

# A NCORA SUL RAPPORTO TRA FERROVIA E BENI ARCHEOLOGICI ED ARCHITETTONICI

**Francesco Mauro**

Consulente esperto di sostenibilità, Roma

## 1. Ferrovia e patrimonio archeologico: cenni storici

Il rapporto tra il sistema ferroviario italiano, in particolare il Gruppo Ferrovie dello Stato, ed i beni culturali ed archeologici presenta caratteristiche uniche a livello mondiale. Esso travalica il fatto che l'Italia è un paese leader per il patrimonio storico-archeologico e per quel che concerne la fruizione turistica del territorio. Esso travalica anche l'attenzione che al problema è stata dedicata recentemente sulla scorta dei lavori per la realizzazione delle linee ad alta velocità ed alta capacità (AV/AC).

In realtà, queste caratteristiche di unicità sono dovute al rapporto tra ferrovia e paesaggio italiano fin dai tempi dell'introduzione della strada ferrata nella seconda metà dell'800. Questa infrastruttura di trasporto, nata con la rivoluzione industriale in Inghilterra, in Italia viene introdotta nel paesaggio, appunto, con una sapiente utilizzazione delle curve di livello (peraltro imposta dalle caratteristiche tecnologiche del mezzo), spesso con un accurato inserimento nel territorio ed eventualmente mascheramento di rilevati, trincee, ponti ed altre opere d'arte – e già l'uso di quest'ultimo termine, unico della lingua italiana, suggerisce un possibile rapporto particolare. Se c'è una cosa che ricorda l'inserimento paesaggistico della ferrovia nei suoi primi decenni di vita (fino alle "drettissime" degli anni '30) sono i terrazzamenti che hanno nei secoli permesso la coltivazione di tante parti impervie del tormentato territorio nazionale. Vi è un altro ricordo antico che collega le ferrovie alla storia delle infrastrutture di trasporto: lo scartamento normale di 1435 mm che separa le due rotaie parallele e sembra risalga in origine alla distanza tra le ruote dei carri romani (come ancora indicato dalle profonde incisioni nel basolato delle strade dell'epoca).

Fin dagli inizi, l'infrastruttura ferrovia, la strada ferrata, si imbatte nei manufatti archeologici ed architettonici. Li incontra nel percorso della prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici (1839) di Ferdinando II di Borbone (a soli nove anni dalla prima ferrovia commerciale, la Liverpool-Manchester), delle prime ferrovie negli stati pre-unitari, nella prima ferrovia pontificia, la Roma-Frascati (1856) di Pio IX Mastai Ferretti, nei primi decenni di sviluppo della rete ferroviaria dopo l'Unità d'Italia. Questi incontri avvengono certo in territorio rurale, ma sono ancor più rilevanti in territorio urbano e suburbano. Sembra quasi incredibile come le due linee appena citate, la borbonica e la papalina, corrono in percorsi unici al mondo dal punto di vista archeologico ed architettonico, oltre che paesaggistico e persino naturalistico. Basti pensare alla penetrazione urbana della Roma-Frascati, che ancora oggi corre, nella Campagna Romana, a fianco del fascio degli acquedotti romani, con cui più volte si interseca, a poca distanza dalle tre Appie (Appia Antica, Nuova e Pignatelli), dalla Via Tuscolana e dalla Via Casilina (Labicana), fino a Porta Maggiore e di qui, sempre tra manufatti romani e medievali, fino a Termini. Basti pensare alla Reggia di Portici, in prossimità di Ercolano, sulle rive del Golfo, con sullo sfondo il Vesuvio allora fumante.

Questa relazione, questa commistione quasi tra ferrovia e beni archeologici ed architettonici è dovuta, da una parte, alla stratificazione degli insediamenti sul territorio e, dall'altra, alle particolari caratteristiche dei percorsi e delle infrastrutture ferroviarie. Tipicamente, una linea ferroviaria proviene dalla campagna, dove spesso segue antichi percorsi stradali consolidati nei secoli (si pensi alle comunicazioni tra Roma e Napoli, via Cassino o via Formia, lungo la Casilina/Labicana o l'Appia, compreso il nuovo tratto dell'Alta Velocità accanto all'Autostrada); penetra attraverso un suburbio ricco, fin dal periodo romano, di acquedotti, ville, borghetti, fortezze, stazioni di posta, luoghi di culto, e spesso pesantemente urbanizzato, a macchia di leopardo o a macchia d'olio, in epoca moderna; entra nella città abitata per attraversare più stazioni secondarie situate nelle periferie e raggiungere spesso una stazione centrale (di testa o passante) situata nel centro urbano moderno ai margini del centro storico più antico. Nelle grandi città, la situazione è complicata da penetrazioni multiple di linee ferroviarie, da "linee di cintura", da "passanti", da grandi scali merci e parchi di materiale rotabile, da "quartieri ferroviari" per operai ed impiegati (costruiti prima e dopo la prima guerra mondiale), da ferrovie metropolitane sotterranee. Ancora oggi, seguire dal treno una penetrazione urbana sembra il sogno di un esploratore o di un turista: un viaggio in mezzo ai monumenti, che scorrono ai lati, in un sovrapporsi di epoche e di reperti: romani, paleocristiani, bizantini, alto-medievali, medievali, rinascimentali, barocchi, fino a quelli moderni e contemporanei.

Peraltro, i beni archeologici ed architettonici, spesso riscoperti e riesplorati proprio a seguito della costruzione o rimodernizzazione della ferrovie, arrivano accompagnati da beni artistici (quadri, sculture, oggetti, altri reperti) e, più in generale, culturali, e spesso in prossimità di beni ambientali di rilievo. Si pensi ancora una volta, alla zona degli Acquadotti a Roma o alla Napoli-Portici. Si pensi, se si vuole, alla magica scena nel “Roma” di Fellini del ritrovamento, e poi scomparsa, dell’affresco romano durante i lavori per la metropolitana.

## **2. L’esperienza dei lavori per l’Alta Velocità / Alta Capacità**

Più modernamente, l’evolversi della tecnologia ferroviaria ha condotto al superamento dell’esigenza di seguire le curve di livello, alla “rettificazione” delle linee (le prime “drettissime” sono degli anni ’30), all’impiego massiccio di gallerie e trincee. Questo ha in parte portato ad un’ulteriore diminuzione dell’impatto paesaggistico, ma non certo alla diminuzione del ritrovamento di reperti, soprattutto archeologici. Questo fenomeno è esploso con l’avvio nel 1994, inizialmente per la tratta Roma-Napoli, dei lavori per l’Alta Velocità / Alta Capacità (AV/AC) da parte della società TAV del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Ferrovie dello Stato ha preso atto delle implicazioni che la costruzione di una grande infrastruttura quale il sistema AV/AC comporta per quel che riguarda i beni culturali, architettonici ed archeologici. Non si tratta infatti solo di un problema di preservazione e tutela, sulla scorta anche di una maggiore sensibilità dell’opinione pubblica e delle imposizioni più restrittive della normativa, ma di un’eccezionale occasione di ricerca scientifico-archeologica per la conoscenza dei processi storici di frequentazione ed uso del territorio, nonché per la proposizione di una fruizione da parte degli esperti e della collettività di questi beni, spesso emersi per la prima volta dopo esser stati seppelliti per secoli.

L’atteggiamento di Ferrovie dello Stato, ed in particolare di TAV, è ben descritto nel testo del Rapporto di Sostenibilità, pubblicato dal gruppo per la prima volta nel 2004. L’obiettivo delineato è quello di studiare l’impatto archeologico fin dalla fase di progettazione della nuova linea ferroviaria in modo che i reperti non costituiscano solamente un ostacolo, più o meno inaspettato o improvviso da superare o aggirare, ma un parametro progettuale dell’opera stessa. A tale scopo, nel quadro di una stretta collaborazione con le Soprintendenze competenti e con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, sono state introdotte metodologie innovative di monitoraggio archeologico del territorio, sia nel campo del rilevamento della superficie e del sottosuolo che in quello dello “scavo” pro-

pedeutico dei dati cognitivi (informazioni, notizie, documenti, bibliografie, etc.). In questo modo, è possibile costruire una “carta degli indicatori areali” che, segnalando preventivamente il numero e le caratteristiche degli interventi archeologici necessari, consente la programmazione continuamente aggiornata dei tempi e delle modalità di esecuzione dei lavori cui il general contractor deve attenersi. In presenza di reperti archeologici, si procede allo scavo, alla cui conclusione viene redatto un progetto per la salvaguardia e la valorizzazione – altro obiettivo nuovo questo dell’approccio utilizzato – del bene archeologico rinvenuto. Tale procedura, che costituisce parte integrante della tutela del bene, attuata tramite le Soprintendenze Archeologiche, può essere applicata in vari modi: (a) rendendo fruibile al pubblico il rinvenimento (tramite, se opportuno, il distacco, lo smontaggio ed il rimontaggio delle strutture); (b) potenziando complessi museali presenti nei comuni limitrofi al tracciato; (c) realizzando pubblicazioni o comunicazioni su altri supporti informativi di tipo scientifico o divulgativo (vedi il DVD sui ritrovamenti per la Roma-Napoli nel Lazio); (d) rendendo i reperti disponibili per attività scientifiche o didattiche.

Nell’ambito dei lavori per l’AV/AC e secondo le metodologie qui sopra delineate, sono state interessate dai lavori (dati al 2003) per la varie tratte:

- Roma-Napoli: 22 siti principali (preistorici, pre-romani, romani repubblicani e imperiali, medievali) tra cui diverse ville ed inoltre terme, santuari, strutture viarie, edifici diversi.
- Firenze-Bologna (nella parte vicino Firenze): 2 siti di tombe etrusche;
- Milano-Bologna (nella parte tra Reggio Emilia e Piacenza): 6 siti principali (protostorici e romani) con una villa, un acquedotto e diversi insediamenti rustici.

Si tratta soltanto dei siti principali; in effetti, ad esempio sulla Roma-Napoli, si ritrova un sito ogni 500 metri. È una facile profezia prevedere che sempre più siti verranno ritrovati con il procedere dei lavori e tenendo presente che tali lavori verranno ad interessare i centri urbani per la saldature delle diverse tratte.

### 3. Alcune riflessioni per il futuro

L’esperienza con i lavori per l’AV/AC insegna che è possibile modernizzare e sistematizzare le attività di tutela e promozione dei beni archeologici ed architettonici ritrovati lungo o in prossimità delle linee ferroviarie, che anzi possono essere considerate come transetti esplorativi lungo percorsi già usati nei periodi storici e protostorici (si pensi ancora alla nuova Roma-Napoli, ed alla vecchia ferrovia via Cassino, nella Valle del Sacco-Liri-Garigliano lungo la “pista degli Etruschi” da Roma a Capua, dall’Etruria alla

Campania). La valorizzazione e la conseguente fruizione dei ritrovamenti può inoltre rappresentare un assetto potenziale per il turismo sostenibile e lo sviluppo locale.

È forse arrivato il momento di un'ulteriore evoluzione dell'approccio a queste attività di tutela e promozione. In primo luogo, con un'estensione dell'approccio stesso a tutte le strutture lineari di trasporto (strade, autostrade, ed anche oleodotti, gasdotti, elettrodotti, etc.) in modo armonizzato che permetta la costruzione, per porzioni consistenti di territorio, di una rete di siti che preservino i segni della storia inseriti nel paesaggio e nell'ecosistema. In secondo luogo, con la sperimentazione di metodi avanzati che rendano più facilitata e più corretta la preservazione di reperti. In terzo luogo, elemento questo importantissimo, con una rinnovata attenzione dedicata in particolare, oltre che all'insediamento o all'edificio, all'opera d'arte, all'oggetto di uso comune, ai reperti della storia di ogni giorno, alla raccolta di documentazione. Anche in questo caso, andranno cercate le dovute collaborazioni per la messa a punto di metodi innovativi e la loro prova e diffusione sul campo.

L'impegno di Ferrovie dello Stato in proposito è stato già notevole, segno di una presa d'atto della responsabilità sociale d'impresa, della coscienza che il bene archeologico è una componente fondamentale, nel nostro Paese, della cultura e dell'ambiente, della stessa identità nazionale. Tale impegno indubbiamente dovrà continuare, ma sarebbe opportuno che venisse reso permanente come un impegno riconosciuto in termini etici e di domanda da parte dei clienti e delle comunità. In questo, Ferrovie dello Stato verrebbe confermata come azienda leader anche per tali aspetti culturali, sociali ed ambientali. Questo impegno potrebbe essere in un secondo tempo accettato anche dalle altre società di realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto (sia quelle di altre modalità, sia quelle per l'esercizio in concorrenza del trasporto ferroviario con il progredire del processo di liberalizzazione del settore), quasi una "fondazione" per la tutela, la conservazione, il restauro e la valorizzazione dei beni paesaggistici, archeologici, architettonici, artistici e culturali collegati all'infrastruttura di trasporto. Inoltre, il recente Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 41 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) prevede, non a caso, "accordi o intese tra il Ministero e le Regioni, anche con il concorso delle università e di altri soggetti pubblici e privati, per l'istituzione di centri, anche a carattere interregionale cui affidare attività di ricerca, sperimentazione, studio, documentazione ed attuazione di interventi di conservazione e restauro". Una presenza di Ferrovie dello Stato, ed eventualmente di altre grandi aziende del settore, come attori privati, nei centri previsti, o in altre iniziative similari a carattere scientifico-culturale, potrebbe rappresentare una sostanziale novità.

**Bibliografia ed indirizzi web**

MAGGI S. 2003, *Le Ferrovie*, Il Mulino, Bologna.

Rapporto di Sostenibilità per il 2003 di Ferrovie dello Stato:

[www.ferroviedellostato.it/Allegati/fs\\_attachment\\_all\\_419787564831\\_4384461.zip](http://www.ferroviedellostato.it/Allegati/fs_attachment_all_419787564831_4384461.zip)

TAV: Ambiente e Territorio: Tutela dei Beni Archeologici:

[www.tav.it](http://www.tav.it)

**Riassunto**

Viene descritto brevemente il rapporto unico tra sistema ferroviario, di cui è attore principale Ferrovie dello Stato, ed i beni culturali ed archeologici presenti sul territorio nazionale – rapporto le cui radici risalgono storicamente alle prime esperienze di introduzione della strada ferrata in Italia ancor prima del compimento del processo unitario. Tale rapporto si è intensificato nel corso degli anni con l'evolversi del Paese fino ad assumere particolare rilevanza con l'avviamento dei lavori per le linee ad Alta Velocità / Alta Capacità (AV/AC), la cui esperienza sul campo del ritrovamento, della conservazione e valorizzazione di reperti archeologici anche importanti viene in questa sede accennata e valutata per i suoi aspetti innovativi. In conclusione, si propongono alcune riflessioni allo scopo di individuare, dopo esperienze già positive, un percorso di ulteriore impegno da parte di Ferrovie dello Stato per la salvaguardia e la fruizione dei beni artistici, architettonici ed archeologici che si ritrovano lungo le linee ferroviarie.

**Summary**

There is a brief description of the unique relation between the railway system, whose main actor is Ferrovie dello Stato (Italian State Railways) and the cultural and archaeological heritage on the national territory. That relation dates back to the period during which the railway was introduced in Italy, before the unification of Italy. As the country developed that relationship became more intense and it started to play a key role during the works for the High Speed/High Capacity (AV/AC) lines. Those works were fundamental as they led to findings and helped the conservation and promotion of important archaeological findings, that was something really innovative. In conclusion it is advisable to reflect upon this in order to find, after positive experiences, one more serious line of action for Ferrovie dello Stato for the safeguard and the use of artistic, architectonic and archaeological heritage placed along the railways.

**Résumé**

Est brièvement décrit le rapport unique entre le système ferroviaire, dont sont acteur principal les Chemins de Fer de l'Etat, et les biens culturels et archéologiques présents sur le territoire national rapport dont les racines remontent historiquement aux premières expériences d'introduction de la voie ferrée en Italie, bien avant l'accomplissement du processus unitaire. Ce rapport s'est intensifié au cours des ans avec l'évolution du Pays jusqu'à assumer une importance particulière avec le début des travaux pour les lignes à Grande Vitesse/Grande Capacité (GV/GC), dont l'expérience dans le domaine de la découverte, conservation et valorisation de pièces archéologiques même importantes, est ici ébauchée et évaluée pour ses aspects innovants. En conclusion, on propose certaines réflexions dans le but de déterminer, après des expériences déjà positives, un parcours d'engagement ultérieur par les Chemins de Fer de l'Etat pour la sauvegarde et la jouissance des biens artistiques, architectoniques et archéologiques qui se retrouvent le long des lignes ferroviaires.

## Zusammenfassung

Eine kurze Beschreibung des besonderen Verhältnisses zwischen dem Eisenbahnsystem, dessen Hauptvertreter Ferrovie dello Stato ist (das italienische Eisenbahnsystem), und den kulturellen und archäologischen Gütern in Italien. Dieses Verhältnis stammt aus der Zeit, in der die Eisenbahn für das erste Mal in Italien eingeführt wurde, und zwar vor der italienischen Einheit, es ist mit den Jahren intensiver geworden, als sich das nationale Land entwickelte und ist besonders wichtig geworden, als die ersten Arbeiten für die Hochgeschwindigkeits- und Hochkapazitätslinien begonnen wurden. Es wird erklärt, dass dieses Ereignis sehr bedeutend für die Auffindung, die Erhaltung und die Aufwertung archäologischer Funde war, und oft waren es wichtige Funde, gleichzeitig werden die innovativen Aspekte dieses Ereignisses kurz erwähnt und analysiert. Zum Schluss werden einige Bemerkungen gemacht um darzustellen, wie Ferrovie dello Stato weiter arbeiten kann, um die künstlerischen, architektonischen und archäologischen Güter entlang der Eisenbahnlinien zu schützen und zu verwenden.

## Resumen

Se describe brevemente la relación única entre el sistema ferroviario, cuyo actor principal es Ferrocarriles del Estado (Ferrovie dello Stato), y los bienes culturales y arqueológicos presentes en el territorio nacional. Una relación cuyas raíces se remontan históricamente a las primeras experiencias de introducción del ferrocarril en Italia, ya antes de haberse completado el proceso de unificación. La relación se ha intensificado en el curso de los años con la evolución del país, y ha adquirido una particular importancia con la puesta en marcha de los trabajos para las líneas de Alta Velocidad/Alta Capacidad (AV/AC), cuya experiencia en el campo del hallazgo, conservación y valorización de restos arqueológicos en muchos casos importantes, queda aquí señalada y valorada en relación con sus aspectos innovadores. En conclusión, se proponen algunas reflexiones que tienen por objeto el definir, a raíz de experiencias que han resultado positivas, un recorrido que suponga un mayor compromiso por parte de Ferrocarriles del Estado para la salvaguardia y aprovechamiento de los bienes artísticos, arquitectónicos y arqueológicos que se descubren a lo largo de las líneas ferroviarias.

## Резюме

В статье кратко описываются особые отношения между железнодорожной системой, ядром которой является организация «Государственная железная дорога», и сферой охраны культурного и археологического наследия, расположенного на территории страны. Исторически эти отношения складывались еще во времена первых работ по строительству железной дороги в Италии, до завершения объединительного процесса. Эти отношения стали еще более тесными в ходе времени, когда страна развилась настолько, что строительные железнодорожные работы получили особое значение, в первую очередь это касается строительства сверхскоростных и суперпропускных линий (AV/AC). В статье рассматриваются и оцениваются новые аспекты этого сотрудничества в области обнаружения, сохранения и оценки археологических находок, в том числе большой ценности. В конце статьи представлены размышления о том, какие, после уже имеющегося положительного опыта, последующие действия может предпринять «Государственная железная дорога» в области сохранения и использования художественного, архитектурного и археологического наследия, расположенного вдоль железнодорожных линий.