

Sampietrini in pensione senza benservito

(dopo secoli di onorato servizio)

ROMANO BARTOLONI



Riuscirà il Campidoglio del terzo millennio nella storica impresa di cancellare le buche dalla faccia delle strade cittadine? Oppure la sfida delle sfide rimarrà un generoso quanto velleitario tentativo? Il piano straordinario della Giunta Veltroni costituisce una promettente base di partenza contro un cronico stato di emergenza. Tuttavia, il dubbio è d'obbligo perché le tante belle promesse del passato hanno lasciato sistematicamente l'amaro in bocca. Da oltre un quarto di secolo, di buone intenzioni sono lastricati i pensieri e i programmi di Sindaci di ogni epoca e di ogni colore politico. La pazienza e l'incolumità dei cittadini sono state messe a dura prova, il rischio è diventato il mestiere degli automobilisti e, soprattutto, dei motoscooteristi che quasi ogni giorno lanciano il loro grido di dolore dalle pagine delle cronache. Le diagnosi sulla viabilità colabrodo sono convincenti, ma la prognosi è rimasta sempre infausta.

Dall'allerta permanente della Giunta Vetere (1981/85) agli investimenti massicci del Sindaco Signorello (1985/88) – aveva messo in bilancio la ragguardevole somma di 50 miliardi –, dal sindaco Carraro con i suoi interventi straordinari per i Mondiali di calcio del '90 al sindaco Rutelli che ha sofferto il problema sulla propria pelle di ciclomotorista, è stato un susseguirsi di bollettini di guerra, di ritirate strategiche e di rese senza condizioni. Rutelli, che pure ha conquistato tanta popolarità per il suo dina-

mismo, ha subito l'onta della calza befanzia con il carbone dentro da parte dell'associazione dei motociclisti. Negli anni, è stato più facile garantire polizze assicurative e rimborsi alle sfortunate vittime della groviera metropolitana, piuttosto che risanare il basolato. Eppure, alla fine degli anni novanta, l'attuale leader della Margherita sembrava avesse risolto il rebus del rattoppo tempestivo e invisibile: la macchina tappabuchi d'importazione tedesca, purtroppo restituita al mittente per gli alti costi di noleggio.

Sembra proprio che la maledizione di Montezuma colpisca il ventre molle della città. Secondo l'inchiesta condotta da Codacons e Adusbef, i 5.500 chilometri della capitale groviera sono piagati da una fossa ogni 12 metri, diametro medio 30 cm. profondità 4. Le associazioni dei consumatori parlano di ossa rotte e di danni per milioni di euro in spese da ortopedici e fisioterapisti, in paraurti rotti, ruote da cambiare, ammortizzatori e sospensioni a pezzi, che gravano sulle tasche dei cittadini. Senza contare il prezzo pagato per gli sconquassi milionari alle carrozzerie dei bus.

Ma è nei 350 chilometri del centro che si gioca la partita cruciale. Un puzzle di buche sconvolge i sampietrini, o meglio i selci di basalto, che rappresentano da quasi 500 anni la nervatura portante delle principali strade e piazze di scorrimento e un biglietto da visita delle caratteristiche di Roma. Nati ai tempi della Roma dei Papi e delle carrozze a cavalli, il loro destino appare segnato dalla violenza del traffico pesante e dagli alti costi della manutenzione, mentre delle tecniche dei selciaroli si va perdendo la memoria. Il risultato è stato altrettanto scoraggiante laddove si è ricorso alla concorrenza dei cosiddetti cinesini, di taglia piccola e più a buon mercato.

Dopo secoli e secoli di onorato servizio in prima linea (segnati dai ricordi lasciati dai cavalli e poi da quelli di generazioni di petroli), i basalti romani rischiano di scomparire senza ben



servito fra mille polemiche sulla guerra dei serci per dirlo alla romana: tra i pro e i contro la loro conservazione, fra i pro e i contro il loro siluramento definitivo. Il Comune esita, le sovrintendenze ci stanno pensando su e, intanto, le buche si moltiplicano a ritmo accelerato, e i sampietrini, destinati o non destinati a succedere a sé stessi, si ammucchiano turbolenti ai lati delle strade. Solo il miracolo della chiusura del centro al traffico potrebbe salvarli. Da qualche tempo, i selci spodestati dai cinesini continuano nella loro storica missione scenografica abbellendo le isole pedonali, restituendo la fisionomia di un tempo alle antiche consolari come l'Appia Antica. Perché non arricchire la nuova città del passeggio e della convivenza civile con il medaglione dei sampietrini? Perché non andare pigramente a zonzo come un tempo, "a lustrà li serci!" senza l'incubo di finire sotto le ruote delle macchine? Noi ritroveremo la misura umana e loro potrebbero vivere senza stress e in pensione dorata, lasciando

la pesante eredità del traffico ai più sicuri asfalti bituminosi di ultima generazione.

La proposta lanciata dai cronisti romani un paio di anni fa (in particolare, con ampia risonanza sulla rivista di Willy Pocino "Lazio, ieri oggi" del dicembre 2004), è stata raccolta dal sindaco Walter Veltroni che è propenso a metterli a riposo sia per i costi di manutenzione "non più sostenibili" sia perché quelli fabbricati ad Hong Kong non possono fregiarsi della palma di ambasceria della romanità. C'è poi chi li accusa di costituire un pericolo pubblico e, peraltro, antistorico per i selci che fischiavano violenti in tutte le rivolte/manifestazioni di piazza (persino nella seconda nella metà dello scorso secolo contro i celerini) e, più indietro, nelle sassaiole fra bande e fra rioni, e immortalati dal Belli nella poesia "canzone popolare romanesca, Sora Menica Sora Menica oggi è domenica" al grido "Noi semo monticiani e che volete?/serciate in petto quante ne volete".

Li ha messi sotto processo addirittura il soprintendente ai beni ambientali ed architettonici di Roma, Maurizio Galletti: "Il passaggio dei mezzi pesanti sui sampietrini provoca vibrazioni che danneggiano gli edifici antichi presenti lungo il percorso. Passano bus e camion e c'è pericolo per la tenuta dei palazzi e per la conservazione degli affreschi, come palazzo Venezia o palazzo Barberini. I dipinti di Raffaello e Villa Farnesina alla Lungara sono stati salvaguardati togliendo i sampietrini dai lungotevere. In molti casi è meglio l'asfalto. Ribatte sdegnato Paolo Portoghesi: "È un'assurdità! Anzi! Andrebbero liberati dallo strato di asfalto che spesso li ricopre. I sampietrini fanno parte della storia di Roma e vanno difesi come si è fatto per altre pavimentazioni storiche: l'acciottolato di fiume a Ferrara o il porfido a Treviso, il problema si risolve con una manutenzione costante e, se ci fossero più soldi, con una preparazione di base più resistente sulla quale mettere i selci". Controreplica Galletti: "Il loro recupero filologico già avviene nelle aree, sempre più nu-



Davanti al Colosseo i neo-pensionati sampietrini/serci fianco a fianco dei loro avi, i basalti dei tempi dei Romani

merose, che il Comune riconsegna al passeggio dopo che per decenni erano stati trasformati in parcheggi". Da tanta furia iconoclasta è destinata a salvarsi soltanto piazza Venezia, nonostante l'invasione dei lavori della metropolitana C. Assicura il Sindaco: "Piazza Venezia è un luogo monumentale, i lavori non prevedono la sostituzione dei sampietrini bensì il loro livellamento e ripristino". Pioggia di critiche e anche di rimpianti persino all'estero: "Le Monde" e il "New York Times" levano al cielo il loro sentimento nostalgico per quel manto di antica e fascinosa pavimentazione, simbolo della peculiarità dell'Urbe.

Vittoria dell'asfalto, quindi! Con l'asfalto si rischia un 25 per cento in meno di incidenti rispetto alle strade lastricate con i selci. In genere "idrofonoassorbente", è meno pericoloso in caso di pioggia e combatte l'inquinamento acustico.

Non c'è dubbio che, specie nel cuore del centro storico, le

vecchie “tessere” del mosaico stradale evocano un pezzetto di storia, come testimoniano le suggestive iconografie conservate nelle tele degli artisti, del Pinelli e dintorni, e rivendicano il diritto a conservare un posto al sole nelle strade e nelle piazze da ripavimentare e da restituire al tempo libero, al forum e agli incontri della cultura.

I sampietrini e i basolati romani (le grandi pietre levigate delle antiche consolari) sono di origine vulcanica e provengono da cave sfruttate per secoli e secoli lungo la via Appia Antica, nei pressi del GRA, il Grande raccordo anulare. Fin lì si spinse 250mila anni fa il fronte lavico, in parte ancora visibile, della colata di Capo di Bove, del preistorico vulcano nei pressi di Albano. Erano e sono dei semplici cubetti di basalto tagliato in forma di piramide tronca. Ne esistono di diversi modelli e dimensioni. Le misure più grandi raggiungono i 12x12x18, quelle di media grandezza i 12x12x6 e hanno forma quasi cubica, mentre i più piccoli, i 6x6, sono rari e vestono i posti più incantevoli della città. Ad esempio, piazza Navona. Inventati nel Cinquecento per far scivolare meglio le carrozze, poiché in grado di essere levigati dall'attrito delle ruote dei carri, fanno da scenario delle meraviglie nel salotto buono ammobiliato dal Bernini e dal Borromini. Peraltro, dopo la Breccia di Porta Pia, si sistemarono anche nel grande marciapiede centrale che, qualche tempo fa, ha rischiato di essere tolto di mezzo dai fautori del circo agonale vecchio stile.

I serci/selci sono stati ribattezzati sampietrini con il trascorrere del tempo nella città dominata dai Papi e dalla grandi concentrazioni di pellegrini nella piazza San Pietro lastricata con i quadrelli. E quando ormai si erano imposti nella pavimentazione delle strade contro la concorrenza dei mattoni. Racconta Umberto Mariotti Bianchi nel suo “Breviario di toponomastica romana”: “Pio V (1566-1572) era convinto che i selci fossero condensatori di umidità e quindi dannosi alla salute e ordinò che dappertutto venissero usati mattoni. Sisto V invece nel 1588 or-



dinò che 120 strade venissero lastricate a sampietrini. Poi sembra che tornassero di moda i mattoni. Solo nel Seicento il ben noto e caratteristico selciato romano a tronchi di piramide, eredi “mignon” degli antichi basoli, l'ebbe vinta definitivamente”. A partire dal 1736 con Clemente XII Corsini i sampietrini lastrarono i rioni (allora ancora 14).

Narra ancora Umberto Mariotti Bianchi: “La selciatura veniva fatta sopra un letto di calce. Nel 1678 l'olandese Cornelio Maier propose al governo che la si facesse “a secco”, cioè con i sampietrini a contrasto. Clemente X, con un chirografo del 25 gennaio 1679, ordinò che del nuovo metodo si facesse l'esperimento nel Corso; e l'esperimento riuscì, visto che la selciatura “a secco” finì con il prevalere e divenire corrente”. In via del Corso, nei giorni delle corse con i cavalli scossi, i selci erano ricoperti di sabbia e tufo trito. E fino al 1927, dominarono in oltre la metà delle strade romane.

Oggi si contano sulle dita di una mano i selciatori, storiche figure di lavoratori che si sono tramandati da una generazione all'altra i segreti, la maestria e l'ingegno di un duro e faticoso mestiere. Gli ultimi, già allora richiamati in servizio nonostante gli acciacchi e l'età, apparvero sulla scena qualche anno fa in via Nazionale, quando si ripristinarono i preziosi porfidi rossi estratti dalle cave bolzanine, adesso tornati in pietose condizioni in una delle arterie più colabrodo del centro. Allora era uno spettacolo ammirarli, mentre rimettevano i quadrelli uno ad uno nel loro letto di sabbia con abili e precisi colpi di mazza.

L'arte dei selciaroli secondo l'appellativo popolare, che trasformavano la pietra in selcio, nacque nel Seicento, e i suoi maestri venivano per lo più dall'Abruzzo. Alcuni divennero celebri con i loro soprannomi romaneschi: Asso di Coppe, Tripicchia, er Gallo, Mandrella, er Vaccaretto. Quest'ultimo, il più famoso per la sua abilità, era capace di allineare sul suolo anche seimila selci in un giorno, così da coprire 60 metri quadri di pavimentazione. Ai nostri giorni, secondo i calcoli dei tecnici nell'autunno scorso, per il restauro di piazza di Spagna si è marciato al ritmo di 15 sampietrini al giorno!

Armati di un martellone di legno, mazzapicchio detto pilone, la tecnica artigianale consiste nel battere il cubetto di basalto e di affiancarlo, preciso preciso, accanto al fratello affondato nella sabbia del fondo della strada. A Montecompatri fu fondata, il 14 dicembre del 1890, la "Cooperativa dei Selciaroli" giunti a Roma al tempo in cui la giovanissima capitale d'Italia esprime un enorme fabbisogno di operai specializzati per pavimentare i suoi nuovi quartieri in costruzione. Provenivano dal paesino abruzzese di Alfedena e si stabilirono nelle cave di basalto al ventesimo chilometro della via Casilina in località Laghetto; oggi diventato importante centro industriale dei Castelli romani.

Nel passato e fino ai primi anni Sessanta, la figura del selcia-



Mucchi di sampietrini accantonati al lato della strada.
Fine di un'era durata diversi secoli

tore, che effettuava esclusivamente la trasformazione della pietra in selcio, era contornata da una squadra di specialisti: il minatore che preparava le mine; lo squartatore che frantumava i grossi massi di pietra in pezzi più piccoli detti scaglioni; lo sbazzatore che tagliava gli scaglioni in pietre più piccole; il facchino che trasportava il lavoro finito del selciatore per poi caricarlo sul camion, il selciatore svolge il suo lavoro sedendo a terra con le gambe divaricate, tenendo con una mano il mazzuolo e con l'altra la pietra che viene forgiata a regola d'arte. L'operazione richiede l'impiego di vari mazzuoli che, in base alla grandezza e alla loro funzione, prendono nomi diversi: mazza, mazzuolo, mazzetta.

A seconda delle tecniche usate nel trattamento della pietra, si ottengono vari tipi di selci: i "bastardoni", così chiamati perché sono poco lavorati e un po' meno precisi nella loro fattezze; i "sampietrini" di dimensioni più piccole rispetto ai "bastardoni";

le “regarelle” dalla particolare forma a parallelepipedo, con base rettangolare; il “cubetto” ritenuto il selcio più raffinato per la sua lavorazione accurata.

Selci, serci, sampietrini, basalti e i loro padri artigiani appartengono alla storia di Roma ed è impossibile, quindi, archiviarli, relegarli nel dimenticatoio delle cose perdute. La loro funzione ornamentale sta riscuotendo successo e attrae i turisti sempre in cerca di nuove sensazioni sul come eravamo ai tempi di Cesare oppure a quelli di Michelangelo. In via Appia o intorno al Colosseo stanno tranquilli, riposati, bene allineati, non più svillaneggiati da ciclomotoristi infuriati, e, soprattutto, ammirati e coccolati a fianco dei loro antenati più famosi, i basalti delle strade di 2000 anni fa. Peraltro, di loro si continua e si continuerà a parlare, magari nelle chat di internet, grazie al sito www.sampietrino.it ideato da una giovane grafica innamorata di Roma, Valentina Cinelli.



Rom est regio Antichristi / Itali irrident nos”:

Lutero a Roma

ITALO MICHELE BATTAFARANO

Due grandissime figure della storia tedesca, Lutero e Goethe, hanno visitato l’Italia e vissuto a Roma in età relativamente giovane, rispettivamente a 23 e a 38 anni. Ne hanno però parlato e scritto ripetutamente soltanto dopo alcuni decenni, in età matura e molto avanzata, lasciando ai loro connazionali e ai lettori europei un’immagine diversissima dell’Italia e dei suoi abitanti. Ciò, non tanto perché appartenevano ad epoche diverse, quanto piuttosto perché vi si rivolsero con intenti differenti, si posero domande diverse e vi ritornarono con il pensiero e con la parola per tutta la vita in una maniera che non potrebbe essere più divergente l’una dall’altra. Ambedue però rimasero fermi nella convinzione che l’Italia e gli Italiani fossero stati una tappa fondamentale nella loro esistenza.

Il giovane Martin Lutero (1483-1546), venne a Roma nel novembre del 1510 e vi si trattenne fino alla fine di gennaio del 1511. La visita aveva un carattere amministrativo, perché Lutero accompagnava a Roma un confratello più anziano che doveva presentare al papa una petizione concernente questioni interne all’ordine dei domenicani, al quale egli apparteneva. La visita è attestata da documenti della curia, ma non se ne trova traccia negli scritti di Lutero. Questi non tenne un diario, non lasciò appunti, non scrisse lettere da Roma a nessun parente, amico o confratello in Germania.

A Roma Lutero visitò i luoghi sacri, pregò nelle chiese più