESISTICO E LA DIMENSIONE STRATEGICA

3.1 Obiettivi, metodo, inquadramento, campo di indagine, strumenti e dati, organizzazione

Compito dello studio di riferimento progettuale paesistico-ambientale per la direttrice Salaria, che guarda agli aspetti di fruizione diretta dell'infrastruttura e, allo stesso tempo, si estende all'ambito della sua area d'influenza allargata, è, nell'ambito del Piano Commissariale, fornire opportuni contributi specialistici delineando un articolato disegno strategico (Camagni, 2006) come pure accorgimenti, puntuali e d'insieme, che possano essere di orientamento per le possibili azioni di valorizzazione territoriale.

Lo studio muove dalla definizione di paesaggio stabilita dalla Convenzione Europea per il Paesaggio (C.E.P.) e assume la trasduzione (Lefebvre, 2009) come metodo di lavoro. Un processo iterativo, multidisciplinare e transdisciplinare applicato tramite un progressivo approfondimento di lettura conoscitiva sistemica del territorio orientata da ipotesi progettuali sviluppate in relazione all'emergere di criticità, dapprima più evidenti e poi, gradualmente, sempre meno manifeste.

Il paesaggio è una percezione. È una immagine mnemonica (Arnheim, 1962) dello stato di fatto di luoghi (soggetto-spettatore), ed è, allo stesso tempo, una idea del territorio (soggetto-attore) che guida le azioni future di trasformazione di quei luoghi (Turri, 1998). Lavorare attraverso il concetto di paesaggio vuol dire comprendere il territorio e, al medesimo tempo, comporta un contributo alla definizione di un'idea (Calzolari, 2000), condivisa, per il futuro dei territori.

Il campo di indagine considera un'area di attenzione, area vasta, che osserva l'area del centro Italia sottesa alla direttrice della via Salaria, utile all'individuazione di un "distretto paesistico". Questo individua un intorno complementare alla direttrice Salaria definito secondo un criterio paesistico-culturale. Tale intorno presenta un elevato grado di coerenza sotto l'aspetto culturale e tuttavia, per definizione, attraversa dei sistemi ambientali sensibilmente diversi. Il distretto paesistico può essere vantaggiosamente articolato in "sub-distretti paesistici", degli ambiti territoriali più ristretti, definiti come ambiti paesistici individuati sulla base di un criterio paesistico-ambientale. Ad una scala di dettaglio sono delimitate opportune "unità di progetto" locali, intese come aree minime di caratterizzazione/intervento coerenti con gli obiettivi specifici di conservazione e valorizzazione paesaggistica-ambientale.

Lo studio propone dunque un disegno strategico, articolato in assi e linee strategiche di intervento, che prevede azioni dal lato del soggetto giudicante (osservatore insider e outsider) (Cosgrove, 1990) individuando dei temi identitari cui ancorare una nuova percezione delle aree interne osservate nel complesso della più ampia regione urbana (Soja, 2000) e, dal lato della realtà fisica, proponendo degli assi strategici multiscalarari (area vasta; "distretto paesistico", "sub-distretti paesistici", "unità di progetto") finalizzati alla tutela e valorizzazione delle specificità locali.

Lo studio è dunque sviluppato in ambiente Open Source Geographic Information System (QGIS) con il quale sono stati elaborati dei (a) geodatabase di libero dominio (ISTAT, ISPRA, MiTE, Regione Lazio, Regione Marche, Regione Umbria, Regione Abruzzo, Enti intermedi, Open Street Map, CORINE Land Cover, USGS), dei (b) geodatabase concessi a scopo di ricerca (Tarquini, 2007; Bucci, 2022) e delle (c) implementazioni originali derivanti da fonti bibliografiche e da sopralluoghi diretti

3.2 Caratteri del paesaggio fisico nei territori della direttrice Salaria.

La direttrice Salaria attraversa la dorsale dell'Appennino centrale con un andamento essenzialmente SO-NE mettendo in comunicazione l'area romana con la costa adriatica marchigiana. Tale direzione cambia in due punti singolari. Il primo, in corrispondenza di Rieti dove la direttrice piega con un tratto E-O per aggirare il massiccio del Terminillo e superare più facilmente, quasi in corrispondenza dell'immissione dei corsi d'acqua nel fiume Velino, le valli subparallele dei fiumi Turano e Salto. Il secondo, in corrispondenza di Arquata del Tronto dove la Salaria repentinamente piega di nuovo in direzione E-O per inserirsi nella stretta valle del Fiume Tronto che separa il complesso dei Monti Sibillini e il complesso dei Monti della Laga - Massiccio del Gran Sasso.

Lungo l'itinerario della Salaria il paesaggio fisico, inteso come sintesi delle caratteristiche geomorfologiche, degli habitat naturali - vegetali ed animali - e delle forme insediative dell'uso del suolo, assume fisionomie differenti e fortemente caratterizzate.

A Roma, la via Salaria si immette nella valle del Tevere in prossimità del monte Antenne. Da qui il tracciato si snoda sul lato orientale dell'ampia valle tiberina accostandosi alle basse alture che ne definiscono il limite geografico. Ampie porzioni di territorio, sottratte agli usi agricoli, sono occupate oggi da fenomeni estesi di dispersione insediativa e da grandi insediamenti terziari e produttivi conurbati con i centri storici sui bassi rilievi.

Da Passo Corese la Salaria, lasciata la valle tiberina, si addentra nel territorio dei Monti Sabini che accompagnano l'itinerario fino alla grande piana reatina. In un primo tratto, fino alla profonda incisione della valle del Farfa, il paesaggio fisico è caratterizzato da un sistema articolato di colline e promontori lievemente pronunciati che disegnano la rete idrografica e da cui emergono solo alcuni rilievi più significativi: il Monte degli Elci e il Monte Calvo. In questo tratto gli usi tradizionali agricoli ad oliveto, così come un sistema insediativo storico di lungo periodo (numerose le presenze archeologiche) caratterizzato da una rete di piccoli centri di promontorio, contraddistinguono tutta quest'area seppure con puntuali fenomeni di dispersione insediativa e un disordinato sistema di insediamenti produttivi e servizi attestati perlopiù lungo l'infrastruttura viaria. Dopo l'incisione della valle del Farfa inizia la parte più propriamente montagnosa dei Monti Sabini che è caratterizzata da una serie di rilievi allungati e piuttosto acclivi e un sistema più minuto e meno esteso di trame agricole inframezzate da vaste aree boscate e aree a pascolo in quota.

Rieti segna un punto di importante discontinuità del paesaggio fisico. Qui i monti Sabatini si interrompono e vanno a definire il margine S ed O della grande piana reatina, mentre i Monti reatini, con il massiccio del Terminillo, ne dominano il versante orientale. Rieti, posta al limite SE della piana funge da attrattore principale per le funzioni direzionali e i servizi di livello territoriale.

Da Cittaducale inizia il tratto propriamente appenninico della Salaria che termina subito dopo Acquasanta Terme. In questo tratto la Salaria risale prima il corso del fiume Velino, fino al passo della Torrita tra Cittareale ed Amatrice per poi scendere lungo il corso del fiume Tronto. Quest'area appenninica corrisponde all'area che il sisma del 2016 ha profondamente interessato con danni ingenti, a volte disastrosi, che hanno coinvolto l'intero sistema insediativo e infrastrutturale. La valle del Velino è caratterizzata da un'alternanza di piane e conche intramontane (tra cui si distingue la piana di San Vittorino per la presenza della sorgente del Peschiera e numerosi affioramenti di acque minerali e termali legati ad un esteso sistema di sinkhole) tra loro separate da tratti in cui lo spazio tra i versanti montuosi si restringe fino a definire spesso delle vere e proprie gole, come quelle storicamente sotto il controllo della città di Antrodoto. Questa città è punto focale nel sistema insediativo perché posta anche alla confluenza con la valle che porta alla piana dell'Aquila nella quale transitava la storica Via degli Abruzzi (antico itinerario che collegava Firenze con Napoli) e, dagli anni trenta del secolo scorso, la SS 17, principale dorsale viaria dell'Appennino centrale che arrivava a Foggia.

L'alto corso del fiume Tronto, lasciata l'ampia conca intramontana di Amatrice, definisce invece, dapprima una valle allungata, con alcuni piccoli allargamenti in corrispondenza delle vallecicole laterali, che gradualmente si restringe e dopo Arquata entra in un "percorso obbligato" stretto tra il gruppo dei Monti Sibillini e il gruppo dei Monti della Laga. Il suggestivo sistema di gole, che il fiume percorre veloce con numerosi salti di quota tra versanti boscosi molto acclivi, pareti verticali rocciose e pochi e isolati centri abitati incastonati negli anfratti dei versanti, termina subito dopo Acquasanta Terme, avamposto benedettino e storica stazione termale. Nel tratto appenninico attraversato dalla Salaria il sistema insediativo, fortemente colpito dal sisma in particolare tra Bacugno e Trisungo, è caratterizzato da un sistema di piccoli nuclei insediativi storici, che definiscono una rete di nuclei rurali nelle valli e un sistema puntiforme di centri sui rilievi in corrispon-

denza di luoghi strategici. Fenomeni di dispersione insediativa, centri per servizi, attività commerciali, terziarie e produttive si localizzano lungo la Salaria, in particolare in corrispondenza dei collegamenti infrastrutturali con le valli umbre e con l'aquilano. Il paesaggio agro-silvo-pastorale è caratterizzato da ampie superfici boscate e da un mosaico minuto di colture agricole e aree a pascolo in cui la fascia fluviale è spesso chiaramente leggibile.

Superata Acquasanta Terme e concluso il tratto propriamente appenninico, la Salaria prosegue lungo la valle del Tronto, passando per Ascoli Piceno, fino a raggiungere la costa adriatica. In questo tratto è chiaramente distinguibile il profilo morfologico trasversale tipico dei rilievi marchigiani: alla fascia più alta e acclive dei rilievi appenninici, si accosta una prima fascia preappenninica con formazioni montuose-collinari, a cui segue una fascia di medie colline e da ultimo la fascia collinare litoranea.

Il paesaggio fisico della valle del Tronto da Acquasanta ad Ascoli è caratterizzato da un fondovalle gradualmente più ampio dove il corso del fiume rimane però molto inciso. In corrispondenza della rete degli affluenti, la valle si allarga a raccordarsi alle valli secondarie. Questi punti fungono anche da capisaldi della rete infrastrutturale regionale che trova un collegamento importante verso nord con Comunanza e una serie di collegamenti minori verso sud con i territori interni dei Monti della Laga e l'Abruzzo. Numerosi impianti per lo sfruttamento idroelettrico, un mosaico di zone di nuovo insediamento e aree produttive connesse all'estrazione di marmo e travertino risaltano nella rete minuta dei borghi storici di valle. Sui versanti, nel primo tratto, attività estrattive punteggiano le vaste aree boscate e semi naturali che progressivamente, con l'abbassamento di quota e l'attenuazione delle pendenze, sono sostituite da un sistema di aree agricole e, in prossimità di Ascoli e fino alla costa, da estesi fenomeni di dispersione insediativa che interessano le colline e l'ampia valle.

A ridosso del colle S. Marco, ultima propaggine del gruppo montuoso Monti della Laga - Gran Sasso, su un promontorio tra il fiume Tronto e il torrente Castellano, si colloca, in posizione strategica, Ascoli Piceno affacciata sulla piana truentina oggi fortemente antropizzata e costruita.

Da Ascoli al mare la Salaria costeggia in riva sinistra la valle del Tronto che sfocia nell'Adriatico tra l'abitato di Martinsicuro e la Riserva Naturale Regionale Sentina. Un fascio di infrastrutture stradali che corrono parallele al fiume costituisce l'ossatura principale del sistema insediativo allungato, carat-

terizzato da una diffusa attività produttiva, che occupa l'intera valle e si integra, verso la foce fluviale, al sistema dei centri costieri adriatici.

3.3 Salaria. Narrazioni identitarie e percezione del territorio. Luoghi e racconti

La storia dei territori legati alla direttrice Salaria ci riporta fino alla cultura dei popoli italici preromani. Queste aree dell'Appennino centrale, ancor prima che dai Sabini e dai Piceni, sono state infatti insediate dagli Aborigeni, che, come racconta Dionigi di Alicarnasso nelle *Antiquitates*, libro I - 2 (Mastrofini, 1823) erano comunità nomadi locali legate alla pastorizia e alla transumanza (Mauri, 2018; Pesando, 2010).

Nella tradizione antica proprio l'area reatina, che la Salaria attraversa nel parte centrale del suo tracciato, e più precisamente i dintorni del *Lacus Cutiliae*, identificabile con l'attuale lago di Paterno, è riconosciuta come epicentro della diffusione insediativa degli Aborigeni e poi dei Sabini (Pesando, 2010; Briquel, 1999). L'area rivestiva quindi un importante ruolo politico e strategico (Betori, 2021). I resti di un insediamento nei pressi del *Lacus Cutiliae*, abitato fin dal Paleolitico (Mauri 2018; Belardelli 1996), supportano questa tesi suffragata anche dalle fonti antiche, come in Dionigi di Alicarnasso che nelle *Antiquitates* libro I - 7 (Mastrofini, 1823) riferisce della città di Cotilia prima aborigena e poi sabina. Il lago è anche il luogo di miti e leggende di divinità ctonie (Nisio S., 2014) tramandatesi nelle parole di numerosi Autori, come Plinio il Vecchio nella *Naturalis Historia*, libro III - 109 (Conte, 1982), che identifica il lago come "ombelico di Italia" (la localizzazione precisa è ancora oggetto di teorie discordanti) o Dionigi d'Alicarnasso, che, sempre nel libro I - 7 (Mastrofini, 1823), menziona il lago come "freddissimo" e "profondissimo", caratterizzato da un'isola "galleggiante", un luogo "difeso" accessibile solo per riti stagionali, probabilmente legati alla sua peculiarità geomorfologica (sinkhole) e alla considerevole presenza di acque minerali che caratterizzano ancora oggi tutta la piana di San Vittorino (Nisio, 2014).

Plinio il Vecchio nella sua *Naturalis Historia*, libro XXXI - 89 (Conte, 1986), riferendo delle virtù del sale per la medicina, annota che *ex nomine Salariae viae, quoniam illa salem in Sabinos portari convenerat*, ovvero come il nome "Salaria", attribuito a questa direttrice di percorrenza, provenga dall'uso che ne facevano i Sabini. Il sale, elemento prezioso

anche per la produzione e la conservazione dei prodotti deperibili legati all'allevamento animale era infatti trasportato dalle saline costiere, presenti fin dall'antichità nell'area tirrenica come in area Adriatica (Pesando, 2010), verso le aree interne di montagna dove stagionalmente stanziavano gli armenti dando luogo ad una rete di collegamenti trasversali tra il mare e l'Appennino frequentati già in età preistorica. La recente ricerca archeologica rende concreta questa fonte attraverso la scoperta di manufatti della facies appennina nelle pianure costiere (Pesando, 2010): sono un esempio di questi continui scambi i numerosi frammenti di ceramica appenninica conservati a Civitavecchia nel museo archeologico. Il pastoralismo estensivo tradizionale, attraverso la pratica della transumanza, ha valorizzato fin dal neolitico le potenzialità eco-paesistiche dei pascoli montani dando luogo a tradizioni culturali, materiali e immateriali, e vocazioni economiche legate ai prodotti del territorio che sono, ancora oggi, vive (Valorani, 2021). Il pastoralismo estensivo è quindi uno dei tre temi identitari che si propongono come narrazioni unitarie lungo il complesso dei territori interessati dal tracciato della Salaria.

Con la politica espansionistica romana la rete insediativa si amplia e si struttura in *coloniae, municipia, civitate*. Nasce la necessità di un'unica direttrice infrastrutturale che unisca Roma ai nuovi territori conquistati, all'Adriatico e ai territori orientali. È in epoca augustea che gli antichi tracciati, che dalla costa tirrenica e dalla costa adriatica risalivano verso la dorsale appenninica, sono riorganizzati in un'unica direttrice: la "Salaria antica". Le numerosissime testimonianze ancora oggi leggibili lungo tutto il tracciato (dalle tecniche costruttive stradali, alle opere d'arte e di regimentazione, fino ai cippi milari, ai monumenti e alle stationes), raccontano della perizia ingegneristica dei Romani e della cultura, dei criteri e delle regole con cui l'infrastruttura è stata tracciata in rapporto alla configurazione morfologica dei luoghi. La Salaria romana, con i suoi numerosi tracciati alternativi che testimoniano come l'infrastruttura sia rimasta "viva" per lungo tempo, si propone quindi come secondo tema identitario comune a tutta la direttrice, testimone principale del più ampio processo di romanizzazione dei luoghi di cui rimangono tracce significative.

Il terzo tema nasce in relazione al periodo medievale quando la dorsale appenninica raggiunge il suo apogeo insediativo e la Salaria diviene una delle direttrici attraverso la quale avviene la disseminazione della cultura benedettina. Tre sono i capisaldi

principali, collocati nel distretto paesistico e lungo la Salaria, che raccontano l'importanza che ebbe l'ordine benedettino nell'organizzazione territoriale e nell'evoluzione delle tecniche e delle colture agricole: l'abbazia di Santa Maria di Farfa in Sabina, l'abbazia San Quirico e Giulitta alle Gole del Velino e l'abbazia di San Benedetto in Valledacqua ad Acquasanta Terme. Una tradizione religiosa, artistica e culturale fortemente identitaria che è ancora oggi leggibile lungo tutto il tracciato così come nei territori attraversati.

Questi tre temi identitari accomunano tutti i territori coinvolti dal percorso della Salaria. A questi temi se ne aggiungono altri specifici riferibili ad aree locali. La cultura dei Piceni e dei Sabini, il culto della dea Vacuna, legato a diversi luoghi e che persiste in alcune tradizioni immateriali e in molti toponimi, ne sono alcuni esempi, così come la memoria della famiglia dei Flavi, e in particolare dell'imperatore Vespasiano, che era originario della valle Falacrina lungo la Salaria al valico appenninico, hanno valorizzato, con numerosi edifici e manufatti, l'area di Cotilia e le sue *Thermae*, o come anche le tante realtà "slow food" legate a usi agricoli e di allevamento tradizionali: dalle castagne di Acquasanta e Antrodoco al fagiolino di Favallanciana e al Pecorino Romano di Amatrice.

3.4 Disegno strategico.

Lo studio, individua un disegno paesistico strategico di riferimento assumendo due ipotesi di scenario: 1) recupero e valorizzazione delle forme insediative e degli usi del territorio che sono espressione singolare e identitaria di un equilibrio dinamico verificato nel lungo periodo; 2) implementazione di tecnologie avanzate e sostenibili di comunicazione e trasporto finalizzate a valicare le barriere fisiche per una massima integrazione (flussi di informazioni, energia, materia) delle aree interne nella regione urbana (Soja, 2000). Le ipotesi di scenario guidano l'individuazione di assi strategici, tipicamente espressi a una scala di area vasta e di ambito paesistico che riguardano le connessioni paesaggistiche di matrice ecologica, culturale, fruitiva. La localizzazione sui territori avviene secondo conseguenti linee strategiche.

3.5 Assi strategici

Partendo dalla lettura sistemica delle diverse parti del territorio, lo studio propone, come strategia di

contenimento di processi insediativi incontrollati, un'intensificazione delle caratteristiche paesistiche dominanti. Altresì propone, come filo conduttore di una prospettiva di sviluppo sostenibile, una visione integrata delle grey infrastructure (segnatamente mobilità su gomma) e green blue infrastructure (reti ecologiche, armatura culturale, slow mobility) orientata all'incentivazione del sistema produttivo pastorale estensivo transumante (settore primario), da osservare come carattere identitario, antropologico, soprattutto come attività sostenibile fondamentale nella catena agroalimentare e ricettiva di qualità, per la conservazione dei paesaggi e dei relativi servizi ecosistemici (Valorani, 2022). Allo stesso tempo viene colta l'opportunità di guardare alle caratteristiche di identità dei territori, con l'obiettivo della messa in valore, in un quadro sistemico e integrato, delle permanenze e persistenze presenti nel Distretto paesistico, sia di rilevante carattere paesaggistico architettonico, storico artistico e archeologico che in termini di percezione paesistica. Presupposto necessario è il completamento dell'infrastrutturazione digitale.

3.6 Green blue infrastructure - Rete ecologica. Linee strategiche

Le azioni previste per la rete ecologica primaria insistono principalmente sulle aree che risultano essere aree "non abitate o selvagge che non appaiono urbane" (Soja, 2000); aree a più alta biodiversità (zone ecotonali) ovvero aree di massima concentrazione di biomassa (colture permanenti), parti più acclivi dei territori, meno adatte per l'uso insediativo e agricolo, che rappresentano importanti "rifugi della biodiversità" (Clement, 2005). Per queste aree sono immaginate azioni di conservazione e valorizzazione della copertura vegetale sui versanti acclivi, il ripristino dei corridoi ecologici anche con misure di mitigazione della frammentazione degli ecosistemi, misure per la conservazione delle specie autoctone escludendo forestazioni con specie da "vivaio", recupero ambientale delle attività produttive dismesse.

Nella rete ecologica complementare sono perlopiù inserite le aree che risultano essere compatibili con gli usi pastorali estensivi, le praterie montane, le parti meno acclivi dei territori contese tra usi insediativi e usi agricoli. Per queste aree sono immaginate azioni di conservazione e valorizzazione che prevedono limiti al consumo di suolo, limiti alla dispersione insediativa, valorizzazione degli usi pastorali estensivi, valorizzazione di obiettivi di

sostenibilità agricola, ripristino di corridoi locali di riconnessione ecologica.

3.7 - *Armatura culturale (patrimonio e slow mobility). Linee strategiche*

In un'accezione di paesaggio che rimanda alla definizione della C.E.P. e si estende quindi agli aspetti identitari e di "attaccamento" ai territori da parte delle popolazioni, lo studio identifica come armatura culturale l'insieme degli elementi testimoniali, materiali e immateriali, che distinguono i "luoghi" nel paesaggio.

Dunque "armatura culturale" intesa "nel suo duplice valore di matrice formativa dell'identità dei luoghi e delle comunità e di strumento per la costruzione di uno sviluppo che sia locale nelle risorse, globale nelle relazioni ed auto-sostenibile nelle modalità" (Carta, 2002).

Per gli elementi dell'armatura culturale sono proposte azioni di conservazione e valorizzazione che prevedono la messa a sistema, attraverso la proposta di tre chiavi di lettura identitarie riferibili all'itinerario complessivo della Salaria, la messa a sistema degli elementi connessi a luoghi di particolare eccellenza, azioni di integrazione e intensificazione delle relazioni in un'ottica di sviluppo locale legato al turismo e alla mobilità slow, alle produzioni agricole di eccellenza e all'allevamento tradizionale estensivo, al potenziamento delle relazioni di filiera e all'identità gastronomica dei territori.

In particolare, le testimonianze dei diversi e numerosi tracciati della direttrice Salaria che si sono sedimentati nel tempo (dai percorsi preromani a quelli della 'Salaria antica' in epoca imperiale romana, alla Salaria medievale fino all'itinerario ottocentesco della 'Salaria vecchia'), così come il cicloturismo, il turismo di pellegrinaggio (Cammini), l'escursionismo e il turismo sportivo, si organizzano in un sistema unitario di mobilità lenta che mette in evidenza i punti di connessione e intermodalità.

3.8 *Grey infrastructure. Linee strategiche*

Nella logica del Piano, lo studio riconosce le consolidate direttrici di mobilità su gomma e ferro di collegamento tra il sistema insediativo tirrenico e il sistema insediativo adriatico. Organizza e ridisegna i previsti interventi di valorizzazione, messa in sicurezza, efficientamento, integrazione, e mitigazione dell'asse di mobilità interregionale, prevedendo

contemporaneamente macro interventi di potenziamento dell'asse e interventi per il miglioramento diffuso dei punti di criticità di mobilità locale. Inoltre, al fine di raggiungere una completa integrazione delle aree interne con la vita della regione urbana, il piano individua nella regione quelle zone caratterizzate da tempi di accesso eccessivi causati da una rete di mobilità a maglie larghe imputabile a configurazioni geomorfologiche e vegetazionali complesse (in ogni caso da conservare nella loro integrità). Per queste situazioni, in prospettiva, propone dei primi schemi di riorganizzazione a rete della mobilità locale basati su tecnologie innovative sostenibili (Smart connection; Urban Air Mobility). A completamento del quadro di visione lo studio identifica le percorrenze presenti e previste per la mobilità dolce, al fine di potersi integrare con le porzioni di itinerario già esistenti, e creare un raccordo con gli strumenti già in programmazione. Tale focus si orienta a individuare i nodi di scambio intermodale e configura il recupero, e la rivitalizzazione, di tracciati dismessi della Salaria (a seguito degli ammodernamenti ingegneristico-tecnologici), esteso ai tratti che fisiologicamente vengono a realizzarsi nell'attuazione di alcuni interventi dello stesso Piano che si sviluppano in variante all'attuale tracciato della statale. Pertanto lo studio declina la rifunzionalizzazione dell'asse tenendo in conto anche delle nuove ed ulteriori esigenze in coerenza con la vocazione di pubblica utilità dell'asset della rete infrastrutturale senza limitarsi alla sua modalità carrabile.

3.9 *Territorializzazione delle strategie*

Le linee strategiche trovano una declinazione locale articolandosi secondo i diversi sub-distretti paesistici. Per ciascuno di questi sono riconosciuti gli elementi di struttura di matrice ambientale e paesistica, come pure di matrice culturale, che concorrono a determinare il complesso della sua struttura paesistica. In accordo con la struttura paesistica sono declinati e specificati, in coerenza con le linee strategiche di area vasta, gli obiettivi locali di tutela paesistico-ambientale e valorizzazione. In relazione a questi sono individuate le condizioni di interferenza dello stato di fatto dell'infrastruttura e, soprattutto, gli elementi di attenzione da tutelare e valorizzare laddove si determini la necessità di interventi di correzione di tracciato e nuova territorializzazione delle opere. Al fine di orientare azioni complementari di tutela e valorizzazione a scala

locale, sono opportunamente individuati perimetri ed elementi principali di specifiche "unità di progetto".

3.10 *Primi esiti dello studio*

Lo studio paesistico, in via di completamento, ha già contribuito alla determinazione degli indirizzi strategici per le progettazioni di singoli interventi così come disposti dal Piano Commissariale. Tali indirizzi hanno trovato esito ad esempio in termini di localizzazioni più integrate e sostenibili delle varianti di tracciato dell'infrastruttura. Inoltre il focus sulla tutela e messa in valore degli elementi territoriali di pregio, in un quadro di progettazione concertata con le Amministrazioni, ha contribuito a rendere più efficace l'iter di approvazione.

In prospettiva, il quadro complessivo di territorializzazione delle strategie, all'interno del quale gli interventi infrastrutturali sono stati concepiti, sarà messo a disposizione delle Amministrazioni locali come strumento strategico di riferimento utile a costruire una visione unitaria di progetto di paesaggio.

4. IL PIANO COMMISSARIALE. WORK IN PROGRESS

Allo stato attuale, l'azione Commissariale è ancora in fase di dispiegamento e pertanto non è possibile trarre valutazioni esaustive sui suoi esiti. Nondimeno, coerentemente con il mandato Commissariale, effetti immediati del Piano si riscontrano in relazione al sistema delle grey infrastructure. Va poi considerato, in relazione alle azioni relative alle green blue infrastructure, ivi compresa la tutela e valorizzazione dei beni culturali, che sarà possibile effettuare una valutazione solo a seguito di un processo di sviluppo di medio periodo animato dai contributi dei diversi attori territoriali.

Lo studio delle connotazioni paesistico ambientali, integrato nella dimensione strategica del Piano, ha consentito di determinare degli indirizzi preliminari di orientamento delle progettazioni di ciascun intervento. Tali indirizzi hanno generalmente trovato attuazione in una territorializzazione dell'infrastruttura mediamente più sostenibile della situazione anteoperam, ponendo in attenzione e sviluppando l'intervento nella tutela e valorizzazione degli elementi identitari dell'ambito.

Un esempio di indirizzo preliminare paesistico che

ha orientato il progetto è relativo all'intervento di potenziamento infrastrutturale tra la Capitale e il capoluogo reatino. In questo caso l'indirizzo, teso a contenere l'ulteriore consumo di suolo e a ridurre la frammentazione del mosaico agricolo di pregio, ha indirizzato il progetto verso l'adeguamento in sede dell'infrastruttura esistente. Lungo il tracciato, la messa in valore degli elementi di specificità paesistica, ad esempio dei reperti di interesse storico archeologico, è stata concretizzata attraverso l'applicazione di tecnologie innovative sostenibili utili alla realizzazione di scarpate sulle quali far sviluppare vegetazione.

Ancora si può evidenziare come, la presenza delle linee strategiche dello studio relative allo sviluppo delle infrastrutture verdi, sia stata oggetto di attenzione negli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale. Lungo tutto l'itinerario si è infatti intervenuti migliorando la connettività dei corridoi faunistici, riconoscendo la spiccata valenza ambientale dei territori attraversati, costituiti da due Parchi Nazionali, numerosi siti della Rete Natura 2000 e la vicinanza di numerose aree protette.

Infine, tra le azioni di valorizzazione del patrimonio culturale si evidenzia anche il valore indiretto degli interventi infrastrutturali, che in diversi casi, proprio nella fase di realizzazione delle opere, si sono rivelati occasione per incrementare il grado di conoscenza del territorio attraversato. A questo proposito, ad esempio, le opere per la realizzazione della terza corsia sul tratto laziale della S.S.4 nel Comune di Nerola hanno messo in luce il ritrovamento di grandi porzioni di un tracciato romano, della cui presenza in situ non risultava alcuna pregressa informazione documentale e il cui rinvenimento ha un considerevole valore sia sotto il profilo storico-archeologico (per i reperti rinvenuti e le nuove informazioni che vanno a riscrivere la storia del territorio) sia sotto il profilo della possibile fruizione culturale del bene stesso che è entrato a far parte di uno dei tre temi identitari individuati nelle linee strategiche per la Green blue infrastructure - Armatura culturale (patrimonio e slow mobility). Nella piena applicazione della progettazione integrata, posta alla base del metodo Commissariale, su questo intervento si è operata anche una parziale revisione in corso d'opera delle lavorazioni previste, attraverso un'azione coordinata e congiunta con la Soprintendenza preposta alla tutela del patrimonio storico, culturale e paesaggistico. La soluzione accordata, e di cui è stata completata la realizzazione, ha garantito il livello funzionale

trasportistico richiesto per la corsia di arrampicamento e sorpasso, avendo al contempo cura di preservare le importanti permanenze rinvenute.

Con riferimento agli esiti in via di conseguimento del Piano Commissariale è interessante evidenziare che, nel mese di giugno 2023, è previsto l'appalto di interventi per circa 860 milioni inerenti la connessione Roma-Rieti, (adeguamento a quattro corsie della tratta della Salaria tra Ponte Buita e Rieti), e la connessione tra la Regione Marche con le Regioni Lazio e Umbria, Abruzzo (perfezionamento della tratta della Salaria tra Arquata del Tronto ed Acquasanta Terme). Inoltre è stato avviato l'appalto, con modalità integrata, dell'intervento di miglioramento della Salaria tra il Comune di Antrodoco e di Micigliano, con eliminazione del passaggio a livello, per un importo di circa 90 milioni. A questi si aggiunge il prossimo completamento delle autorizzazioni per l'intervento di adeguamento della Salaria nel Comune di Cittaducale, che aprirà il cantiere entro la fine dell'anno.

5. IL PIANO COMMISSARIALE. PROSPETTIVE DI INTEGRAZIONE

Il Piano Commissariale per gli interventi infrastrutturali sulla S.S.4 Salaria si propone come modello attuativo, stabilendo criteri per la definizione di una strategia di azione basata sull'analisi delle alternative di intervento ed efficace programmazione degli interventi, effettuando una valutazione dei benefici che non può prescindere dalla conoscenza del territorio e delle sue istanze. In questo, il programma pone alla sua base l'integrazione degli obiettivi di qualità per il perseguimento degli obiettivi prefissati dalle Amministrazioni centrali dello Stato, garantendo quindi coerenza e conformità alle esigenze degli standard normativi di sostenibilità. Il modello di azione ricomprende flessibilità, al fine di perseguire gli obiettivi stabiliti anche gestendo le variazioni che possano manifestarsi, impreviste e non, tramite una riconfigurazione dell'assessment esecutivo e messa in atto di modelli di problem solving.

Pertanto, in accordo con una alta visione a sistema, il Piano sta operando in integrazione delle molteplici azioni in atto su questi territori, considerando una rete più ampia di connessioni in cui l'asse della Salaria inquadra la direttrice trasversale del centro, da allacciare con gli assi autostradali A1, A14 ed A24, nonché con il sistema di rete statale che caratterizza gli attraversamenti pedemontani

da nord a sud delle quattro regioni del cratere sismico. Quest'ultima, come anticipato, è infatti investita di ulteriori azioni di adeguamento con nuove configurazioni di collegamento, nell'intento di favorire l'accesso ai territori interni e contribuire, nel medio e lungo termine, al valore dell'azione di ricostruzione in atto nell'area ricompresa tra Amatrice, Accumoli, Campotosto, L'Aquila, Teramo, Norcia, Cascia, Visso, Ascoli Piceno, Arquata del Tronto, Acquasanta Terme e le loro frazioni. Il Piano si raccorda quindi nella prospettiva di una generale riorganizzazione e rigenerazione dei servizi a rete.

6. CONCLUSIONI

Alla luce degli esiti conseguiti e delle concrete prospettive di ulteriore implementazione, con riferimento al complesso delle azioni connesse con il sistema delle grey infrastructure per la mobilità, il Piano Commissariale diviene un utile e valido strumento per governare la complessità delle linee di finanziamento e i rapporti con un mosaico amministrativo caratterizzato dal tipico livello di frammentazione del nostro Paese.

Nell'odierna imprescindibile celerità di azione, il metodo si focalizza non solamente sul singolo elemento di velocizzazione ma sull'affidabilità dell'attuazione. In tal senso il Piano, nello stabilire gli obiettivi, li ha anche correlati a cronoprogrammi dando valore al tempo, assunto come un fattore centrale, di pari significatività della funzionalità e qualità dell'intervento. Per consentire il rispetto degli impegni assunti sono state concertate attività e risorse per realizzare gli interventi nel più breve tempo possibile. Si ritiene infatti di grande importanza rendere rapidamente disponibili al territorio i benefici prodotti dagli interventi, consentendo anche un rapido ritorno degli investimenti pubblici, sia in termini di indotto diretto e indiretto, sia di ricadute economiche e sociali oltre che di qualità della vita.

Con riferimento ai più generali effetti di valorizzazione paesistica-ambientale e di sostenibilità socio-economica, l'efficacia del piano deve dispiegarsi in una prospettiva di medio-lungo periodo andando a fornire tali risultanze alle Amministrazioni preposte alla governance del territorio. Si profila, altresì, una chiara potenzialità dello strumento al fine di assicurare un coerente orientamento degli interventi così come una guida sulle azioni da intraprendere.

Le prospettive di ripresa per il paesaggio delle aree

interne del centro Italia sono intrinsecamente legate a una vision unitaria di un territorio, che sulla base di nuove infrastrutture e nuove tecnologie per la mobilità si candida come parte integrante della

vita di una regione urbana (Soja, 2000), estesa, attraverso la dorsale appenninica, dalla costa tirrenica fino alla costa adriatica.

ATTRIBUTIONS AND ACKNOWLEDGEMENT

The text is the result of the joint work of the authors. However, § 1 and 3.1 are to be attributed to C. Valorani; §§ from 3.2 to 3.10 to M.E. Cattaruzza; §§ 2 and 4 to G. Ceribelli; §§ 5 and 6 to F.M. Soccodato.

Working group:

Commissioner's Structure: Fulvio Maria Soccodato, Giulia Ceribelli, Francesco Primieri;

Transport and functional study group: Giuseppe Cantisani, Giulia Del Serrone;

Landscape and environmental study group: Carlo Valorani, Maria Elisabetta Cattaruzza;

Socioeconomic sustainability study group: Livia Arcioni, Francesco Rizzi, Luca Ferrucci, Daniela Leonardi.

REFERENCES

- Arnheim R., (1962), *Arte e percezione visiva*, Feltrinelli.
- Barberis C., (1997), *Le campagne italiane. Da Roma Antica al settecento*, Laterza.
- Baumann Z., (2002), *Modernità liquida*, Laterza.
- Belardelli C., Pascucci P. (a cura di), (1996), *Repertorio dei siti protostorici del Lazio Province di Rieti e Latina*, Nova Tiporom, Regione Lazio, Assessorato alle politiche per la promozione della cultura, dello spettacolo e del turismo; Centro regionale per la documentazione dei beni culturali e ambientali.
- Betori A., Licordari F., Piermattei P. (a cura di), (2021), *Lungo il corso del Velino*, Officina Edizioni.
- Braudel F., (1965), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II, (1949)*, Einaudi Editore.
- Briquel D., (1999), La zona reatina, centro dell'Italia: una visione della Penisola alternativa a quella romana, in Catani E., Paci G., *La Salaria in età antica. Atti del Convegno di studi Ascoli Piceno – Offida – Rieti, 2-4 ottobre 1997*, "L'Erma" di Bretschneider.
- Bucci F., Santangelo M., Fongo L., Alvioli M., Cardinali M., Melelli L., Marchesini I., (2022), "A new digital lithological map of Italy at the 1:100000 scale for geomechanical modelling" in *Earth Syst. Sci. Data*, 14, 4129–4151.
- Calzolari V., (2000), "Il progetto di paesaggio" in Calzolari V., (a cura di), *Paesistica = Paisaje*, Valladolid, Istituto Universitario de Urbanismo.
- Camagni R., (2006), "Per una definizione di pianificazione strategica" in Tanese a., Di Filippo E., Rennie R., (a cura di), *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*, Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Caravaggi L., Menichini S., Pavia R. (a cura di), (2005), *Strade paesaggi*, Meltemi.
- Carta M., (2002), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e sviluppo*, FrancoAngeli Editore.
- Christaller W., (1933), *Die zentralen Orten in Süddeutsch-Land*, Gustav Fischer.
- Clement G., (2005, trad. De Pieri F.), *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet.
- Conte G.B (a cura di), (1982), *Plinio Storia Naturale I: Cosmologia e Geografia: libri 1-6*, Collana i Millenni, Einaudi.
- Conte G.B (a cura di), (1986), *Plinio Storia Naturale 4: Medicina e farmacologia: libri 28-32*, Collana i Millenni, Einaudi.
- Cosgrove D., (1990), *Realtà sociali e paesaggio simbolico*, Unicopli.

- De Masi D., (2020), *Smart working: La rivoluzione del lavoro intelligente*, Marsilio.
- Dematteis G., (2013), “La Montagna nella strategia per le aree interne 2014-2020” in *Agriregionieuropa*, n 34, Settembre.
- Fourastiè J., (1979), *Les Trente Glorieuses, ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Fayard.
- Gregotti V., (1989), “La strada: tracciato e manufatto” in *Casabella*, n. 553-554, p. 2-5.
- ISTAT U.S., (2022), “La geografia delle aree interne nel 2020: vasti territori tra potenzialità e debolezze” in *Statistiche Focus*, 20 luglio 2022.
- Kipar A., (2010), “Infrastrutture e paesaggio” in *Ce.S.E.T., Atti del XXXIX Incontro di Studio*, pp. 47-53, University Press, Firenze.
- Lefebvre H., (trad. It. 2014), (2009), *Il diritto alla città*, Ombre Corte.
- Luginbühl Y., (2009), “Rappresentazioni sociali del paesaggio ed evoluzione della domanda sociale” in Castiglioni B., De Marchi M., (a cura di), *Di chi è il paesaggio?*, Padova, Cluep.
- Mastrofini M., (1823), *Le antichità romane di Dionigi d'Aligarnasso volgarizzate dall'abate Marco Mastrofini*, Sonzogno.
- Mauri C., (2018), *La Sabina prima dei Sabini. Gli Aborigeni e l'età del Bronzo*, Aracne editrice.
- Meadows D.H., Meadows D. L., Randers J., Behrens W.W., (1972), *I limiti dello sviluppo*, Edizioni Scientifiche e Tecniche Mondadori.
- Menichini S., Caravaggi L. (a cura di), (2006), *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Alinea Editrice.
- Nisio S., (2014), “Gli sprofondamenti tra storia, mito e leggenda” in *Memorie descrittive della carta geologica d'Italia*. Testo, contesto ed evento: geomitologia una nuova frontiera delle Scienze della Terra, Vol. 96, ISPRA Servizio Geologico d'Italia, pag 271-296.
- Pesando F., (2010), (a cura di), *L'Italia antica. Culture e forme del popolamento nel I millennio a.C.*, Carocci editore.
- Ricci M., (2013), “Infrastrutture osmotiche” in Scaglione P., Ricci M., (a cura di), *A22 Nuove ecologie in infra/strutture osmotiche*, Rovereto (TN), GreenTrenDesign Factory.
- Scaglione P., Ricci M., (2013), *A22 Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, List.
- Sereni E., (1961), *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza.
- SNAI, (2014), *Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le aree interne*.
- SNAI, (2020), *Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le aree interne*, https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Relazione-CIPESS-2020_finale.pdf
- Soja E. W., (trad. It. 2007), (2000), *Dopo la metropoli*, Pàtron Editore.
- Tarquini S., Isola I., Favalli M., Mazzarini F., Bisson M., Pareschi M. T., Boschi E., (2007), “Tinality/01: a new Triangular Irregular Network of Italy” in *Annals of Geophysics*, n 50, pp. 407-425.
- Toffler A., (1980), *The Third Wave*, William Morrow & Company.
- Turri E., (1998), *Il paesaggio come teatro*, Marsilio.
- Valorani C., Cattaruzza M.E., Aronsonn K.Å., Cano Delgado J.J., Messina S., Santillo Frizell B., Vigliotti M., (2021), “The European transhumance network. The ancestral infrastructuring of the territory for settlement rebalance in post-pandemic society” in *UPLanD - Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design*, n. 5(2), pp. 127-148.
- Valorani C., Vigliotti M., (2022), “Il patrimonio della transumanza nella prospettiva bioregionale” in *Scienze Del Territorio*, n. 10(2), pp. 89-97.
- Von Thünen J. H., (1824), *Untersuchungen über den Einfluss, den die Getreidepreise, der Reichtum des Zogens und die Abgaben auf den Ackerbau ausuben*, Leopold.