

Quante navi romane sotto i treni

Straordinaria scoperta archeologica a Pisa, nove imbarcazioni quasi intatte Ritrovate grazie all'apertura del cantiere delle Ferrovie per una nuova centrale

DALLA REDAZIONE - DOMITILLA MARCHI

FIRENZE Lo hanno ribattezzato il «cantiere delle meraviglie»: basta scavare e - oplà - ecco spuntare una, due, tre... no sei, sette, otto navi romane perfettamente conservate, per la costernazione degli archeologi che erano lungi dal sospettare un tale tesoro.

Tutto questo succede a San Rossore (Pisa), non lontano da dove D'Annunzio consumava le sue scorribande e proprio dove le Ferrovie dello Stato hanno deciso di costruire una centrale di controllo a distanza di tutto il traffico della linea tirrenica che collega Roma a Genova. Se le Ferrovie non avessero iniziato a scavare, non sarebbe saltato fuori alcun reperto.

E adesso si pone un bel problema di coesistenza fra i treni, sopra, e le navi romane, sotto.

Per questo oggi il ministro Melandri e il presidente delle FS Demattè visiteranno il cantiere: non solo per ammirare le meraviglie dell'ingegneria navale romana, ma per discutere anche di ingegneria ferroviaria contemporanea.

Finora le Ferrovie si sono dimostrate molto disponibili, accollandosi il costo degli scavi, un miliardo circa. Ma in futuro? Da dicembre ad oggi sono venute alla luce otto navi. «Stiamo perdendo il conto» scherza Stefano Bruni, l'archeologo responsabile del cantiere. A questo punto si parla di un'intera flotta romana sepolta a San Rossore in

quello che doveva essere un porto-bacino, dieci metri sotto il livello del mare, e perfettamente conservata dal limo che ha impedito all'ossigeno di consumare il legno delle navi.

E con le navi è stato ritrovato il loro preziosissimo carico: anfore, a migliaia. Grazie alle anfore è più semplice individuare il periodo a cui appartengono le imbarcazioni. La più antica delle navi ritrovate è datata primo secolo avanti Cristo, la nave più recente risale al quinto secolo dopo Cristo. E c'è anche un carico di anfore, ancora più antico, per ora senza nave - nave che certamente si trova là sotto: «Altrimenti - dice Stefano Bruni - un carico di cento anfore del secondo secolo dopo Cristo rimarrebbe orfano».

Una delle navi potrebbe essere una nave militare, e questa sarebbe una vera scoperta, visto che di questo tipo di imbarcazioni si sa ben poco: la nave, lunga quindici metri e larga sei, con tutte le sue anfore ancora al loro posto, potrebbe essere di età imperiale. Lo scafo è complesso, a doppia paratia, con tronchi di rinforzo verso prua. Là sotto c'è anche una nave tirata fuori a metà. Per ora ne sono venuti alla luce circa quindici metri, secondo i calcoli metà della sua lunghezza totale. Se c'è tutta misurerà 30 metri, una dimensione notevole per una nave da carico romana. Poi ci sono le scoperte più recenti, risalenti ai giorni intorno a Pasqua: una nave di cui è stata scavata finora una sola fiancata di circa sei-sette metri e una piccola nave, probabilmente di epoca augustea, recuperata per intero:

lunga sette-otto metri larga un metro, a scafo piatto. Del porto invece è stata trovata finora una palizzata.

Vista la quantità di reperti, al cantiere si lavora giorno e notte, domenica compresa. Per impedire che il contatto con

l'aria danneggi le navi il legno viene ricoperto con una resina speciale. Questa operazione andrà avanti per tutto maggio.

Immensamente più lunga sarà invece la fase di studio e di catalogazione di questa sconosciuta flotta romana, tanto che

gli archeologi della soprintendenza della Toscana diretta da Angelo Bottini temono di «invecchiare» sullo scavo di San

Rossore.

Ad un certo punto però, non si sa ancora quando, le navi potranno essere ammirate da tutti: la soprintendenza di Pisa

sta già lavorando alla progettazione di un museo-laboratorio agli Arsenali medicei.

Intanto, navi o non navi, l'altro «cantiere delle meraviglie», quello delle Ferrovie non conosce soste: da San Rossore, entro il 2002, si controlleranno quasi 500 chilometri di rotaie, da Genova Brignole a Roma Maccarese. 650 miliardi di lire saranno spesi per creare una base «intelligente» che gestirà stazioni, fermate, sottostazioni, binari secondari, incroci di treni che viaggiano a diverse velocità, il tutto sopprimendo 35 passaggi a livello.

I treni, sempre più frequenti e più rapidi, strecceranno sopra le antiche navi, gioielli tecnologici di due ere diverse, separati da due millenni, ma forse non lontani nello spirito.