

Decidi
All

MOD. 1

MODULARIO
U.C.B.C. - 151



Ministero per i Beni Culturali
e Ambientali

UFFICIO CENTRALE PER I BENI AMBIENTALI,
ARCHITETTONICI, ARCHEOLOGICI, ARTISTICI E STORICI

28 APR. 1993

Roma, 19

Al la Soprintendenza Archeologica

di

ROMA

Divisione IV Sez. III

Prot. N° 1472 IV G. Allegati

Risposta al Foglio del
Dir. Sez. N°

OGGETTO: Quadruplicamento ferroviario Roma Casilina-Ciampino - Tratto
tra acquedotto Felice e acquedotto Claudio - Area vincolata ai sensi
della L.1089/39 e 1497/39.

Alla Soprintendenza per i Beni
Ambientali e Architettonici di

ROMA

archiviocederno.it

Con riferimento alla questione in oggetto, questo Ministero, sentito il parere dei Comitati di Settore per i Beni Ambientali, Architettonici e Archeologici, riuniti in seduta congiunta, che hanno recepito quello degli Ispettori Tecnici Centrali, esprime parere negativo alla realizzazione del progetto presentato per la nuova linea ferroviaria Roma-Casilina-Ciampino e fa propria la proposta di cui alle pagine 7 e 8 della relazione degli Ispettori, che si allega.

Si resta in attesa di conoscere l'ulteriore seguito della questione.

IL MINISTRO

- 4 MAG 1993

PROI. N° 7998

LA. CG. 76.2/1 - 322-

28.4.93

ISTITUTO PER IL BENE E IL DIRITTO DELLO STATO - 5

FDG/mob

MODULATO
0030 151



MOD. 1

Roma, 22/2 1993

Ministero per i Beni Culturali
e Ambientali

Al Direttore Generale

UFFICIO CENTRALE PER I BENI AMBIENTALI
ARCHITETTONICI, ARCHEOLOGICI, ARTISTICI E STORICI

SOPRINT. ARCH. DI ROMA

N.U.C.

- 4. MAG 1993

Divisione Ispettorato

PROT. N. 5

Proposta al Foglio del

Prot. N. 481

Allegati

AA.GG. 76.2A-322

Fine

Fin

N. 2

OGGETTO: ROMA - quadruplicamento ferroviario Roma-Casilina - Ciampino

~~Tratto tra acquedotto Felice ed Acquedotto Claudio.~~

Legge 1089/39 - D.M. 5/01/63; Lrggr 1497/39 - D.M. 30/09/1961.

Come da incarico, è stato effettuato un sopralluogo presso la Via del Quadraro, nella zona interessata dai lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Roma-Napoli al quale hanno partecipato gli Ispettori Centrali Tecnici dott.ssa Alvisi e arch. Secchi Tarugi, il prof. La Regina ed il dott. Egidi per la Soprintendenza Archeologica di Roma, l'ing. Serra, il geom. Pecce ed il geom. Marini per l'Ente Ferroviario dello Stato, la dott.ssa Cecchini e il dott. Patrassi per l'Impresa ERMA, che ha effettuato i lavori di scavo per la parte archeologica.

Nel corso del sopralluogo è stato richiesto alla Soprintendenza, alla Ditta appaltatrice dei lavori ed all'Ente Ferrovie dello Stato, un supplemento di documentazione necessario per esprimere un motivato parere; detta documentazione è pervenuta solo recentemente all'Ispettorato.

SITUAZIONE ATTUALE

Il sopralluogo è stato motivato dal fatto che, nel corso delle ricerche preliminari effettuate nella fascia di terreno che corre tra l'acquedotto Claudio e la vecchia linea ferroviaria, sono venute alla luce imponenti strutture di età repubblicana in epoca quadrata in tufo, due cisterne sotterranee successivamente riutilizzate parte con funzione termale e parte come area sepolcrale, resti di un grande monumento circolare ad un altro complesso in opere reticolata, opere di drenaggio e canalizzazione.

Sono stati altresì rinvenuti elementi decorativi direttamente pertinenti a strutture (mosaici, opus sectile e frammenti marmorei di decorazione architettonica),



- 4. MAG 1992

PROT. N. 14333

AA. GG. 76.2/1-322

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

- 2 -

materiali riferibili alla presenza di un'area sepolcrale (tombe a cappuccina, un grande sarcofago strigilato con figure angolari, un altro sarcofago infantile), nonché una pregevole scultura di nereide su leone marino (v. nota della Soprintendenza prot. 14333 del 6/08/92).

Il proseguimento degli scavi ha infine permesso il rinvenimento di un piccolo colombario di prima età imperiale e di una camera ipogea interamente rivestita di stucchi di notevole pregio artistico, sempre riferibile alla prima età imperiale (v. nota della Soprintendenza 17868 del 15/10/92).

I ritrovamenti in questione confermano l'importanza archeologica dell'area, per altro già sottolineata negli scorsi anni (1986/7) dal ritrovamento di una villa romana del I secolo d.C. nell'area immediatamente precedente l'attraversamento della Via del Quadraro.

Precedenti

Il progetto del quadruplicamento della linea ferroviaria fu elaborato intorno alla fine degli anni 70 e presentato alla Soprintendenza archeologica per l'approvazione, nell'aprile del 1976; i lavori vennero appaltati alla Società EDILSTRADE nel 1981.

Per quanto riguarda il lotto relativo all'attraversamento di Via del Quadraro, nel corso dei lavori effettuati in prossimità di questo, vennero alla luce i resti di una grande villa di epoca imperiale che sarebbe stata investita in pieno dalla costruzione della nuova ferrovia.

Ne seguì una interrogazione parlamentare (On. DONATI 17/12/87); una nuova richiesta da parte della Soprintendenza di spostare il tracciato della linea ferroviaria; un parere decisamente negativo al proseguimento dei lavori da parte del Comitato di Settore Beni Archeologici, una riconferma della impossibilità tecnica di variazione del tracciato da parte delle Ferrocce dello Stato e, infine, un sopralluogo da

- 3 -

MODULANO
3CA. 5



SOPRINT. ARCH. DI ROMA
- 4. MAG 1993
PROV. N. *L.P.P.8*

MOD. 5

AA. GG. 76.2/A-322

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

da parte degli Ispettori Centrali Dott. Ciotti e l'Arch. Secchi Tarugi i quali dettisi convinti della impossibilità di trovare soluzioni alternative, si dichiarano favorevoli al proseguimento dei lavori dopo aver ottenuto dalle Ferrovie una ulteriore, anche se modesta, modifica del progetto che permettesse di ridurre l'area investita dalle nuove strutture .

Sempre nell'ambito di questo lotto di lavori, 4 piloni dell'Acquedotto Felice sono stati inglobati in una soletta di cemento che dovrà permettere alla nuova linea ferroviaria il sottopasso dello stesso una volta che sia stata tagliata la parte inferiore dei piloni. Nonostante il progetto sia stato attentamente studiato per apportare tutte le modifiche necessarie a limitare i danni alle strutture, una simile operazione ha avuto ovvie risonanze negative.

Nel mese di marzo dello scorso anno, la Soprintendenza Archeologica di Roma (nota 5089 del 21/03/92), comunicava al Ministero il ritrovamento di importanti reperti archeologici nella zona a sud della Via del Quadraro; nella stessa nota, veniva nuovamente sottolineato che: "l'entità e la monumentalità dei resti finora rinvenuti è tale da costituire motivato fondamento perchè sia rimesso ancora una volta in discussione l'intero progetto delle ferrovie".

Si assicurava, inoltre, l'invio di una relazione tecnico-scientifica sui risultati delle ricerche, sottolineando che l'area in questione è soggetta a vincolo archeologico ex lege 1089/39 (D.M. 5/01/63) e ambientale ex lege 1497 (D.M. 30/09/61).

Nella relazione, inviata con nota 14333 del 6/08/92, veniva ribadita la necessità di sopralluoghi congiunti, dal momento che la rilevanza delle presenze archeologiche messe in luce rendeva indispensabile una rimessa in discussione del progetto.

Il 15 ottobre veniva trasmessa al Ministero copia della documentazione fotografica degli ultimi e più importanti reperti; il colombario e la sala ipogea con la decorazione a stucco.

Al 30/11/92 data una seconda ^{ora} integrazione parlamentare (Onn. RUTELLI, SCALIA, TURRONI, PIERINI, MATTIOLI, RONCHI LECCESE) - rivolta ai ministeri dei Trasporti,

./.

MODULARE
S.C.A. 88



MINISTERO DEI BENI CULTURALI
- 4. MAG 1993
PROI. N. 14998
AA. GG. 146.2/1-320

MOD. 3

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

viene ad interferire in maniera massiccia in area che avrebbe dovuto rimanere sostanzialmente intatta, anche se la legge istitutiva del Parco dell'Appia, (probabilmente in quanto di data posteriore al progetto ferroviario), esclude dai divieti "il collegamento viario e ferroviario eventualmente da realizzare tra le zone direzionali del Comune di Roma" (titolo IV 16.1 a).

Il tracciato della nuova linea, anche se a suo tempo fu giudicato quale il "male minore", appare oggi inaccettabile e rappresenta un tipo di soluzione giustificabile solo considerando, da un lato, l'epoca in cui il progetto è stato elaborato (fine degli anni '70), e, dall'altro, la scarsissima considerazione nella quale, fino a pochi anni or sono, è stato tenuto l'ambiente come parte integrante dei beni archeologici p.d.

L'assenza di un serio coordinamento preventivo (per cui troppo spesso le "ragioni" del Ministero per i Beni Culturali avevano un peso irrilevante), la mancanza di rispetto dei tempi previsti per lo svolgimento dei lavori (che ha costretto molto spesso a decisioni affrettate e di emergenza), il timore di assumersi la responsabilità di spese suppletive o di radicali cambiamenti determinati da scoperte archeologiche (spese che avrebbero, comunque, una obiettiva giustificazione), continua a pesare negativamente ed ha causato, anche di recente, cospicui ed irrimediabili danni al nostro patrimonio.

Per quanto sopra detto, considerato che i lavori della nuova linea ferroviaria interferiscono in maniera determinante con l'ambiente archeologico del Parco degli Acquedotti, si ritiene doveroso intervenire in maniera radicale prima che si determini la distruzione non solo e non tanto di reperti archeologici considerati in sé e per sé, quanto anche quella dell'ambiente che li contiene e ne costituisce parte integrante, un bene, questo, che per la sua stessa fama ci impone pesanti responsabilità nei confronti del mondo civile.

Pur nella consapevolezza della importanza che riveste questa nuova linea e pur

SERVIZIO PARCHI E CULTURA



MOD. 5

- 4 MAG 1993

PROG. N. 7998

AA. GG. 76. 2/A
- 322

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

- 6 -

con la volontà di venire incontro alle necessità di realizzazione di un'opera di pubblico interesse, si ritiene che il Ministero non possa venir meno al primo dei suoi doveri istituzionali che è quello della conservazione e della salvaguardia di un bene quale quello di cui trattasi.

Tornando al problema attuale dello stato dei lavori, l'Ente Ferrovie dello Stato, nel trasmettere (con nota co. 2/KO2.00120 del 21/01/93) la documentazione richiesta al momento del sopralluogo, chiede "di conoscere le determinazioni del Ministero "relativamente alle modalità di rimozione dei predetti reperti nonché l'indicazione dei luoghi ove gli stessi dovranno essere depositati".

Appare chiaro che procedere in questo senso comporterà lo smantellamento del complesso archeologico e la distruzione dei resti stessi.

Allo stato attuale delle cose, infatti, non potendo subire spostamenti in senso orizzontale (in primo luogo per la ridotta distanza del tratto tra gli attraversamenti del Acquedotto Felice e del Claudio e, in secondo luogo per la ristrettezza del varco tra le arcate di quest'ultimo), la nuova linea dovrà necessariamente investire in pieno le strutture della mansio, l'impianto termale, il mausoleo rotondo, il colombaio e la sala ipogea con gli stucchi.

Inoltre da un attento esame del progetto recentemente inviato dall'Ente Ferrovie dello Stato, si evince che la nuova linea interferisce con la vecchia tra le sezioni 21 e 25 (V. planimetria) ciò significa che i lavori interesseranno non solo la costruzione dei due nuovi binari, ma necessariamente, anche un cambio di sede della vecchia linea, con conseguenti ulteriori interventi sul patrimonio archeologico in parte già danneggiato dai lavori effettuati alla fine del secolo scorso.

Conclusioni

A conclusione dell'esame della documentazione allegata alla pratica; di quella

./.

MODULANO
S.C.A. - 55



UFFICIO SUPPL. ARCH. DI ROMA
4 - 4 MAG 1992
PROV. ...

MOD. 5

AA. GG. 76.2/A-322

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

7

richiesta nel corso del sopralluogo e pervenuta solo recentemente (planimetria dello Ente Ferrovie dello Stato, documentazione relativa ai vincoli esistenti sull'area, coppia di aerofotografie stereo e planimetrie con segnati i limiti dei due "Parchi", nonché legge regionale sulla istituzione del Parco, testo dei vincoli ex lege 1089 e 1497) e a seguito dell'esame diretto dei luoghi e delle emergenze archeologiche: per quanto di competenza, si esprime parere negativo alla realizzazione del nuovo tracciato della Ferrovia nei modi e nelle forme previste dal progetto presentato per lo esame.

Premesso quanto sopra, si ritiene che la soluzione ottimale sia rappresentata dallo spostamento in una sede più idonea della nuova linea ferroviaria e, in secondo momento, dalla eliminazione anche della vecchia linea.

Ove questa soluzione radicale non venisse ritenuta accettabile, si chiede che la sede della nuova linea (che a quanto risulta dal progetto e come è stato chiarito nel corso del sopralluogo, verrà a passare ad una quota inferiore - e, precisamente, due metri più bassa di quella esistente -), venga ulteriormente approfondita in modo tale da superare in galleria l'area interessata non solo dai resti monumentali fino ad oggi rinvenuti, ma tutto il tratto incluso nell'area del "Parco".

Le soluzioni tecniche necessarie per la realizzazione di quanto richiesto potranno indubbiamente alzare i costi di esecuzione dell'opera ed allungarne i tempi, ma si ritiene che questo rappresenti un giusto prezzo da pagare per la salvaguardia di un ambiente che già oggi è unico al mondo e che un domani potrà venire - quando se ne potrà effettuare lo scavo, e la valorizzazione -, un parco archeologico altrettanto unico per l'importanza e la complessità delle presenze antiche.

La vecchia linea ferroviaria potrà momentaneamente essere lasciata in funzione, ma se ne dovrà comunque prevedere lo spostamento in senso verticale in maniera da ri-

archiviocederna.it

restituire l'unità e l'integrità del territorio all'interno del parco, anche se questa

SOPRINT. GEN. DI ROMA
- 4. MAG 1993
PROI. N. *FP 99*

AA. GG. 76.2/1-3

archiviocederna.it

MODULARIO
82A - 45

MOD.



Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

- 8 -

operazione non potrà evitare alle distruzioni operate a suo tempo per la costruzione della prima linea .

Data l'importanza dell'area archeologica e le indubbe difficoltà che le soluzioni proposte potranno causare , si chiede che venga acquisito anche il parere dei Comitati Superiori Archeologico e Beni Ambientali.

Si chiede inoltre che, nelle more , nel tratto interessato direttamente venga sospeso qualunque tipo di lavoro e che in quelli limitrofi venga sospesa la realizzazione di opere che potrebbero essere suscettibili di una diversa realizzazione se venisse accettata l'ipotesi di un passaggio in galleria della ferrovia; ciò, se da un lato causerà qualche ritardo , dall'altro potrà evitare spese inutili.

L'Ispettore Centrale

(Dott.ssa Giovanna Alvisi)

Giovanna Alvisi

L'Ispettore Centrale

(Arch. Fausto Secchi Tarugi)

Fausto Secchi Tarugi

SOPRINTENDENZA ARCHITETTICA DI ROMA
- 4. MAG 1993
PROI. N. 71.998

AA. GG. 176.2 / 1-322