

scienze  
SUL GIUSTO BINARIO



## COSÌ, SCAVANDO PER IL METRO, ROMA SCOPRE L'ARCHEOLOGIA PREVENTIVA

GIOIELLI, CERAMICHE, STATUE: NELLA COSTRUZIONE DELLA LINEA C SONO EMERSI MIGLIAIA DI REPERTI (CHE SARANNO IL CUORE DI UN NUOVO MUSEO). PRELEVATI SENZA MAI RALLENTARE IL CANTIERE. LA SOPRINTENDENZA HA ADOTTATO INFATTI UN METODO DI LAVORO «AD HOC». CHE ALL'ESTERO CI COPIANO

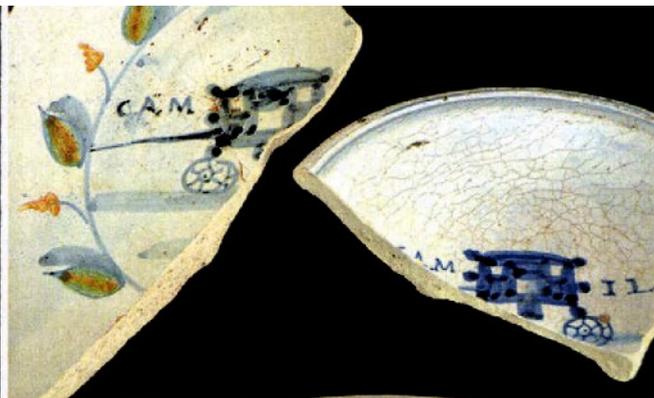
di **LAURA LARCAN** foto di **MIMMO FRASSINETI/AGF**

**S**tatue, ori, ceramiche, gemme, ma soprattutto tanti vegetali mummificati (tronchi di vite, semi di pesche, olive, pinoli...): dagli scavi della metropolitana C di Roma sono emersi migliaia di reperti antichi, che potrebbero costituire il cuore di un nuovo museo, nella stazione di San Giovanni. Nessuno si stupisce se il sottosuolo della capitale restituisce quintali di inedita vita antica. La sorpresa semmai è che, questa volta, l'archeologia non intralci affatto i lavori pubblici. Non è lei, insomma, la colpevole di eventuali ritardi. E il cantiere della linea C, avviata nel 2007 e arrivata oggi a quota 18 chilometri di gallerie e 20 stazioni completate, lo sta dimostrando. «Per la prima volta in questo cantiere è stato elaborato e sperimentato un metodo che consente non solo di programmare l'intero scavo archeologico, garantendo la



## DALL'OSPEDALE DEL CINQUECENTO AI FRUTTI MILLENARI

A SINISTRA, UN'ARCHEOLOGA MOSTRA LE CERAMICHE DEL CINQUECENTO TROVATE IN ZONA SAN GIOVANNI E OGGI CUSTODITE IN UN DEPOSITO DI VIA PRENESTINA. SOPRA UN PIATTO (1) C'È IL DISEGNO DI UN CARRETTO CHE FACEVA DA AMBULANZA. IL SERVIZIO DI PIATTI APPARTENEVA INFATTI ALL'OSPEDALE SAN GIOVANNI: I SIMBOLI DELL'OSPEDALE SULLE CERAMICHE DEL CINQUECENTO (2) SONO GLI STESSI DI OGGI. ALCUNI NOCCIOLE DI PESCA (3) EMERSI DAGLI SCAVI INTORNO AL CANTIERE DEL METRÒ C DI VIA LA SPEZIA: SONO IMPORTANTI PER LA DATAZIONE DELLO STRATO, PERCHÉ IL PESCO VENNE IMPORTATO DALLA SIRIA NEL I SECOLO DOPO CRISTO. IN BASSO (4) LA RICOSTRUZIONE DELL'AREA DEL CANTIERE DI VIA LA SPEZIA COM'È OGGI, INSERITA NEL PAESAGGIO CHE DOVEVA CARATTERIZZARE LA ZONA IN ETÀ ANTICA: PRIMA DELLA COSTRUZIONE DELLE MURA AURELIANE. NEL III SECOLO DOPO CRISTO, QUELLA ERA UNA ZONA PALUDOSA, DOVE COL TEMPO SI SVILUPPÒ UN'ATTIVITÀ AGRICOLA (DA QUI I RITROVAMENTI DI CEPPI DI VITE E OLIVO E DI TUBATURE PER L'IRRIGAZIONE)



tutela di reperti, ma anche di valutare con precisione i tempi delle indagini archeologiche ancor prima dell'avvio dei lavori, e soprattutto di rispettarli» spiega Rossella Rea, funzionario della Soprintendenza ai beni archeologici di Roma e responsabile scientifico dei cantieri tra Casilina Vecchia e Fori Imperiali.

L'idea del «metodo» parte da lontano, con la campagna di studi preliminari avviata fin dal 1999: carotaggi, prospezioni geofisiche e saggi archeologici

condotti su tutte le aree interessate dal percorso della linea C (tra Clodio e Pantano). «Il risultato di quegli studi è che oggi» dice la Rea «per ogni fase lavorativa di scavo possiamo stimare i tempi e le modalità di scavo, documentazione e raccolta dei reperti, quali e quanti attrezzi utilizzare, quali mezzi pesanti, di quanto e quale personale abbiamo bisogno tra archeologi, antropologi, botanici e operai». Un esempio? Per la stazione di Lodi Nord, a ridosso delle Mura

Aureliane, erano stati previsti 127 giorni di scavo e 127 sono stati. Né più né meno.

Dall'archeologia di emergenza (intervenire in fretta e furia per portare in salvo i reperti) si è così passati all'archeologia preventiva. E a un metodo che già ci copiano all'estero: in questi mesi la Rea ha tenuto master, appunto di «archeologia preventiva», alla Luiss e ha avuto richieste anche da istituzioni straniere. Che il «problema archeologia» non esistesse si era comunque già capito anche dalla relazione sulla linea C della Corte dei Conti del dicembre scorso: si puntava il dito contro la lievitazione dei costi, ma questi non erano dovuti però agli scavi, bensì a tutt'altre ragioni, per esempio l'aver affidato dei collaudi all'esterno, e per compensi elevatissimi.

Quella per i lavori della linea C è la più vasta campagna di scavi degli ultimi dodici anni, non solo la più estesa, ma anche la più profonda: nel caso >>>



di San Giovanni si arriva fino a venti metri sotto terra. Un'impresa titanica che non ha precedenti, né per la linea A, inaugurata nel 1980, né per la B, iniziata negli anni Trenta da Mussolini per collegare Termini con il nuovo quartiere delle Esposizioni, il futuro Eur, ma bloccata a causa della guerra e completata nel 1954: una linea che comprende le fermate Colosseo e Circo Massimo. Di quelle opere e dell'incontro-scontro tra ingegneria e archeologia ha dato una rappresentazione anche Fellini nel film *Roma*. «Ma, incredibilmente, è rimasta pochissima documentazione della linea B e nessuna della A» racconta l'archeologa Francesca Montella. Niente si sa, insomma, di quel che è stato trovato intorno al Colosseo o al Circo Massimo...

Oggi invece la mole dei ritrovamenti ha convinto la società **Metro C** ad allestire nel suo deposito sulla via Prenestina anche uno speciale campo base per gli archeologi, diventato il quartier generale delle scoperte. «Anche questa è una novità assoluta nella storia di Roma» osserva l'archeologa Simona Morretta «e fa parte anch'essa del metodo da applicare d'ora in avanti a qualsiasi intervento nell'Urbe».

«La quantità dei ritrovamenti era così grande e costante che gli spazi dei cantieri non bastavano più, e neanche i magazzini dei nostri uffici» racconta Rossella Rea. «Nel deposito sulla Prenestina si possono invece immediatamente studiare, restaurare e conservare i reperti che arrivano con due carichi a settimana dagli scavi».

«Dallo scavo i reperti sono portati direttamente al campo base, ancora sporchi, e



TRE ANTEFISSE DEL I SECOLO DOPO CRISTO RITROVATE NEL CANTIERE DELLA METRO C. PORTANO IMPRESSA LA SIGLA TL. LA STESSA RITROVATA SU TUBATURE DI TERRACOTTA E ANFORE, DA RIFERIRSI FORSE A UN PRODUTTORE LOCALE DI CERAMICA

per questa prima fase di pulitura abbiamo costruito specifiche attrezzature» racconta Ilaria De Luca, della Cooperativa Archeologia, che esegue i lavori. «Per esempio, una torretta metallica, dove il terreno da vagliare viene fatto passare attraverso sette griglie a maglie sempre più strette per raccogliere anche i materiali più piccoli».

Il capannone centrale ospita poi un laboratorio all'avanguardia, dove i reperti vengono analizzati, restaurati, interpretati e catalogati, per essere infine stoccati, all'esterno, in grandi container blindati: «In larga parte provengono dall'area di San Giovanni, dove lo scavo ha restituito

periti portano un bollo con un monogramma ancora sconosciuto, TL, forse il proprietario di un'officina artigiana» osserva De Luca. Non mancano statue, monete, gemme e perfino, tra i gioielli, spilloni d'oro e anelli. Da un «butto», una discarica del Cinquecento, è invece riaffiorato un corredo di piatti, vasi e ciotole da collegarsi al vicino ospedale di San Giovanni. «Sopra, è disegnato un carretto che veniva usato come ambulanza» racconta De Luca. Insomma, tutti questi reperti raccontano una lunga storia, che non è destinata a rimanere nei container. «Perché la stazione metro di San Giovanni potrebbe diventare un museo» annuncia Rossella Rea «con i reperti del paesaggio storico che qui abbiamo ritrovato».

**LAURA LARCAN**



**Sugli scavi della linea B, con le fermate Circo Massimo e Colosseo, non esistono dati d'archivio**