

San Benedetto dei Marsi (AQ) – Riqualificazione generale delle aree archeologiche di Marruvium – Viabilità dell'area della *domus* romana

Relazione

Il progetto che si presenta nasce da una relazione sullo stato di conservazione dei resti della *domus* romana di corso Vittorio Veneto (marzo 2004), a cui fece seguito un progetto preliminare di nuova sistemazione dell'area archeologica. Le varie fasi di studio e questa ultima del progetto definitivo sono state discusse e concordate non solo con i rappresentanti dell'Amministrazione Comunale di San Benedetto dei Marsi, ma anche con la dott. Adele Campanelli, della Soprintendenza Archeologica per l'Abruzzo e con l'arch. Roberto Di Paola, Direttore Regionale dei Beni Culturali dell'Abruzzo, che si ringraziano per aver seguito e più volte discusso con i progettisti le soluzioni che qui si presentano.

A) La *domus* romana

La città di San Benedetto dei Marsi sorge sul sito dell'antica Marruvium, i cui resti sono a circa 2,50 m dalla quota di calpestio dell'abitato. Nel 1993-94 la Soprintendenza Archeologica per l'Abruzzo ha portato alla luce i resti di una *domus* di età romana collocata nell'area centrale della città, lungo il corso Vittorio Veneto nel tratto tra via Manzoni e via Cavour. Gli scavi si estendono su circa 500 mq: la *domus* non è stata completamente liberata, poiché i resti romani si trovano al disotto dell'edilizia circostante.

Dall'analisi delle foto scattate durante lo scavo, è emerso che l'area della *domus* è attraversata da un vecchio collettore fognario, la cui realizzazione ha tagliato i mosaici e i resti murari antichi; in corrispondenza di tale collettore, è stato realizzato il nuovo condotto che si trova al di sotto della passerella che attualmente attraversa l'area. Le carte e le planimetrie relative alle fognature del centro abitato conservati presso il Comune, visionate durante la redazione del progetto, confermano l'indicazione offerta dalle fotografie, che si rivela particolarmente utile per la prosecuzione del programma progettuale.

B) La copertura attuale

Per la protezione e la valorizzazione dei resti della *domus*, venne realizzata una copertura di grande luce con sistemazione degli spazi di accesso per garantire una visibilità piena e completa dell'area archeologica. La copertura è costituita da una piastra a struttura reticolare spaziale interamente imbullonata, con un nodo che consente il rapido montaggio delle aste e permette di realizzare

coperture di grande luce, sorretta da quattro colonne d'acciaio Φ 405 ancorate al piede a plinti di fondazione mediante piastre e tirafondi in acciaio. Le pareti perimetrali sono realizzate con speciali infissi metallici e lastre di cristallo visarm.

La copertura della *domus* appare tuttavia priva di quei requisiti di leggerezza e compatibilità che permettono l'inserimento nell'ambiente urbano; la sua presenza, inoltre, interrompe la continuità dei percorsi carrabili basati sull'impianto a maglie ortogonali della città contemporanea, con la conseguente necessità di compiere un percorso più lungo di alcuni isolati per raggiungere determinate zone dell'area urbana.

L'attuale copertura metallica assicura peraltro un buon grado di protezione nei confronti degli sbalzi termici estivi ed invernali, della pioggia diretta e della radiazione solare incidente. Di contro, l'ambiente confinato risultante non sembra esercitare un controllo sui fattori di umidità relativa ed assoluta e tende a ridurre eccessivamente la ventilazione dell'aria, sia all'interno dell'ambiente che a ridosso delle superfici orizzontali e verticali.

L'attuale copertura delle *domus* propone una interpretazione della testimonianza archeologica come lacerto all'interno di una compagine urbana estranea. A seguito di questa impostazione, la struttura di protezione diventa un elemento che rimane dissonante e invasivo per altezza e figuratività rispetto al complesso dell'immagine urbana. Anche nella relazione con i resti antichi, il nuovo intervento prevarica il reperto e si attribuisce un non richiesto ruolo da protagonista. Il rapporto che si genera non facilita la comprensione della *domus* come parte di un più vasto sistema di reperti. Un importante fattore negativo è rappresentato inoltre dalla presenza, all'interno dello spazio museale, dei cavidotti dei servizi tecnologici urbani, che percorrono trasversalmente gli ambienti della *domus*, rendendone difficile la lettura e impedendone una percezione unitaria.

C) Programma per la creazione del parco archeologico di Marruvium

Si è quindi proposto, fin dalla fase preliminare, di delineare un piano per il recupero e la valorizzazione dell'antica Marruvium e delle altre memorie archeologiche di San Benedetto dei Marsi, in modo da inserire la nuova copertura della *domus* in una prospettiva che valorizzi l'intera città antica, che in alcuni punti emerge e dialoga direttamente con il costruito moderno, come nell'anfiteatro; in altri punti torna sotterranea ma non per questo non visibile.

Il programma è articolato in una serie di interventi mirati al riassetto delle emergenze archeologiche e architettoniche della città antica, tale da permetterne una fruizione consapevole e integrata con il tessuto urbano esistente da parte di cittadini e visitatori. Si riassumono i punti principali:

1) *domus* romana: revisione della struttura di copertura; riqualificazione urbanistica di Corso Vittorio Veneto con il ripristino della viabilità; restauro e protezione degli apparati musivi;

perfezionamento degli accessi e ottimizzazione del microclima nell'area interessata dagli scavi; smontaggio e nuova collocazione della copertura metallica attuale della *domus*;

2) percorso storico - archeologico di Marruvium: riqualificazione dell'intero tragitto attraverso un linguaggio omogeneo di arredo urbano: pavimentazioni, corpi illuminanti, aree verdi, pannelli esplicativi;

3) anfiteatro romano: musealizzazione dell'area; nuova sistemazione della copertura metallica, perpendicolarmente all'asse maggiore dell'anfiteatro per l'esposizione di reperti e delle ricostruzioni virtuali dell'antica Marruvium; valorizzazione dell'area come porta d'ingresso al Parco archeologico di Marruvium;

4) chiesa di S. Sabina, antica cattedrale della Diocesi dei Marsi: sondaggi archeologici sull'antica cattedrale; monitoraggio delle opere murarie; nuova perimetrazione e musealizzazione del sito; allestimento degli spazi; progetto illuminotecnico teso alla valorizzazione della facciata;

5) strada romana: revisione ed evidenziazione degli accessi; abbattimento e controllo dei livelli di umidità al di sotto di Piazza Risorgimento; illuminazione e musealizzazione dello scavo.

D) Revisione della viabilità in corso Vittorio Veneto e nuovo progetto per la copertura dei resti della *domus*

Come si è detto, l'ipotesi progettuale relativa alla revisione della copertura, va inquadrata all'interno di un programma più ampio e organico finalizzato a garantire la migliore valorizzazione del patrimonio storico-artistico della città senza trascurare le esigenze della viabilità.

L'attuale proposta riprende alcuni aspetti del progetto preliminare del 1997, che prevedeva come condizione imprescindibile la conservazione della viabilità veicolare lungo il corso Vittorio Veneto con la realizzazione di un tratto stradale sospeso sull'area archeologica almeno per il traffico leggero.

Come presupposto al progetto, si provvederà allo smontaggio della struttura metallica attuale e al conseguente rimontaggio nell'area già indicata. Inoltre, per fondare la nuova copertura senza arrecare danni alle strutture archeologiche, sarà necessario agire sull'insieme dei condotti che oggi tagliano in due l'area archeologica. La trincea del vecchio collettore, individuato dalle foto di scavo, consente di inserirvi le fondazioni della nuova copertura, senza arrecare danno alcuno ai mosaici oggi visibili. Sarà naturalmente necessario revisionare la rete fognante per realizzare le opportune deviazioni che consentano di rimuovere il vecchio collettore e il nuovo cavidotto, d'altronde causa di molti problemi di conservazione all'interno dell'area attuale. Allo stesso modo, prima delle operazioni di scavo della nuova fondazione, sarà necessario coprire i resti archeologici nei modi

opportuni e con tecniche reversibili e compatibili con lo stato di conservazione dei resti stessi, per consentire l'installazione del cantiere e la realizzazione della nuova copertura.

L'ipotesi progettuale relativa alla revisione della copertura va intesa quindi come fase di un programma più ampio e organico finalizzato a garantire la migliore valorizzazione del patrimonio storico-artistico della città senza trascurare le esigenze della viabilità. Il progetto inoltre scaturisce da un confronto continuo con la Soprintendenza Archeologica, con la Direzione Regionale, ma anche con il dibattito sulle coperture delle aree archeologiche, particolarmente vivo negli ultimi anni (per l'area abruzzese, cfr. A. Campanelli in C. Varagnoli, *Conservare il passato. Metodi ed esperienze di protezione e restauro nei siti archeologici*, Roma, 2005). Si è così optato per un sistema del tutto indipendente dalla preesistenza, ma che cercasse anche di superare gli aspetti negativi delle costruzioni in ferro e vetro (H. Schmidt, *Schutzbauten*, Stuttgart 1988), come l'effetto serra, lo sviluppo di alghe e funghi, l'onerosa manutenzione continua delle strutture metalliche.

Il progetto nasce dal tentativo di temperare esigenze diverse. In primo luogo è prioritaria la conservazione e la fruizione dei resti archeologici, ma insieme si è cercato di tenere conto delle esigenze manifestate dall'Amministrazione comunale. Questa dialettica si inserisce nell'attuale dibattito sulla funzionalità delle coperture delle aree archeologiche, in cui emerge la difficoltà di indicare a priori un sistema del tutto affidabile e di gestire la compresenza di una struttura moderna a contatto con i resti antichi (A.M. Ferroni, M.C. Laurenti in *Le coperture delle aree archeologiche. Museo aperto*, Roma 2006). Si è così cercato di ridurre al minimo l'impatto che la copertura può avere sul tessuto cittadino; tessuto che non esprime grandi valori formali, ma che ha comunque una sua identità, legata anche alla ricostruzione successiva al terremoto del 1915, oltre che una sua funzionalità. Dall'altro lato, si vuole indicare una strada diversa nella valorizzazione delle aree archeologiche urbane, evitando il contenitore indifferenziato, e modellando invece il terreno, con l'obiettivo di evitare la formazione di una lacuna urbana, ma scindendo semmai il piano delle attività umane da quello della fruizione archeologica, che anche visivamente resta a fondamento della città moderna.

La nuova copertura della *domus* si configura così come una strada carrabile su un ponte con struttura in acciaio, fiancheggiata da un'area pedonale, sopraelevata di poco più di un metro e pavimentata di lastre di travertino; un parallelepipedo in legno e vetro immette alla scala di accesso alla *domus*. La mediazione tra questa area e la quota di calpestio è affidata a brevi rampe e ad un piano leggermente ruotato che consente la seduta.

All'interno dell'area archeologica, l'altezza interna per la visita non scende al di sotto di m. 2,40. Il progetto consente una illuminazione e una ventilazione naturale degli scavi, che sarà assicurata dalle asole ricavate sotto la struttura del ponte site sui due lati lunghi a nord-ovest e sud-est. All'esterno,

inoltre, tre piccoli blocchi, utilizzabili come panchine, ospiteranno altrettante prese d'aria per la ventilazione dell'area sottostante. Ulteriori dispositivi di ventilazione e controllo igrometrico del sistema copertura-scavo, in grado di assicurare idonei valori di temperatura, umidità dell'aria e velocità dell'aria¹, dovranno essere decisi in fase esecutiva su indicazione della Soprintendenza Archeologica per l'Abruzzo e dopo la bonifica del sistema di smaltimento delle acque.

Dal punto di vista strutturale, la nuova copertura si articola in due porzioni, il sovrappasso e l'area pedonale, entrambe realizzate con una struttura composta da travi a doppio T in acciaio (HEA 450) disposte trasversalmente all'area dello scavo e appoggiate su pilastri, anch'essi in acciaio (HEA 300). Per distribuire meglio i carichi e per ridurre le sezioni delle travi è stata posizionata una fila di pilastri nella parte centrale dello scavo in corrispondenza del vecchio condotto fognario che verrà deviato. I pilastri poggeranno su fondazioni continue fondate su pali (\varnothing 200).

Il dimensionamento della struttura è stato effettuato, con riferimento alla vigente normativa sulla progettazione dei ponti stradali (D. Min. LL.PP. 4 maggio 1990; Circ. LL.PP. 25 febbraio 1991, n. 34233), per il transito dei carichi mobili sulla parte carrabile degli impalcati con valori ridotti dei carichi q1a) e q1b) - 2° categoria². Dell'intera luce, 8 metri saranno dedicati a sede stradale, mentre i rimanenti 6 metri saranno pavimentati e attrezzati come si è accennato.

Pescara, 2 luglio 2007

Il progettista

prof. arch. Claudio Varagnoli

¹ Per programmare idonee misure correttive nella struttura di protezione saranno predisposte indagini strumentali allo scopo di: 1) definire le condizioni climatiche e microclimatiche dell'ambiente confinato nelle condizioni estive ed invernali; 2) determinare il gradiente verticale delle temperature in zone ritenute significative; 3) verificare l'eventuale stratificarsi di masse d'aria nell'immediato intorno dei mosaici e degli intonaci parietali; 4) determinare gli scambi termoigrometrici tra il terreno e la parete; 5) conoscere le temperature sulla superficie muraria nelle diverse condizioni di esposizione; 6) determinare le caratteristiche dei materiali costituenti, sia di natura fisica (porosità, contenuto d'acqua, capacità e conducibilità termica, caratterizzazione petrografica e dimensionale delle pietre del tassellato), sia di natura chimica (distribuzione e variazione dei sali solubili nel tempo, caratterizzazione delle fasi cristalline, identificazione e determinazione di leganti e inerti, composizione chimica qualitativa) e meccanica (adesione degli strati tra loro e alla struttura e loro controllo nel tempo).

² Sulla base dei carichi mobili ammessi al transito (q1a - mezzo convenzionale da 60 t a tre assi; q1b - carico ripartito pari a 3 t/m disposto, ai fini del calcolo delle strutture principali lungo l'asse di una corsia d'ingombro; q1c - carico isolato da 10 t con impronta quadrata di lato 0,3 m; q1d - carico isolato da 1 t con impronta quadrata di lato 0,7 m; q1e - carico della folla uniformemente ripartito in superficie pari a 0,4 t/m²) i ponti stradali si suddividono in tre categorie:

1^a categoria: ponti per il transito dei carichi mobili sopra indicati con il loro intero valore;

2^a categoria: come sopra ma con valori ridotti dei carichi q1a) e q1b);

3^a categoria: ponti per il transito dei soli carichi q1d) e q1e) (Passerelle pedonali).