



IMAGO ROMAE

The Perception of Modern and Ancient Rome

ARCHEOLOGIA E METROPOLITANE A ROMA: QUALCHE CONSIDERAZIONE

Di Angelo Bottini

Soprintendente archeologo della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma

Publicato il 22 Ottobre 2009

Si ringrazia l'Ufficio stampa della S.A.R e di Electa Musei



Via Casilina - Porta Metronia. Area compresa tra via Casilina Vecchia e Porta Metronia.

Ricostruzione del paesaggio non antropizzato con sovrapposte delle Mura Aureliane

© ARCHIVIO FOTOGRAFICO SOPRINTENDENZA SPECIALE PER I BENI ARCHEOLOGICI DI ROMA

1. Archeologia e metropolitane a Roma: qualche considerazione

Nei suoi tempi di progettazione e di realizzazione, necessariamente molto lunghi, l'idea di costruire una terza linea (C) della metropolitana di Roma si è andata sviluppando lungo il medesimo arco cronologico in cui anche l'archeologia italiana ha conosciuto una profonda trasformazione, in sintonia peraltro con ciò che si andava verificando in altri Paesi europei: per usare il titolo del testo introduttivo di un bel volume comparso a Parigi nel 2004, il progressivo passaggio dall'archeologia d'urgenza a quella preventiva, intesa quale unico *modus operandi* adeguato sotto il profilo scientifico per territori dalla lunghissima frequentazione umana.

A sciogliere in senso positivo -almeno per quanto riguarda il vastissimo e cruciale settore degli interventi pubblici- l'alternativa "rischio o valore aggiunto" che (in modo alquanto bizzarro in un Paese che deve ai frutti dell'archeologia una quota significativa della propria identità ed una fetta non piccola del turismo) ancora compariva quale nodo irrisolto all'inizio degli atti della giornata di studi organizzata dal nostro Ministero a Roma il 17 ottobre 2001, è stato il recepimento, da parte del legislatore, del principio della priorità dell'indagine rispetto all'esecuzione delle opere, dapprima nella formulazione originaria (2004) del Codice dei beni culturali e del paesaggio, e quindi nelle norme relative ai lavori pubblici, che ha messo così fine, almeno in via di principio, alla paradossale insensatezza costituita dal considerare le ricerche come una fase nella realizzazione di quella stessa opera di cui devono far stabilire la fattibilità.

D'altra parte, allo spostamento "all'indietro" del momento d'incontro fra attività dell'archeologo e trasformazione del territorio si è andato negli stessi anni aggiungendo una sempre più chiara e diffusa consapevolezza dell'estensione del campo d'azione della disciplina, da una serie più o meno vasta ma comunque selezionata di manufatti antichi, specie di talune epoche storiche, alla complessità delle testimonianze sopravvissute e pervenute fino a noi, indipendentemente dalla loro datazione (la stessa norma pone un limite cronologico alla tutela mutuato dal campo artistico, a 50 anni da oggi: abbiamo insomma oltrepassato la seconda guerra mondiale) e dalla loro natura.

Non è del resto un caso se sono andate nel contempo sviluppandosi settori specialistici come l'archeologia dei paesaggi e l'indagine delle tracce, positive e più spesso negative ed assai labili, lasciate dalle pratiche agricole e di sfruttamento ed organizzazione del territorio (strade, canali ecc).

In questa prospettiva di crescente riconoscimento pubblico ed aggiornamento metodologico del ruolo dell'archeologia è andata quindi delineandosi anche la valutazione del progetto della nuova linea della metropolitana da parte dei tecnici della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma (già da molti anni gestori di una capillare attività di tutela preventiva, garantita da norme specifiche del piano regolatore), sempre più percepita non solo quale causa di fin troppo ovvie preoccupazioni dal punto di vista della tutela ma anche quale occasione di conoscenza, sul modello di quanto era avvenuto da poco ad Atene o stava avvenendo a Napoli, come si dirà anche in seguito.

Ne è chiara espressione già la fondamentale presa di posizione ufficiale assunta nel 2003, in cui, oltre a delineare con molta precisione e chiarezza il quadro dei principali problemi che si sarebbero dovuti affrontare, veniva formulato l'auspicio che l'opera mantenesse quella connotazione di *Metro archeologica* prospettata dalla stessa relazione generale che accompagna il progetto, *non solo come semplice strumento di trasporto, ma anche come mezzo di valorizzazione del patrimonio storico di Roma.*

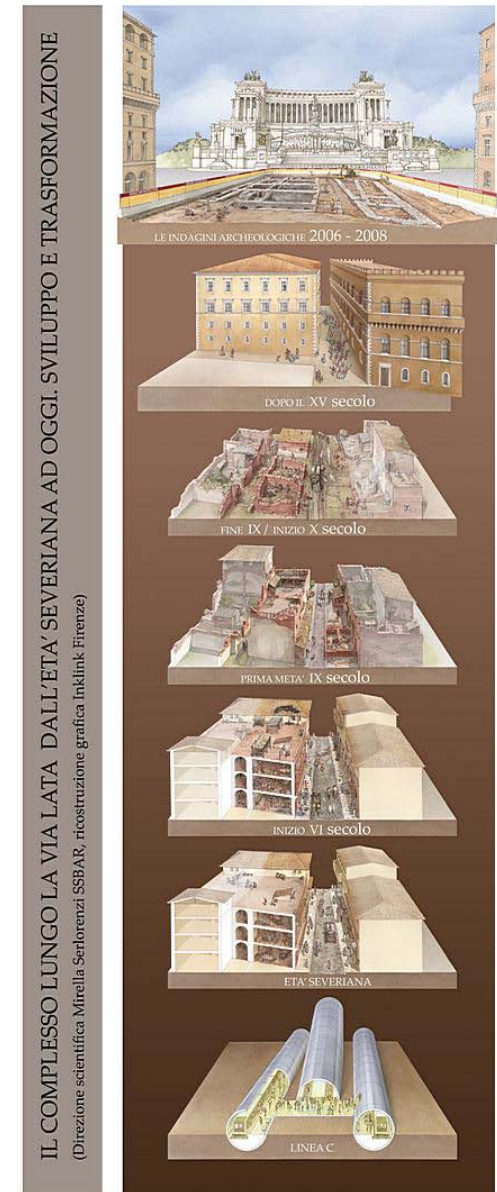
2. Archeologia preventiva: teoria e prassi nell'esperienza romana.

Nel concreto, dal punto di vista specifico della conservazione del patrimonio archeologico le preoccupazioni non riguardavano (e non riguardano nemmeno oggi, a cantieri operanti) né la costruzione nel sottosuolo della coppia di gallerie né il futuro passaggio dei treni, dal momento che la profondità stessa a cui vengono realizzate, associata alle particolari tecniche adottate garantisce che in nessun caso siano coinvolti i resti presenti nei livelli sovrastanti, bensì tutti quei luoghi in cui è necessario porle in relazione con la superficie, attraversando il deposito archeologico: accessi alle stazioni in primo luogo, ma anche pozzi di ventilazione ed altri impianti tecnici di varia natura.

Tutto ciò in via generale, ma soprattutto in ragione del fatto che il tracciato previsto per questa nuova, attesissima, linea di metropolitana (di cui era ed è palesemente impossibile disconoscere l'utilità) prevedeva l'attraversamento della capitale in senso *grosso modo* Est – Ovest, con il conseguente coinvolgimento del centro storico, dal Laterano alla punta estrema del Campo Marzio: un'area dunque in cui l'abitato attuale si sovrappone a tutti quelli che lo hanno preceduto nel tempo, dall'epoca degli stanziamenti precedenti la nascita stessa di Roma in poi, con una densità di frequentazione ed una rilevanza intrinseca di larga parte del tessuto urbano, moderno come antico, che non trova paragoni nelle aree più periferiche, per quanto siano ricchissime di preesistenze, condizionando i progettisti non meno degli archeologi, seppure per motivi spesso del tutto diversi.

Peraltro, gli strumenti d'indagine preliminare proposti non divergevano a seconda della natura delle aree, essendo essenzialmente costituiti (sulla base di una larghissima esperienza precedente non solo romana) dall'incrocio di una analitica raccolta di dati d'archivio con gli esiti di accertamenti strumentali più o meno distruttivi (dalle varie forme di prospezione ai carotaggi) ed infine con i risultati di saggi di scavo definiti e mirati.

Come si è verificato nel successivo svolgimento dei lavori (e come si cercherà di spiegare nelle righe che seguono), la distinzione fra aree periferiche e zona centrale, almeno in una realtà complessa quale quella romana, è risultata invece determinante; scendendo sul terreno concreto dello scavo, è apparso infatti con sempre maggior evidenza palese che, all'interno di un simile fitto tessuto urbano, attraversato da grandi correnti di traffico e sede di rilevanti interessi di ogni genere, non solo si concentra una





Piazza Venezia. Panoramica dello scavo.

© ARCHIVIO FOTOGRAFICO SOPRINTENDENZA SPECIALE PER I BENI ARCHEOLOGICI DI ROMA

vasta e multiforme tipologia di fattori oggettivi (materiali, socio-economici, legati alla difesa di valori tutelati dalla legge) in grado di determinare ubicazione, estensione e durata degli scavi al di là dei desideri degli archeologi e di quelle necessità di conoscenza che ne hanno richiesto l'esecuzione, ma che le stesse procedure operative previste in astratto, in un contesto tanto particolare finiscono spesso per entrare in conflitto con le esigenze della conservazione, creando una contraddizione di non facile risoluzione.

Per quanto riguarda soprattutto il primo aspetto, appunto il prevalente condizionamento esercitato da ragioni esterne alla ricerca, una delle situazioni più evidenti è certamente quella di piazza Venezia, di cui più avanti si illustreranno gli aspetti propriamente archeologici, peraltro fra quelli di maggior interesse scientifico.

Le premesse, dal punto di vista del progetto, sono semplici: posta al cuore della città, la corrispondente futura fermata, destinata in prospettiva a servire anche la quarta linea (D, al momento ancora in via progettazione) costituisce uno snodo fondamentale, pensato per accogliere un numero elevatissimo di viaggiatori; essa va quindi dotata di un adeguato sistema di accessi distribuiti in corrispondenza delle principali direttrici, collegati nel sottosuolo alla stazione vera e propria; quest'ultima, a sua volta, deve essere costruita - per esigenze tecniche ineludibili - al fondo di un pozzo circolare a cielo aperto dal diametro di circa 25 metri, praticato sulla verticale delle gallerie di corsa, con la totale eliminazione di ogni preesistenza archeologica: luogo prescelto, anche in funzione dell'esigenza di non paralizzare per anni un nodo cruciale per il traffico automobilistico, il centro stesso della piazza, occupato solo da una grande aiuola a raso.

Nella logica della topografia della città antica, ciò significa intercettare al suo estremo orientale il tracciato della via Lata, com'è universalmente noto corrispondente alla moderna via del Corso, e gli isolati ad essa adiacenti.

Puntualmente, lo scavo principale, una volta oltrepassati una parte degli scantinati degli edifici post-medievali demoliti "a raso" all'inizio del '900, ha così iniziato ad esplorare le testimonianze della continuità di vita di uno degli assi stradali più importanti di Roma tanto antica che moderna, rappresentato da un'impressionante sequenza stratigrafica, includente il tracciato viario così come i lembi di un gran numero di edifici adiacenti, che, al momento della sospensione delle indagini per l'affiorare dell'acqua di falda, aveva raggiunto le fasi della prima età imperiale. In parallelo, i saggi di minore estensione volti ad accertare l'impatto delle relative uscite sul tessuto antico mettevano in luce una situazione variegata, i cui estremi sono rappresentati da un lato dal rinvenimento di una ricca *domus* tardo antica (in via C. Battisti, nell'ambito del medesimo gruppo di *insulae* cui appartiene anche quella scavata e mirabilmente allestita per la visita nei sotterranei dell'antistante palazzo Valentini, sede della Provincia di Roma), dall'altro dalla sostanziale assenza di resti in margine al Vittoriano, prevedibile conseguenza delle radicali trasformazioni subite dall'area, a partire dal celebre taglio di età traianea dell'altura che collegava le pendici estreme del Quirinale al colle capitolino.

In presenza di quadro così articolato, la Soprintendenza ha avanzato la proposta di trasferire l'ubicazione del pozzo nella zona priva di testimonianze archeologiche appena menzionata, segnalando nel contempo l'impossibilità di ubicare un accesso nel tratto indagato di via C. Battisti e indicando la necessità di ulteriori approfondimenti preliminari in corrispondenza di un'altra uscita, prevista sul margine settentrionale della piazza.

La scelta, adottata in accordo fra il Comune di Roma ed il Ministero nel mese di luglio del 2007, dopo una fase non breve di ulteriori riflessioni ed approfondimenti (resi ancor più complessi dalla paradossale mancanza di una cartografia d'insieme degli scavi e dei rinvenimenti succedutisi nel tempo), era tuttavia quella di confermare la collocazione del pozzo nel luogo prescelto, in base a varie ragioni sia di natura tecnica, avanzate dai progettisti, sia a preoccupazioni circa le possibili conseguenze negative per il complesso del Vittoriano, già investito da fenomeni di dissesto statico. Tutto, nel quadro tuttavia di un ripensamento del sistema degli accessi che tenesse in debito conto delle preesistenze archeologiche: com'è facile osservare, in un non semplice esercizio di equilibrio fra esigenze di natura molto diversa anche all'interno stesso delle ragioni della tutela, ma comunque meritevoli di grande attenzione.

Nei mesi successivi, la vicenda, ancor oggi non conclusa, ha quindi conosciuto un'ulteriore evoluzione di non minore interesse, sia nello specifico che in generale, come vedremo fra breve.

In primo luogo, per quanto riguarda il pozzo, d'accordo con la Direzione Generale, si è preferito non procedere nello scavo preliminare, rimandando l'esplorazione dell'area destinata ad essere comunque sacrificata al momento stesso della costruzione della corrispondente stazione, una volta fissata con assoluta precisione la sua collocazione nella piazza, in modo tale da evitare il rischio di ripetere l'infissione lungo perimetri diversi di quelle pesanti paratie metalliche tanto invasive quanto indispensabili a fini della sicurezza che costituiscono l'inevitabile corollario di qualsiasi indagine in profondità: come si accennava prima, facendo insomma i conti con la dannosità intrinseca ed non eliminabile delle stesse procedure di indagine preliminare.

D'altra parte, la riconosciuta necessità di ampliare i sondaggi alla ricerca del luogo più adatto alla costruzione degli accessi portava - tra l'altro - alla decisione di esplorare in modo più esteso un lembo di giardino antistante la chiesa della Madonna di Loreto, (suscitando peraltro la forte opposizione di una parte dell'opinione pubblica, risolutamente contraria all'inevitabile abbattimento di un piccolo numero di pini marittimi); ne derivava così la messa in luce di un grande edificio pubblico di età adrianea, riconducibile ad una sistemazione dell'area adiacente il Foro di Traiano finora del tutto ignota; al momento uno dei più felici apporti conoscitivi legati alla realizzazione della metropolitana.

In linea di massima, le situazioni che si andavano profilando in altre aree facevano peraltro prevedere una realtà non molto diversa da quella di piazza Venezia: alla Soprintendenza è sembrato di conseguenza opportuno e doveroso trarre le conseguenze dell'esperienza fatta, nella sua irriducibile complessità, e formulare un nuovo quadro d'insieme, da sottoporre alla valutazione preventiva dell'Amministrazione centrale, nel rispetto della norma in materia di rimozioni.

Il conseguente parere del Comitato Tecnico Scientifico per i Beni Archeologici presieduto dal prof. G. Sassatelli, deliberato nel corso dell'adunanza del 21 febbraio 2008, mirando a contemperare le divergenti esigenze della tutela archeologica e della concreta possibilità di realizzare l'opera pubblica così come progettata, ha quindi dettato quelle che possono essere considerate vere e proprie linee-guida, suscettibili di assumere un valore generale per l'esercizio dell'archeologia urbana in contesti complessi.

La validità di tali linee-guida è stata peraltro ribadita dal medesimo organo a distanza di circa un anno, su ulteriore richiesta dell'Ufficio, posto di fronte ad una situazione ancor più delicata dal punto di vista archeologico di quella appena descritta, nel caso della successiva stazione, prevista in piazza della Chiesa Nuova, in pieno Campo Marzio.

Alla luce sia delle condizioni complessive dell'area, assai meno ampia di quella di piazza Venezia ed ancor più vincolata da esigenze pubbliche di varia natura, sia degli esiti dei pochi saggi praticati, sebbene di modesta estensione e profondità, era infatti apparsa evidente la necessità di ubicare l'accesso alla stazione nella fascia di terreno già pesantemente manomessa per la costruzione di un grande collettore fognario che corre in corrispondenza del tracciato di corso Vittorio Emanuele II; nondimeno, era stata avanzata la proposta, motivata da particolari esigenze di sicurezza, di far precedere all'apertura dei relativi scavi la messa in opera di un sistema molto invasivo di paratie, tanto perimetrali che trasversali.

Sempre nel quadro di un non facile equilibrio fra esigenze diverse e contrastanti, i membri del comitato non hanno infatti ritenuto opportuno accogliere subito tale gravosa richiesta, richiedendo di procedere ad un approfondimento progettuale, al momento non ancora concluso.



Madonna di Loreto. Roma:
maiolica con stemma

© ARCHIVIO FOTOGRAFICO
SOPRINTENDENZA SPECIALE PER I BENI
ARCHEOLOGICI DI ROMA

3. L'azione dell'archeologo nella realizzazione di opere pubbliche: un primo bilancio.

Nelle righe che precedono si è tentato di formulare un quadro delle condizioni concrete in cui si è trovato finora e si troverà ancora in futuro ad operare l'archeologo nel momento in cui avvia e conduce uno scavo nel contesto del centro di Roma; vale ora la pena di soffermarsi su altri due aspetti della questione, vale a dire l'attività di orientamento preliminare delle scelte, proprie così come dei progettisti, così come l'effettiva utilità scientifica di questo genere di interventi.

Per quanto riguarda il primo, alla base si collocano alcuni principi largamente condivisi, improntati al criterio della responsabilità nei confronti della collettività, non privi dunque di una significativa valenza etica: non chiedere (o peggio imporre) l'esecuzione di scavi di cui non appaia manifesta l'effettiva funzione conoscitiva, mettere in guardia i progettisti dalla scelta di proporre interventi laddove sia già evidente il conseguente ed inevitabile insorgere di un conflitto non componibile con le esigenze di tutela: caso tipico, la già nota esistenza di strutture non suscettibili di alcuna manomissione.

Preso atto della scelta politica di realizzare la nuova linea metropolitana secondo il tracciato descritto prima, manifestamente (si potrebbe forse dire deliberatamente) "a rischio" sotto il profilo archeologico, la Sopr.za, rinunciando all'idea stessa di avviare ricerche magari di grande interesse intrinseco ma non strettamente indispensabili per l'opera, si è dunque adoperata per minimizzare le conseguenze dell'impostazione di fondo.

Rientra ad esempio in questa prospettiva il suggerimento di scartare a priori la precedente scelta di largo Argentina quale sede di una stazione al centro di un sistema di accessi distribuiti nei dintorni, così come di fatto è avvenuto, dopo l'esecuzione di un piccolo sondaggio all'imbocco verso piazza di S. Andrea della Valle di corso Rinascimento che aveva subito riportato in luce le poderose fondazioni dell'angolo estremo della già nota Porticus boni eventus.

Pur entro questi limiti sarebbe del tutto errato concludere che il cantiere della linea C non rappresenti anche un'eccezionale occasione di conoscenza: certo, se si esclude soprattutto il caso del già più volte ricordato scavo nei giardini antistanti la chiesa della Madonna di Loreto, i cui eccezionali risultati sono tali da modificare profondamente la ricostruzione di un'area cruciale dei Fori imperiali, il contributo non è rappresentato in modo specifico dalla scoperta di monumenti e contesti di rilevanza assoluta, bensì da un ampliamento delle nostre conoscenze dell'intero sistema insediativo, dalla possibilità di verificare (tenendo comunque ben presente che l'archeologia non è una scienza sperimentale bensì largamente probabilistica) ed integrare, con tecniche e strumenti adeguati, le risultanze di molte indagini precedenti in aree di fatto precluse alla ricerca archeologica, per le ragioni stesse che ne condizionano in modo così accentuato lo svolgimento all'interno dei progetti delle grandi infrastrutture, senza trascurare che sarebbe illusorio ritenere che la raccolta più scrupolosa ed esaustiva di manufatti e di dati rappresenti un'autentica acquisizione scientifica se non accompagnata da una loro rapida elaborazione critica, e da una conseguente lettura interpretativa.

Angelo Bottini *

Soprintendente archeologo della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma