

E-book realizzato dal Gruppo ASTM-SIAS

in occasione del

XXVII CONVEGNO NAZIONALE STRADALE AIPCR



Q.V.M.S.

QVOD VIAE MUNITAE SVNT

Le strade tra storia ed archeologia  
a 2000 anni da Augusto Imperatore

2014

Libro elettronico realizzato dal Gruppo ASTM-SIAS

in occasione del

XXVII CONVEGNO NAZIONALE STRADALE AIPCR

ROMA, 27-28 NOVEMBRE 2014



Edito da AIPCR - CNI

ISBN 978-88-99161-24-8

ISBN-A 10. 978. 8899161 / 248



Q.V.M.S.

QVOD VIAE MUNITAE SVNT

Le strade tra storia ed archeologia  
a 2000 anni da Augusto Imperatore

2014



# QVOD VIAE MUNITAE SVNT

## Sommario

Sommario .....	4
Indice degli autori.....	5
Prefazione.....	6
Presentazione del volume .....	7
Parte 1 - Storia: il bimillenario di Augusto - qualche cenno alla storia, alle strade ed alle infrastrutture al tempo della pax romana .....	8
Duemila anni dopo Augusto .....	8
44 a.C. - 710 ab urbe condita - l'anno fatale .....	9
Index rerum a se gestarum.....	10
Ho trovato una città di mattoni, ve la restituisco in marmo .....	13
Le strade di Augusto .....	14
Quod viae munitae sunt .....	20
Felicio Augusto, melior Traiano .....	21
Parte 2 - Archeologia: cosa restituiscono le strade 2000 anni dopo Augusto.....	26
La costruzione dell'Autostrada Asti-Cuneo .....	26
I ritrovamenti dell'Autostrada Torino-Milano .....	32
Parte 3 - Cultura: le autostrade e la promozione del territorio - il caso di Luni.....	35
Premessa .....	35
Il contesto geografico e la sua emergenza storica .....	35
Obiettivi del progetto .....	37
Componenti del progetto.....	38
Il parco tematico.....	39
Parte 4 - Tecnologie di rilievo: l'evoluzione.....	41
Parte 5 - Sulle tracce di Augusto. Spunti per un turismo archeologico.....	48
I ponti romani della Julia Augusta in Val Ponci.....	48
Il sito archeologico di Luni .....	54

## Indice degli autori

Prefazione	<b>Pietro CIUCCI</b> (Presidente AIPCR - CNI e presidente ANAS)
Presentazione	<b>Paolo PIERANTONI</b> (Amministratore Delegato SIAS)
1 - Storia:	<b>Roberto ARDITI</b> - SINA (Gruppo ASTM)
2 - Archeologia:	<b>Dorina SPOGLIANTI, Daniela TIMALO, Roberto MELONI</b> - SINA (Gruppo ASTM), <b>Sergio BLOISE</b> Autostrada Asti Cuneo (Gruppo SIAS), <b>Valter RE SATAP</b> (Gruppo SIAS)
3 - Cultura:	<b>Monica PAGANINI</b> – SALT (Gruppo SIAS)
4 - Tecnologie di rilievo:	<b>Carlotta DI CERBO, Michele MORI, Sergio ROSSI</b> SINECO (Gruppo ASTM)
5 - Sulle tracce di Augusto	<b>Assunta DE PASCALIS</b> – SINA (Gruppo ASTM)

ISBN 978-88-99161-24-8

ISBN-A 10. 978. 8899161 / 248

## **Prefazione**

La rilevanza del sistema stradale nello sviluppo economico e sociale non è una scoperta dell'era moderna, ma è una costante del sistema di governo, da millenni.

Certo, la mobilità contemporanea per favorire l'espansione economica si basa su presupposti e motivazioni diverse da quelle afferenti alla edificazione delle strade romane (viae), che furono il principale strumento strategico funzionale al progetto di crescita della civiltà romana; al potenziamento della rete delle strade postali, che si estendeva su tutto il continente europeo e costituì l'antesignano della rete stradale europea TEN-T; o ancora all'aumento ed estensione delle strade napoleoniche, che rispondevano all'interesse strategico e militare di Napoleone Bonaparte di creare, anche dal punto di vista dei trasporti, un sistema essenzialmente "francocentrico": tutte le strade imperiali più importanti erano dedicate al collegamento con Parigi o a realizzare un ponte verso la Francia.

Possiamo, quindi, definire la strada come un elemento permanente ed essenziale della storia, in quanto è stata percepita nei secoli, nella sua evoluzione, un patrimonio da tutelare da parte della politica. Le rivoluzioni, le riforme, i cambiamenti anche radicali degli assetti geopolitici, hanno provocato lo stravolgimento del modo di vivere e dei costumi sociali, ma hanno lasciato praticamente inalterati i tracciati delle antiche strade, tutt'al più aggiungendo altre diramazioni.

Lo stesso reticolo delle strade italiane attuale costituisce, in parte anche nei toponimi (si pensi alle consolari romane: Appia, Emilia, Aurelia, Salaria etc.), il sostanzioso frutto del lascito dell'antichità, con relativamente poche intermediazioni medioevali e moderne. E diverse opere d'arte stradali realizzate dai romani, dai curatores viarum, sono ancora lì al loro posto, come gli antichi le avevano lasciate, funzionali e "aperte al transito". Basta citare il Furlo, il Forulus, il tunnel scavato da Vespasiano e successori sulla Via Flaminia nelle gole dell'Appennino Umbro-Marchigiano, che, pur affiancato dalla nuova moderna galleria, è ancora in servizio; o il taglio del Pisco Montano dopo Terracina per consentire il passaggio della Via Appia, realizzato da Traiano.

Trovo pertanto stimolante la pubblicazione di questo libro, che celebra la figura di Augusto non nella veste di imperatore ma, come è giusto per l'Associazione Mondiale della Strada, per le tracce indelebili che ha lasciato la sua opera nel mondo delle strade.

Nell'antica Roma di Augusto, infatti, ritroviamo l'idea stessa di concepire la rete stradale come un bene comune, di progettargli basandosi su un piano generale, di costruire in una visione globale della rete e, soprattutto, mantenerla efficiente nel tempo.

Quello che oggi noi facciamo, come gestori delle strade, come progettisti, costruttori e studiosi, rappresenta in qualche modo lo sviluppo dell'impianto sviluppato da Augusto 2000 anni fa.

Non mi pare un'ovvietà affermare che la visione globale delle infrastrutture, che oggi regola le nostre azioni sia a livello nazionale sia a livello europeo, comprendendo le grandi reti trans-europee su cui oramai la programmazione di ogni nazione si articola, nasca dalla visione globale che Augusto aveva così abilmente coltivato.

L'occasione del bi-millenario della nascita di Augusto è quindi l'opportunità per ricordare quest'uomo non solo per le conquiste o le riforme politiche, economiche e sociali, ma anche per l'eredità tecnica che il suo mondo ha lasciato al nostro: per quelle strade che, dopo duemila anni, continuiamo ad attraversare.

**Pietro CIUCCI**

Presidente del Comitato Nazionale  
Associazione Mondiale della Strada

## **Presentazione del volume**

L'età di Augusto chiude una pagina della storia mondiale: si assiste al definitivo tramonto della Repubblica ed alla nascita del Principato, con la conseguente affermazione di un nuovo sistema politico in grado di riflettersi su ogni sfera sociale della vita di Roma antica. Negli oltre quarant'anni di governo, Augusto introdusse riforme d'importanza cruciale per i secoli successivi.

Il mondo delle infrastrutture non è certo sfuggito a questa logica: fu riformato da Augusto Imperatore che nel 20 a.C. divenne "*commissario permanente*" alle strade. Egli fece costruire porti con moli e banchine, ordinò canali per irrigare le terre e agevolare la navigazione. Realizzò strade prevedendo *curatores* che si occupassero della manutenzione e fece innalzare numerosi ponti riuscendo così a migliorare non solo i servizi militari, ma anche i viaggi, i trasporti e le comunicazioni culturali che hanno permesso alla grande Roma di avere quasi due secoli prosperità e - diremmo oggi - di integrazione interculturale.

Il lungo periodo di pace, il controllo dei mari e l'imponente sviluppo del sistema viario favorirono quei commerci in Europa ed in tutta l'area mediterranea che si tradussero in prosperità per l'impero ed in uno sviluppo per la società romana che, in questo modo, riuscì a divenire quel laboratorio di innovazione che oggi possiamo chiamare "*cultura classica*".

Il Gruppo ASTM-SIAS, una realtà nazionale di valenza certamente anche europea per la costruzione e la gestione delle grandi infrastrutture, contribuisce normalmente al dibattito tecnico-culturale e, questa volta, ha potuto farlo anche grazie al XXVII Convegno Nazionale Stradale. Questa piccola pubblicazione dedicata al bi-millenario di Augusto è prova della cura e dell'impegno che le società del gruppo ASTM-SIAS riescono ad esprimere.

Non inganni l'incipit di questa pubblicazione che espone qualche breve scritto sulla Storia di 2000 anni fa: questo libro tratta di azioni svolte nell'attualità, contingenti ed assai concrete cui il gruppo ASTM-SIAS ha avuto l'onore di contribuire in vista della tutela e della promozione del patrimonio culturale nazionale.

In primis, i reperti che vengono restituiti dalle strade di oggi nei lavori dell'Autostrada Asti-Cuneo e della SATAP, reperti che, da patrimonio di conoscenza, grazie all'impegno delle concessionarie, di SINA ed alla collaborazione con le competenti autorità, riescono a divenire oggetto di tutela, addirittura museale.

Il libro racconta poi il caso dell'Antica Luni, eccezionale patrimonio archeologico della Val di Magra, per cui SALT ha sviluppato e sta finanziando un progetto che "legherà" l'infrastruttura al sito, un progetto pensato per contribuire alla riqualificazione ed alla valorizzazione del territorio ligure.

Per ottenere questo tipo di risultato, importanti professionalità sono necessarie, ma al giorno d'oggi potrebbero non bastare, se non fossero supportate dalle grandi tecnologie di indagine ed ispezione descritte da SINECO in queste pagine.

Permettetemi infine un vezzo. In fondo, siamo noi i *curatores* di oggi. Siamo tra gli operatori che garantiscono la mobilità nel Paese e questo libro vi offre una ulteriore buona ragione per viaggiare sulle nostre autostrade: oltre ad una destinazione come Luni Antica, celeberrima nel turismo archeologico, vi invito a camminare letteralmente "sulle orme di Augusto" vedendo gli splendidi ponti della Julia Augusta che da 2000 anni si offrono al nostro servizio.

**Paolo Pierantoni**  
Amministratore Delegato SIAS



## Parte 1 - Storia: il bimillenario di Augusto - qualche cenno alla storia, alle strade ed alle infrastrutture al tempo della pax romana

di Roberto Arditì - SINA (Gruppo ASTM)

### Due mila anni dopo Augusto

Sono passati 2 millenni dalla morte di Augusto.

Nessuno osa dubitare che la civiltà romana, all'inizio dell'era volgare, fosse avanzata nel campo dell'ingegneria e fortemente impegnata nella costruzione di grandi infrastrutture, alcune delle quali sono arrivate ai nostri giorni integre e, talvolta, addirittura funzionali.

Ancor prima di cominciare, penso che - tra di noi - possiamo dircelo: Augusto è un personaggio che esercita una modesta presa: non è quel capitanaccio di ventura di Alessandro III di Macedonia che conquista il mondo a morsi e sputi.

Non ha neanche vissuto in modo avventuroso e romantico come il padre adottivo, quel Giulio Cesare che sintetizza in una sola vita il grande vincitore che ha conquistato un mondo ed il grande sconfitto che muore sotto i colpi di lama dei parenti e di coloro che hanno beneficiato della sua clemenza.

Non ha poi il genio fulmineo di Napoleone che in un battito d'ali ascese, cadde, risorse e giacque, lasciando il mondo attonito e cambiato.

Già, il nostro Augusto non è nulla di tutto ciò, ma dicendola ancora alla Manzoni, non possiamo però negare che per Augusto, che proprio per Augusto: *"il Massimo Fattor volle in lui, del creator suo spirito più vasta orma stampar"*. Secondo me, Augusto è stato un grande: probabilmente fu vera gloria.

Tuttavia, Augusto non ci piace, non ci emoziona e noi non lo amiamo. È stato un ragioniere della politica, il più bravo di tutti nel calcolare e nel trovare quegli equilibri

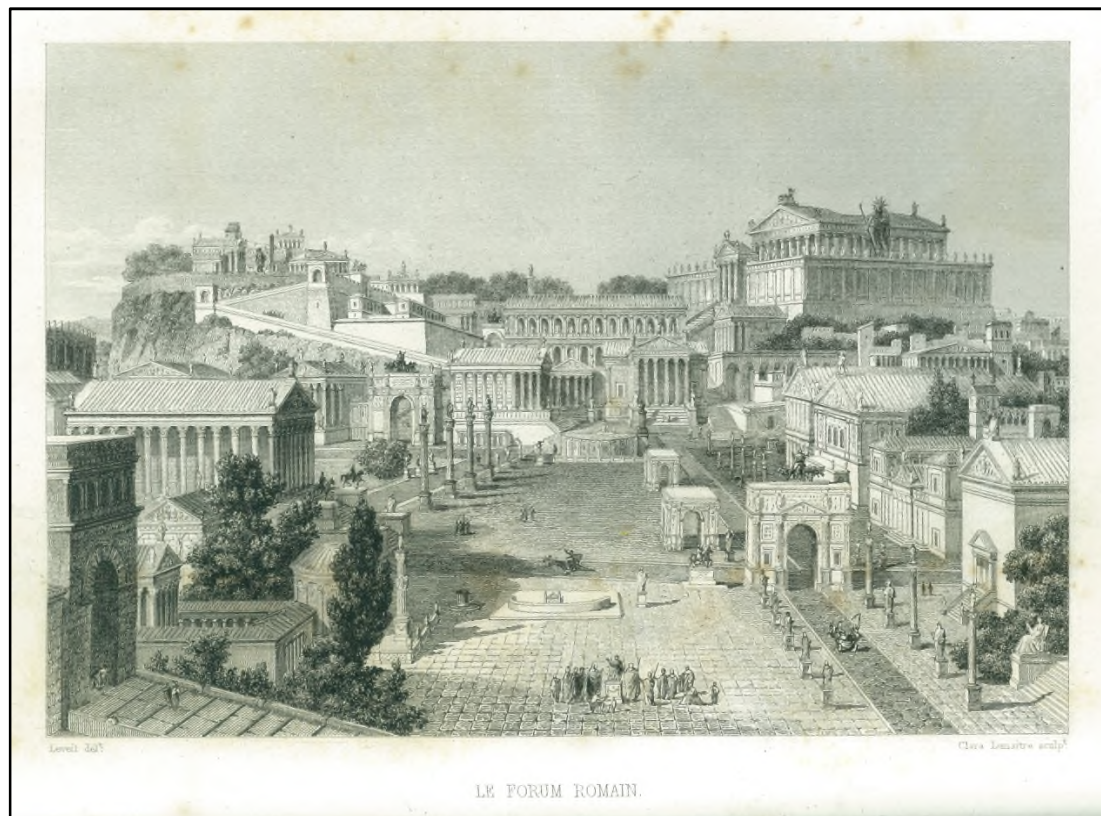


Figura 1 - Il foro romano - Lemaitre (1846)

con cui camminare sul bordo di vertiginosi precipizi. Inoltre, è uno che non ce la racconta tutta. A partire dal nome: infatti, lui non si chiamava Augusto.

Noi, per cui la storia è lontana dal mestiere e che ben poco ricordiamo dei nostri studi: noi non lo capiamo perché mai Augusto non ci piace. Forse perché non ce lo ricordiamo? Oppure c'è qualcosa che non abbiamo mai saputo? Mah. Se avrete la pazienza di seguirmi, provo a spiegarlo io che, per voi, l'ho riletto.

#### **44 a.C. - 710 ab urbe condita - l'anno fatale**

*"Cesare, guardati da Bruto. Fa' attenzione a Cassio. Non ti avvicinare a Casca. Guardati da Cinna. Non fidarti di Trebonio. Osserva bene Metello Cimbro. Decio Bruto non ti ama. Hai fatto torto a Caio Ligario. Non v'è che un proposito in tutti questi uomini ed è rivolto contro Cesare. Se tu non sei immortale, stai attento; l'eccessiva sicurezza facilita il complotto. Gli dèi potenti ti proteggano! Il tuo devoto Artemidoro"<sup>1</sup>.*

Non avendo potuto leggere Shakespeare, Cesare si è presentato alla Curia di Pompeo anche alle idi di marzo del 44 a.C., sprezzante dei foschi presagi della moglie Calpurnia.

Come è andata a finire, tutti lo sappiamo. Sul filo di 23 lame, tramonta una delle stelle più brillanti che abbiano solcato il mare Nostrum. Questo è il momento della grande transizione, ma la stella di Augusto era ancora ben lungi dal sorgere.

Anzi, se ho ben capito, la vicenda si faceva particolarmente spesso per il nostro Gaio Ottaviano. Non va infatti dimenticato che ci troviamo nella Roma del I° secolo, un'epoca in cui la "dichiarazione universale dei diritti dell'uomo" non era



Figura 2 - Il ponte di Augusto a Narni

<sup>1</sup> Shakespeare, Julius Caesar → Act 2, Scene 3: "Caesar, beware of Brutus. Take heed of Cassius. Come not near Casca. Have an eye to Cinna. Trust not Trebonius. Mark well Metellus Cimber. Decius Brutus loves thee not. Thou hast wronged Caius Ligarius. There is but one mind in all these men, and it is bent against Caesar. If thou beest not immortal, look about you. Security gives way to conspiracy. The mighty gods defend thee! Thy lover, Artemidorus".

proprio pervenuta nella pratica e neanche nei principi. Anzi, dovevano passare ancora 19 secoli, prima che qualcuno avesse l'idea di prendere carta e penna al riguardo e, nella Roma di Augusto, per chi stava sotto il maglio del potere, quei secoli mancanti ... si sentivano tutti e 19.

Infatti, in quegli anni, l'omicidio politico spesso non era una gratuita crudeltà, ma una opportunità e talvolta ancora meno: una semplice necessità di auto-protezione e di sopravvivenza.

Quindi, la morte di una importante guida politica offriva alla fazione avversa molte opportunità, prima delle quali, quella di fare strage tra amici e parenti del caro estinto di cui, in quel tempo, il giovane Gaio presidiava la prima linea.

### Index rerum a se gestarum

Vorrei comunque mettere un po' da parte le mie considerazioni e lasciare che sia il primo interessato a descriverci come è andata a finire

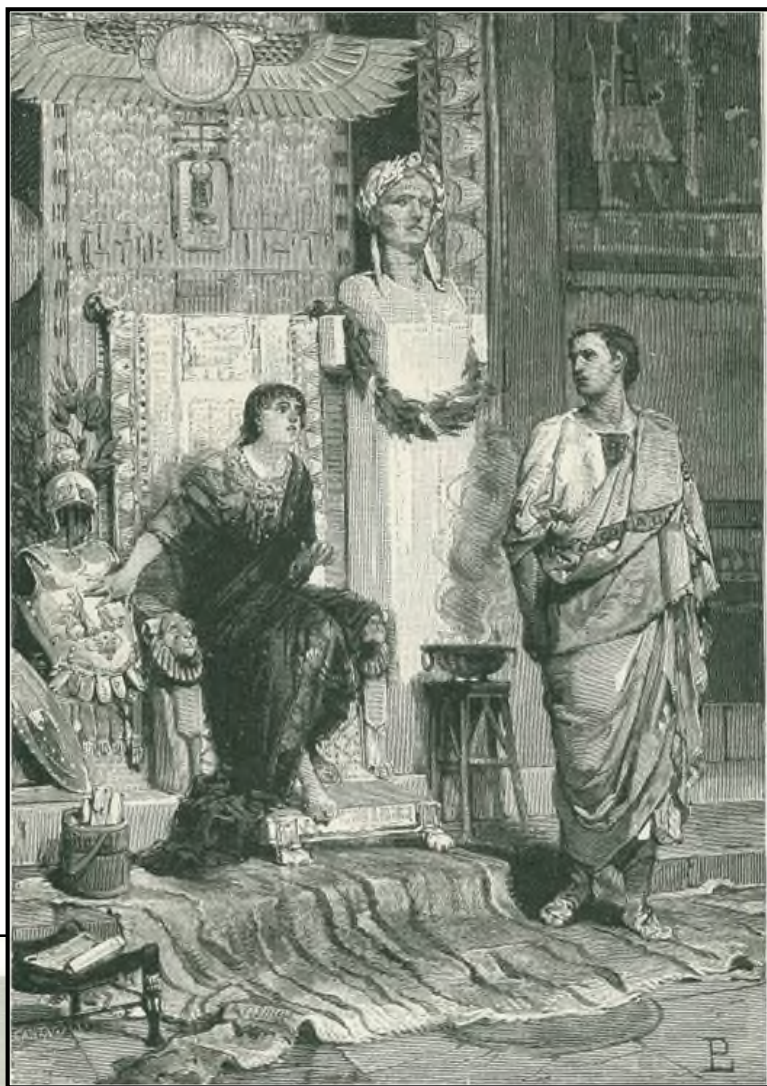
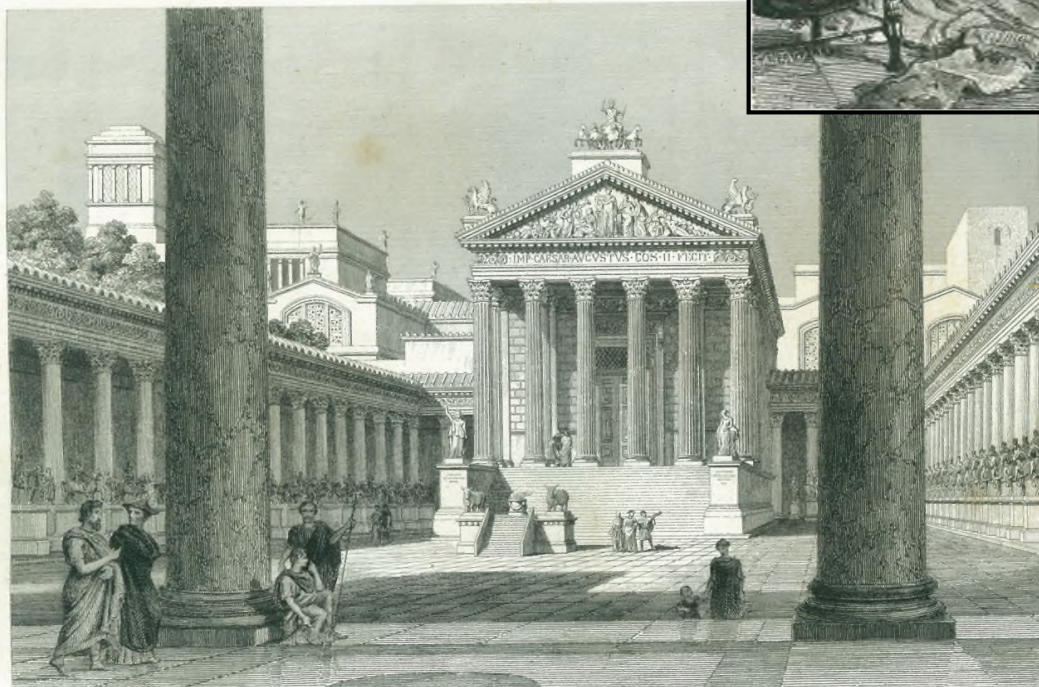


Figura 3 - Ottaviano e Cleopatra Pogliaghi (1890)

*quella vicenda: "A 19 anni, su mia iniziativa ed a mie spese, misi insieme un esercito con il quale vendicai la Repubblica, oppressa dal dominio della fazione. Nel 43 a.C., il Senato mi fece l'onore della cooptazione, riconoscendomi anche il rango di console e confermando il mio buon diritto a comandare l'esercito".*



ATRIUM ET TEMPLE D'APOLLON PALATIN.

Figura 4 - Il tempio di Apollo al Palatino - Lemaitre (1846)

Mi scuso per la volgarizzazione del tutto imprecisa che ho riservato al testo originale. Nella nota<sup>2</sup> ho riportato una versione più fedele.

Scelta della versione a parte, non so se è chiaro quel che è successo: visto che le cose buttavano male, il nostro giovanotto ha deciso di allearsi un po' con gli amici ed un po' con i nemici arrivando alla determinazione finale che era il caso di armare un nuovo esercito per invadere la superpotenza dell'antichità. Cosa da non credersi, ma ci è pure riuscito.

Tanto per essere cristallini nella linea di pensiero: nella Roma antica, come oggi, non era prassi corrente farsi un esercito per attaccare la Repubblica, o meglio, per liberarla dal dominio della fazione. Si è trattato di un colpo di Stato: Augusto ha commesso quanto di più "incostituzionale" fosse possibile nella Repubblica Romana. E qui, si comincia a capire che il nostro Gaio Ottaviano era sicuramente un giovane brillante, una persona decisa, ma era anche un bel tomo che si faceva ben pochi scrupoli per raggiungere i propri fini.



184. Aqueduc romain de Nemausus (Nîmes), dit le Pont du Gard (Hist. rom., IV, p. 80).

Le 1<sup>er</sup> rang d'arcades fait office de viaduc; la largeur en est suffisante pour laisser passer une route à côté des piliers supérieurs. Le dernier rang supporte la conduite. Le faite est à 47 mètres au-dessus de l'eau. L'appareil est en grosses pierres équarries. L'arche principale a 24 m. 50 d'ouverture. Ce n'est pas la plus considérable par les dimensions, mais la plus ingénieuse, la mieux proportionnée et la plus soignée de toutes les constructions analogues laissées par les Romains. — L'aqueduc se prolongeait à dr. et à g.; le cours d'eau traversé sur ce viaduc est le Gardon, affluent du Gard.

Figura 5 - Il Ponte del Gard (Nimes - Francia) costruito da Agrippa, genero di Augusto - Kohl (1894)

lui volesse divenire il re di Roma (o che fosse già il re di Roma).

Siccome non poteva divenire "re", Augusto decise di divenire "*principe*" ed "*imperatore*", quando queste parole tutt'altro<sup>3</sup> volevano dire. È stato poi compito della storia, il riportare queste parole verso il vero significato che lui gli aveva nascosto dentro. Dopo aver inventato queste parole, l'invenzione continua ed è così arrivata anche la parola "*Augustus*", colui che fa accrescere.

<sup>2</sup> A 19 anni, di mia iniziativa e con spesa privata, misi insieme un esercito, con il quale vendicai la Repubblica oppressa nella libertà dalla dominazione di una fazione. In quel nome, essendo consoli Gaio Vibio Pansa e Aulo Irzio, il Senato mi incluse nel suo ordine per decreto onorifico, dandomi assieme il rango consolare e l'imperium militare.

<sup>3</sup> Princeps = il primo a parlare in senato. Imperator = generale vittorioso.

Leggendo un pezzetto della sua prosa, abbiamo anche potuto vedere con quale abilità lui giocava con le parole. Anzi, permettetemi di dire che lui non giocava con le parole: lui era il padrone delle parole.

Lui inventava le parole che meglio si addicevano alla situazione, e dicendo quello che gli altri avrebbero voluto sentire, faceva poi quel che gli pareva.

L'essere "re" nella Roma del primo secolo era l'esatto contrario del "*politically correct*": Cesare ha pagato duramente il dubbio nutrito da alcuni dei suoi contemporanei sul fatto che

È stato sistematicamente abile nella finzione di far proseguire una repubblica che non funzionava più, svuotando nel contempo il vecchio regime di ogni contenuto effettivo. Si fa nominare, peraltro senza curarsi del "*cursus honorum*" (cioè senza curarsi delle procedure di accesso alle cariche elettive della Repubblica): console a poco più di vent'anni, tribuno della plebe a quaranta, pontefice massimo e censore a cinquantuno. Grazie all'accumulo delle cariche è divenuto il sovrano assoluto di un'immensa monarchia che poi riesce a rendere ereditaria.

Tanti satrapetti e politicanti, anche dei nostri giorni, hanno cercato di giocare con le parole, per attaccare o per difendersi da taluni attacchi, suscitando però una certa ilarità nei contemporanei o magari nel mondo intero e riuscendo magari a convincere solo la cerchia più devota che risultava (forse) ammirata ed attenta, nonostante l'inganno.

Al contrario, la finzione di Augusto è riuscita alla grande: su un periodo di quasi mezzo secolo, lui ha saputo tenere in scacco il mondo intero. Bene ha fatto lo Spinosa a dire che Gaio Ottaviano è stato "il grande baro".



Figura 6 - Marco Vipsanio Agrippa

Quasi tutti gli storici ed i poeti contemporanei di Augusto hanno esaltato le sue gesta ed hanno immortalato le sue pretese origini divine. In altre parole lo hanno riconosciuto simile a un dio, benché ancora vivo: cosa unica, fino ad allora. Le origini oscure del principe e la spregiudicatezza con la quale conquistò la supremazia politica furono completamente ignorate.

I Senatori poi, dimentichi degli antichi valori della res publica e privi ormai della libertà (peraltro erano quasi del tutto scomparsi i protagonisti dell'ultimo periodo repubblicano), facevano a gara per deliberare onori e cariche al Principe, ormai padrone del mondo romano. Le "*Res gestae Divi Augusti*" poi, scritte direttamente dal Principe con sapiente scelta di linguaggio, che si presta a varie interpretazioni, non sono altro che un'autocelebrazione delle proprie imprese abilmente manipolate, per evidenziare il proprio ruolo salvifico nei confronti della Repubblica. Questa regina delle iscrizioni (come l'ha definita lo storico Momsen) può essere considerata, fra l'altro, come un testamento politico che getta le basi della dinastia augustea e nel contempo consolida e giustifica il particolare assetto monarchico da lui instaurato dopo le guerre civili.

### Ho trovato una città di mattoni, ve la restituisco in marmo

Il titolo di questo paragrafo è una epigrafe che Svetonio<sup>4</sup> ci dice venire dal nostro Gaio Ottaviano.

Sulla base di questa frase, siamo forse autorizzati a pensare che Augusto si ritenesse un grande costruttore ed, in fondo, anche se fosse è anche cosa vera.

Ha trovato una Roma ferita e provata e l'ha rilanciata, una Roma che usciva da un centinaio di anni di guerre civili, di guerre sociali, una Roma ed un territorio italico in cui ciascuna famiglia poteva forse lamentare almeno un caduto o aveva subito confische ed espropri. Tale situazione portava ad un desiderio di pace che il senato sembrava incapace di garantire. Augusto è invece riuscito nel miracolo della "*Pax Romana*", un lungo periodo di pace imposto sui molti Stati all'interno dell'Impero, grazie al governo di Augusto. Una pace per questo chiamata anche "*Pax Augustea*". L'11 gennaio del 29 a.C. Ottaviano fece chiudere le porte del tempio di Giove, atto rituale che simboleggiava sul piano religioso la fine della guerra e l'inizio di un'era di pace.



Figura 7 - Il tempio di Giove Capitolino - Lemaitre (1846)

L'espressione "*Pax Augustea*" deriva dal fatto che il dominio romano ed il suo sistema organizzativo e giuridico pacificarono le regioni che avevano sofferto per le dispute tra capi rivali. Durante questo periodo Roma combatté comunque un numero di guerre contro gli stati e le tribù vicine, soprattutto le tribù germaniche e la Partia.

<sup>4</sup> Vite dei Cesari, Aug., XXVIII, 3.

Fu comunque un'epoca di relativa tranquillità, nella quale Roma non subì né le grandi guerre civili, come il bagno di sangue perpetuo del I secolo a.C., né gravi invasioni, come quelle della seconda guerra punica del secolo precedente. La pax romana viene generalmente identificata con il periodo a partire dal 29 a.C., quando Augusto dichiarò la fine della grande guerra civile, fino al 180 d.C., quando morì Marco Aurelio, l'imperatore filosofo.

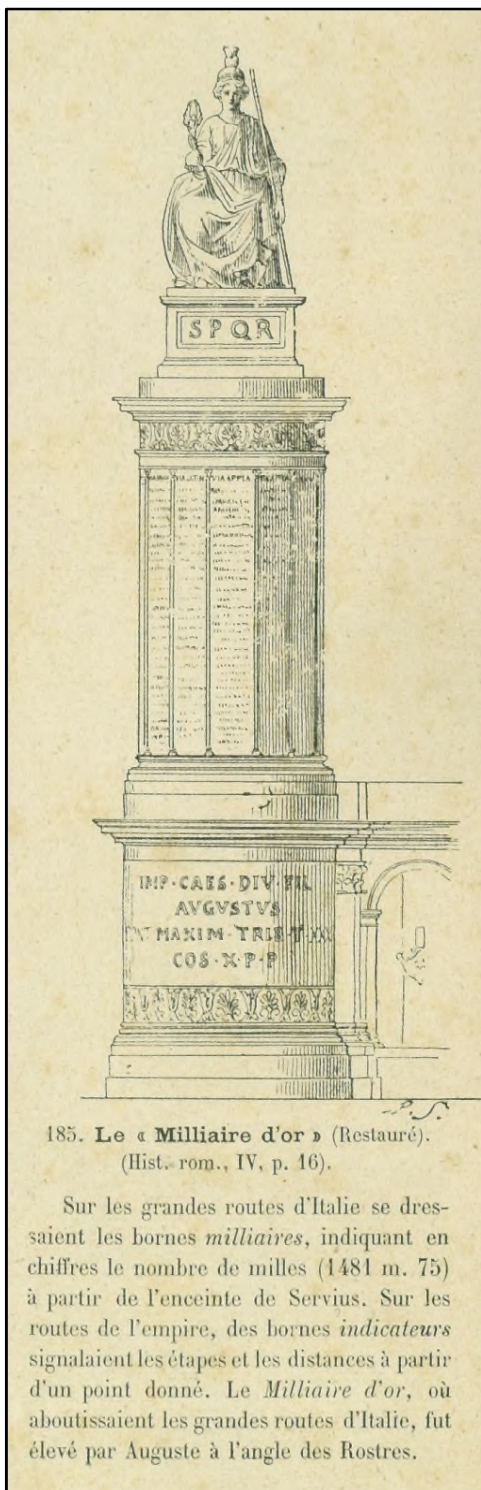


Figura 8 - Il Miliario d'oro

In verità, sul tema delle costruzioni, è da osservare che già Cesare aveva promosso un certo rinnovamento dell'urbe. Cesare cercò di risolvere la situazione di emergenza in cui versava il proletariato con un imponente programma di lavori pubblici: consolidò gli argini del Tevere, tentò la bonifica delle paludi pontine, avviò la sistemazione del foro, realizzando - in particolare - la grandiosa basilica Giulia, costruita attorno all'anno 54 a.C., insieme al nuovo Foro detto "*di Cesare*" ed al restauro della basilica Emilia che, inaugurata incompleta nel 46 a.C., fu terminata da Augusto dopo la morte di Cesare.

A noi stradini del 21° secolo, appare straordinario pensare che il Governo della Res Publica Romana avesse già attuato, magari in nuce e magari in modo istintivo, senza conoscere le basi dell'economia moderna, quell'insieme di misure che possono definire ancora oggi il buon governo.

C'è la crisi economica, bene: allora si avvia un piano straordinario di opere pubbliche per rilanciare l'economia e dar da mangiare alla plebe, sfruttando il volano del tesoro o - nel caso - del debito pubblico.

A duemila anni dalla scomparsa di Augusto viviamo una nuova fase di crisi economica ed il dibattito pubblico europeo, guarda un po', verte proprio sul confronto tra il partito del rigore ed il partito di coloro che vedono invece la spesa pubblica come elemento cardine per il rilancio dell'economia. Anche su questo tema, sarà la storia a dirci come è andata a finire.

### **Le strade di Augusto**

Se vogliamo sapere che cosa ha fatto Augusto, lo possiamo chiedere a lui medesimo. Dal capitolo 19 al capitolo 24 delle "*res gestae*" sono elencate le spese effettuate da Augusto per la costruzione o il restauro di edifici pubblici, templi, acquedotti, strade, ponti, nonché alla restituzione dell'oro coronario offertogli dai municipi e dalle colonie per i suoi trionfi. Nel seguito ne stralcio qualche pezzetto: «*Ho fatto la Curia e ciò che contiene il Calcidico ed il Tempio di Apollo sul Palatino con i*

portici, il tempio del divino Giulio, il Lupercale, il portico nei pressi del circo Flaminio che tollerai che venisse chiamato Ottavio con il nome di quello che aveva fatto il precedente in quello stesso luogo, il Pulvinar<sup>5</sup> al Circo Massimo, i templi sul Campidoglio di Giove Feretro e Giove Tonante, il tempio di Quirino, i templi di

Minerva e di Giunone Regina e di Giove Liberatore sull'Aventino, il tempio di Lar sulla sommità della via sacra, il tempio dei Penati sulla Velia, il tempio dei giovani e il tempio alla Grande Madre. Restaurai il Campidoglio ed il Teatro di Pompeo, l'una e l'altra opera con grande spesa, senza apporvi alcuna iscrizione del mio nome. Restaurai gli acquedotti cadenti per vetustà in parecchi punti, e raddoppiai il volume dell'acqua detta Marcia con l'immissione nel

suo condotto di una nuova sorgente. Terminai il Foro

Giulio e la basilica fra il Tempio di Castore e il Tempio di Saturno, opere iniziate e quasi ultimate da mio padre, e dopo averne ampliato il suolo, iniziai a ricostruire la medesima basilica, che era stata divorata da un incendio, intitolandola al nome dei miei figli e stabilii che, se non l'avessi terminata io da vivo, fosse terminata dai miei

eredi. Console per la sesta volta, restaurai nell'Urbe, per volontà del senato, ottantadue templi degli dèi, e non ne tralasciai nessuno che in quel tempo dovesse essere restaurato. Console per la settima volta, rifeci la Via Flaminia dall'Urbe a Rimini e tutti i ponti, tranne il Milvio e il Minucio.



Figura 10 - Via Flaminia - il ponte di Marcus Allius a Cagli

<sup>5</sup> il posto d'onore riservato in particolare all'imperatore quando assisteva ai giochi, l'equivalente della "tribuna autorità" dei nostri stadi odierni o del "palco reale" nei teatri all'italiana.





LE PORTIQUE D' OCTAVIE

et la bibliothèque Octavienne.

Figura 11 - Il portico di Ottavia a Roma - Lemaître (1846)

*Su suolo privato costruì il Tempio di Marte Ultore ed il Foro di Augusto col bottino di guerra. Presso il Tempio di Apollo, su suolo comprato in gran parte da privati, costruì un teatro, che volli fosse intitolato a mio genero, Marco Marcello. Consacrai doni ricavati dal bottino di guerra nel Campidoglio, e nel Tempio del Divo Giulio, e nel Tempio di Apollo, e nel tempio di Vesta, e nel tempio di Marte Ultore: essi mi costarono circa cento milioni di sesterzi ... Allestii per il popolo uno spettacolo di combattimento navale al di là del Tevere, nel luogo in cui ora c'è il bosco dei Cesari, scavato il terreno per un lunghezza di milleottocento piedi e per una larghezza di milleduecento; in esso vennero a conflitto trenta navi rostrate triremi o biremi, e, più numerose, di stazza minore; in questa flotta combatterono, a parte i rematori, circa tremila uomini».*

Effettivamente il curriculum che ha scritto è imponente, d'altra parte stava a capo di un impero tra i più "costruttivi" nella storia dell'umanità. Affrontando il tema delle strade, dobbiamo qui osservare che, dopo la conquista delle regioni situate a nord delle Alpi, diveniva strategica per Roma la realizzazione di una efficiente rete stradale come elemento cardine per dare una continuità di servizio e di Governo, collegando le nuove province al

centro dell'impero facilitando gli spostamenti delle truppe, i commerci e la colonizzazione delle nuove terre.



La barriera delle Alpi, che rendeva difficili le comunicazioni tra la valle del Po e quella del Reno in ogni stagione dell'anno e addirittura impossibili nei mesi d'inverno, non fu d'ostacolo agli ingegneri ed ai militari romani. Attraverso i passi più accessibili, essi costruirono grandi strade, prolungate poi fino al Reno e collegate da un'arteria trasversale parallela al fiume, variando ovunque il fondo e il tracciato secondo la natura del sottosuolo, le condizioni del terreno: paludoso o

Figura 12 - Prima di Augusto la gola di "Pierre Taillée" creava una separazione tra Avise e La Salle (Aosta)

asciutto ora pianeggiante, ma spesso collinoso o montano.

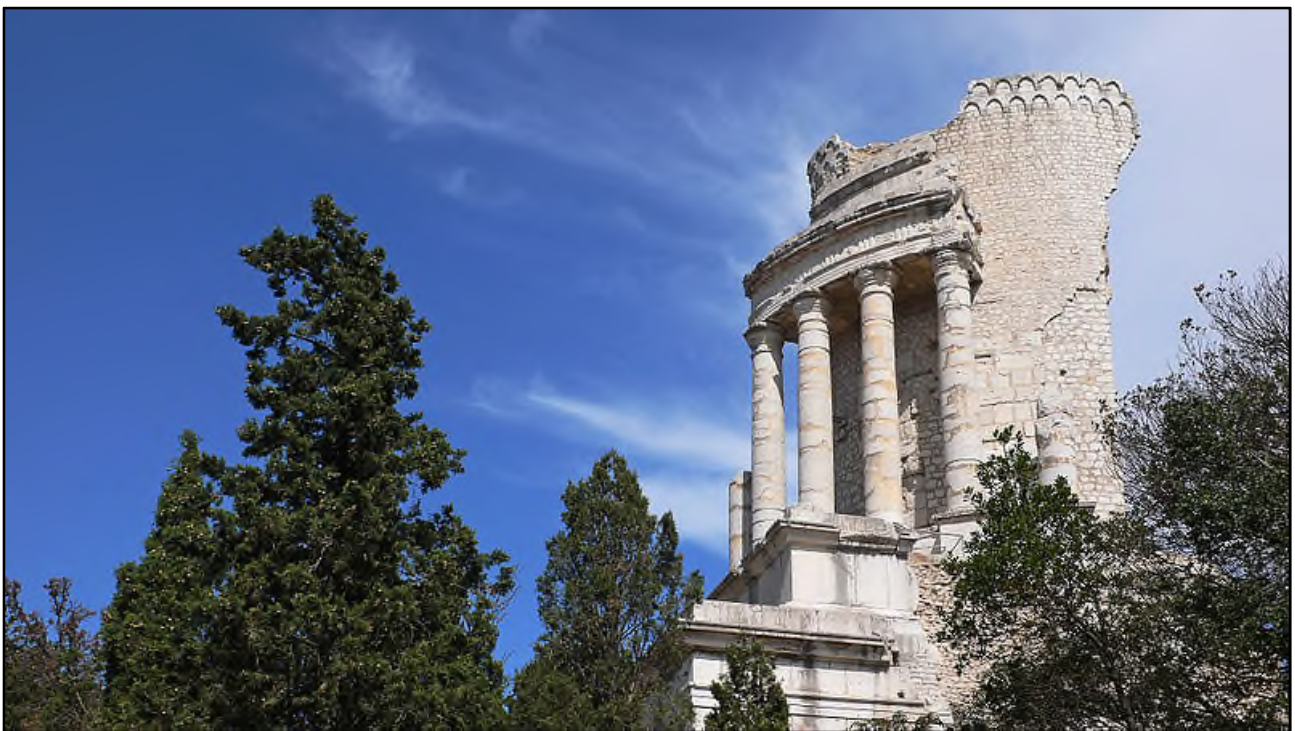
Nelle località umide, costruito un letto di grosse pietre collocate verticalmente, riempiti gli interstizi di pietrisco e sovrapposto a questo primo strato ed un secondo di ghiaia fortemente compressa dello spessore di circa 30 centimetri. Le strade erano leggermente convesse per facilitare lo scolo delle acque e vedevano ai due lati, ove era possibile, un sentiero riservato ai pedoni. Nei tratti montani i costruttori romani scelsero sempre i terreni più soleggiati e più difesi dal pericolo delle valanghe, mentre nelle regioni rocciose aprirono il tracciato direttamente nella roccia (vedi le due immagini in questa pagina). Per facilitare il passaggio dei veicoli o direttamente con l'usura si scavarono solchi che fungevano da rotaie. Nelle strade di forte pendenza, vennero costruiti dei solchi trasversali destinati ad assicurare una maggior presa agli zoccoli degli animali da tiro.



Figura 13 - Una ulteriore vista della strada delle Gallie a Donnas (Aosta) tagliata nella roccia

Abbiamo visto come lo stesso Augusto (*Res gestae*, IV, 20, 5) ci dia notizia di aver restaurato, nel 27 a. C., la Via Flaminia opera realizzata dal censore C. Flaminio (220 a. C. - quindi strada già antica all'epoca di Augusto), nel tratto che da Roma andava a Rimini, nonché tutti i ponti che essa traversava (tranne il Milvio ed il Minucio). Sul ponte Milvio (o Molle), la strada attraversa ancora oggi il Tevere nella città di Roma, per poi correre verso la vallata della Nera. In tale vallata la strada passava su un ardito ponte, di cui resta ancora una pittoresca arcata ed imponenti ruderi presso la città umbra di Narni (fig. 2).

La via Flaminia era la strada che congiungeva Roma alle province del centro e del sud-est dell'Europa per mezzo delle strade che si univano ad Aquileia. Da qui infatti per la via Postumia, passando per Verona si arrivava a Placentia da cui si scendeva per la Via Emilia fino a Bononia e da qui alla sponda dell'Adriatico, e quindi, per mezzo della Flaminia, direttamente a Roma.



**Figura 14 - Il trofeo delle Alpi (*Tropaeum Augusti*) eretto a La Turbie, sulla via Iulia Augusta - 7-6 a.C.**

Se volgiamo invece verso ovest il nostro interesse, possiamo osservare che c'erano vie di transito preesistenti che garantivano il servizio attraverso le Alpi, sembra tuttavia fossero sentieri malagevoli, che i montanari, ad esempio i proverbiali "Salassi", dominavano da padroni, non risparmiando di depredare e maltrattare viaggiatori che si avventuravano per le loro valli<sup>6</sup>.

Sconfitte le popolazioni alpine, Augusto ed Agrippa, sentirono la necessità di stabilire comunicazioni facili e rapide tra Roma e la regione transalpina sistemando l'antica rete stradale gallica in modo da armonizzarla con la nuova organizzazione politica e amministrativa del paese.

---

<sup>6</sup> Cesare, *De bello Gallico* III, 1-6: Erant omnino itinera duo, quibus itineribus domo exire possent: unum per Sequanos, angustum et difficile, inter montem Iuram et flumen Rhodanum, vix qua singuli carri ducerentur, mons autem altissimus impendebat, ut facile perpauci prohibere possent; alterum per provinciam nostram, multo facilius atque expeditius, propterea quod inter fines Helvetiorum et Allobrogum, qui nuper pacati erant, Rhodanus fluit isque non nullis locis vado transitur.

Alle tre province conquistate di recente<sup>7</sup>, Roma aveva dato per capitale Lione, fondata nel 43 a.C., dal luogotenente di Giulio Cesare, Lucio Munazio Planco, incaricato dal Senato romano, su proposta di Cicerone. Pertanto su Lione convergevano le strade che venivano dalla penisola oggi italiana e, da Lione, si irradiavano le vie della Gallia. Scrive Strabone: «<Lione si trova nel centro della Gallia come l'acropoli al centro d'una città, alla confluenza del Rodano e della Saona, in prossimità, quasi, delle varie province: è la ragione per la quale ne fece il punto di partenza delle grandi vie che egli aprì>».

Ed il geografo ancora prosegue: «<fra le strade che attraversando le Alpi conducono dall'Italia nella Gallia ulteriore e settentrionale, vi è quella che attraversa il paese dei Salassi e conduce a Lione. Questa via è duplice: l'una carrozzabile e più lunga passa per il paese dei Ceutroni (il Piccolo S. Bernardo - Columna Jovis o Alpis Graia); l'altra più scoscesa ed angusta, ma più breve, attraversa le Alpi Pennine (il Gran San Bernardo - Mons Jovis o Summus Pœninus)>». Questa strada, detta via delle Gallie, collegava due città che portavano il nome di Augusto: Julia Augusta Taurinorum (Torino) ed Augusta Praetoria Salassorum (Aosta), dove si biforcava, come ancora oggi fa. La strada o via delle Gallie è una strada consolare di fondovalle, prima opera pubblica romana in Valle d'Aosta creata all'epoca della conquista dell'area alpina, che attraversa in parte anche la Lombardia, il Piemonte, la Francia e la Svizzera. La strada fu fatta costruire da Augusto sulla traccia di sentieri preesistenti. Scusate la digressione ma, io stesso, autore di questo testo, sono stato impegnato per qualche anno della mia esperienza professionale nel costruire nuove strade, proprio a fianco di queste grandi autostrade dell'antichità.

Molte altre sono le strade che vedono per Augusto un ruolo trainante o come artefice della ristrutturazione. La mia modesta competenza storica e l'impellente necessità di non richiedere un eccessivo sforzo di pazienza al cortese lettore, mi spinge verso una conclusione di questo paragrafo. Mi soffermo solo su una particolare strada: la Julia Augusta, strada nonna della nostra Autostrada dei Fiori. Lungo la costa

marittima del ponente ligure, la Via Julia Augusta proseguiva il tracciato della Via Aurelia, collegando il savonese a Nizza, Antibes, ed Aix, donde raggiungeva Arles e poi Nimes. A seguire la Via Domitia che, per il colle di Pertus (Summum Pyrenaeum), conduceva nella Hispania Citerior ed Ulterior fino all'Atlantico: lungo la costa meridionale iberica correvano ulteriori 1.500 km di "Via Augusta" che da Torraca (Tarragona) conducevano a Cadiz sull'Atlantico.



Figura 15 - La galleria del Furlo sulla Flaminia (dal rinnovamento di Vespasiano, non da quello di Augusto)

<sup>7</sup> Il De Bello Gallico di Cesare comincia proprio con la descrizione delle tre parti della Gallia: "Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur".

### Quod viae munitae sunt

Non si può dire che Augusto fosse uno che operasse con la sordina: la propaganda - è il caso di dirlo - era imperante ed assai roboante. Nelle immagini che seguono sono riportati i denari battuti, a nome di Augusto, da L. Vicinius nel 16 a.C.

Anche i denari ricordano che l'imperatore provvide ad estese ristrutturazioni del sistema viario.



Figura 16 - Due esempi del denarius di L. Vicinius. Roma 16 a.C.

Augusto fece infatti battere una serie di monete, contrassegnate dalla dicitura "*Munitae*", celebrative dell'impegno finanziario che il principe aveva riservato al riassetto del sistema viario, disastroso anche a seguito degli allora recenti anni di guerra civile.

Sul rovescio delle monete è rappresentato un cippo miliare recante la seguente iscrizione: SPQR IMP CAE QVOD V M SEX EA P Q IS AD ADE.

Tale scritta si risolve come segue: *Senatus PopulusQue Romanus IMPeratori CAEsari QUOD Viae Munitae Sunt EX EA Pecunia Quam IS AD AErarium Detulit*<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Il Senato ed il popolo romano all'imperatore Cesare, perché le strade sono state riparate con il denaro che egli ha messo a disposizione dell'erario (immagino io facendole gravare sul *fiscus caesaris*, la cassa del principe).

Le monete ed in particolare quelle monete che celebrano la ristrutturazione delle strade, sono piccola cosa rispetto al complesso di quella che è stata la grande propaganda che l'imperatore ha armato: non solo monumentali opere pubbliche ma, cercando di far rivivere gli antichi valori della Repubblica (*mos maiorum*<sup>9</sup>), Augusto incoraggiò con apposite leggi il ritorno alla terra, represses la rilassatezza dei costumi e fece rivivere antiche cerimonie religiose. Inoltre, consapevole che i principi della tradizione fondavano il suo regime, divenne protettore della famiglia, emanando apposite disposizioni che incoraggiavano il matrimonio e penalizzavano il celibato e l'adulterio. Inoltre, indirizzò la sua attenzione verso la letteratura, fu amico e protettore di poeti con i quali ebbe contatti attraverso i circoli culturali che divennero importantissimi; per questo incoraggiò e favorì gli ingegni del tempo, affidando il compito di organizzare e promuovere l'attività letteraria ad uno dei suoi più fidati collaboratori, Gaio Cilnio Mecenate, una specie di ministro della cultura, che costituì un circolo attorno al quale gravitavano numerosi poeti e scrittori, tra cui Virgilio, Orazio e Propertio. Poeti quali Tibullo e

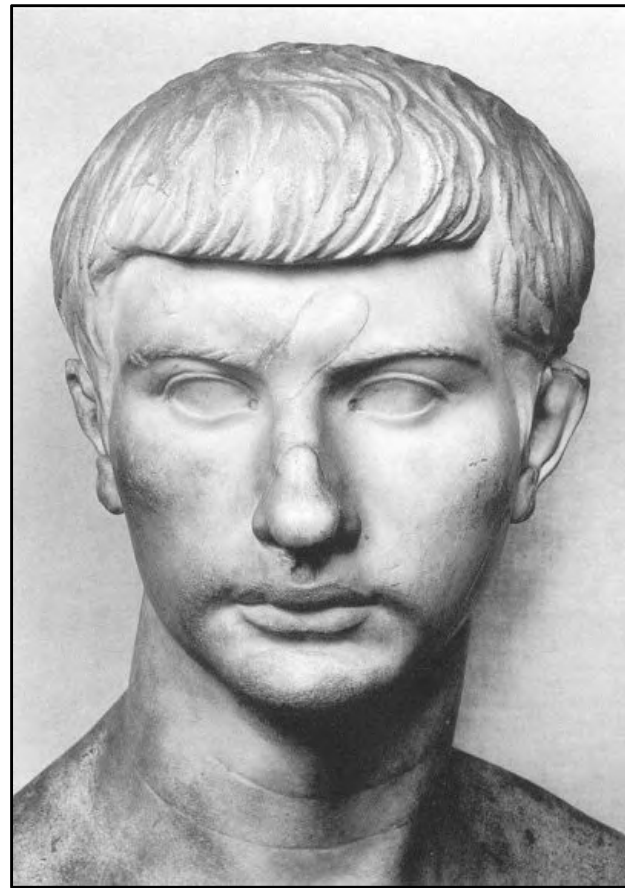


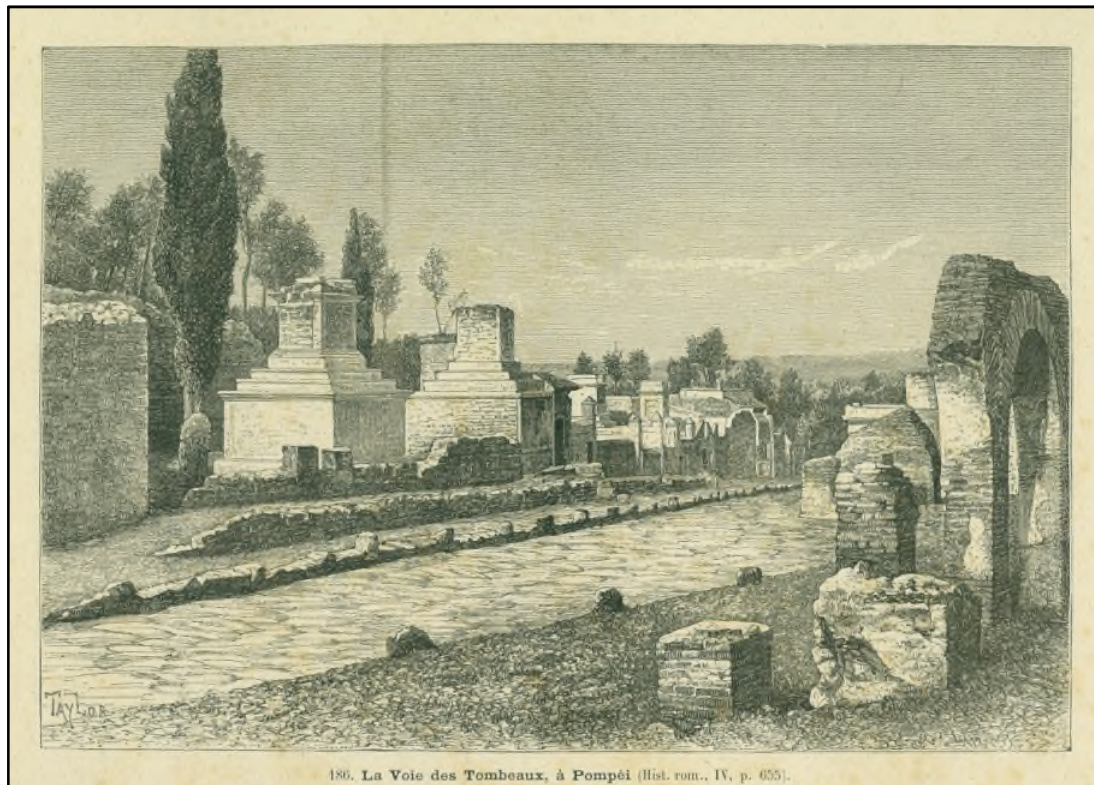
Figura 17 - Marco Claudio Marcello

Ovidio appartenevano invece al circolo di Messalla Corvino. Tutti

questi sono nomi che, dopo 2000 anni, ancora ci dicono qualcosa.

**Felicio Augustus, melior Traiano**

"Felicio Augustus, melior Traiano" oppure "Sis felicio Augustus, melior Traiano" Dal Latino: "sii più fortunato di Augusto [e] migliore di Traiano" era la formula utilizzata dal Senato Romano all'avvio dei nuovi Principati della tarda romanità. La frase si riferisce al benessere percepito durante il regno di Augusto e durante quello di Traiano.



186. La Voie des Tombeaux, à Pompéi (Hist. rom., IV, p. 655).

Figura 18 - La strada delle tombe a Pompei - Taylor (1894)

<sup>9</sup> Il costume degli antenati



Figura 19 - Ottaviano Augusto scaccia Giulia - Pogliaghi (1890)

In particolare, questa formula richiama la fortuna che ha coronato le scelte di Augusto e le capacità di Traiano, il quale assunse il titolo di principe "Ottimo", ricordato dal Senato quale governante esemplare, anche nella modestia imperiale.

Questa frase è rimasta in voga almeno sino al 4° secolo d.C., quando poi l'Impero Romano è drammaticamente cambiato, rispetto a quanto era stato sotto il regno di Augusto e di Traiano.

Adesso siamo noi che ci avviamo verso una conclusione del mio testo ed ecco pronta una bella domanda per voi: Augusto, fu veramente felix<sup>10</sup>, come dicevano i suoi epigoni?

Forse no. O, quanto meno, la parola felix molto ben si adatta alla eccezionale carriera politica di Ottaviano, risultando probabilmente meno adeguata alla sua vita privata.

La sua lunga vita è terminata in modo naturale: anche qui, un grande successo e quasi un'eccezione tra gli imperatori di quel periodo. Tuttavia i giovani che lui aveva man mano scelto per la successione sono morti, uno dopo l'altro. Alla fine, per la successione, si è trovato costretto ad indicare Tiberio. Un Tiberio che, probabilmente, non amava. Anche Giulia, figlia del primo imperatore, non è stata motivo di grandi soddisfazioni pubbliche, tanto che fu una delle poche (sembra) mogli fedifraghe



Figura 20 - Tiberio Claudio Nerone

<sup>10</sup> Felix = felice, fortunato, che ha buon successo.

che sono cadute sotto la mannaia di quelle nuove regole di moralità familiare che dovevano riportare la società romana verso i valori fondanti di una Repubblica che ormai non c'era più, ma non si poteva dire.

Oggi stiamo vivendo un po' in sordina il bimillenario della morte di Augusto. Al contrario nel 1937 quando fu celebrata la nascita di Augusto, il trasporto era ben diverso. L'Europa



Figura 21 - Il secondo bimillenario Augusteo



Figura 22 - Augusto nei francobolli del fascismo



Figura 23 - Anche Hitler, nella famosa visita di Roma, ha visto la "Mostra Augustea della Romanità"

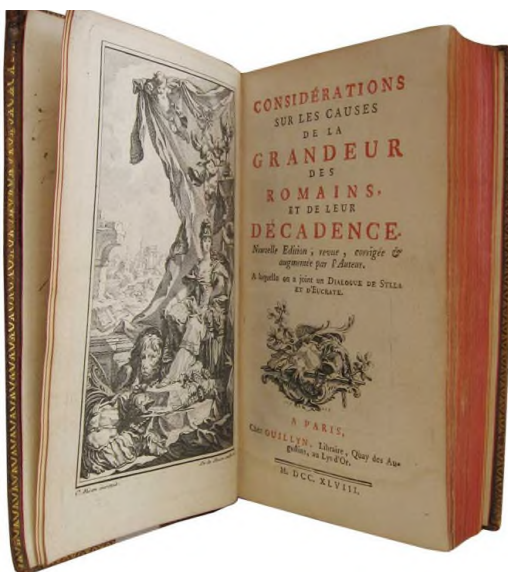


Figura 24 - Uno scritto di Montesquieu su Roma antica

stava ancora curandosi dalle ferite della Grande Guerra. L'Italia era poi immersa in atmosfere culturali e congiunture politiche certamente molto diverse da quelle attuali. Il Governo allora espresso era il regime fascista e, sappiamo dalla storia, che l'Italia si preparava ad essere comprimario di un ulteriore drammatico conflitto. La storia romana veniva allora attualizzata come modello di potenza e di civiltà, come

modello per quei paesi che riuscivano, con successo, ad esercitare una politica espansiva e coloniale. Tra questi Paesi, c'era anche l'Italia, che al rango di potenza coloniale, era arrivata in quegli anni da buona ultima.

Quindi la propaganda del fascismo riportava ad Augusto, come la propaganda di Augusto riportava al *mos maiorum*. E qui ci porterebbe ben lontano il discutere del ruolo della Storia nella propaganda politica con casi, anche di stretta attualità, in cui la storia viene riletta ed interpretata ad arte onde giustificare le attuali scelte o magari una intera linea politica. Quindi è meglio se scivolo intorno al problema e torno al nostro Principe che ha avuto alterne vicende nei secoli: Augusto fu, di volta in volta, stimato o smitizzato a

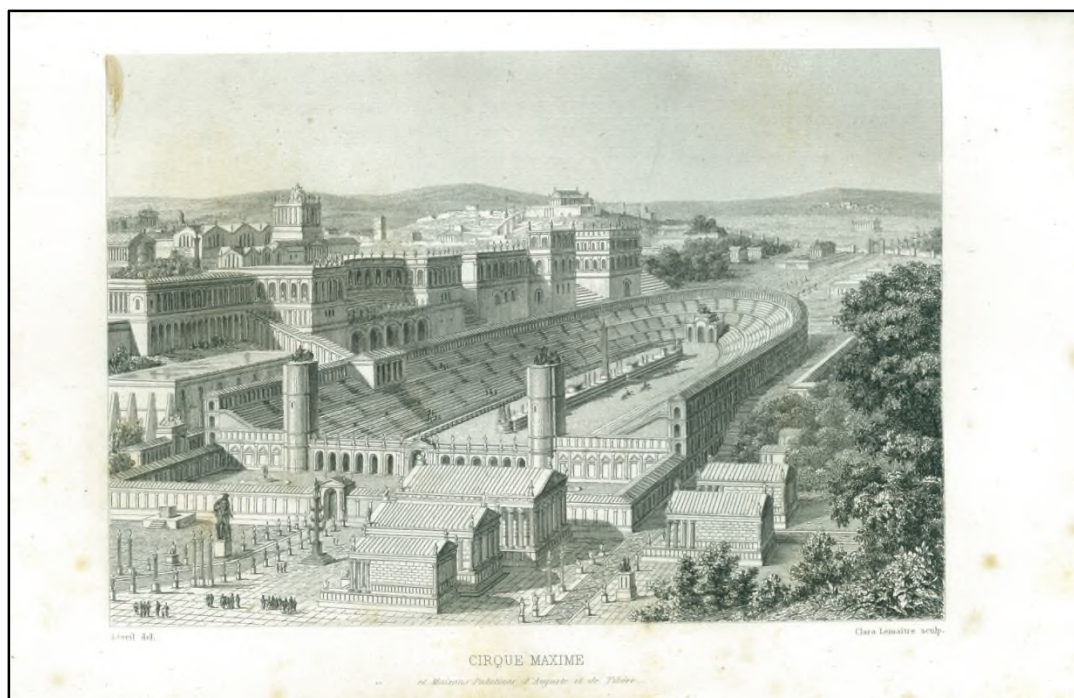


seconda del contesto storico e delle diverse correnti di pensiero politico. Alcuni lo vedevano come il monarca buono ed illuminato, accostandolo ai propri sovrani al fine di adularli, altri invece, tra cui Voltaire e Montesquieu<sup>11</sup>, vedevano in lui un mostro ed un tiranno assetato di sangue. Conservatore per alcuni, rivoluzionario per altri. Fu il regime fascista che, anche per i motivi sopra esposti, fece di lui un vero e proprio mito.

Oggi che ricordiamo il bi-millenario della morte, l'Italia e parte dell'Europa hanno avuto il privilegio di non conoscere guerre interne da settant'anni e l'impero romano non suscita più quelle passioni attualizzanti di cui dicevo. Augusto non è quindi oggetto di propaganda e raccoglie interesse solo tra gli amanti del genere e tra chi si lascia affascinare da un passato remoto in cui, di tanto in tanto, il nostro mondo appare in controluce.

Il 19 Agosto del 14 d.C., 2000 anni fa, Augusto morì. Tacito ci informa che: "*A Roma<sup>12</sup> intanto si precipitavano in gesti servili consoli, senatori, cavalieri. Quanto più elevati di rango, tanto più ipocriti e pronti a correre; e col volto divenuto una maschera, per non sembrare lieti della morte di un principe né tristi ai primi passi di un altro, mescolavano lacrime e gioia, lamenti e adulazione. I consoli Sesto Pompeo e Sesto Appuleio furono i primi a giurare fedeltà a Tiberio e, dopo di loro ...*".

Troppo facile, per me, dire che la natura umana non cambia, neanche con il passare di 20 secoli. Quindi non lo dico e chiudo qui, sperando invece che questo breve testo abbia dato un piccolo contributo alla valorizzazione culturale del XXVII convegno nazionale stradale e che, per qualcuno dei lettori, abbia anche reso Gaio Ottaviano, magari non proprio simpatico ma, possibilmente, un soggetto di lettura più interessante.



**Figura 25 - Il Circo massimo ed il palazzo imperiale sul Palatino - Lemaître (1846)**

<sup>11</sup> Leggete ad esempio questo passo (da *Considérations Sur Les Causes De La Grandeur Des Romains, Et De Leur Décadence* 13): "*Auguste (c'est le nom que la flatterie donna à Octave) établit l'ordre, c'est-à-dire une servitude durable: car dans un état libre où l'on vient d'usurper la souveraineté, on appelle règle, tout ce qui peut fonder l'autorité sans bornes d'un seul; et on nomme trouble, dissension, mauvais gouvernement, tout ce qui peut maintenir l'honnête liberté des sujets*". Non gli stava proprio simpatico.

<sup>12</sup> P. Cornelio Tacito: *Annales* (Liber I - 7): *At Romae ruere in servitium consules, patres, eques. Quanto quis inlustrior, tanto magis falsi ac festinantes, vultuque composito, ne laeti excessu principis neu tristiores primordio, lacrimas gaudium, questus adulationem miscebant. Sex. Pompeius et Sex. Appuleius consules primi in verba Tiberii Caesaris iuravere, apudque eos ...*



## BIBLIOGRAFIA

[1.] Autori vari, *"Princeps Urbium"*, 1991 - libri Scheiwiller (in particolare *"L'economia"* di Francesco De Martino e *"L'architettura e l'urbanistica"* di Giorgio Gullini).

[2.] Autori vari, *"Roma e le vie Consolari"*, Edizioni scienze e lettere.

[3.] Autori vari, *"Storia di Roma Antica"*, New Compton.

[4.] Bergier Nicolas *"Histoire des grands chemins de l'empire romain"*, 1736 - Jean Leonard (digitalizzato su <http://books.google.it/> e disponibile in originale alla sezione storica della biblioteca Trivulziana di Milano).

[5.] Andrea Giardina - Augusto tra due bimillenni

[6.] Demolins Edmond *"Comment la route crée le type social"*, 1900 - Librairie de Paris.

[7.] Dosi Schnell *"Vita e costumi dei romani antichi - spazio e tempo"* - vol. 14° Museo della civiltà romana, 1992 - Quasar.

[8.] Garnsey P. - Saller R. *"Storia sociale dell'impero romano"*, 1989 - Laterza.

[9.] Gautier Hubert *"Traité de la construction des chemins"* - (duchesne, 1755

[10.] Gibbon Edoardo *"Storia della decadenza e rovina dell'impero romano"*, 1820 - per Nicolo Vettoni.

[11.] Giulio Cesare C. *"De Bello Gallico"*.

[12.] Heichelheim Fritz M. *"Storia economica del mondo antico"*, 1979 - Laterza (in particolare Vol. 4 "la repubblica romana" e Vol. 5. "l'impero romano").

[13.] Jones Michael E. *"The end of Roman Britain"* <http://books.google.it/> (in particolare appendice 1 "the population of Roman Empire").

[14.] Laurans Gérard *"Le mur de Cesar"*, 2003 su <http://gerard.laurans.free.fr/>.

[15.] Luttwack Edward N. *"La grande strategia dell'impero romano dal I al III secolo d.C."*, 1997 - BUR.

[16.] Michelet Jules *"Storia di Roma"*, 2002 - Rusconi Libri.

[17.] Montanelli Indro - *"Storia di Roma"*, 1997 - BUR saggi.

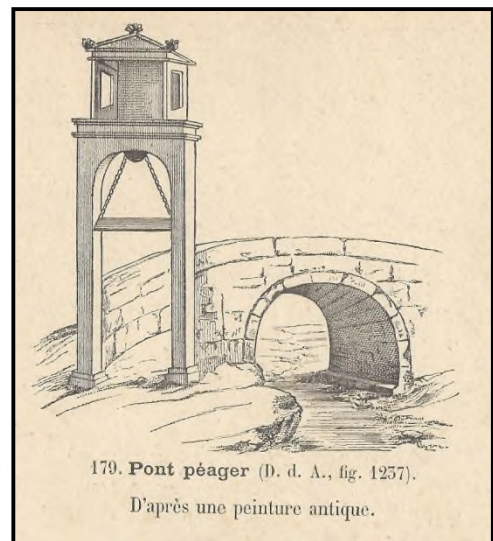
[18.] Montanelli Indro, Gervasio Roberto - *"Storia D'Italia - vol. 1 - dal Medioevo sino al mille"* - RCS, 2003 - da pag. 13.

[19.] Carlo Nardi, *Augusto. Il suo tempo - La sua opera*, S.A. Fratelli Treves Editori, Milano 1939, cap. 14, pagg. 217-228.

[20.] Antonio Spinosa, *Augusto Il grande baro*, Mondadori, 1996.

[21.] Ch. Dezobry, *Rome au siècle d'Auguste*, E. Magdeleine et C<sup>ie</sup> Libre-Éditeurs, Parigi 1846, Tomo I e II.

[22.] Gustave Foucères, *La Vie publique et privée des Grecs et des Romains*, Librairie Hachette et C<sup>ie</sup>, Parigi 1894.



**Ponte a pedaggio da una pittura antica  
(incisione del 1846)**

## Parte 2 - Archeologia: cosa restituiscono le strade 2000 anni dopo Augusto

di Dorina Spoglianti, Daniela Timalo, Roberto Meloni - SINA (Gruppo ASTM), Sergio Bloise - Autostrada Asti Cuneo (Gruppo SIAS), Valter Re - SATAP (Gruppo SIAS)

Le concessionarie autostradali e le relative società di ingegneria svolgono compiti assai delicati quando vengono progettate e realizzate le infrastrutture autostradali: in passato l'incontro con emergenze archeologiche si presentava come un evento distruttivo delle preesistenze archeologiche o motivo di imprevisto fermo lavori dell'impresa costruttrice. Oggi si tende invece verso il momento conoscitivo, di conservazione e valorizzazione del territorio, con processi in grado di razionalizzare le lavorazioni, possibilmente di aumentare la conoscenza storica del territorio e di renderla fruibile anche al grande pubblico, attraverso collaborazioni con le soprintendenze, gli enti locali ed i musei.

In questo modo viene ulteriormente valorizzata la funzione della concessionaria autostradale nel proprio ruolo di ente attuatore di attività di pubblico interesse. Similmente SINA, la Società Iniziative Nazionali Autostradali, nell'ambito della voce "Iniziativa", da alcuni anni, può compiutamente ritenere inclusa anche la ricerca e la valorizzazione del nostro patrimonio archeologico.

Infatti, i lavori per la realizzazione della rete autostradale, che si snoda prevalentemente attraverso territori meno urbanizzati, ci permettono di riportare alla luce interessanti insediamenti antichi, riprendendo in questo modo il bandolo del racconto per una storia, che spesso risulta millenaria.

### La costruzione dell'Autostrada Asti-Cuneo

Il collegamento autostradale Asti-Cuneo nelle tratta Perucca-Consovero e Consovero-Castelletto Stura - Cuneo, è un esempio eclatante e splendido di testimonianze sepolte che ritornano alla luce grazie alla costruzione di un'autostrada, testimonianze che coprono un lungo periodo storico e addirittura pre-istorico.

Nel 2001 tra le cascate Borghesio<sup>13</sup> e Castagna, nel tratto Consovero-Perucca, in comune di Consovero sono emerse le strutture pertinenti a un quartiere artigianale, legato alla lavorazione dell'argilla per la produzione di

manufatti in ceramica, risalente alla media-tarda Età del Bronzo. La datazione che possiamo dedurre dalla tipologia delle ceramiche lo colloca tra il XIV e il XIII secolo a.C. [sito 1 in Figura 2.1].

Nel maggio 2009 nella tratta Sant'Albano Stura-Cuneo, nel corso dello scavo di una galleria artificiale, è venuta alla luce una necropoli longobarda<sup>14</sup> fra le più importanti d'Italia e probabilmente d'Europa, sia per estensione che per cronologia.

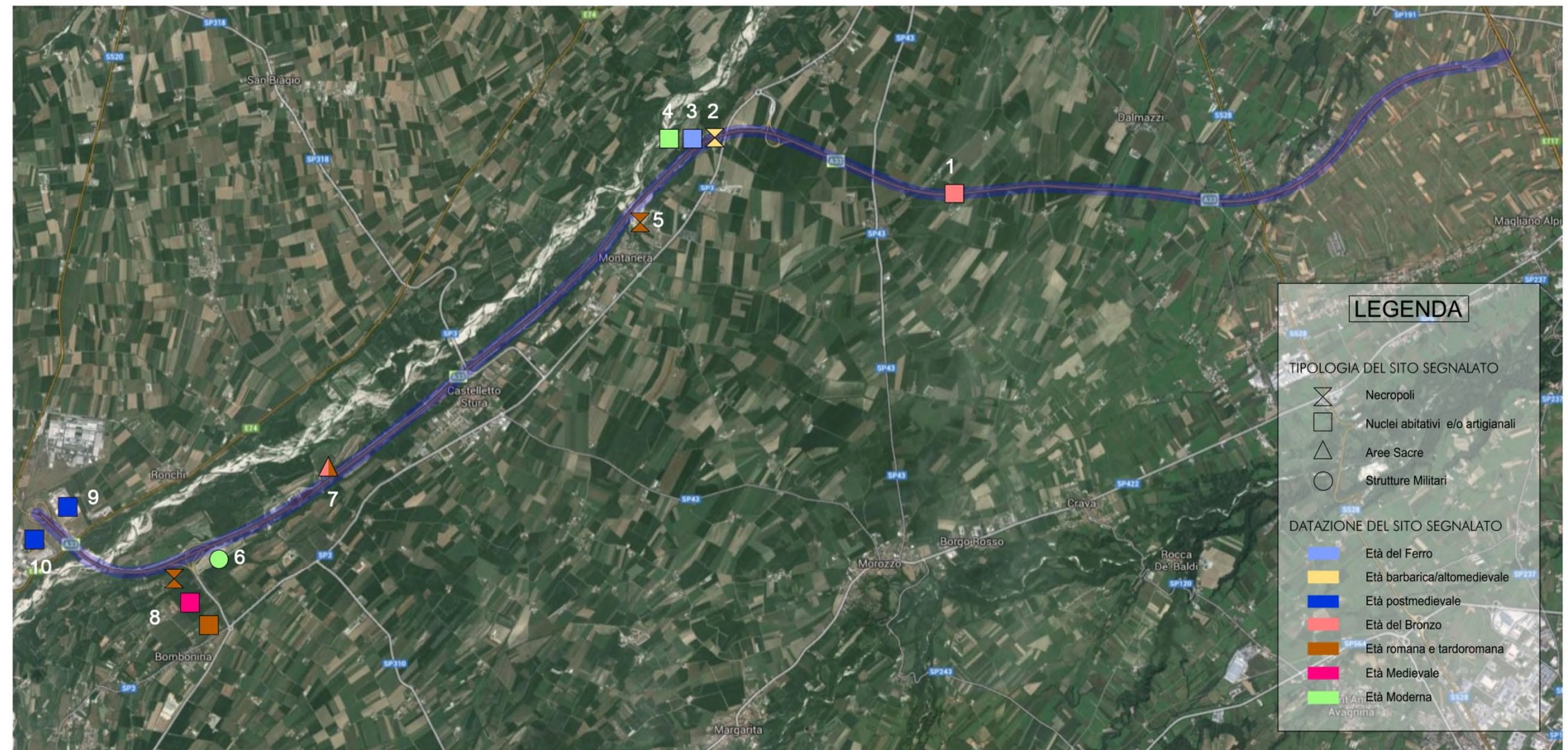


Figura 2. 1 - Planimetria generale del tracciato del Tronco I Massimini -Cuneo dell'Autostrada A33 Asti - Cuneo con indicazione dei ritrovamenti archeologici...

<sup>13</sup> Archivio della Soprintendenza Archeologica del Piemonte, archivio relazioni, CN22c.

<sup>14</sup> Notiziario scavi Direzione Generale per le antichità – Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.



**Figura 2. 2 - S. Albano Stura. Panoramica della necropoli in corso di scavo (foto G. Lovera)**

Complessivamente, grazie alla collaborazione sancita in una specifica Convenzione tra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Beni culturali, Soprintendenza e Società Asti-Cuneo, è stato possibile eseguire una scavo archeologico esteso che ha consentito di portare alla luce una necropoli che consta di 760 tombe scavate ed è ubicata ai margini di un terrazzo fluviale del torrente Stura. La particolarità del cimitero consiste nella sua estensione, nella sua ricchezza (oltre la metà delle sepolture è dotata di corredo) e nella sua cronologia, essendo integralmente ascrivibile al VII secolo a.C. Le sepolture sono disposte su lunghe file parallele e regolari, ognuna composta da circa quaranta tombe, tutte orientate in direzione Est-Ovest, con il cranio del defunto disposto a Ovest (posizione desunta dai complementi di vestiario e dalle armi rinvenute nelle tombe maschili, essendo totalmente assenti i resti ossei, verosimilmente a causa della composizione acida del terreno). Le fosse, in genere rettangolari, presentano frequentemente sul fondo alcuni ciottoli alle estremità, utili a sorreggere tavole lignee. Una percentuale considerevole dei corredi appartenenti ad individui di sesso maschile presentano armi di offesa: sono presenti la *spatha* (lunga spada a doppio taglio), lo *scramasax* (sorta di lungo coltello a un taglio), il coltellino, punte di freccia e cuspidi di lancia di varia fattura. La popolazione femminile, come pure quella infantile, generalmente sottorappresentate nelle necropoli di età longobarda indagate in Italia, in questo cimitero raggiungono una percentuale non trascurabile, come attesta la presenza di monili, orecchini, collane e anche braccialetti, per la maggior parte realizzati in pasta vitrea o ambra, più raramente in oro e argento. Alcuni di questi monili sono stati oggetto della Mostra "Ornamenta femminili ad Alba e nel Cuneese in età antica" realizzata ad Alba (CN). [sito 2 in Figura 2. 1].

In prossimità della necropoli sono stati inoltre rinvenuti, risparmiati dai solchi degli aratri, residui di strutture contenenti ceramica databili all'Età del Ferro, che colmano la lacuna temporale che intercorreva tra i siti dell'età del Bronzo sopra citati e i numerosi ritrovamenti di età romana che costellano l'area<sup>15</sup> e ci permettono di ricostruire una continuità insediativa nel territorio dal XIV secolo a.C. ai giorni nostri. [sito 3 in Figura 2.1].



Figura 2. 4 - Collana e orecchino provenienti dalla necropoli longobarda di Sant'Albano Stura

Sempre in adiacenza alla necropoli lo scavo di una fornace ha permesso di riconoscere un'occupazione a scopo artigianale dell'area, forse risalente alla prima metà del

secolo scorso. Nonostante la cronologia piuttosto recente alla quale sembra riconducibile la fornace è comunque piuttosto interessante notare come le modalità di realizzazione della struttura e di produzione dei mattoni non si discostino da un modello ben noto nei secoli precedenti. È probabile che questa piccola fornace, la cui ultima produzione non venne prelevata, sia stata realizzata in funzione della edificazione di una struttura abitativa della quale non rimane più traccia visibile. [sito 4 in Figura 2.1].



Figura 2. 3 - Sant'Albano Stura. Fornace in località Ceriolo

<sup>15</sup> Si veda per una panoramica M. Negro Ponzi Mancini, Strade ed insediamenti nel Cuneese dall'età romana al medioevo. Materiali per lo studio delle strutture del territorio, in Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo, 85, 1981.

Grazie alle indagini archeologiche preventive, effettuate nell'area in cui era prevista una cava di ghiaia

e sabbia nel comune di Montanera (CN), connessa ai lavori autostradali, è stata individuata una necropoli ad incinerazione indiretta di epoca romana, inquadrabile cronologicamente, grazie ai materiali rinvenuti, nel primo secolo d.C. In totale sono state scavate 74 tombe, in genere costituite da una fossa di forma circolare o ellittica e colmate con la deposizione dei resti del rogo funebre (terra di rogo) al quale si mescolava il corredo del defunto. Il corredo è composto da un numero variabile di elementi di vari materiali: ceramica (vasellame delle offerte funebri), vetro (unguentari o piccoli vasi), metallo (in genere oggetti personali del defunto). [sito 5 in Figura 2. 1].

Le indagini preventive effettuate nell'area in cui era prevista una cava di ghiaia e sabbia in località Bombonina in comune di Cuneo hanno consentito di mettere in luce un complesso costituito da quattro moduli edilizi identici. L'edificio era stato demolito e abbandonato dopo essere stato sistematicamente svuotato e ripulito: infatti non conteneva alcun elemento o materiale riconducibile al suo utilizzo, ma la sua tipologia costruttiva rimanda all'edilizia militare relativa ai depositi di armi ed esplosivi. Ulteriore indizio circa l'interpretazione del complesso è fornito dal toponimo "polveriera" che tuttora identifica la zona in oggetto. Per quanto concerne la datazione del complesso, nella totale mancanza di reperti archeologici si può tenere conto della tecnica costruttiva che prevede l'uso di cemento non armato e la rifinitura delle superfici pavimentali a tavella e non mediante l'uso di rulli, per cui si può ipotizzare una datazione tra la fine del XIX e i primi decenni del XX secolo. [sito 6 in Figura 2. 1].



**Figura 2. 5 - Cuneo. Panoramica delle strutture della "polveriera" in località Bombonina**

Ulteriori evidenze archeologiche sono state rinvenute nel Comune di Castelletto Stura e hanno permesso di stabilire come quest'area, a tutt'oggi caratterizzata dalla presenza di risorgive naturali, avesse attirato l'uomo fin dall'antichità. Il sito archeologico appare legato alla presenza di una sorgente, limitrofa al corso del torrente Stura, frequentata, sulla base dei materiali rinvenuti, dalla preistoria fino al periodo tardo romano. Nella religiosità preistorica e protostorica le

attestazioni della sacralità dell'acqua sono ampiamente documentate dal momento che essa

è ritenuta fonte di vita, simbolo di rinascita, elemento salvifico e terapeutico<sup>16</sup>. Sentimenti religiosi analoghi permangono anche in epoca romana e non è infrequente che luoghi di culto di epoca protostorica continuino ad essere occupati nei periodi successivi. La frequentazione della fonte è particolarmente attestata in periodo romano, probabilmente in un lasso di tempo compreso tra la metà del II e la metà del III secolo d.C., come indica la datazione dei reperti rinvenuti, ovvero nel medesimo arco cronologico che caratterizzava l'insediamento rurale riconosciuto in località Strada Bombonina<sup>17</sup>, sito nel Comune di Cuneo, ma distante in linea d'aria non più di 1,5 km dalla risorgiva. [sito 7 in Figura 2. 1].

<sup>16</sup> S. Bianco, Il culto delle acque nella preistoria, in M. L. Nava (a cura di), Archeologia dell'acqua in Basilicata, Potenza 1999, pp. 13-24.

<sup>17</sup> Il sito, è stato indagato nei mesi di maggio-luglio 2009 nell'ambito dei lavori per la realizzazione tronco 1 – lotto 5 – Consovero-Castelletto Stura-Cuneo – del collegamento autostradale A6-A21 (Asti-Cuneo).

Le evidenze portate in luce nel sito in località Bombonina, nel comune di Cuneo, durante la realizzazione di una bretella autostradale a servizio dello svincolo di Cuneo est, permettono di stabilire diverse fasi di occupazione riferibili all'epoca romana e medievale. Le attestazioni più antiche sono rappresentate dalla necropoli romana ad incinerazione di I-II secolo d. C. Il rito attestato è quello dell'incinerazione indiretta, ovvero l'allestimento della pira funebre e la combustione del corpo non avvenivano nel punto in cui le ceneri ed il corredo sarebbero poi stati deposti. A differenza della necropoli di Cava Montanera ogni sepoltura consta di due fosse: nella prima, più grande, sono stati rinvenuti i resti della pira funebre (carboni e ceneri, frammenti ossei combusti e chiodi), mentre la seconda fossa, più piccola e praticata lateralmente alla prima, conteneva gli oggetti del corredo. Quest'ultimo era costituito da alcuni contenitori ceramici, da una moneta in bronzo e da oggetti personali, sia di vetro (balsamari, unguentari), sia in metallo (pinzette per toeletta in bronzo; orecchini e anello in argento). La fossa ospitante il corredo era talora rivestita da frammenti di tegulae o risultava separata, tramite alcuni ciottoli, da quella in cui erano deposti i resti della pira funebre. Il nucleo abitativo cui il sepolcreto doveva afferire non doveva trovarsi lontano, ma non è stato individuato. Le tracce di insediamento che sono state rinvenute sono infatti riferibili ad una frequentazione posteriore a quella della necropoli. A sud di essa è stato individuato un complesso abitativo, con ogni probabilità un edificio rurale, la cui fase edificatoria più antica risale al II-III secolo d.C. Successivamente, fra il IV e il V secolo d.C. l'edificio viene ampliato, costruendo un nuovo grande ambiente più a sud, mentre l'area precedentemente occupata dalla porzione più antica viene abbattuta e utilizzata come sede di un percorso stradale, che doveva evidentemente servire il nuovo nucleo. L'eccezionalità di questo ritrovamento consiste nella persistenza dell'utilizzo di questo asse viario fino ai giorni nostri, in quanto esiste una perfetta coincidenza fra la strada tardo-romana e la strada vicinale esistente prima dell'autostrada. [sito 8 in Figura 2. 1].

Sempre in comune di Cuneo le lavorazioni eseguite per la realizzazione della galleria artificiale dei Ronchi hanno messo in luce strutture riferibili a due distinti edifici rustici post medievali.

Le fondazioni del primo edificio fanno ipotizzare un primo impianto che potrebbe essere collocato nella seconda metà del XVI secolo ed il cui utilizzo sarebbe proseguito fino alla prima metà del XVIII secolo. Tale ipotesi sembra confortata dalla documentazione fornita dai catasti relativi al territorio della città di Cuneo che riportano le cascine Grossa<sup>18</sup> e Colombero Ferraris (presenti già a partire dal catasto Antico Sabauda del 1770, quest'ultima come C.na Colombaro) ma nessun edificio tra le due <sup>19</sup>. È pertanto presumibile che il nostro edificio, databile al XVI secolo sulla base dei materiali ceramici rinvenuti, fosse già scomparso alla data di redazione di tale catasto. [sito 9 in Figura 2. 1].

Le strutture e le evidenze riscontrate nel secondo edificio sembra siano da ricondurre ad attività rurali legate alle fasi di vita della vicina "Cascina Grossa", il cui primo impianto va probabilmente ricondotto al XVII, con una continuità di utilizzo fino al XVIII secolo. Tale datazione, ricavabile dai materiali ceramici rinvenuti, sembra confermata dalla documentazione fornita dal catasto sopramenzionato (1770) che riporta gli edifici di Cascina Grossa, alla quale i nostri rinvenimenti dovevano essere pertinenti. [sito 10 in Figura 2. 1].

---

<sup>18</sup> Il sito è stato indagato nei mesi di maggio-luglio 2009 nell'ambito dei lavori per la realizzazione tronco 1 – lotto 5–Consovero-Castelletto Stura-Cuneo – del collegamento autostradale A6-A21 (Asti-Cuneo).

<sup>19</sup> Il sito è stato indagato nei mesi di maggio-luglio 2009 nell'ambito dei lavori per la realizzazione tronco 1 – lotto 5–Consovero-Castelletto Stura-Cuneo – del collegamento autostradale A6-A21 (Asti-Cuneo).

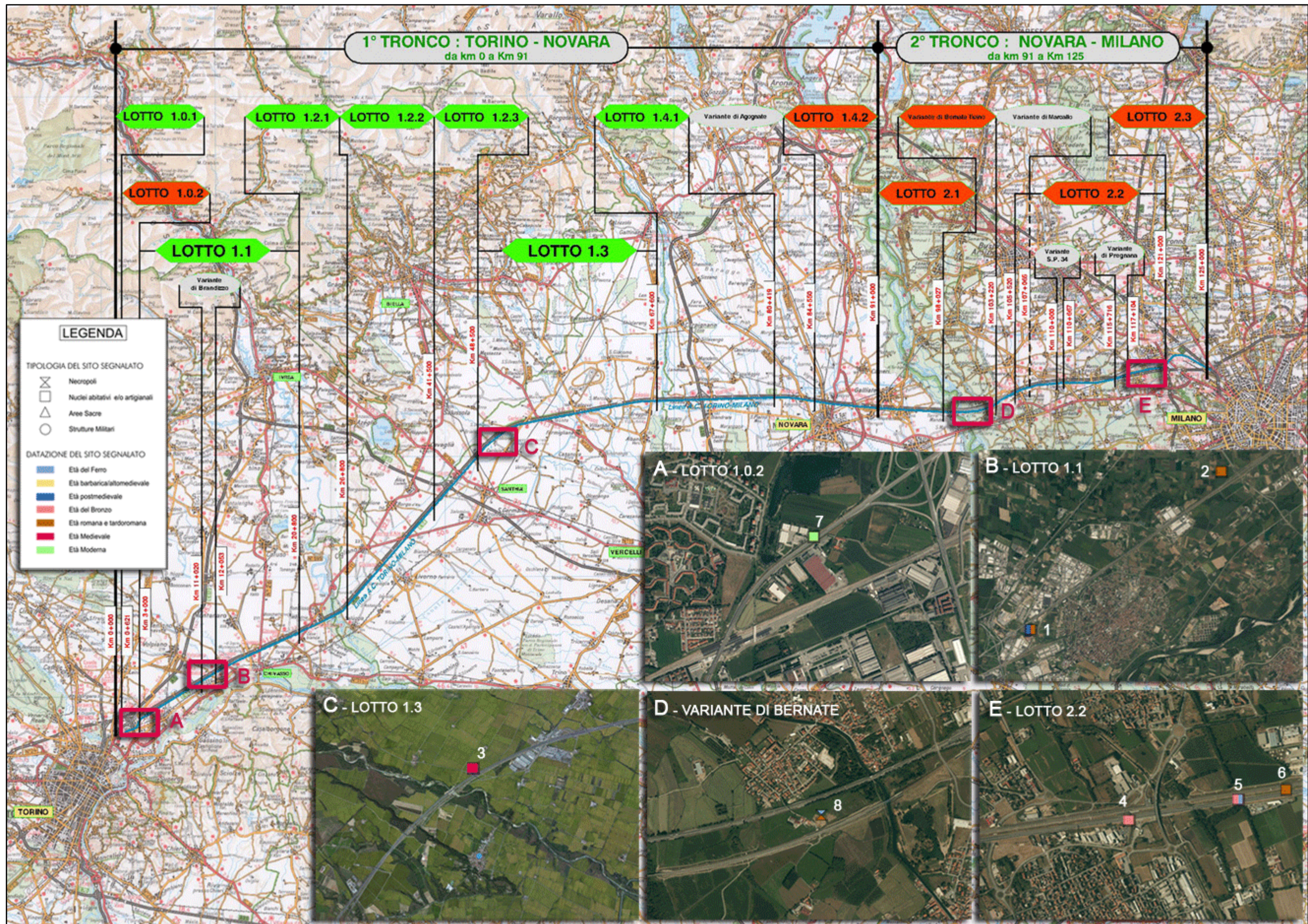


Figura 2. 6 - Lavori di Ammodernamento dell'Autostrada A4, corografia generale riportante la suddivisione in lotti dei lavori e l'ubicazione dei ritrovamenti archeologici



## I ritrovamenti dell'Autostrada Torino-Milano

Anche in occasione degli interventi di adeguamento e ammodernamento dell'Autostrada SATAP A4 Torino Milano è stato possibile, in sede di attuazione delle indagini archeologiche preventive, individuare e riportare alla luce importanti preesistenze archeologiche risparmiate dall'espansione urbanistica che ha fortemente compromesso del territorio.

Nel 2005 in comune di Settimo Torinese, nei pressi di C.na Pista<sup>20</sup> sono stati indagate resti di canalizzazioni irrigue romane e depositi antropizzati databili dall'epoca romana a quella post medievale. [sito 1 in Figura 2. 6].

Nel 2006 in comune di Volpiano è stato possibile portare alla luce un interessante tratto di rilevato stradale con andamento Nord-Sud di epoca romana<sup>21</sup>. [sito 2 in Figura 2. 6].

Durante le operazioni di bonifica bellica eseguite nel territorio del Comune di Carisio<sup>22</sup>, frazione S. Damiano, sono stati intercettati resti di una struttura muraria costituita da mattoni e ciottoli orientata in senso Est - Ovest, ascrivibile al periodo tardo medievale. [sito 3 in Figura 2. 6].

Nel 2013 in comune di Cornaredo<sup>23</sup> in prossimità del Casello autostradale sono emerse evidenze antropiche la cui disposizione induce a ipotizzare l'esistenza di un ambito insediativo dell'Età del Bronzo. [sito 4 in Figura 2. 6].

In comune di Rho<sup>24</sup> a seguito dell'individuazione in una trincea preventiva di una fossa con all'interno un fondo di scodella di impasto grezzo con piede a tacco, probabilmente riferibile alla tarda età del Ferro, è stato concordato con il funzionario della soprintendenza l'ampliamento dell'area, al fine di bonificarla integralmente. Lo scavo archeologico ha interessato una superficie di 455 mq. [sito 5 in Figura 2. 6].

A pochi centinaia di metri di distanza, in località Lucernate<sup>25</sup> è stato accertato il proseguimento delle strutture di una villa rustica indagate solo parzialmente nel corso dei lavori TAV del 2005 e che continuavano nei terreni oggetto dell'ampliamento del lotto 2.2. L'intervento ha consentito di evidenziare i limiti dei fabbricati rustici evidenziati della precedente campagna di scavo. È possibile, pertanto, che detti ambienti – nell'ambito di un medesimo impianto – si riferiscano a due corpi di fabbrica distinti, eventualmente con funzioni diverse, quantomeno nella destinazione d'uso originaria. Data la presenza di numerosi avanzi riferibili a recinzioni, anche nell'invaso della corte inghiaata, non si può escludere una parcellizzazione dell'edificato nella sua fase più tarda. I fabbricati si collocano in un contesto rustico i cui contorni sono chiaramente leggibili, in particolare ad est, dove si può ipotizzare un'attività agricola

---

<sup>20</sup> F. BARELLO Quaderni della Soprintendenza del Piemonte 22(2007) p. 275.

<sup>21</sup> Il sito è stato indagato nei mesi di settembre-novembre 2006 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4 Torino – Milano lotto 1.1.

<sup>22</sup> Il sito è stato indagato nel mese di dicembre 2005 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4 Torino – Milano lotto 1.3.

<sup>23</sup> Il sito è stato indagato nel mese di marzo-agosto 2013 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4 Torino – Milano lotto 2.2.

<sup>24</sup> Il sito è stato indagato nel mese di marzo-luglio 2013 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4 Torino – Milano lotto 2.2.

<sup>25</sup> Il sito è stato indagato nel mese di marzo-agosto 2013 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4 Torino – Milano lotto 2.2.

prossimale (orti). L'inquadratura cronologica generale della fase è fra il I ed V secolo<sup>26</sup> [sito 6 in Figura 2. 6].

Nel 2014 nel comune di Settimo Torinese<sup>27</sup> è stato riconosciuto un complesso di evidenze (le strutture e il canale) pertinente ad un sistema di chiusura di un canale d'irrigazione sicuramente analogo a quelli tutt'ora in uso, realizzato orientativamente tra il XVIII e gli inizi del XX secolo. [sito 7 in Figura 2. 6].



Figura 2. 8 - Bernate Ticino - Panoramica dell'area di scavo

Lo scavo che è stato condotto nel 2011 ha avuto un'estensione di 3400 mq ed ha permesso di integrare ed estendere le ricerche già effettuate nella tratta, alla luce di quelle eseguite durante la realizzazione della nuova linea ferroviaria (che permisero nel 2005 il ritrovamento di un gruppo di dodici tombe di epoca romana<sup>28</sup>), ampliandone gli ambiti per meglio definire datazione ed estensione. Sono state così rinvenute altre numerose sepolture d'epoca romana, che ampliano notevolmente il quadro conoscitivo dell'utilizzo dell'area sepolcrale, ma anche alcune che, inaspettatamente, spostano indietro di secoli le sue origini. Al limite nord dello scavo si sono, infatti, trovate tombe con corredi di epoca celtica del III-inizi II sec. a.C., che costituiscono un'assoluta novità per il territorio di Bernate Ticino<sup>29</sup>.

I corredi tombali - 112 reperti - sono stati integralmente restaurati e sono esposti in una sala ad essi dedicata presso il Museo Civico G. Sutermeister di Legnano (MI), Corso G. Garibaldi 225.

Durante l'inaugurazione della mostra svoltasi in occasione delle Giornate Europee del Patrimonio 2013, il 28 settembre 2013, è stato inoltre presentato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della

Per l'importanza cronologica del rinvenimento e per l'unicità di alcuni reperti, merita infine una breve descrizione lo scavo dell'area ad uso funerario e della necropoli venuti alla luce a Bernate Ticino, in occasione del controllo archeologico preventivo attinente alla Variante di Bernate, con la quale il tracciato dell'autostrada ammodernata viene riportato in affiancamento al tracciato della nuova linea ad Alta Velocità Torino - Milano, così come è previsto per l'intero corridoio.



Figura 2. 7 - Tomba 38, Vaso a trottola dopo il restauro

<sup>26</sup> SIMONE ZOPFI, LA SPADA 2005A, p. 10.

<sup>27</sup> Il sito è stato indagato nel mese di Aprile 2014 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4 Torino - Milano lotto 1.0.2.

<sup>28</sup> SIMONE ZOPFI L., 2008, La necropoli d'età romana di Bernate Ticino (MI) in Notiziario 2006, Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia, pp.219-246.

<sup>29</sup> SIMONE ZOPFI L., TRENZI P., 2012, Area sepolcrale in uso dall'epoca celtica all'età tardo romana: cenni preliminari sui nuovi scavi presso Cascina Roma a Bernate Ticino (MI).

Lombardia il terzo quaderno della Collana editoriale *Archeologia preventiva e valorizzazione del territorio* dal titolo "Tracce del Passato" – L'area sepolcrale celtica e romana di Cascina Roma (Bernate Ticino–MI)" attraverso il quale i risultati della scoperta possono essere valorizzati e portati alla conoscenza di tutti. [sito 8 in Figura 2. 6].

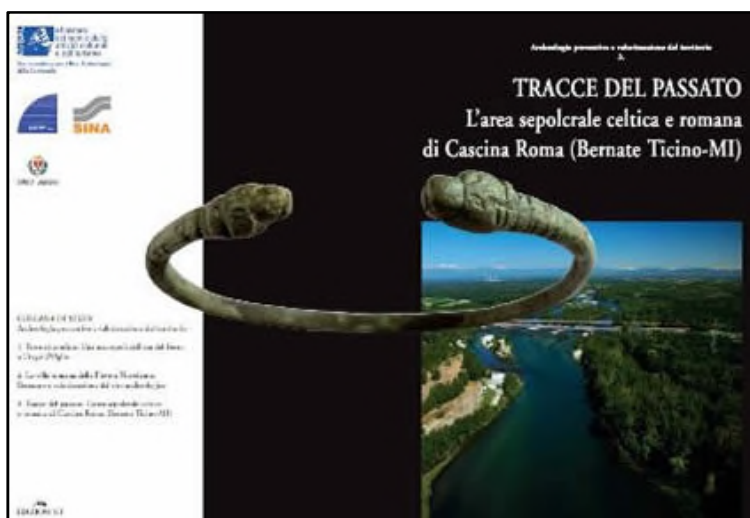


Figura 2. 9 - Immagine della pubblicazione scientifica

## BIBLIOGRAFIA

- [1.] Archivio della Soprintendenza Archeologica del Piemonte, archivio relazioni, CN22c
- [2.] Notiziario scavi Direzione Generale per le antichità-Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo "<http://www.archeologia.beniculturali.it/>".
- [3.] M. NEGRO PONZI MANCINI, Strade ed insediamenti nel Cuneese dall'età romana al medioevo. Materiali per lo studio delle strutture del territorio, in Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo, 85, 1981.
- [4.] S. BIANCO, Il culto delle acque nella preistoria, in M. L. Nava (a cura di), Archeologia dell'acqua in Basilicata, Potenza 1999, pp. 13-24.
- [5.] F. BARELLO, Quaderni della Soprintendenza del Piemonte 22(2007) p. 275.
- [6.] SIMONE ZOPFI, LA SPADA 2005 A, Rho (MI). Frazione Lucernate. Linea AV/AC TO-MI. Complesso rustico romano e tomba tardoromana, in Notiziario della Soprintendenza Archeologica della Lombardia, 2005, pp. 188-197.
- [7.] SIMONE ZOPFI L., 2008, Bernate Ticino (MI). La necropoli d'età romana di Bernate Ticino (MI) in Notiziario 2006, Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia, pp.219-246.
- [8.] SIMONE ZOPFI L., TEREZI P., 2012 Area sepolcrale in uso dall'epoca celtica all'età tardo romana: cenni preliminari sui nuovi scavi presso Cascina Roma a Bernate Ticino (MI) "<http://www.fastionline.org/>".

## Parte 3 - Cultura: le autostrade e la promozione del territorio - il caso di Luni

di Monica Paganini – SALT (Gruppo SIAS)

### Premessa

L'origine del progetto è da riferirsi all'iniziativa degli Enti Locali Spezzini coordinati nel 1999 dalla Provincia della Spezia, nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana della Val di Magra: un progetto di "Interscambio" finalizzato a risolvere la frattura esistente tra la Piana di Luni e la Piana di Marinella ed a diffondere la conoscenza dei valori del territorio dell'area Apuo-Lunense.

Al progetto ha dato decisivo impulso la Commissione Ministeriale Infrastrutture e Cultura in collaborazione con la Soprintendenza Archeologica della Liguria e la Direzione dell'ANAS. Sulla scorta delle indicazioni della Commissione e degli Enti territoriali competenti, la SALT p.a., Società del Gruppo SIAS S.p.A. Concessionaria per l'autostrada A.12 tra

Sestri Levante e Livorno, di concerto con la Concedente, ha redatto e sviluppato la progettazione dell'opera in ogni sua fase e ne sta curando la realizzazione.

### Il contesto geografico e la sua emergenza storica

Le condizioni contestuali sono geograficamente rappresentabili dalla presenza del grande "**vuoto terminale della Bassa Val di Magra**" caratterizzato dalla persistenza della funzione agricola delle due piane attraversate dall'autostrada. Lo "sfondo" paesistico è costituito dal **massiccio montuoso delle Apuane** (con



i segni della millenaria attività estrattiva), che digrada tramite le fasce collinari presidiate dai **centri storici** nella piana alluvionale e nell'estuario del fiume Magra, racchiuso a levante dal **Parco di Montemarcello**, parte finale del sistema collinare del golfo Spezzino. Le due **piane di Lvni** (Ortonovo) e **Marinella** (Sarzana) si caratterizzano come eccezionale soluzione di continuità della diffusione urbana che tende ormai a saldare Toscana e Liguria proprio in corrispondenza del Confine Regionale.

Se a questa varietà fisico/morfologica e ambientale/culturale si aggiunge l'eccezionale biodiversità del sito testimoniato dalla sua classificazione SIC (Sito di Interesse Comunitario), è appropriato definire questo ambito territoriale **"Spazio Matrice"** dell'intera area Lunigianese, ponendo **l'antica città Romana di LVNI (177 a.c.)** come **germe iniziale di tutti i successivi sviluppi territoriali**.



Nei secoli si passerà dalla centralità di LVNA e del suo porto commerciale strettamente collegati con le cave Apuane alle attuali prevalenti funzioni agricole, turistico ricettive e di fruizione naturalistica e culturale ... (cfr. le leggende relative alle invasioni/distruzioni culminate nell'860 con l'inganno del vichingo Hastings e la successiva distruzione da parte di Alarico ... anche se è più probabile che il definitivo trasferimento a Sarzana del Vescovo e di tutta la popolazione nel 1058 sia dovuto alla malaria ed alle continue scorrerie dei pirati saraceni). I Temi della pianificazione diventano quelli della conservazione e della fruizione turistica



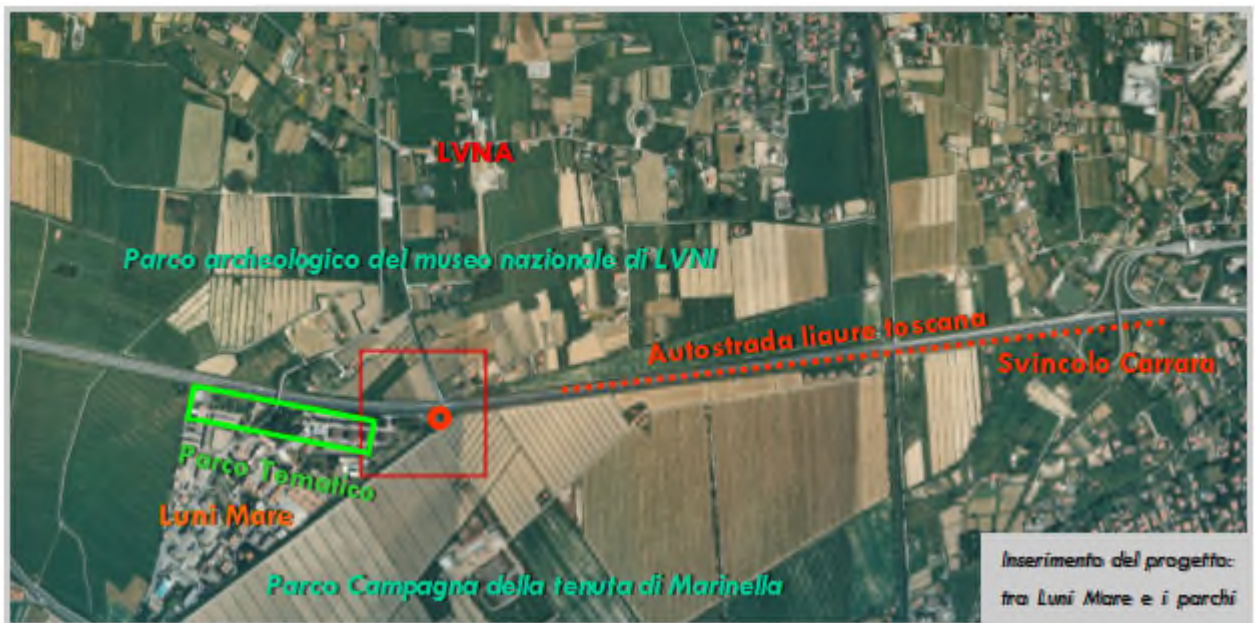
"consapevole" del patrimonio storico/ambientale; le due piane di Lvni e Marinella verranno gratificate della

definizione di Parco Archeologico (del Museo Nazionale di Luni) e di “Parco Campagna” di Marinella a significare la volontà di conservazione e valorizzazione dei beni archeologici e paesaggistici del contesto.

La frattura dello “spazio Matrice” operata dall’autostrada in un’epoca di scarsa consapevolezza culturale/ambientale, viene oggi superata solo dall’autostrada stessa con un rovesciamento concettuale del suo ruolo: da rapido ed indifferente vettore di una utenza inconsapevole a segnalatore dei beni meritevoli di conoscenza. L’autostrada diverrà collegamento con questi beni e, nel contesto qui descritto, “ricucirà” il territorio riunificando le due piane in un unicum in grado di attrarre la sua utenza “consapevole”.

### Obiettivi del progetto

Il sito prescelto per l’intervento, occupa il Margine di un quartiere edificato recentemente (frazione Luni Mare di Ortonovo) dove la presenza di impianti dismessi (Depuratore) e aree abbandonate consente di assegnare al progetto stesso il ruolo di riqualificazione dell’intero contesto trasformando marginalità in centralità dell’Interscambio fisico/culturale.



Gli obiettivi del Progetto diventano quindi:

- a) il ripristino della continuità dell’antico percorso colle/valle/mare, coincidente con il cardo maximo della città romana viene attuato tramite una passerella ciclopedonale agganciata ad una struttura simbolicamente protesa da Luni verso il mare (Il Faro);
- b) la creazione di aree di Interscambio Autostrada/Territorio localizzate a Sud nel sito dismesso di una ex Discoteca;
- c) la creazione di un Parco tematico informativo lineare con postazioni anche multimediali che provochi, per il tramite di una esperienza emotiva lo stimolo alla visita di Luni archeologica ed

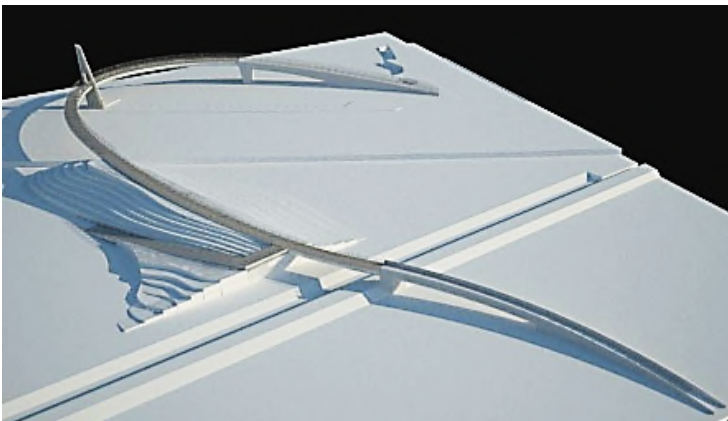
eventualmente agli altri beni nel territorio di riferimento;

d) la riqualificazione micropaesistica dell'accesso/uscita dall'area archeologica con opere di arredo lungo il percorso (elementi/panchina in marmo), pulizia dalla vegetazione infestante.

Asse primario della composizione diviene quindi il collegamento pedonale "orizzontale" che a partire dalla nuova piazzola di sosta, prosegue parallelamente all'autostrada in direzione di Lvnì, intercetta il nuovo Parco tematico dedicato alla storia dell'antica città e alla fine della rampa di accesso si ricollega all'asse verticale" mare/monte in corrispondenza del nuovo grande "nodo" delle fruizioni attive territoriali rappresentato dalla passerella.

### Componenti del progetto

La **passerella** esplicita l'importanza del suo ruolo a scala d'area vasta anzitutto con la sua dimensione: un **unico segno di forma ellittica** con sviluppo di 400 m annulla la frattura tra le due piane sovrappassando con dolce pendenza e senza soluzione di continuità il Fosso delle Acque Medie e l'autostrada realizzando quindi un percorso di scoperta del paesaggio dalla cui sommità dominare il territorio "matrice" della Val di Magra e la sua linea di costa.



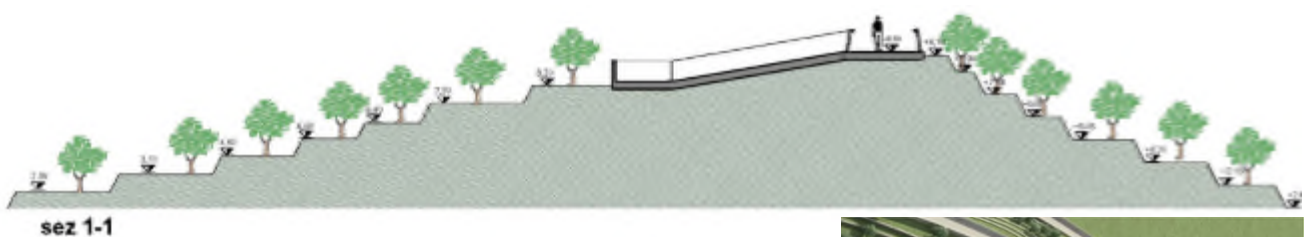
La forma della passerella ha il compito di attrazione simbolica e di integrazione nel paesaggio di scala vasta.

Gli appoggi delle tratte sono caratterizzati in maniera differente a seconda della loro posizione:

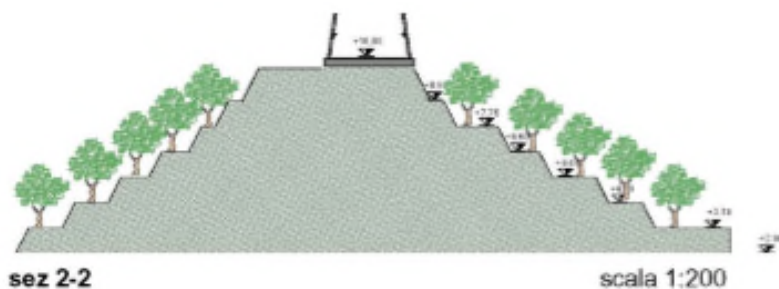
i **tratti terminali** verso Marinella e Lvnì sono blocchi massivi in c.a. bianco e si innestano su semplici spalle emergenti dagli argini del fosso delle Acque Medie e dal sistema di collinette entro il quale corre la passerella

proiettata verso l'Autostrada;

l'appoggio intermedio tra Fosso e autostrada è costituito da un pezzo di paesaggio ligure: la "**collinetta**" che si articola in piccole piane sulle quali cresceranno olivi e vegetazione autoctona.



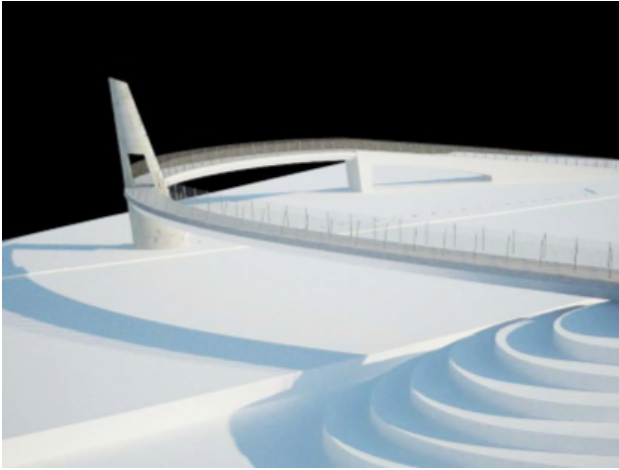
sez 1-1



sez 2-2

scala 1:200





By-passata la collinetta e l'autostrada, la passerella approda al "faro"; esso è in realtà appoggio strutturale della passerella ma soprattutto simbolo e segnale di scala vasta per tutti i possibili utenti/visitatori di Lvni e del territorio della Bassa Val di Magra.

Il più importante riferimento alla "splendida civitas" e al ruolo produttivo e di scambio dell'area Apuo-Lunense è il rivestimento in conci di marmo Carrara che assieme al lungo taglio luminoso (Nord) e alle lettere incise ("PORTVS LVNAE") esplicitano la

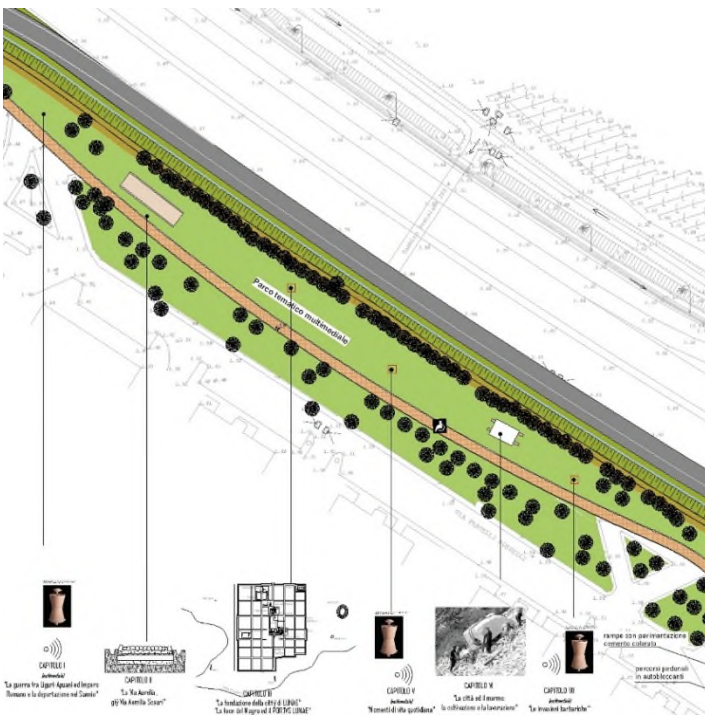


metafora di riferimento dell'intero progetto e rendono memorabile questa sua componente. *(il progetto è denominato Portus LVNAE poiché la geometria complessiva della passerella oltre che alla forma della "LVNA" può essere assimilata alla forma di un porto che con il suo faro attrae i visitatori nel territorio);*

## Il parco tematico

Il Parco tematico lineare affiderà la sua funzione informativa a due tipologie di installazioni: "classica", basata cioè sull'uso di cartellonistica o installazioni fisse costruite a terra e simulanti fasi della storia di Lvni e "audiovisiva" basata sull'utilizzo di tecnologie multimediali e sonore.

Per queste ultime il "concept" di



riferimento è quello del museo diffuso; i luoghi interessati dal progetto possono divenire quindi "nodi di una rete" da far emergere, rendere visibile e riconoscibile tramite un sistema che renda facilmente fruibile la memoria collegata ad essi collegata.

Partendo dalla consapevolezza che i motori di ricerca più potenti del mondo (Google, Bing, Yahoo, ecc.) sono oggi divenuti accessibili direttamente dai nostri gadget individuali (smartphone, tablet, ecc.) è possibile concepire e costruire il museo diffuso di Lvni



tramite appositi software in grado di offrire dati, informazioni e la conoscenza in modo diretto all'utenza. Le parole chiave di ricerca per rintracciare il museo diffuso sui motori di ricerca saranno "museo", "diffuso" e "Luni"; inserendo una delle due parole (museo e diffuso) assieme al nome della città, in questo caso Luni, la ricerca restituirà tutti i luoghi che fanno parte della nostra rete.

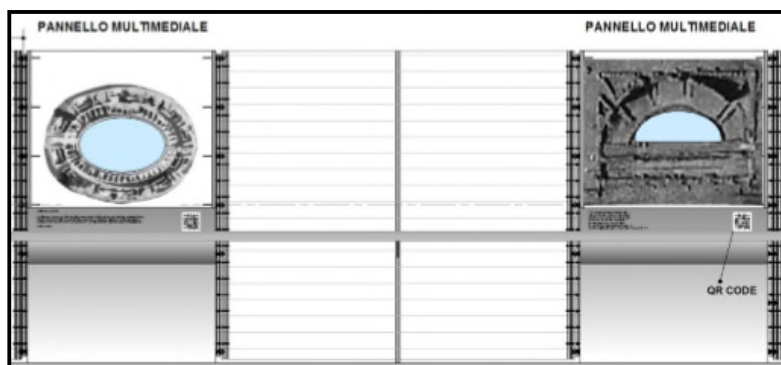
Il Museo Diffuso di LVNI (MDL) si sviluppa dunque su **tre** livelli interconnessi:

- **livello fisico:** costituito dai Luoghi e dai Manufatti Emergenti nell'area territoriale di riferimento;
- **livello virtuale:** sul web, sugli smartphone, sui tablet dove si trasforma e diviene archivio, luogo in cui è raccolta la memoria in maniera accessibile e condivisa;
- **livello espositivo:** luogo fisico (da identificare con la Soprintendenza) dove concentrare strumenti e dispositivi interattivi/multimediali in grado di effettuare un'efficace sintesi della narrazione riguardante il sito e il suo territorio; ogni area o tratta coinvolta del museo diffuso è caratterizzata dalla presenza di differenti tipologie di elementi fisici che si costituiscono come singole stazioni del percorso e con i quali il visitatore potrà interagire per accedere alle informazioni e agli approfondimenti.

Gli elementi fisici sono costituiti dalle "Pietre Parlanti", dai "Pannelli Paesaggio" e dalla "Stanza della Storia".



Le "Pietre Parlanti" declinano la storia del sito per macro argomenti (storia, arte, letteratura, geografia, religione, scienza, natura, teatro ecc.) In questo modo il visitatore è invitato, in modo ludico, a cercare le informazioni seguendo il percorso delimitato dai blocchi che lo condurrà dal parco tematico all'area archeologica all'ingresso della quale (nella casa Benelli) potrebbe, in seguito, essere allestita la "Stanza della Storia", spazio multimediale fisso dedicato alla storia di Luni e del Territorio. Il QR-Code permetterà ai visitatori di accedere ad una serie di contenuti multimediali di approfondimento relativi al sito che stanno visitando. La scritta incisa su un lato della pietra comunicherà ai visitatori che il luogo che stanno esplorando fa parte di una rete e di un progetto culturale più ampio, dando le informazioni necessarie a chi non possiede telefonini.



Sul Ponte, la percezione del paesaggio della Piana di Luni diviene, in sé, soggetto della narrazione museale tramite i "Pannelli di Osservazione del Paesaggio"; essi sono proposti come allungamento della carena di rivestimento della struttura del ponte, inseriti come modulo alternativo alla rete di protezione secondo l'andamento geometrico del progetto. Sulle lastre, in corrispondenza delle forme archetipiche serigrafate sulla faccia interna del pannello, sono ricavate le "finestre" di osservazione di punti significativi dell'Antica Luni, mentre all'altezza del corrimano il QRcode e un breve testo esplicativo commentano la veduta inquadrata.

## Parte 4 - Tecnologie di rilievo: l'evoluzione

di Carlotta Di Cerbo, Michele Mori, Sergio Rossi – SINECO (Gruppo ASTM)

Il viaggiatore del sistema stradale romano originariamente percorreva il suo tragitto sprovvisto di mappe e stradari, spinto dallo *ius agendi* (il "diritto di guidare"), affidandosi al solo *itinerarium*, la lista di ciò che avrebbe incontrato lungo il suo cammino.

Probabilmente le mappe esistevano ma, data la difficoltà di replica, non venivano usate e rimanevano il piccolo patrimonio di alcune privilegiate biblioteche.

Mossi dalla brama di diffondere queste mappe, per venderle ai viaggiatori, i Romani si attrezzarono in modo da produrre carte parziali costituite da diagrammi di linee parallele e perpendicolari che scomponavano il terreno in figure semplici e replicavano sommariamente la ramificazione stradale.

Ovviamente ancora non si può parlare di mappe, in quanto l'*itineraria* non mostra l'andamento, le forme e le pendenze del terreno.

Il topografo della Roma antica era l'agrimensore, una figura armata di *groma* che nasce come "misuratore di campi" (Fig. 4). La *groma*, strumento indispensabile agli agrimensori (a tal punto che questi ultimi



Figura 4 - Agrimensore con groma

venivano spesso chiamati *gromatici*), era costituita da una croce a quattro bracci di egual lunghezza, perpendicolari tra loro e fissati su un *ferramentum*. Da ciascuno dei quattro bracci scendevano dei contrappesi che proiettavano sul terreno un angolo retto dal quale poi si tracciava una griglia ortogonale sul piano stradale. Questo strumento, nella sua stazione zero, determinava il punto di incontro tra il *kardo* e il *decumanus maximi*.<sup>30</sup>

Augusto, riorganizzando l'intero apparato burocratico statale, si occupò anche di agrimensori. Del resto fu attuatore di numerosi piani centuriati, centuriando *ex novo*, riassegnando terreni che erano già stati distribuiti, ed inserendosi in centuriazioni preesistenti con nuove griglie.

La figura dell'agrimensore, a lungo andare, arricchì il suo bagaglio professionale e culturale assimilando rudimenti di geometria applicata, nozioni astronomiche e concetti giuridici – tradizionalmente appartenenti al *Codex Agrimensorum* – e acquisì competenze riguardanti la distribuzione delle terre coloniali, l'urbanistica della città e il tracciato delle principali vie di comunicazione, dando origine a quella serie di operazioni che avrebbero successivamente portato alla generazione del catasto del territorio che ricadeva nei confini dell'Impero.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Lewis Micheal J. T., *Surveying Instruments of Greece and Rome*, Cambridge University press, Cambridge 2001.

<sup>31</sup> L. Speciale, *Agrimensura in Enciclopedia dell'arte medievale*, Treccani 1991.

Possono dunque gli agrimensori dell'Impero Romano essere paragonati alle squadre di tecnici che oggi percorrono le "strade della modernità" equipaggiati, magari non di *groma*, ma di sensori laser e sistemi di georeferenziazione?

Strano immaginare come quelle stesse strade, all'epoca percorse da qualche *reda* trainata da muli o da cavalli, possano oggi essere attraversate da evoluti fuoristrada, i Laser Mobile Mapper, e percorribili su fibra ottica in "downstream" a 8-10 Mb/s.

Un Laser Mobile Mapper è dotato di sistemi di acquisizione che, in modalità "On Fire", consentono di materializzare in pochi istanti il tracciato percorso in una nuvola di punti georiferiti ricca di informazioni.

Per i vecchi agrimensori del tempo, questa costellazione di innumerevoli punti sarebbe considerata una stregoneria, nonostante la loro formazione prevedesse rudimenti astronomici (Fig. 5).



**Figura 5 - Nuvola di punti acquisita dal Laser Mobile Mapper**

I governi romani ordinarono più volte che venisse redatto un itinerario maestro comprensivo di tutti i tracciati dell'impero, il primo fu commissionato nel 44 a.c. da Giulio Cesare e Marco Antonio.

Il risultato di un lavoro durato ben 25 anni fu la realizzazione di una mappa generale delle vie consolari romane scolpita nel marmo ed esposta nel Foro Romano, a disposizione di tutti coloro che liberamente potevano copiare le porzioni di mappa di cui necessitavano.

Sarebbero mai riusciti ad immaginare quegli stessi committenti, con tutta la fantasia a disposizione, che millenni dopo si sarebbe stati in grado di effettuare rilievi chilometrici stando comodamente seduti a bordo di un veicolo-laboratorio in grado di acquisire, in movimento, oltre 100 milioni di punti in soli tre minuti? Certamente no.

Tra la fine della Repubblica e la prima età imperiale, si documenta un rinnovamento ed una riorganizzazione dell'intero sistema viario, con la sistemazione dei tracciati esistenti e la creazione di nuovi

percorsi; proprio Augusto risulta essere il promotore di questa iniziativa, portata poi a termine dai suoi successori.<sup>32</sup>

È dunque ovvio che sia oggi che millenni fa, le strade erano e sono oggetto non solo di continua attenzione progettuale ma anche di attenzione manutentiva volta ad assicurarne la sicurezza, l'accessibilità e l'integrazione.

Inizialmente, secondo il Diritto Romano, il transito sulle strade dell'Impero era libero e la loro manutenzione spettava agli abitanti della Provincia che veniva attraversata.

Successivamente, fu proprio Augusto ad attuare la riforma del governo che prevedeva l'istituzione di numerosi *Curatores Viarum*, addetti alla manutenzione e alla ristrutturazione delle strade in Italia e nelle Province;<sup>33</sup>

Oggi è il Laser Mobile Mapper a proporsi come *Curator Viarum* delle moderne vie di comunicazione.

È dunque evidente che la rivoluzione non è solo concettuale, ma soprattutto tecnologica.

Il Laser Mobile Mapper consente, semplicemente percorrendo il "sito d'interesse", di acquisire in tempi minimi ed in continuo, i beni architettonici e monumentali situati lungo il tracciato, nonché il tracciato stesso, come *unicum* da scomporre e analizzare in fase di elaborazione dei dati.

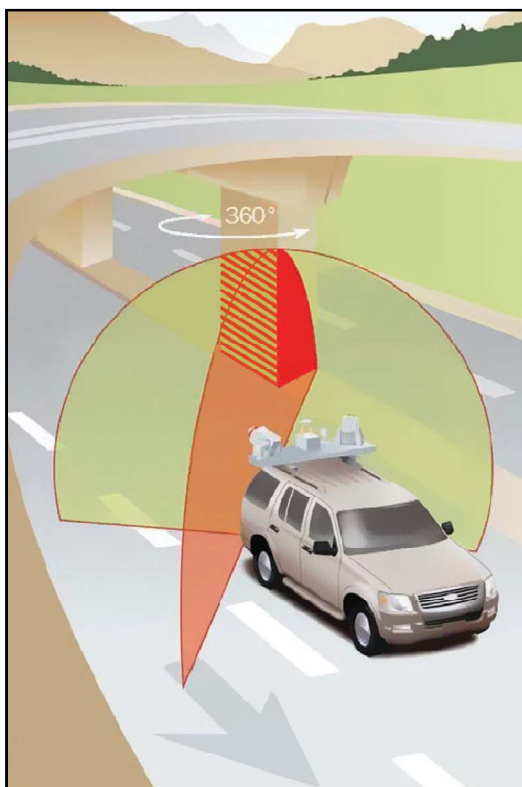


Figura 6 - Schema di acquisizione

Sono due i sensori rotanti a 360° (ad oltre 200 giri al secondo) capaci di proiettare fasci laser di classe 1, innocui per l'essere umano, in grado di colpire ogni cosa fino ad una velocità di crociera variabile sino a 100 km/h (Fig. 6). I raggi laser, emessi con una frequenza massima di circa un milione di impulsi al secondo, colpiscono qualsiasi oggetto a loro circostante e vengono "rimandati" ad un ricevitore, che ne misura la distanza punto per punto, orientato nello spazio secondo un sistema di riferimento che sceglieremo essere il sistema di coordinate WGS84 (world global system 84).

Il risultato è una luce di punti laser altamente densa (1000/4500 punti per metro quadro, in funzione della velocità di acquisizione) che può essere acquisita anche in pieno buio, un mosaico della modernità che può essere "posato in rete" consentendo dunque il superamento del concetto di "catalogazione" ed offrendo a chiunque la possibilità di riscoprire la ricchezza del patrimonio artistico e paesaggistico italiano, anche a coloro i quali non possono "mettersi in viaggio" per ammirare le bellezze artistiche disseminate da nord a sud nel nostro Bel Paese.

Dunque non vi è più la costrizione né di recarvi al Foro Romano per copiare l'*itineria*, né tantomeno di spolverare archivi cartacei, in quanto impiegando una minima percentuale di queste energie si può

<sup>32</sup> Strabone (IV, 6) dice chiaramente che fu opera di Augusto la sistemazione della viabilità alpina, mentre nell'iscrizione sull'attico dell'Arco di Augusto a Rimini si legge che *celeberrimeis Italiae vieis, consilio et auctoritatae eius muniteis* (CIL, XI, 365). Si può qui anche ricordare che per iniziativa di Augusto venne realizzata la via *Iulia Augusta* che da *Dertona* raggiungeva *Narbo Martius* e la Gallia Transalpina.

<sup>33</sup> Gaio Svetonio Tranquillo (70-126), *De vita Caesarum* – "Augustus".

visualizzare un modello virtuale di svariati km di tracciati viari, formato da milioni di punti, ognuno dei quali georiferito.

Oggi, dunque, risulterebbe inutile qualsiasi riferimento al sistema di miglia romane (dal latino *milia passum*, "mille passi", che corrispondono a circa 1.480 metri) sia dal punto di vista funzionale, in quanto informava il viaggiatore sulla distanza che lo separava dal Foro di Roma, che dal punto di vista fisico, in quanto ad ogni miglio percorso era posizionata una colonna circolare incassata nel terreno alla base della quale vi era il numero del miglio corrispondente.

Il sistema di coordinate WGS, il navigatore GPS (Global Positioning System), l'odometro (dal greco *ὁδός* strada, e *μέτρον* misura) ed, infine, la piattaforma inerziale IMU (Inertial Measuring Unit) di cui il Laser Mobile Mapper è dotato consentono infatti di acquisire esattamente l'assetto del veicolo e la posizione nello spazio di ogni singolo punto rilevato, con un raggio di acquisizione dal baricentro del veicolo di oltre 200 m.

Il *Miliarum Aureum* (Fig. 7) ubicato nel 20 a.c. da Augusto nel Foro Romano - in qualità di Commissario permanente alle strade - al fine di rappresentare il punto di partenza di tutti i principali assi viari, spogliato della sua funzionalità primaria, diventa oggi un possibile frammento storico da rilevare.

Potremmo quindi vederlo gradualmente materializzarsi nella nuvola di punti rilevata dal nostro Laser Mobile Mapper, entrando così a far parte di quel bagaglio dati acquisito al fine di conoscere, documentare e preservare il prezioso patrimonio storico italiano.



Figura 7 - Pietra Miliare Aurea, punto di partenza dal Foro Romano di tutte le principali strade

Un esempio fra tutti è il caso del miglio IV dell'Appia Antica (Fig. 8), rilevata nel 2008 con il primo Laser Mobile Mapper presente nel mondo (il Lynx, progettato da Sineco in collaborazione con la canadese Optech).



Figura 8 - Appia Antica: oggetto del rilievo effettuato da Sineco con il Lynx Mobile Mapper

Il caso della *Regina Viarum* è testimone di come il rilievo stradale effettuato con questa tecnologia dinamica, eventualmente integrata con la tecnologia laser statico - al fine di ottenere una maggiore definizione del dato relativo agli elementi architettonici puntuali - consenta di identificare, nella nuvola di punti georiferita, oggetti quali strutture, piste, cippi, pali, perimetri di edifici, ecc. e tutte le informazioni geometriche/topografiche di interesse: un bagaglio di dati consultabile e processabile da chiunque ed in qualunque momento (Fig. 9).

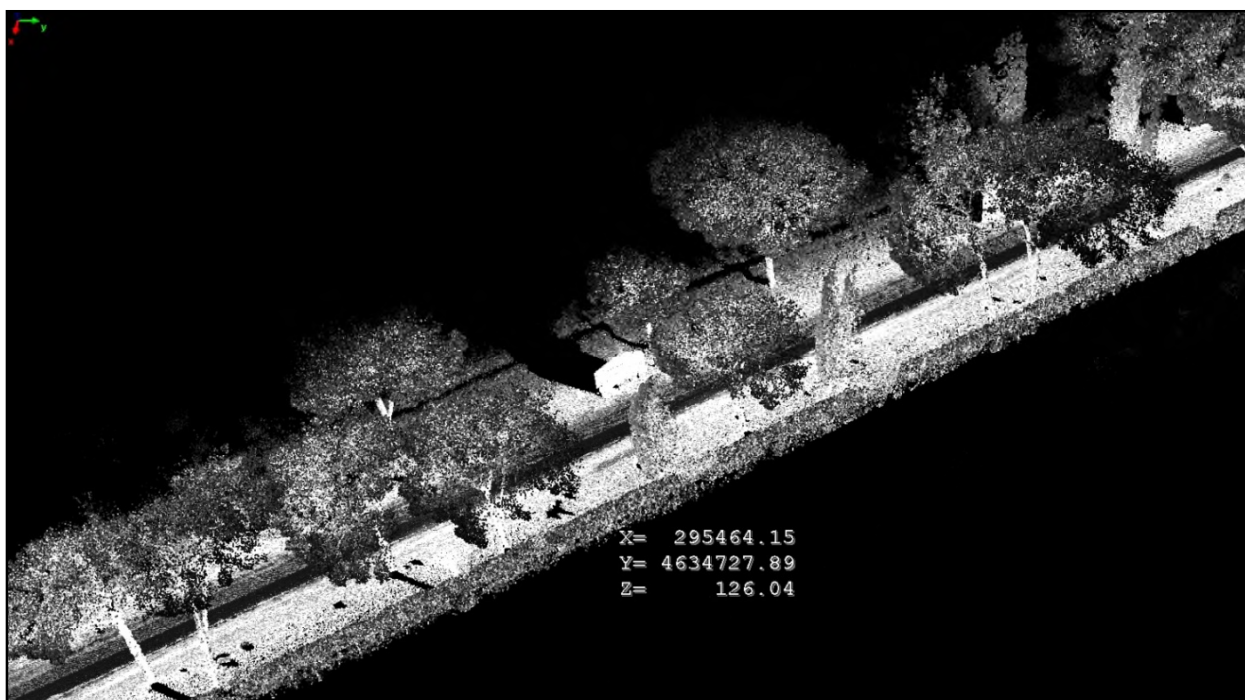


Figura 9 - Nuvola di punti rilevata con il Lynx Mobile Mapper sull'Appia Antica

Ripercorrendo virtualmente il tratto dell'Appia Antica rilevato da Sineco con il Lynx Mobile Mapper si possono infatti chiaramente individuare gli elementi architettonici che costeggiano il IV miglio, in

particolare lapidi e sepolcri (la tomba dei Licini; la tomba Dorica; la tomba di Ilario Fusco, d'età antonina con il calco del rilievo originale con cinque ritratti di defunti; la Tomba di Tiberio Claudio Secondino, sormontata da due cippi ...) (Fig. 10).



Figura 10 - Elemento architettonico rilevato lungo l'Appia Antica: tomba di Ilario Fusco

La nuvola di punti è stata generata secondo lo standard WGS84/UTM32, con dislocazione media finale di appena 2 cm. Per rendere il dato propedeutico alle molteplici elaborazioni e analisi, il dato stesso è stato oggetto di codifica tramite diversi applicativi.

Il laser statico è stato inoltre in grado di fornire un'informazione cromatica dell'elemento rilevato: attraverso una fotocamera integrata, lo strumento acquisisce delle immagini che successivamente vengono utilizzate dal software per assegnare un valore RGB ad ogni punto appartenente alla nuvola (Fig. 11).

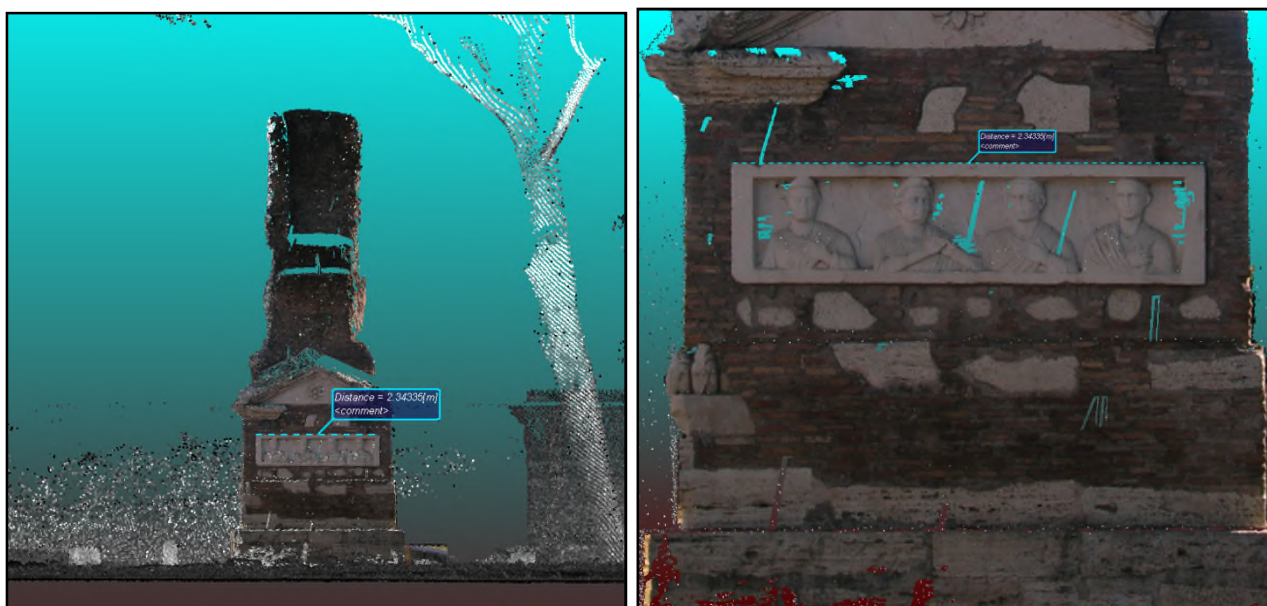


Figura 11 - Tomba del frontespizio: incremento del dato Laser Mobile con li dato acquisito con Laser Statico

Speciali strumenti per l'integrazione dei dati 3D, provenienti da rilievo laser scanner, dei dati topografici e delle immagini digitali non calibrate, hanno permesso di creare un modello 3D della via Appia Antica con

vari livelli di informazione. È stato inoltre possibile effettuare l'editing, la misurazione del dato, la creazione di sezioni trasversali, la generazione di ortofoto, il calcolo di volume e la connessione diretta ad Autocad (Fig. 12).



**Figura 12 - Sezione longitudinale dell'Appia Antica in Autocad**

Il Laser Mobile Mapper per il rilievo dinamico terrestre di moderne o antiche infrastrutture, permette dunque non solo l'acquisizione, ma la restituzione completa dei dati, certi e storicizzati, in grado di fornire diversi livelli di approfondimento delle informazioni acquisite – geometrica, spaziale, storica, cromatica ...- a seconda delle diverse finalità delle indagini condotte (Fig. 13).



**Figura 13 - Esempio di analisi approfondita relativa alla pavimentazione dell'Appia Antica**

La capacità di queste tecnologie di descrivere il territorio nella sua interezza e la facile fruibilità del dato rilevato, fa sì che risultino le più adatte a rendere testimonianza dell'evoluzione storica e stilistica del paesaggio che ci circonda;

non dunque un mero strumento per censire e catalogare, ma uno strumento indispensabile alla conoscenza, alla tutela e alla conservazione del Patrimonio Architettonico Monumentale dell'Italia e del mondo.

I rilievi dell'Appia Antica sono stati possibili grazie alla collaborazione della Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Roma, secondo quanto meglio descritto nel volume "Appunti di viaggio nella storia - il rilievo laser lynx dell'Appia Antica".



## **Parte 5 - Sulle tracce di Augusto. Spunti per un turismo archeologico**

di Assunta De Pascalis – SINA (Gruppo ASTM)

### **I ponti romani della Julia Augusta in Val Ponci**

La Via Julia Augusta fu costruita durante il principato di Augusto tra il 13 e il 12 a.C. dopo la definitiva sottomissione delle tribù liguri delle Alpi marittime all'impero romano e divenne importante strada consolare dell'impero che collegava la Pianura Padana con la provincia della Gallia Narbonensis. Per evitare le asperità della costa, la via si adattava ad un percorso interno, portandosi da Spotorno a Magnone da dove riscendeva verso il litorale attraversando la Val Ponci<sup>34</sup>, una valle lunga circa tre chilometri ben conosciuta a livello archeologico per la presenza di cinque ponti romani che testimoniano l'importanza raggiunta dalle vie di comunicazione nei secoli secondo e terzo<sup>35</sup>.

Costruiti sul piccolo torrente e sui suoi affluenti, con caratteristiche di grandiosità e accuratezza di esecuzione, tale da rappresentare la più importante e monumentale testimonianza della viabilità romana in Liguria<sup>36</sup>, i ponti sono attribuiti al periodo della ristrutturazione della via Julia Augusta, curata dall'imperatore Adriano nel 124 d.C. Tuttavia, la tecnica costruttiva è nota già dal periodo augusteo ed è documentata in Liguria intorno alla metà del I sec. d.C.<sup>37</sup>

Dei cinque ponti tre sono ben conservati, mentre degli altri due sono visibili i resti diroccati. I ponti subirono un recente restauro nel 1953, dopo che già nel 1923 era stato rinforzato e consolidato il terzo ponte, quello delle Voze<sup>38</sup>.

La loro costruzione si rifà alla tipologia cosiddetta gallo-ligure: presentano cioè una sola arcata, con ghiera costituita da una duplice corona di conci radiali e sono rivestiti secondo la tecnica a *petit appareil* che consiste in un paramento di blocchetti lapidei regolari, disposti in filari legati con malta, che riveste il nucleo in opera cementizia. I primi quattro ponti sono realizzati in pietra del Finale, cavata in prossimità di ciascun ponte; il quinto è invece realizzato in quarzite<sup>39</sup>.

#### **COME ARRIVARE:**

*In auto:* Autostrada A10 Genova-Ventimiglia (Autostrada dei Fiori). Uscire a Finale, direzione Final Marina, poi Final Pia sino a Calvisio. Seguire i pannelli con indicazione Via Julia Augusta; attraversare il ponte sul Torrente Sciusa e affrontare la salita. Al bivio per Verzi prendere a sinistra la strada sterrata per ca 1 km. Lasciare l'autovettura nello spiazzo prima del primo ponte.

*Con il treno:* stazione di Finale, proseguire con autobus di linea sino a Calvisio, poi procedere a piedi.

Dalla Val Ponci si possono poi visitare molte altre destinazioni del ponente ligure, tra cui segnaliamo la cittadina medioevale di Finalborgo e la cittadina di Noli che dal 1192 al 1797 fu la capitale di una repubblica omonima.

<sup>34</sup> Il nome deriva da Vallis Pontium.

<sup>35</sup> [http://www.comunefinaleligure.it/documenti/val\\_ponci.pdf](http://www.comunefinaleligure.it/documenti/val_ponci.pdf)

<sup>36</sup> [www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc](http://www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc)

<sup>37</sup> <http://www.fracs.it/uploads/Depliant%20Ponti%20Romani%20Della%20Val%20Ponci.pdf>

<sup>38</sup> [www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc](http://www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc)

<sup>39</sup> <http://www.fracs.it/uploads/Depliant%20Ponti%20Romani%20Della%20Val%20Ponci.pdf>

Il primo ponte che si incontra provenendo da Finale è il **Ponte detto delle Fate** (figura 1) e costituisce l'esempio più monumentale ed elegante di costruzione romana nella valle. Si tratta di un'opera di grande suggestione scenografica che presenta un'arcata a tutto sesto con larghezza massima di 5,80 metri.



Figura 1 – Ponte delle Fate

A circa metà dell'altezza del ponte conservato, alla tecnica dell'"isodomo" o "muratura isodoma"<sup>40</sup> si sostituisce la tecnica dell'*Opus caementicium*<sup>41</sup> che riveste l'opera con conci di pietra o mattoni di laterizio.

Le sponde del Rio Ponci verso il monte sono rafforzate da robusti argini in blocchi ben squadri e di grandi proporzioni, connessi con grappe in ferro saldate con piombo. I blocchi rivelano i segni del taglio nella cava, del trasporto e della rifinitura in opera. L'accesso al ponte dal

lato a della valle è delimitato da poderosi muri d'ala, lunghi circa 20 metri, che fiancheggiano la strada.

Indagini archeologiche all'interno del muro di contenimento della sponda sinistra a monte hanno chiarito i rapporti tra le due tecniche di costruzione e testimoniato la lavorazione dei piccoli conci direttamente nel cantiere.

A circa un chilometro dal primo ponte giungiamo al **Ponte Sordo** (figura 2). L'arco di questa costruzione è crollato mentre rimangono solo una spalla e, sulla riva sinistra, un lungo tratto della rampa d'accesso con paramento in blocchetti regolari. L'ampiezza della strada che lo attraversava e la presenza di grossi blocchi squadri lasciano supporre che questo ponte fosse simile al precedente.

---

<sup>40</sup> Antica tecnica costruttiva, di origine greca o più probabilmente anteriore. È caratterizzata da file (assise) di uguale altezza, costituite di grandi blocchi di pietra (conci) dello stesso spessore del muro, ben lavorate su tutti i lati, disposte in file orizzontali ad altezza regolare ed omogenea, con incassi e solchi ai lati per l'incastro reciproco. Ogni fila è sfalsata rispetto a quella su cui si appoggia.

<sup>41</sup> Tecnica edilizia inventata e ampiamente utilizzata dai Romani. È caratterizzata dall'utilizzo del cementizio, costituito da una mescolanza di malta e di *caementa*, ossia pietre grezze o frammenti di pietra spezzati o ghiaia. La malta a sua volta è costituita da calce mescolata con sabbia o pozzolana.



Figura 2 - Del Ponte Sordo rimane solo una rampa di parapetti

Alla fine del secolo, il ponte è stato oggetto di indagini archeologiche e di radicali interventi di manutenzione e restauro da parte della Soprintendenza. Lo scavo sulla rampa e oltre il torrente hanno messo in luce parte della strada romana, individuata per oltre 30 metri, larga 4 metri con superficie in ciottoli di fiume compattati in un battuto di argilla e terra rossa e fiancheggiata da spallette di contenimento<sup>42</sup>.

Il terzo **ponte** è detto **Muto** o **delle Voze** (figure 3 e 4). Si tratta di uno tra i tre ponti ad oggi meglio conservati e consente di attraversare il rio Voze, un affluente laterale del Rio Ponci<sup>43</sup>. Da questo punto si diparte anche il sentiero che conduce all'altopiano delle Manie<sup>44</sup>.



Figura 3 - Ponte Muto

<sup>42</sup> <http://www.fracs.it/uploads/Depliant%20Ponti%20Romani%20Della%20Val%20Ponci.pdf>

<sup>43</sup> <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http%3A%2F%2Fwww.latinitas.altervista.org%2Fdoc%2Fiulia00.doc>

<sup>44</sup> [www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc](http://www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc)



Figura 4 - Ponte Muto

Prima di raggiungere il quarto ponte si incontra sulla destra una deviazione che in cento metri porta alle tre Cave Romane. Si tratta di tre ampi antri disposti orizzontalmente a poche decine di metri uno dall'altro una delle quali molto suggestiva per profondità. Si ipotizza venissero chiamate così perché vicine al tracciato della Via Julia, ma dovrebbero essere di origine più remota ed essere state utilizzate, oltre che per la costruzione dei ponti, anche in epoca medioevale.

Il quarto ponte, **Ponte dell'Acqua**, denominato anche **Ponte di Portio** (figura 5), è più piccolo dei precedenti poiché situato più a monte, vicino a Ca del Puncin, una casa ora disabitata ma appartenuta ad un partigiano finalese. Da qui si sente fuoriuscire l'acqua di una sorgente che però non possiamo vedere a causa della fitta sterpaglia. Il ponte non ha opere di sostegno né spalle, poiché è costruito direttamente sulla roccia.



Figura 5 - Ponte dell'Acqua o Ponte di Portio

Sia il terzo che il quarto ponte sono privi delle spallette di contenimento e presentano vistosi interventi di restauro conservativo eseguiti negli anni '30 del secolo scorso. Su questo tratto di strada si riescono a

scorgere nella roccia viva del sentiero i solchi dei carri che trasportavano i blocchi di pietra tratti dalle cave che si aprono nel lato del monte<sup>45</sup> (figura 6).



Figura 6 - I solchi dei carri

Nell'ultimo tratto di strada fino ad arrivare al quinto ponte il tracciato della strada antica si fa meno evidente.

Dell'ultimo, detto il **Ponte di Magnone** (figura 7), rimane solo parte dell'arco e del muro di contenimento. Esso, pur mancando dell'arcata, mostra ancora una particolare tecnica di costruzione. Era stato costruito in pendenza, per evitare un dislivello troppo forte e consentire un passaggio più sicuro. L'ultimo tratto della via prima di giungere al colle, infatti, è il più ripido. Esso non è costruito in pietra di Finale, come gli altri ponti, ma di arenaria proveniente forse da qualche cava della zona<sup>46</sup>.



Figura 7 - Ponte di Magnone

---

<sup>45</sup> <http://www.sentierinliguria.altervista.org/pontiromani/pontiromani.htm>

<sup>46</sup> <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http%3A%2F%2Fwww.latinitas.altervista.org%2Fdoc%2Fiu00.doc>

## SITOGRAFIA

[1.] [http://www.comunefinaleligure.it/documenti/val\\_ponci.pdf](http://www.comunefinaleligure.it/documenti/val_ponci.pdf)

visitato in data 23.10.2014

[2.] [www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc](http://www.latinitas.altervista.org/doc/iulia00.doc)

visitato in data 23.10.2014

[3.] <http://www.fracs.it/uploads/Depliant%20Ponti%20Romani%20Della%20Val%20Ponci.pdf>

visitato in data 23.10.2014

[4.] <http://www.sentierinliguria.altervista.org/pontiromani/pontiromani.htm>

visitato in data 23.10.2014

[5.]

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http%3A%2F%2Fwww.latinitas.altervista.org%2Fdoc%2Fiulia00.doc>

visitato in data 23.10.2014

## Il sito archeologico di Luni

Alle foci del fiume Magra i Romani fondarono nel 177 a.C. la colonia di Luni per stabilirvi un avamposto militare delle legioni romane contro i Liguri Apuani, ai quali avevano faticosamente strappato quel territorio. Il nome della città deriverebbe da una dea primitiva italica o dalla forma a falce del porto cittadino.

La fondazione di una colonia romana in questa zona indica che il territorio era assai importante dal punto di vista strategico, militare e commerciale: l'accorta politica romana prevedeva il trasferimento di intere famiglie in tali zone, per lo più veterani di guerra, ai quali venivano concessi appezzamenti di terreno con diritto ereditario; e così avvenne per Luni.

Tuttavia, i Liguri non si rassegnarono alla perdita di un territorio così importante e continuarono a combattere finché furono definitivamente sconfitti dal console Claudio Marcello nel 154 a.C.

Con il consolidamento del dominio romano, la colonia raggiunse ben presto fama e ricchezza grazie alla munificenza di famiglie romane facoltose e potenti, alla protezione di imperatori e soprattutto allo sfruttamento delle vicine cave di marmo bianco, oggi conosciuto come marmo di Carrara.

All'epoca di Augusto, la città conobbe il periodo di massimo splendore con l'ampliamento del foro e una forte espansione edilizia, mentre con l'età giulio-claudia raggiunse un notevole sviluppo monumentale<sup>47</sup> tanto da meritarsi l'appellativo di *splendida civitas*.

Nonostante un violento e distruttivo evento sismico avvenuto nel V secolo, nella stessa epoca Luni era certamente ancora fiorente dato che venne prescelta come sede vescovile<sup>48</sup>.

Nel 642, fu occupata militarmente dai Longobardi, devastata e ridotta a semplice villaggio e le famiglie di un tempo avviate ad un rapido declino. Più tardi, l'avvento dei Franchi determinò una nuova crisi per la città che subì un ulteriore terribile saccheggio da parte dei pirati saraceni nell'849 e, pochi anni più tardi, l'assalto dei Normanni (860). Questo segnò la fine dello splendore altomedievale di Luni a cui si sommò il progressivo impaludamento della zona, il conseguente diffondersi della malaria e l'abbandono delle abitazioni. Nel 1201 la sede vescovile venne trasferita a Sarzana e Luni perse l'ultimo ed il più importante carattere della sua condizione di città.

Della colonia romana rimasero soltanto rovine, destinate a scomparire per la violenza della natura e degli uomini<sup>49</sup>, ma la sua memoria si conserva a lungo nell'immagine collettiva e letteraria tanto che lo stesso Dante la nomina tra le città morte<sup>50</sup>.

### **COME ARRIVARE:**

*In auto:* Autostrada A12 Genova – Livorno - SALT (uscita di Sarzana per chi proviene da nord; uscita di Carrara per chi proviene da sud). In alternativa per chi è già sul territorio: Strada Statale Aurelia SS1 (all'altezza di Ortonovo imboccare il sottopasso ferroviario come dalla segnaletica stradale) o Strada Statale SS432 (da Marinella seguendo l'apposita cartellonistica).

E' disponibile un ampio parcheggio gratuito, non custodito, all'esterno dell'area archeologica.

*In autobus:* corse dell'ATC da Sarzana con fermata in prossimità dell'ingresso al sito archeologico.

<sup>47</sup> <http://www.comune.ortonovo.sp.it/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/666>

<sup>48</sup> <http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>

<sup>49</sup> <http://www.wikispedia.it/mediawiki/index.php?title=LUNI>

<sup>50</sup> Dante Alighieri, *Paradiso* canto XVI, vv. 73-79.

I resti della città romana, oggetto di scavi a partire dal Rinascimento, sono musealizzati e inclusi nella visita del **Museo Archeologico Nazionale di Luni**<sup>51</sup>, punto di partenza di un ideale percorso costruito nel cuore della città antica, sulle strutture del tempio capitolino.

Inaugurato nel 1964, nel 1981 fu necessario ampliarlo perché insufficiente a contenere tutti i reperti recuperati<sup>52</sup>. L'esposizione museale si articola in più ambienti che custodiscono i numerosissimi reperti rinvenuti, vale a dire statuaria e ritrattistica (vedi figure 1 e 2), vasellame domestico, contenitori da trasporto, vetri, lucerne, monete, oggettistica da toilette e d'uso comune<sup>53</sup>.

Nella galleria è allestita una mostra didattica permanente intitolata "Splendida cena in splendida civitate", che propone la ricostruzione di una cucina e di una sala da pranzo (triclinio) romane con riferimenti non solo alle vivande ma anche alle suppellettili, all'arredo e agli apparati decorativi, questi ultimi ispirati alla ricca documentazione archeologica rinvenuta proprio a Luni nella domus degli affreschi<sup>54</sup>.



Figura 1 - Ritratto in marmo lunense di Agrippina Maggiore (14 - 13 a.C. - 33 d.C.)



Figura 2 - Statua ritratto in marmo lunense di Nerone fanciullo (37 - 68 d.C.)

<sup>51</sup> <http://it.wikipedia.org/wiki/Luni>

<sup>52</sup> <http://www.duepassinelmistero.com/luni.htm>

<sup>53</sup> [http://it.wikipedia.org/wiki/Museo\\_archeologico\\_nazionale\\_di\\_Luni](http://it.wikipedia.org/wiki/Museo_archeologico_nazionale_di_Luni)

<sup>54</sup> <http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>



Al di fuori del Museo, l'**area archeologica** si arricchisce di reperti architettonici che rappresentavano le diverse aree pubbliche della città romana (vedi figura 3).

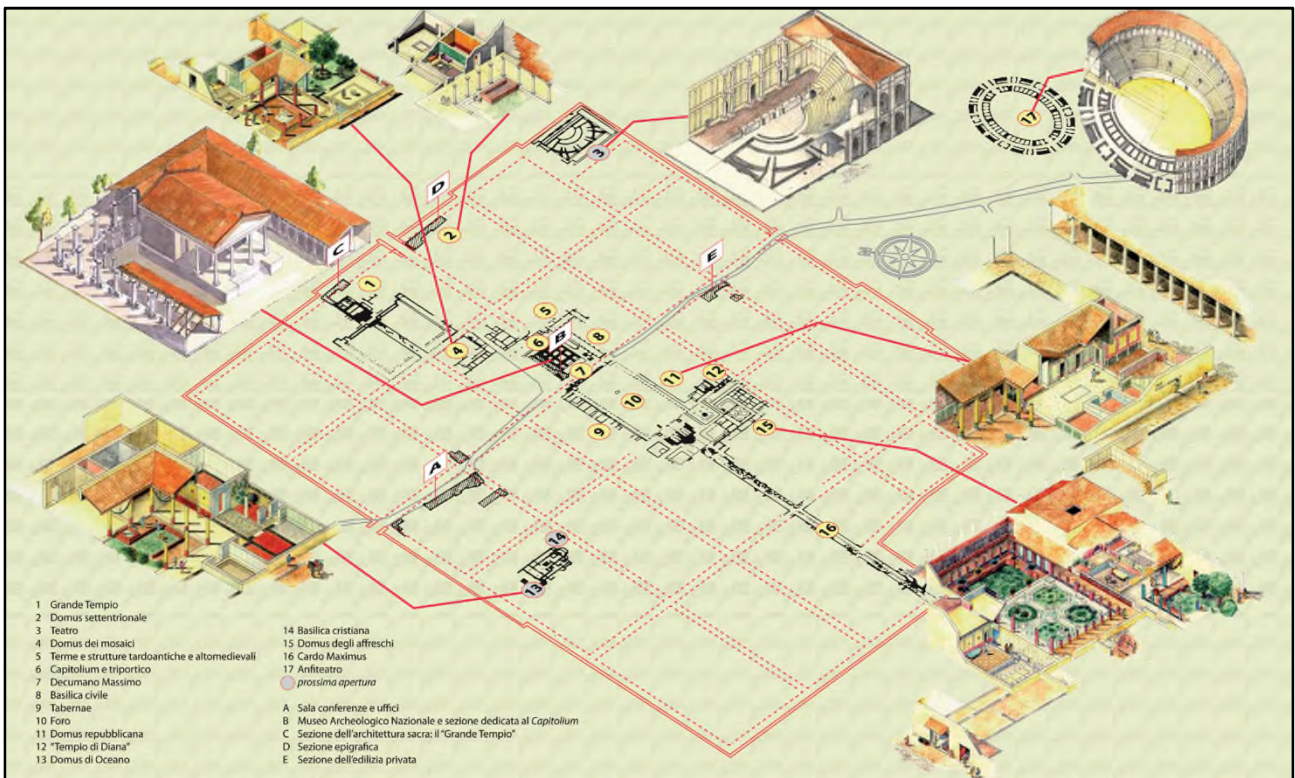


Figura 3 - Itinerario dell'area archeologica di Luni

Il **Grande Tempio** si trovava nel punto più alto della città, a ridosso del tratto nord-ovest delle mura e rappresenta uno degli edifici cultuali più antichi di Luna. Una prima fase è di età repubblicana e una seconda di età imperiale. Il primo tempio venne edificato immediatamente dopo la fondazione della colonia e venne dedicato alla dea Selene-Luna, come testimoniano le decorazioni in terracotta del frontone oggi conservato a Firenze, in cui si distingue Luna seduta in trono affiancata da Dioniso, Apollo e dalla Muse del suo corteo. Quanto è visibile oggi sono i resti del Tempio di età imperiale, con le decorazioni non più in terracotta ma in marmo. Al tempio si accedeva tramite un'imponente scalinata perché il dislivello tra la piazza e il podio era di circa sette metri e mezzo. La vasta piazza antistante il tempio misurava 60 x 50 metri ed era circondata su tre lati da portici colonnati. L'area sacra era attraversata da una larga via lastricata in marmo che, da un ingresso monumentale sul lato sud, conduceva alla scalinata del tempio. Il complesso venne usato fino alla fine del IV sec. d.C. dopodiché fu abbandonato e in epoca alto-medievale sfruttato per scopi abitativi<sup>55</sup>.

All'estremo angolo nord-est della città sorge il **teatro** che rientra nell'edilizia civile pubblica intramuraria. Questo è orientato, secondo le indicazioni di Vitruvio, in modo che la quinta architettonica del palcoscenico ripari la cavea, e quindi gli spettatori, dai freddi venti settentrionali. Nella prima fase, di epoca augustea, l'emiclo della cavea è percepibile anche dall'esterno, mentre una ristrutturazione, forse di epoca claudio-neroniana, racchiude la struttura con un impianto rettangolare e con porticato a sud<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> <http://www.romanoimpero.com/2010/06/luni-liguria.html>

<sup>56</sup> <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/330/teatro>

Sempre all'interno delle mura si trovano alcune dimore signorili: la Domus Settentrionale, la Domus dei Mosaici, la Domus Repubblicana, la Domus di Oceano e la Domus degli Affreschi<sup>57</sup>.

Costruita a ridosso delle **Porta Settentrionale**, la **Domus Settentrionale** è una ricca dimora di età augustea sulle cui strutture si imposta un casale della bonifica ottocentesca<sup>58</sup>. I suoi pavimenti sono per lo più battuti di graniglia in marmo bianco con inserti di marmi policromi locali e d'importazione. Le pareti sono affrescate con esili motivi floreali e figure di uccelli<sup>59</sup>.

La lettura della **Domus dei Mosaici** è resa estremamente difficoltosa a causa della presenza della viabilità moderna che ne attraversa gli ambienti. Costruita in età tardo repubblicana, la residenza signorile viene ristrutturata più volte e rimane in uso fino al periodo Tardo Antico<sup>60</sup>. La dimora prende il nome dai pavimenti musivi, datati tra la fine del III e gli inizi del IV secolo, tra cui sono posati i mosaici con Dioniso e con Ercole che mostra una fiera abbattuta ai suoi piedi. Del V secolo è invece il mosaico raffigurante il Circo Massimo di Roma, che ornava il lato orientale dell'atrio<sup>61</sup>.

In prossimità delle mura occidentali, sotto la pavimentazione di quella che diverrà la Cattedrale di S. Maria, è stata rinvenuta la **Domus di Oceano**, una vasta dimora signorile costruita nel I secolo d.C. e successivamente più volte modificata. La dimora prende il nome dal mosaico realizzato tra la fine del III e l'inizio del IV sec. d.C., in un ambiente rettangolare attiguo al peristilio<sup>62</sup>, da qui



Figura 4 - I mosaici nel sito archeologico di Luni

visibile attraverso una finestra. Si tratta di un vivacissimo mosaico policromo dove al centro della composizione campeggia il volto di Oceano, dalla cui fluente barba di alghe nascono due delfini<sup>63</sup>.

<sup>57</sup> <http://it.wikipedia.org/wiki/Luni>

<sup>58</sup> <http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>

<sup>59</sup> <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/317/domus-settentrionale>

<sup>60</sup> La cosiddetta tarda antichità è una periodizzazione usata dagli storici moderni per descrivere l'epoca di transizione dal mondo antico a quello medievale. Confini precisi del periodo sono tuttora oggetto di dibattito, anche se, tendenzialmente, sono compresi fra il III e il VI secolo d.C., e cioè dall'estinzione della dinastia dei Severi, intorno ai primi decenni del III secolo fino all'età di Giustiniano (imperatore bizantino dal 527 al 565) in cui si realizzò l'ultimo serio tentativo di *Restauratio Imperii*, ovvero di ripristinare l'Impero romano in Europa occidentale.

<sup>61</sup> <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/311/domus-dei-mosaici>

<sup>62</sup> Nell'architettura romana era il portico che cingeva il giardino o cortile interno posto al centro della casa, ornato solitamente da alberi da frutto, giochi d'acqua e piccole piscine.

<sup>63</sup> <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/310/domus-di-oceano>

La **Domus degli affreschi** deve il suo nome alla grande quantità di intonaci dipinti rinvenuti. Il restauro dei frammenti ha permesso la ricostruzione di pareti affrescate con motivi decorativi del III stile pompeiano e soggetti egittizzanti, ora esposti nella Sezione dell'Edilizia Privata ed oggetto di una ricostruzione didattica all'interno del Museo<sup>64</sup>.

La parte centrale dell'area è occupata da altri edifici pubblici tra cui le **Terme e le strutture tardoantiche e altomedievali**, riconducibili alla domus dei mosaici nella sua ultima fase abitativa<sup>65</sup>; il **Capitolium e triportico**, tempio tradizionalmente dedicato alla triade Giove, Giunone e Minerva; il **Decumano massimo**, che mette in comunicazione la porta orientale con quella occidentale, prolungando all'interno della città il tracciato della via Aurelia; la **basilica civile**; il **foro**, l'antico cuore della città, originariamente rivestito di marmi ed ornato da statue di cui si conservano solo le basi in muratura. In età imperiale l'area era delimitata da portici con botteghe sui lati lunghi e da edifici pubblici, sia a carattere sacro sia civile, sui lati brevi<sup>66</sup>.

Al di fuori della cinta muraria invece, si trovano i resti dell'**Anfiteatro** (vedi figura 5 e 6) anch'essi inclusi nell'area archeologica. Sorto in un periodo non meglio specificato del II secolo d.C., l'edificio è posto nel suburbio orientale, lungo l'antico tracciato della Via Aurelia ed era destinato ad ospitare i giochi dei gladiatori. Di forma ellittica, presenta un'asse maggiore di 88,5 metri e un'asse minore di 70,2 metri e si sviluppa in maniera simmetrica rispetto all'asse maggiore. Si calcola che dovesse avere una capienza di circa 7.000 spettatori<sup>67</sup>.



Figura 5 – Anfiteatro di Luni

---

<sup>64</sup> <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/325/domus-degli-affreschi>

<sup>65</sup> <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/318/terme-e-strutture-tardoantiche-e-altomedievali>

<sup>66</sup> <http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>

<sup>67</sup> <http://www.wikispedia.it/mediawiki/index.php?title=LUNI>



Figura 6 – Veduta dell’anfiteatro di Luni

## SITOGRAFIA

[1.] <http://www.comune.ortonovo.sp.it/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/666>  
visitato in data 23.10.2014

[2.] <http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf> visitato in data 23.10.2014

[3.] <http://www.wikipedia.it/mediawiki/index.php?title=LUNI>  
visitato in data 23.10.2014

[4.] <http://it.wikipedia.org/wiki/Luni>  
visitato in data 23.10.2014

[5.] <http://www.duepassinelmistero.com/luni.htm>  
visitato in data 23.10.2014

[6.] [http://it.wikipedia.org/wiki/Museo\\_archeologico\\_nazionale\\_di\\_Luni](http://it.wikipedia.org/wiki/Museo_archeologico_nazionale_di_Luni)  
visitato in data 23.10.2014

[7.] <http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>  
visitato in data 23.10.2014

[8.] <http://www.romanoimpero.com/2010/06/luni-liguria.html>  
visitato in data 23.10.2014

[9.] <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/330/teatro>  
visitato in data 23.10.2014

[10.] <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/317/domus-settentrionale>

visitato in data 23.10.2014

[11.] <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/311/domus-dei-mosaici>  
visitato in data 23.10.2014

[12.] <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/310/domus-di-oceano>  
visitato in data 23.10.2014

[13.] <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/325/domus-degli-affreschi>  
visitato in data 23.10.2014

[14.] <http://www.luni.beniculturali.it/index.php?it/318/terme-e-strutture-tardoantiche-e-altomedievali>  
visitato in data 23.10.2014

## **FONTI FOTOGRAFICHE**

[1.] Figura 1 - Ritratto in marmo lunense di Agrippina Maggiore (14 - 13 a.C. - 33 d.C.)  
<http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>  
visitato in data 23.10.2014

[2.] Figura 2 - Statua ritratto in marmo lunense di Nerone fanciullo (37 – 68 d.C.)  
<http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>  
visitato in data 23.10.2014

[3.] Figura 3 - Itinerario dell'area archeologica di Luni  
<http://www.accessit-git.eu/wp-content/uploads/2014/01/Museo-archeologico-nazionale-di-Luni.pdf>  
visitato in data 23.10.2014

[4.] Figura 4 – I mosaici nel sito archeologico di Luni  
<http://www.duepassinelmistero.com/luni.htm>  
visitato in data 23.10.2014

[5.] Figura 5 – Anfiteatro di Luni  
[http://it.wikipedia.org/wiki/Anfiteatro\\_romano\\_di\\_Luni#mediaviewer/File:Luna\\_Amphitheater1.jpg](http://it.wikipedia.org/wiki/Anfiteatro_romano_di_Luni#mediaviewer/File:Luna_Amphitheater1.jpg)  
visitato in data 23.10.2014

[6.] Figura 6 – Veduta dell'anfiteatro di Luni  
<http://www.localidautore.it/paesi/luni-ortonovo-2270.aspx>  
visitato in data 23.10.2014

# Q.V.M.S. QVOD VIAE MUNITAE SVNT

Le strade tra storia ed archeologia  
a 2000 anni da Augusto Imperatore

Libro elettronico realizzato dal Gruppo Gavio



a titolo gratuito  
per la diffusione della cultura  
delle infrastrutture stradali e  
la tutela del patrimonio artistico e culturale

in occasione del

XXVII CONVEGNO NAZIONALE STRADALE

2014

a cura di Roberto Arditi - SINA

Edito da AIPCR - CNI

[sina@sina.co.it](mailto:sina@sina.co.it)

ISBN 978-88-99161-24-8

ISBN-A 10. 978. 8899161 / 248



Edito da AIPCR - CNI

ISBN 978-88-99161-24-8

ISBN-A 10. 978. 8899161 / 248