

Enrico Felici

ANTIUM

Archeologia subacquea e Vitruvio nel porto di Nerone



Il volume è incentrato sul porto fatto costruire da Nerone ad *Antium* 'con un'enorme spesa', come scrive Svetonio. Sui suoi resti, emersi e sommersi, l'Autore di questo volume ha svolto a più riprese rilievi, prospezioni e scavi subacquei, che hanno fornito molti dati topografici e tecnico edilizi; tra cui singolari e rare sigle punzonate sui legni delle casseforme di fabbrica. La ricerca si è avvalsa di fonti, oltre che archeologiche, anche letterarie, cartografiche, fotografiche e aerofotografiche, fino ai documenti d'archivio e alle cartoline illustrate d'epoca, sulla base delle quali si sono ricostruiti episodi della storia moderna del complesso portuale e della sua conservazione, dai quali si rivela un'originaria configurazione distribuita su due bacini dell'impianto neroniano.

Il porto di *Antium* si iscrive appieno nella politica di infrastrutture portuali imperiali: per la paternità neroniana, ma anche per i suoi resti archeologici, che testimoniano in modo chiaro gli avanzamenti raggiunti nel I secolo d.C. dalla tecnica di costruzione in ambiente marittimo, basati sul cementizio pozzolanico secondo le indicazioni di Vitruvio nel *De architectura*; i cui passi vengono esaminati ripercorrendone le interpretazioni proposte a partire dal Rinascimento. Rassegne critiche di procedimenti di costruzione in varie strutture portuali, e di fonti iconografiche di soggetto marittimo contribuiscono a formare il quadro generale di queste tecnologie, in cui si riscontrano non solo i metodi vitruviani, ma anche ulteriori sistemi menzionati da altre fonti: un bagaglio operativo di ingegneria marittima che costituisce la base per un programma portuale imperiale mirato alla sicurezza delle rotte. Conclude pertanto il volume una panoramica delle strategie annonarie di Nerone: un tema storico nel cui ambito il porto di *Antium* non va, come in passato, interpretato quale mera appendice della villa imperiale, ma piuttosto come un presidio della vitale rotta tirrenica su cui viaggiava il grano diretto a Roma.

Enrico Felici è laureato in *Rilievo e Analisi Tecnica dei Monumenti Antichi* all'Università di Roma *La Sapienza*; è stato cofondatore dell'Associazione Italiana Archeologi Subacquei e del periodico *L'archeologo subacqueo*; ha insegnato nel primo corso di laurea in Italia in *Archeologia subacquea* (Università della Tuscia); insegna (Università di Catania) *Rilievo e analisi tecnica dei monumenti antichi* e *Topografia del territorio antico: emerso, litoraneo e subacqueo*. Ha pubblicato vari articoli principalmente sulla documentazione archeologica in ambito costiero e sommerso e sulla topografia antica litoranea: porti, poi latomie, trasporto nautico della pietra, tonnare fisse, lavorazione della porpora, soggetti litoranei nelle iconografie di età romana. È autore di *Archeologia subacquea. Metodi, tecniche e strumenti* (IPZS, Roma 2002), di *Nos flumina arcemus, derigimus, avertimus. Canali, lagune, spiagge e porti nel Mediterraneo antico* (Edipuglia, Bari 2016) e di *Thynnos. Archeologia della tonnara mediterranea* (Edipuglia, Bari 2018); è co-curatore e coautore di *Produzioni antiche sulla costa sud orientale della Sicilia. Saggi di topografia antica litoranea* (Edipuglia, Bari 2020).



Enrico Felici

ANTIUM

Archeologia subacquea e Vitruvio nel porto di Nerone



EDIPUGLIA

Bari 2021

parirà precipuo, promettente in una luce diversa dagli altri. Ecco perché sullo spazio litoraneo, e sulle emergenze che su di esso si sono insediate, l'approccio scientifico deve a maggior ragione essere olistico, cioè deve prendere in esame i diversi fattori che concorrono al processo di formazione del contesto archeologico e all'interpretazione della sua evoluzione, mediante lo studio integrato dei suoi specifici aspetti materiali e culturali.

Si è insistito sulla natura del contesto e la sua intrinseca complessità; queste caratteristiche, una volta enunciate, richiedono anche la definizione del corpus metodologico necessario. Un territorio litoraneo, risultante come si è detto da componenti emerse e sommerse, potrebbe indurre a immaginare un processo di indagine fatto di alternanze fra 'archeologia di terra' e 'archeologia subacquea' (com'è effettivamente avvenuto; ma il tema è troppo vasto e complesso per affrontarlo qui). Questa visione sarebbe riduttiva e semplicistica; indossare le scarpe o le pinne è questione metodologica, oltre che un'occasionale necessità operativa. Il territorio litoraneo pone invece questioni precipue, soprattutto nell'esame di manufatti edilizi la cui insistenza, parzialmente o integralmente, in ambiente sommerso può essere progettuale ovvero circostanziale. La natura dell'oggetto, in questo libro si tratta di un complesso portuale, non cambia affatto, poiché la ricerca richiede una competenza specifica sull'oggetto stesso: sui suoi presupposti storici, sulle fonti a cui riferirsi, sulla lettura tecnica delle strutture.

Questa, qui solo accennata, complessità, ha tuttavia stimolato la ricerca di una formula disciplinare onnicomprensiva, una definizione che finalmente contemperasse la metodologia e l'oggetto a cui essa è rivolta. La discussione probabilmente non è ancora terminata, ma nella letteratura anglosassone l'esito attualmente più in voga è *coastal archaeology*; che sarebbe anche accettabile, ma al quale peraltro, è senz'altro da preferire *topografia antica litoranea* (traducibile in *coastal ancient topography*), per molteplici ragioni ontologiche e storiche³. La *Topografia antica* è infatti la scienza rivolta allo studio del territorio, in questo caso costiero, che ha le sue origini nell'Umanesimo e nel Rinascimento (il Lettore troverà più avanti un accenno ad un Raffaello Sanzio topografo antichista) e che ha sviluppato un ampio corpus metodologico, con strategie di ricerca altamente specializzate, di volta in volta selezionate e armonizzate in base ai diversi contesti e condizioni operative.

Il territorio litoraneo si caratterizza per forme di deposito archeologico e di occupazione antropica sia gene-

riche che specifiche; richiede quindi uno studio topografico, olistico, condotto anche in immersione. Per restare nel tema del libro, un impianto portuale è in questo senso esemplare: è la sua stessa pianificazione a doverne prevedere un settore a terra, una parte sulla linea di battigia e una porzione in mare⁴: in ciascuna di queste aree, tecniche di costruzione e tipologie strutturali dovranno adeguarsi alle diverse condizioni di sedime, mantenendo peraltro l'unitarietà progettuale; osservazioni analoghe possono formularsi per una villa marittima, per una peschiera, per un impianto di pesca, ecc. In tali casi, l'archeologia subacquea concorre, ed ha la sua ragion d'essere, non come mero strumento tecnico di accesso all'ambiente sommerso, ma come precipuo bagaglio specialistico e metodologico. Se l'archeologo, in altre parole, non sa individuare, interpretare e documentare, in base alle fonti e alla sua stessa evidenza, un corpo edilizio per la sua precipua natura, indossare le pinne non incrementerà di certo la sua capacità scientifica ed operativa. Questo ragionamento va esteso a tutte le testimonianze di occupazione antropica dello spazio litoraneo. L'UNESCO, che da molti anni si interessa di gestione delle coste per varie questioni tra cui l'aspetto archeologico⁵, ha posto il tema della competenza e della sua specificità come condizione essenziale nella *Convenzione* di Parigi del 2001 sulla *Protezione del patrimonio archeologico subacqueo* (in Italia ora legge 157/2009), facendone oggetto di una specifica norma, alla *Regola 22*: «Le attività sul Patrimonio Culturale Subacqueo possono essere condotte solamente sotto la direzione e il controllo, e nella costante presenza, di un archeologo subacqueo qualificato con competenza scientifica idonea alla natura del progetto».

Le coste e i porti: valenza e tutela

La forma del territorio costiero era nell'antichità un elemento determinante per lo sviluppo dell'economia e per la stessa vita di una civiltà. Così era avvenuto per la Grecia, secondo Strabone:

...è la stessa conformazione della Grecia a suggerire una tale egemonia, diversificata come è da un gran numero di golfi e di promontori e, quel che è più

⁴ Cfr. Oleson 1988, p. 147: «the Roman harbour should be seen as a structure or group of related structures built at the interface of land and sea, a more demanding location than either the wet or dry environments alone».

⁵ Pubblicando i *Coastal Management Sourcebooks*, in partic. per gli aspetti archeologici Mostafa, Grimal, Nakashima 2000.

³ Opportuno richiamare anche la pertinente espressione *topografia marina e marittima*, proposta da Gianfrotta 2005.

significativo, da grandi penisole che si susseguono comprendendosi l'un l'altra⁶.

La vicinanza con il mare era del resto considerata da Aristotele foriera di qualche problema, ma ricca di opportunità che certamente prevalevano nella valutazione⁷. Temi che Vitruvio riprende delineando le migliori condizioni per la fondazione delle città:

quando la scelta sarà caduta su territori ricchi di prodotti per dare nutrimento alla comunità, quando la costruzione di strade oppure l'opportunità di utilizzare corsi d'acqua o la possibilità di traffici marittimi data da porti avranno reso agevoli i trasporti verso la città, allora dovranno essere gettati i fondamenti delle torri e delle mura...⁸.

Questa percezione antica dell'importanza dei litorali nella costruzione di una civiltà, della sua storia e della sua economia, contiene un chiaro riferimento ad una sorta di determinismo geografico. È un tema complesso, in cui non ci si inoltrerà ulteriormente; fatto sta che basta osservare una cartografia a grande scala per notare come i territori con un esteso sviluppo costiero vi abbiano concentrato numerosi insediamenti e produzioni. Il risultato è che le emergenze litoranee costituiscono una quota rilevante del patrimonio archeologico di tutti i paesi rivieraschi del Mediterraneo, come l'Italia.

Tanto grande è la potenzialità topografica e archeologica delle coste, tanto è inadeguata e deficitaria però, in Italia, la politica di gestione, di tutela, di studio e di valorizzazione di questo patrimonio. L'Italia, ce lo si ripete come un inutile mantra da decenni, è un Paese che possiede circa ottomila trecento chilometri di coste (dato ISPRA), ma che nonostante ciò è riuscito a non dotarsi mai di una politica unitaria, coerente, efficiente, efficace e stabile per il patrimonio archeologico che giace su di esse o vicino ad esse. C'è da chiedersi, a questo punto, se mai ne avrà una.

Una 'politica' per la tutela e la ricerca scientifica è invece particolarmente necessaria proprio per l'ambiente costiero, il quale subisce aggressioni particolarmente insistenti e rapide, da un doppio fronte. Vi incide da un lato l'azione naturale degli elementi, onde, vento ecc.,

che conduce all'inevitabile perdita progressiva dei monumenti. Di impatto ancora maggiore può risultare l'azione (o l'inazione) antropica: l'incuria, gli interventi spesso purtroppo sbagliati e dagli esiti imprevedibili sulle dinamiche costiere, la costruzione di infrastrutture pubbliche e la micro (a volte macro...) aggressione diffusa da parte dei privati a vario titolo, possono condurre a perdite di dati e a distruzione fisica di porzioni di paesaggio e del suo contenuto archeologico in tempi molto brevi.

In un'intervista di alcuni anni fa, l'archeologo subacqueo Avner Raban (direttore degli scavi nel porto di *Caesarea Maritima*) avvertiva: «I porti vanno studiati subito, perché la costa del Mediterraneo è oggi più "costosa", in quanto gli interessi economici su di essa sono enormi e generano grande competizione per possederla. Ma i porti non si possono spostare altrove»⁹; osservazione lungimirante, che dai porti non è difficile estendere a tutte le emergenze archeologiche sulle coste marittime. L'elenco delle perdite è corposo. Per rimanere nell'ambito dei porti, di alcuni porti, si nota facilmente che laddove gli impianti sono stati funzionali a politiche infrastrutturali di epoche successive, la regola è stata il loro riutilizzo, parziale o integrale. Ciò è dovuto principalmente al fatto che i porti di età romana, come si vedrà, erano insediati nei punti del litorale la cui morfologia era la più favorevole, e con la disposizione più confacente alle condizioni meteomarine prevalenti locali. Se si getta uno sguardo ai principali impianti sulla costa del Tirreno centrale, il bilancio negativo si nota facilmente. Il conflitto fra antichità e modernità assume in questo particolare caso una connotazione paradossale: non si distrugge un monumento antico perché si trova in un'area che si vuole destinare a costruzioni moderne, ma si reimpiega – anche fisicamente – il monumento stesso per occuparne lo spazio mantenendone le funzioni a fine di perpetuarne l'utilizzo. Può sembrare un sofisma, ma in effetti è una dinamica che mostra i conflitti posti dalla continuità di vita: un parcheggio non deve necessariamente insistere nell'area del Foro Romano; ma un porto funzionante ha la sua ragion d'essere in condizioni marittime che si verificano solo in quello specifico tratto di costa, che per le stesse ragioni nell'antichità è stato usato allo stesso modo. *I porti non si possono spostare altrove*, diceva Raban.

Il porto di *Antium* si è per fortuna in parte salvato, ma con la perdita di cospicue parti per varie dinamiche in diverse epoche, descritte di seguito. Del porto nel suo insieme, e dei moli in particolare, si vede quanto è sfuggi-

⁶ Strab. VIII, 1, 3.

⁷ Arist. *pol.* VII, 1327a.

⁸ Vitruv. I, 5, 1: *Quum ergo his rationibus erit salubritatis in moenibus collocandis explicatio, regionesque electae fuerint fructibus ad alendam civitatem copiosae, et viarum munitiones, aut opportunitates fluminum, seu per portus marinae subvectiones habuerint.* Trad. Corso, Romano 1997.

⁹ Felici 1997.

to alla distruzione naturale e all'azione umana. Il primo agente, per le opere marittime, è l'esposizione alla forza d'urto delle onde. Naturalmente, osservando una struttura antica, si deve prendere atto del fatto compiuto; tuttavia, nel caso di Anzio (come anche nella vicina Astura) si è avuto modo di documentare delle fasi di depauperamento delle strutture, come il varco aperto da una marreggiata sul troncone III del molo destro, un frammento temporale che illustra in qualche modo un processo millenario, che accelera man mano che la distruzione stessa avanza. Esso è ineluttabile se lasciato a se stesso, ma si potrebbe tuttavia rallentare e quasi fermare con difese costiere accuratamente progettate, tali da salvaguardare allo stesso tempo il rudere antico e il suo contesto; il tema è ripreso più avanti.

Va poi rubricata la storica e non indifferente azione antropica, esplicita nel tempo in vari modi. Un blocco consistente di aggressioni è stato portato in relazione alla costruzione del porto innocenziano, alla fine del '600: buona parte del molo sinistro è stata sacrificata a favore dell'impianto innocenziano¹⁰. Poi, una buona metà del bacino occidentale del neroniano è andata persa per deliberato interrimento: la colmata ha fornito spazio per l'insediamento della Anzio attuale; questa è un'altra, diversa, dinamica di impatto sulla morfologia litoranea per fenomeni di protendimento costiero, noti anche in altri contesti, di origine naturale o – come in questo caso – antropica. Altre due azioni risalgono al secondo Dopoguerra. Foto aeree in cui è visibile il molo sinistro ne mostrano una struttura residua più estesa di quanto non si veda attualmente: una parte del molo, sfuggita all'insediamento del porto pontificio e ai relativi fabbricati, è stata ricoperta dal piazzale – parcheggio dell'attuale via Sauro (fig. 7). Procedura analoga ha condotto alla perdita del terzo molo che racchiudeva il bacino orientale del porto romano: ne era rimasto un cospicuo rudere, erroneamente (conoscere per tutelare!) ritenuto opera moderna con il nome di *Moletto Panfili*, o *Scoglio Molettone*, in realtà struttura romana di fabbrica analoga alle imperiali del porto occidentale e quindi ultima testimonianza della distribuzione del porto neroniano su due bacini; è andato perso per sovrapposizione del molo diportistico della Riviera Zanardelli¹¹.

Queste azioni rientrano in un quadro purtroppo molto diffuso di comportamenti che rivelano il conflitto fra antichità e nuove infrastrutture: in questo senso Anzio ha fortunatamente goduto di una conservazione quasi miracolosa: i porti di Ancona, di Civitavecchia, di Ter-



Fig. 7. - Anzio fotoaerea di guerra – molo sinistro (I.C.C.D., neg. 191555, partic.).

racina sono finiti fagocitati nei rifacimenti storici, cioè quanto sarebbe successo ad Anzio se alla fine del '600 il progetto Fontana avesse prevalso su quello Zinaghi; il molo di Ponza è stato inglobato nel rifacimento borbonico; il molo di *Puteoli*, vera icona dell'antichità, dopo vari progetti pontifici di riutilizzo nel 1907 era già miseramente inglobato nel nuovo molo di Pozzuoli¹²; negli anni '80 del secolo scorso, il molo di Punta Terone a Miseno è stato quasi integralmente sepolto da una gettata di massi. *I porti non si possono spostare altrove*. Ma, come qualsiasi altro monumento, si potrebbero (dovrebbero) proteggere.

Problemi di gestione

Antonio Cederna ha scritto: «In nome di un principio fondamentale: ossia che prioritaria, è la salvaguardia dei beni culturali, paesistici e naturali. Tutto il resto viene dopo e qualunque ipotesi di cambiamento o di sviluppo va rigorosamente subordinata a questi valori».

Commentare questo enunciato generale è superfluo; può però essere proficuo individuarne i possibili esiti e applicazioni. Discutere di tutela dei beni archeologici giacenti sulle coste richiede infatti alcune precisazioni, sia sotto il profilo ontologico sia per gli aspetti metodologici e operativi. Nell'ambiente litoraneo possono infatti essersi depositati materiali mobili e resti monumentali; i comportamenti da tenere saranno necessariamente diversi.

Non sembra necessario precisare che ciò che giace sui litorali, che sia più o meno sommerso, debba essere considerato alla stregua di quel Patrimonio Culturale Subacqueo oggetto delle previsioni di tutela e applicazione di principi deontologici da parte della Convenzio-

¹⁰ V. *infra*, *Topografia del porto neroniano*.

¹¹ V. *infra*, *Il Molo Panfili*.

¹² Dubois 1907, pp. 249-250.

ne UNESCO di Parigi del 2001 – oggi recepita nell’ordinamento italiano come legge (157/2009), che all’art. 1 definisce: «Patrimonio culturale subacqueo [...] siti, strutture, edifici, manufatti [...] insieme con il contesto archeologico o naturale in cui si trovano».

Nel caso di depositi mobili, laddove necessario, il normale comportamento consiste dunque nello scavo scientifico e nel recupero degli oggetti, per avviarli alla loro conservazione e infine musealizzazione. Questo processo naturalmente comporta dei tempi tecnici fisiologici, che devono essere difesi dall’eventuale pressione pubblica qualora essa cerchi di risolvere rapidamente il ‘problema’ per abbreviare i tempi di realizzazione di opere infrastrutturali. Tutto ciò è reso potenzialmente ancora più impegnativo da quanto previsto dal *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (D.L. 42/2004), laddove stabilisce (art. 10) che sono archeologici i reperti aventi «più di cento anni provenienti da [...] scavi e scoperte terrestri e sottomarine».

Ma l’ambito costiero è ancora più complesso, poiché una delle sue componenti è il paesaggio attuale: la consistenza archeologica vi può essere incorporata, o addirittura costituirlo. Nel primo caso contenente e contenuto formano un insieme meritevole di salvaguardia, in quanto ambiente a valenza archeologica; nel secondo caso, la componente archeologica è il paesaggio attuale (quello che anticamente era detto *prospectus*, anche se le due cose non sono sovrapponibili). In entrambi i casi, la tutela di un paesaggio attuale è la tutela del suo patrimonio archeologico.

La Costituzione italiana all’art. 9 detta: «La Repubblica [...] tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione». Questo principio è stato sviluppato dalla Convenzione Europea del Paesaggio, ratificata a Firenze nel 2000, che dispiega le definizioni relative al concetto e in cui, all’articolo 1, è enunciato il principio della Salvaguardia del paesaggio, inteso come «patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d’intervento umano», mentre l’articolo 2 precisa: «i paesaggi terrestri, le acque interne e marine... sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati»¹³.

¹³ Convenzione Europea del Paesaggio, art. 1: «a. ‘Paesaggio’ designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni; b. ‘Politica del paesaggio’ designa la formulazione, da parte delle autorità pubbliche competenti, dei principi generali, delle strategie e degli orientamenti che consentano l’adozione di misure specifiche finalizzate a salvaguardare, gestire e pianificare il paesaggio; c. ‘obiettivo di qualità paesaggistica’ designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle

Il tema ha trovato poi una sistemazione normativa nell’ordinamento italiano con il citato *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (D.L. 42, del 22/1/2004, c.d. Cod. Urbani), che al Capo II, *Individuazione dei beni paesaggistici*, non solo all’art. 142 definisce *Aree tutelate* per legge «i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia [e] le zone di interesse archeologico», ma all’art. 136 (1, c) individua come «Immobili ed aree di notevole interesse pubblico [...] i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale», a cui l’art. 6 del 157/2006 aggiunge «ivi comprese le zone di interesse archeologico».

L’altro grande tema concerne resti edilizi che sono stati impiantati in ambiente litoraneo. Senza entrare nel merito della complessità del concetto di ‘litoraneo’, si può dare per scontato che le testimonianze monumentali, inamovibili, richiedano salvaguardia: come qualunque vestigio edilizio, del resto, ma con la differenza che i resti sommersi o sepolti nel fondo marino, fluviale o lacustre possono essere non immediatamente visibili, correndo per questo rischi ancora maggiori. Lo insegna assai bene la vicenda dell’area sommersa di Baia, dove – dopo decenni di traffici industriali marittimi proprio sull’area archeologica sommersa, con le navi cariche di pozzolana che strascicavano le chiglie sui muri romani – infine nel 2000 una motonave, incagliatasi su un fondo di quattro metri, vi ha scavato una fossa profonda un metro, lunga 26, larga dai 6 ai 13. Per fortuna sull’area erano stati condotti rilevamenti e studi topografici che consentirono alla magistratura di Napoli di mettere sotto sequestro, carte alla mano, l’intero porto di Baia. Questo atto giudiziario, apparentemente paradossale, ha segnato un’importante svolta locale, ed ha anche indicato una linea generale, dando di fatto applicazione alla Risoluzione di Ravello del 1993, che raccomandava di «non permettere azioni o lavori che compromettano il patrimonio archeologico sommerso e sollecitare la delocalizzazione di installazioni inconciliabili con le esigenze della tutela»¹⁴.

aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita; d. ‘Salvaguardia dei paesaggi’ indica le azioni di conservazione e di mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d’intervento umano; e. ‘Gestione dei paesaggi’ indica le azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali; f. ‘Pianificazione dei paesaggi’ indica le azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi».

¹⁴ Vlad Borrelli 1995; Felici 2001.



Fig. 8. - Astura, molo orientale del porto nel 1990.

L'azione su Baia ha infatti condotto alla cessazione di ogni attività industriale e alla riconversione all'uso turistico e nautico, con l'adozione di metodi non invasivi e – previa verifica archeologica per ogni attività di impatto sul fondo – di moli ancorati ma galleggianti. Un felice esito che costituisce un modello, che chiarisce come certe azioni di tutela, inizialmente percepite dalla comunità locale come cagione di impoverimento, hanno poi invece effetti positivi anche sotto il profilo economico: la riconversione ad uso turistico avvia infatti un circolo virtuoso, con sviluppo del comparto e delle sue ricadute, che supera largamente il reddito di qualche attività industriale, magari ad elevato impatto ambientale e per cui l'aspettativa di posti di lavoro è ormai un miraggio evanescente.

Tutto ciò riguarda la protezione da attività antropiche improprie o inadatte. Altrettanto severo è peraltro l'impegno richiesto dalla salvaguardia dei resti che giacciono in linea di riva e sono pertanto soggetti alla demolizione marina. Un argomento complesso, perché questa voce rappresenta un'emorragia continua, non fotografabile sul breve periodo ma che alla lunga comporta (ha già comportato e ancora comporterà) la perdita di gran parte dei monumenti litoranei (figg. 8-9). Una soluzione codificata ancora non c'è.

Questa voce ha avuto proprio ad Anzio un banco di prova rilevante, con esiti apparentemente positivi ma a ben guardare inaccettabili. Il litorale su cui insiste la villa è stato decenni fa protetto con delle dighe a scogliera, realizzate a pietra persa, che assecondano con disposizione parallela l'andamento della costa a distanze da questa tra i 100 e i 300 metri (fig. 10, A). L'ultima scogliera, la più orientale, difendeva appena la zona delle Grotte; mentre i moli del bacino neroniano sono stati lasciati esposti al moto ondoso. Nel 2012, a seguito di una determina della Regione Lazio (A03291/2012), è stato impiantato un pennello curvilineo di cemento ar-



Fig. 9. - Astura, molo orientale del porto dieci anni dopo.

mato che asseconda l'andamento del tratto emerso del molo destro, a distanza da questo di soli 11-15 metri (fig. 10, B).

Quest'ultima opera merita delle considerazioni, che abbiamo già proposto anni fa¹⁵. L'intento di proteggere i resti dello spezzone antico dall'impatto diretto del moto ondoso è indubbiamente in gran parte raggiunto. A questa nota positiva, se ne oppongono tuttavia altre del tutto negative. Il pennello è stato impiantato senza controlli archeologici, ed ha certamente ricoperto ciò che insisteva sulla sua area di posa. Risulta che non sia stata effettuata alcuna Valutazione di Impatto Ambientale; impatto che era prevedibile ed è ora visibile, e consiste nel rapido interrimento di tutta l'area. Si difende il molo, ma contestualmente lo si seppellisce insieme a molte altre consistenze archeologiche, in parte note (strutture portuali con le loro casseforme di costruzione) e certamente in parte ignote (tutto ciò che poteva esserci nel fondo). Ora è risaputo che grandi quantità di depositi sabbiosi rendono lo scavo archeologico estremamente difficoltoso; circostanza che si traduce nella perdita scientifica di fatto dei depositi. Altre obiezioni possono muoversi sulla scelta di proteggere proprio quel tratto, lasciando ad esempio del tutto indifeso il molo orientale. Si sperava forse di ottenere un insabbiamento più ampio possibile del bacino neroniano (?¹⁶); se questo era l'obiettivo, alla lunga probabilmente si otterrà; mentre la difesa delle rovine è stata solo la cornice che ha legittimato l'operazione. Non si può dunque condividere la scelta di un metodo sbrigativo, sicuramente economico ma efficace solo in parte e con gravi controindicazioni. Alla quale si deve muovere un'ultima obiezione: in un'area archeologica,

¹⁵ Felici 2014.

¹⁶ Operazione che si era già concepita con un progetto regionale negli anni '90, la posa di dighe nel porto neroniano, non attuato per l'impatto archeologico che avrebbe avuto; vd. *infra*.

particolarmente quel punto è un paesaggio archeologico marittimo, che ha come elemento principale il molo imperiale; ma, ora, quest'ultimo sta divenendo invisibile, mentre elemento dominante è diventato quel pennello di cemento armato, che è un'ineffabile violenza estetica e sostanziale. L'unico commento possibile a questo punto è un auspicio: al 'molo' di cemento si può almeno riconoscere il merito di aver tamponato la situazione, ma ora è il momento di programmarne la rimozione e di progettare un intervento all'avanguardia, di ampio respiro, che dovrebbe diventare un modello nella difficile tutela dei ruderi in mare.

Vari esempi dimostrano come non si possa ancora prevedere esattamente l'esito di un intervento sulla dinamica marittima. Tuttavia le scogliere poste davanti alla villa imperiale sono lì da decenni e, ancorché siano ormai un po' inadeguate per probabile subsidenza, sembra abbiano sinora prestato un buon servizio. Perché il porto neroniano non viene protetto in maniera analoga? Da semplici archeologi, riteniamo empiricamente che scogliere simili, con la sommità di poco inferiore alla marea massima, potrebbero gettarsi davanti ai ruderi in modo da smorzare le traversie del secondo e terzo quadrante (Scirocco per il molo orientale, Libeccio - Ponente per l'occidentale). Esse però andrebbero poste a debita distanza, in maniera da avere un impatto indiretto e pressoché invisibile, alterando il meno possibile la struttura naturale del litorale¹⁷. In tal modo si verrebbe a creare un'area di relativa calma, nella quale le strutture portuali antiche sarebbero protette, restando però nel loro elemento di progetto, cioè in un mare d'acqua, non di sabbia. Se costituite di materiali naturali, le scogliere favorirebbero anche l'insediamento biologico. In questo modo si proteggerebbe e valorizzerebbe la costa, nelle sue varie componenti: archeologiche, paesaggistiche, naturalistiche.

¹⁷ Soluzione, questa, 'da manuale', cfr. Colombo 1939, p. 398: «la costa rocciosa [...] se invece è munita al suo piede di una spiaggia, più o meno larga, in limitati fondali, può provvedersi alla sua difesa con una gettata di massi, naturali od artificiali, aderente o distaccata, col vantaggio, in quest'ultimo caso, di poter sottrarre totalmente la riva ad ogni investimento».

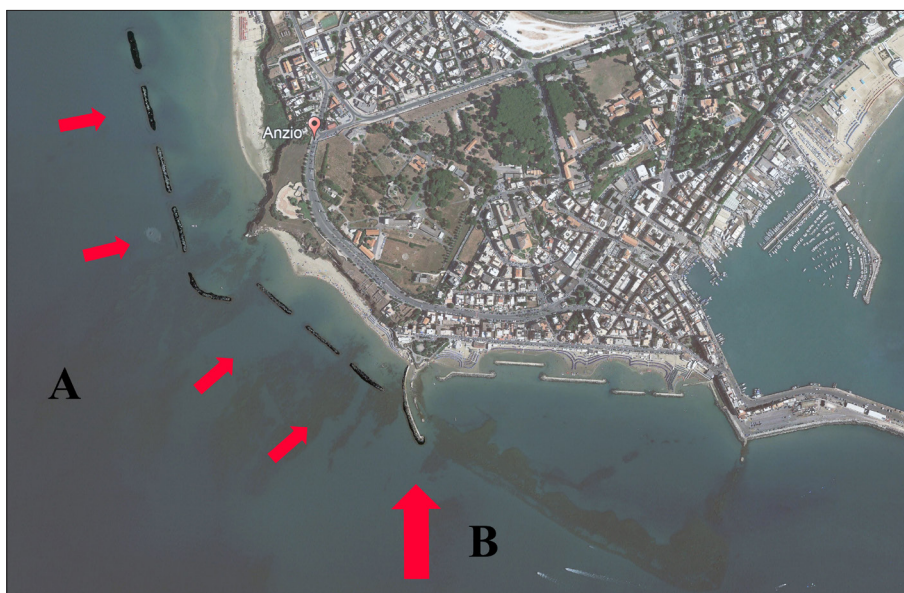


Fig. 10. - Difese marittime della costa di Anzio: A, scogliere parallele; B pennello del 2012 (elab. su Google Earth).

Alle fattispecie di patrimonio culturale materiale, si aggiunge oggi il patrimonio immateriale. Ratificata dall'Italia la *Convenzione di Faro*, si cerca di proteggere e valorizzare il patrimonio culturale, per scongiurare la dispersione e renderlo invece un elemento attrattivo, utile a rivitalizzare contesti e comunità¹⁸. Esso, tra i tanti ambiti in cui lo si può rintracciare, sulle coste è particolarmente a rischio. Mentre si sta assistendo, per molteplici fattori, ad un recupero di molte attività tradizionali in ambiente agricolo e rurale (l'attuale c.d. ritorno alla terra), le attività marittime e costiere storiche sono in grave pericolo di scomparsa, per le mutate condizioni della fauna e dell'ambiente. Basti pensare alla pesca al pescespada, specie che sta scomparendo; e alla tonnara antica, che si è mantenuta nella tonnara tradizionale mediterranea, ma che oggi è praticamente inattiva per le pratiche di elevatissimo impatto della pesca tecnologica attuale, che hanno determinato il crollo degli stock ittici. Il recupero del *garum* romano, nell'attuale forma, certamente diversa ma comunque di quella legittima erede, della *colatura di alici* di Cetara è un esempio di tradizione antica che si perpetua, generando reddito e arricchendo le produzioni italiane di un'apprezzata specialità.

La tutela del patrimonio litoraneo ha certamente dei costi, comportando oltretutto complesse progettazioni. Ma questa azione non solo risponde alle esigenze previste dalla legge, ma rappresenta anche un'opportunità.

¹⁸ G. Volpe, *La Convenzione di Faro introduce il concetto di eredità-patrimonio culturale*, in *Huffington Post*, 25/10/2016.

La somma fra questi due patrimoni, materiale e culturale, può infatti costituire il presupposto per l'attribuzione ad un sito da parte dell'UNESCO della qualifica di 'patrimonio dell'Umanità'. È questo un obiettivo ad alto tenore etico; ma esso ha anche dei contenuti materiali che nessuno ignora: è stato stimato che tale proclamazione valga per il territorio o sito che la riceve almeno il 30% di incremento del turismo¹⁹; dunque i costi di operazioni come questa si trasformano anche in un non disprezzabile investimento economico²⁰. Se l'Italia, come da più parti si asserisce, ha il turismo come uno dei suoi cespiti privilegiati, presenti e futuri, va da sé che ogni contesto protetto e valorizzato si configura come una potenziale rendita.

Orientamenti europei

L'ambiente costiero, in termini generali, è oggetto di vari pronunciamenti europei in cui se ne riconosce la valenza e promuove la salvaguardia. In quelle sedi, lo spazio litoraneo è infatti considerato un contesto fisico e antropico meritevole di specifiche attenzioni e tutele, per il *valore estetico, naturale e culturale particolare delle zone costiere* (Protocollo ICZM, art. 11)²¹. La *Raccomandazione* 413/2002 del Consiglio Europeo individua nella costa una risorsa economica e culturale, articolata in numerose componenti che hanno impatto sull'ambiente litoraneo, che essendo strettamente concatenate configurano una complessità che richiede una visione olistica: questo criterio è recepito nella formula *Gestione Integrata delle Aree Costiere (ICZM - Integrated Coastal Zone Management)*. Su questa concezione sono stati consolidati degli indirizzi ed emanati pronunciamenti (ed es., le raccomandazioni del *I^o European ICZM High Level Forum*, Vila Joiosa 2002).

Questi orientamenti ideali e normativi esprimono la necessità di un'accurata valutazione dell'impatto sull'ambiente litoraneo di progetti strutturali e infrastrutturali, recepita e codificata in una raccomandazione europea (85/337 EEC: *EIA - Environmental Impact Assessment*) quale premessa essenziale nella programmazione della gestione integrata degli spazi costieri. Questo modus operandi è attuato in Italia anche con le norme sull'*Archeologia Preventiva* (D.L. 163/2006): ogni pro-

getto deve essere vagliato in base all'esame combinato tra la *Valutazione di Impatto Ambientale* e la *Valutazione del Rischio Archeologico*, in modo da fornire agli organismi e ai responsabili competenti sufficienti dati per la valutazione urbanistica e territoriale e per l'eventuale apposizione di vincoli. Va rimarcato come una maggiore conoscenza della potenzialità archeologica richieda documentazione e interpretazione scientifica; un suo risultato immediato è la limitazione del consumo indiscriminato e improprio del suolo costiero.

La direttiva 2014/89/EU (art. 9), rimarcando la necessità di un uso oculato del paesaggio, invita alla «pianificazione dello spazio marittimo e alla gestione efficace delle attività marittime e all'utilizzo sostenibile delle risorse marine e costiere mediante la creazione di un quadro decisionale coerente, trasparente, sostenibile e basato su elementi concreti». Si aspira alla condivisione dei criteri da attuare: il Protocollo ICZM (art. 6, d) raccomanda infatti di «assicurare appropriate forme di gestione che permettano di far partecipare, in modo adeguato e in tempi utili, le popolazioni locali e le parti più autorevoli della società civile ad un processo decisionale trasparente relativo alle zone costiere». Le stesse conclusioni del Consiglio dell'Unione Europea (2014/C 463/01) invitano ad una *governance* partecipata del patrimonio culturale. Una gestione più consapevole della risorsa 'litorale' riqualifica aree altrimenti marginali e sottosviluppate, avviando un processo che genera condivisione, nuova economia, dignità sociale e salvaguardia culturale. La valutazione di rilevanza della tutela della cultura tradizionale ha pertanto sollecitato l'approvazione nel 2003 della *Convenzione per la Salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale* da parte della Conferenza Generale dell'UNESCO.

Questo quadro normativo tratteggia delle linee generali, teoriche, in cui l'attenzione può essere rivolta alle aree la cui potenzialità archeologica è effettivamente ignota, e per questo richiede una tutela aprioristica, di metodo. Quando tuttavia le evidenze archeologiche sono già note o palesi, il dovere di attuazione di una politica di conoscenza, tutela e valorizzazione è assi più cogente, e la sua mancanza una mera manifestazione di censurabile disinteresse.

La percezione antica

Dalla nozione moderna di costa, si può tornare ora alla sua percezione antica. Riferendosi più specificamente al contesto cronologico in cui si iscrive *Antium*, l'età romana tardo repubblicana e imperiale, è necessa-

¹⁹ G.A. Stella, S. Rizzo, *Se muore il sud*, Milano 2013, p. 117.

²⁰ Felici 2013b.

²¹ PNUE/PAM/PAP: *Protocole Relatif à la Gestion Intégrée des Zones Côtières de la Méditerranée. Programme d'Actions Prioritaires*, 2008.

ria qualche sintetica considerazione sull'atteggiamento nei confronti dello spazio litoraneo e marittimo, e dei suoi effetti noti in termini materiali e culturali. Il dominio navale sul Mediterraneo e la capacità sempre più perfezionata di incidere sulle coste con la costruzione di infrastrutture hanno infatti portato in età romana a cambiamenti anche nel comportamento verso il mare. Il *litus* era inizialmente percepito come un luogo 'altro', contraddistinto dal fatto che ci vivevano e agivano classi inferiori, rispetto a quelle che, seguendo la tradizione, nobilmente attendevano all'agricoltura. Già dalla tarda Repubblica, ma ancor più durante l'Impero, i litorali divennero spazi molto ambiti, non solo come sede di infrastrutture, ma anche apprezzato ambito insediativo per il bon vivre delle fasce sociali alte²²: un'evoluzione del gusto che fece della costa l'ambientazione privilegiata di residenze che esprimevano il massimo del lusso, in cui godere l'*otium* in riva al mare e comunicare uno status sociale elevato.

È molto probabile che questo spostamento culturale abbia modificato anche il tessuto economico dei litorali, che da meri luoghi di presidio militare e sedi di infrastrutture e produzioni specializzate divennero anche residenziali; gli strati di popolazione che vivevano di attività marittime ebbero probabilmente dislocazioni diverse ma forse anche un incremento, per le opportunità economiche derivanti dall'aumento della richiesta di forniture e servizi da parte dei 'nuovi' abitanti. Una nuova prospettiva, che diede luogo ad inediti fenomeni economici, sociali e di costume²³.

Sul piano archeologico, il processo ha avuto conseguenze notevoli, alle quali, per non digredire troppo dal tema del libro, si riserva solo qualche cenno: proprietà marittime sfarzose, che si volevano permeate dall'ambiente marino e integrate in esso, alla ricerca del conseguimento materiale di un ideale di compenetrazione con la natura. Le coste toscane, laziali e campane sono state ampiamente occupate da sontuose *villae maritimae* e altrettanto esclusive installazioni di servizio e di complemento: approdi, calate a mare, impianti termali, ninfei, costruiti o intagliati. Erano spesso dotate anche di peschiere più o meno grandi: delle quali non è certa un'effettiva produttività commerciale, ma è attestato dalle fonti letterarie l'intento di potersi lussuosamente sottrarre al capriccio della natura mangiando il proprio pesce fresco, anche quando la pesca era interdotta da meteorologia avversa²⁴. Ne rimangono i resti.

Perché il piacere della residenza marittima potesse materialmente esprimersi era necessario un dominio tecnico sulla natura tale da plasmare l'ambiente volgendolo a proprio vantaggio. Il gusto estetico per il *prospectus* era espresso da forme architettoniche specificamente adattate all'insediamento in ambiente litoraneo. In questo processo è determinante la tecnica edilizia che, con la conquista ingegneristica del cementizio pozzolanico vitruviano, lo stesso conglomerato con cui si costruivano i porti, permetteva alle residenze e ai loro fortunati possessori di vivere 'nel' mare. Il quadro archeologico che questa moda presenta è allo stesso tempo specifico e ampio; una sua disamina esula dagli obiettivi del libro, ma alcuni elementi ne vengono ripresi nel capitolo sull'*opus pilarum*²⁵.

Tutto ciò non era senza conseguenze per la morale tradizionale. Le invasive azioni antropiche hanno caricato di significati e simboli lo spazio litoraneo; che si ritrova in Claudiano come il topos del conflitto fra l'elemento umano e il mare²⁶. A fronte tuttavia delle censure morali di intellettuali come Seneca, i ricchi proprietari di ville litoranee, come Plinio il Giovane, si beano del contatto con il mare. Seneca ha un bel dire lamentando che ai suoi tempi un bagno virilmente spartano come quello di Scipione, quasi privo di finestre, sarebbe stato giudicato un posto buono per gli scarafaggi: non ci si accontentava più, disapprova il filosofo, di un ambiente nel quale non si potesse contemporaneamente lavarsi e abbronzarsi, e dalla vasca contemplare campagna e mare²⁷. Leggere il biasimo di Seneca al cospetto della scenografica villa anziate, dove Nerone era nato, dotata di impianto termale affacciato sul mare (e chissà che il filosofo non alludesse proprio a questa), rivela la contraddizione interna della cultura romana alta, nella prima età imperiale ancora imbevuta di etica di impronta repubblicana, ma nondimeno protesa verso una *luxuria* che, con adeguata disponibilità economica, poteva non avere confini; e la casa imperiale certo non ne aveva.

Le ville marittime potevano avere anche approdi privati. Le grandi infrastrutture portuali erano invece pubbliche. Che il sistema dei porti sia un elemento determinante, in pratica dominante in una città litoranea è una categoria mentale ed urbanistica moderna come antica. Vitruvio, nel *De architectura* (I, 7, 1), ammetteva

Neptuni arbitrio subiectam haberet, peculiaria sibi maria excogitavit, aestuariis intercipiendo fluctus pisciumque diversos greges separatim molibus includendo, ut nulla tam saeva tempestas inciderit, qua non Oratae mensae varietate ferculorum abundarent.

²² Purcell 1998; Bekker-Nielsen 2010.

²³ Per i quali vd. D'Arms 1970, pp. 1-72.

²⁴ Val. Max. 9, 1, 1: *C. Sergius Orata* [...] *videlicet ne gulam*

²⁵ Vd. sul tema Felici 2018.

²⁶ Cazzuffi 2013, p. 104.

²⁷ Sen. *epist.* XI, 86, 8.

che l'asse centrale del foro delle città costiere subisse, in deroga ai canoni correnti degli impianti urbanistici, uno spostamento verso le aree portuali - cioè verso il mare. Questo orientamento culturale è segno di un ribaltamento dell'antica mentalità del mondo greco, in cui la vicinanza del mare era vista come opportunità economica, commerciale e strategica, ma anche temuta come veicolo di corruzione; così la pensava Aristotele (*pol.* VII, 1327a). Il mare era perciò necessario, ma andava tenuto a distanza, se possibile fuori delle mura cittadine. Molto tempo dopo, dalla fine dell'età repubblicana, questa diffidenza verso il mondo marittimo sul mare è ancora viva in Cicerone (*rep.* II, 4: «C'è tuttavia per le città marittime una certa corruttela e mutazione dei costumi»)²⁸; ma il mare è invece in ambito privato un elemento desiderato, tanto che chi può permetterselo cerca di abitarci a ridosso, addirittura 'dentro', con le più ardite *villae maritimae*.

Si è delineato, in poche parole, un quadro culturale; quanto è avvenuto ad *Antium* sta in questo novero, ma in una delle sue edizioni più grandiose. La città romana è insediata all'estremità di un promontorio occupato dal complesso residenziale imperiale, a cui è radicato un porto artificiale a doppio bacino. Questa configurazione è più di una semplice installazione su un litorale: è l'urbanizzazione del litorale stesso, che da naturale espressione geomorfologica diventa un fronte residenziale e cittadino marittimo artificiale. Questa metamorfosi è indicativa dell'intimo rapporto che in età imperiale romana si raggiunse con il mare. La posizione del porto è ovvia; ma non stupisce nemmeno la sua vicinanza al complesso residenziale, per il quale il contatto con l'ambiente marino è stato perseguito vigorosamente. La presenza di un'infrastruttura a ridosso del complesso di *Antium* non impensieri, evidentemente.

Questa contiguità fra residenza imperiale e porto deve essere sembrata un'incongruenza alla disamina archeologica moderna, che vi ha visto le più alte vette del lusso quasi contaminate dalla prossimità con un impianto tecnico; forse da una considerazione del genere muoveva il tentativo di risolvere la contraddizione attribuendo al porto di *Antium* una funzione privata e meramente accessoria alla villa stessa, a cui sarebbe stato asservito; questa interpretazione, espressa dapprima da Lanciani e poi ripresa da Lugli, suona tuttavia più che altro come un

pregiudizio, che non teneva conto di alcuni fattori²⁹. Il primo è che questa commistione fra *venustas* e *utilitas*, oltre che una generale formula vitruviana, era un fenomeno più frequente di quanto si possa pensare: specialmente in questo caso, perché sui litorali le questioni nautiche e marittime hanno priorità. Si può infatti osservare come senza difficoltà, quando necessario, le ville fossero adiacenti ai porti: così nell'area sommersa di Baia, con la villa dei Pisoni e il Ninfeo giulio-claudio di Punta Epitaffio pressoché contigui al canale di ingresso al *Baianus Lacus*; analogamente a *Pandataria* - Ventotene, dove la villa augustea di Punta Eolo e il porto distano meno di cinquecento metri; mentre il porto di Astura è radicato direttamente alla *basis villae* della lussuosa residenza, equipaggiata con la più grande peschiera del Mediterraneo. L'abbinamento residenza - porto si riprodusse in maniera pedissequa a *Centumcellae*, dove Traiano possedeva, scrive Plinio il Giovane, «una bellissima villa circondata da verdi campagne, affacciata sul mare, nella cui insenatura proprio ora si costruisce un porto»³⁰; è poi replicato in grande scala a Spalato, dove il palazzo di Diocleziano occupa e sovrasta il fondo della rada portuale.

In questi casi, il porto era un'infrastruttura polifunzionale, in grado ovviamente di accogliere una flotta imperiale ma su cui gravavano soprattutto sistemi di rifornimento, di rifugio ecc., tutte le funzioni caratteristiche di un impianto urbano. La finalità prevalente del porto di *Antium* è però da ricercarsi specialmente nell'intensa attività di Nerone nell'ambito dell'approvvigionamento annonario di Roma: un porto situato a metà strada fra *Tarracina* e *Portus* avrebbe costituito un rifugio necessario, in caso di necessità, per i convogli granari che percorrevano l'ultima tratta, altrimenti importuosa, della rotta tirrenica; aspetto che sarà affrontato più estesamente nell'ultimo capitolo.

²⁹ Lanciani 1909, p. 348: «*The harbor of Antium, built for the use of the Imperial galleys during the stay of the court at that seaside resort, is still practically in use, although much damaged and disfigured in the time of Pope Innocent XII (1691-1700). The piers with which he sheltered the harbor are still extant, as fine examples of hydraulic architecture as can be found on the shores of the Mediterranean. They are still encased in their original frames or cradles of stout oak beams, which have hardened to the consistency of iron. The piers are 4300 feet long and thirty wide, and reach a depth of forty*»; Lugli 1940.

³⁰ Plin. *ep.* VI, 31, 15: *Villa pulcherrima cingitur viridissimis agris, imminet litori, cuius in sinu fit cum maxime portus*. Bastianelli 1954.

²⁸ Piccaluga 2010, p. 166.