

Il tempo, 29-11-1992

Quadraro/Sos dei verdi

## «Spostate i binari per salvare la tomba degli dei»

□ Il prezioso sepolcro rischia di rimanere sotto la ferrovia Roma-Napoli. Appello a tre ministri e alla Cee

Nuova eccezionale scoperta archeologica al Quadraro, nel cantiere aperto dalle Ferrovie per il raddoppio della duplice linea di binari della Roma Napoli. Sotto un paio di metri di terriccio, è riemerso un sepolcro d'epoca augustea con un corredo di decorazioni in rilievo praticamente intatto. Lungo le pareti spiccano tra i riquadri abbelliti da motivi ornamentali le bianche sagome di due grifoni e due pantere, sbalzate a stucco con grande raffinatezza. E sul frontone d'uno degli ingressi, murato nel vano tentativo di salvare dai ladri il sarcofago e le altre suppellettili che lo riepivano, sono incastonate delle piccole metope raffiguranti le due divinità latine dell'oltretomba: Ades e Proserpina.

«Un esempio unico nel vastissimo campionario di sepolture che costella questa fetta di suburbio, tagliato dal vecchio tracciato della via Latina e dagli archi di sette diversi acquedotti» hanno sentenziato entusiasti gli ispettori della soprintendenza archeologica, affrettandosi a ordinare l'immediato rinterro di questo tesoro per sottrarlo alle incursioni degli sciacalli che ormai ronzano stabilmente intorno al cantiere ed hanno già fatto man bassa dei fregi e dei vasellame, lasciati incustoditi in un capannone di lamiera.

La tomba degli stucchi è di nuovo invisibile, ma lo spettacolo delle rovine in cui era inglobata continua ad essere imponente: un grande edificio d'epoca repubblicana, le murature d'una locanda di posta con un suo minicomplexo ter-

male, il basamento d'un tempio, resti di sepolture patrizie. Eppure questo straordinario giacimento monumentale rischia di sparire per sempre, sacrificato al potenziamento della linea Roma-Cassino, che l'azienda delle Ferrovie, rinnovando le devastazioni fine '800, si è impuntata a localizzare accanto ai vecchi binari. Infischiosene di calpestare una zona vincolatissima e di tagliare in due il parco che corre tra gli archi degli acquedotti Felice e Claudio.

L'operazione, avallata dalla stessa legge per Roma capitale che pure fu varata per meglio tutelare il cuore monumentale della città, è già costata lo scempio di una domus repubblicana, demolita per un quarto con il consenso dell'effimero ministro alla cultura Bono Parrino, e l'abbattimento di un paio di pilastri dell'acquedotto, che intralciavano il percorso. Ora il massacrò è stato fermato. Ma se l'intero progetto non sarà riesaminato la salvezza di questo prezioso sito e la valorizzazione del parco degli Acquedotti, ultimo lembo supertite del paesaggio che incantò Goethe e migliaia di illustri viaggiatori in Italia, finiranno nel desolante cimitero dei sogni infranti. L'accorato Sos parte dal fronte ambientalista. Ieri Francesco Rutelli e altri deputati verdi hanno presentato un'interrogazione parlamentare a tre ministri (ambiente, cultura, trasporti) per spronarli a salvare il salvabile. E un'altro comitato si è appellato addirittura alla Cee.

D. M.

# Si fermeranno le Fs?

ELLA BAFFONI

Via Latina, quarto miglio. Qui s'incontrano, in un pezzo di campagna romana miracolosamente salvato dal cemento, l'acquedotto Felice e il Claudio. Qui s'incontrarono il ribelle Coriolano alla testa dei Volsci e la madre che implorava pietà per Roma. Qui il cantiere per il quadruplicamento ferroviario per la Roma-Cassino e la Roma-Formia ha incontrato una villa romana prima, poi un impianto termale, infine l'antico tracciato della via Latina. Ma dopo le prime scoperte, in estate, le indagini archeologiche sono andate avanti. Trovando ancora un'enorme quantità di reperti, imprevista ma non imprevedibile.

Li elenca l'ispettore della soprintendenza archeologica, Egidio: «Un edificio d'epoca repubblicana in opera quadrata di tufo, con pareti che raggiungono due metri di altezza e due grandi cisterne sotterranee. Rimangiato nel III secolo, è stato adibito a sepolcreto. Lì, in un ambiente absidato, è stato trovato un sarcofago strigliato, e poco lontano un frammento di sarcofago infantile. Al di là di strutture termali, d'epoca tarda, alcuni ambienti che si affacciano su un corridoio, resti di fondazioni e pilastri. Venti metri più avanti, l'imponente fondazione circolare di un mausoleo, una cisterna già tagliata dalla Roma-Cassino e un ambiente in cui è stata trovata una grande scultura, una Ne-reide, poi un piccolo colombario con edicola. Ultima scoperta, la più pregiata, un sepolcro ipogeo con il tetto a volta di prima età imperiale, probabilmente già saccheggiato dai Tortoniani. L'interno, rivestito di stucchi di pregevolissima fattura, non ha confronti con analoghi monumenti funerari. Sulle lunette ai due lue lati, due grifi e una pantere, simboli funerari. Preziose le metope che raffigurano Prosperpina e Ades. Sulle

*e stampa 29-11-1992*

**Sul tracciato della Roma-Formia e della Roma-Cassino un mausoleo, un colombario, un edificio repubblicano e un ipogeo con splendidi stucchi, altorilievi incomparabili**



pareti, finte porte, fasce separate da cornici con motivi decorativi ad altorilievo con bucrani, clipei e rosette, uniti da frottoni di foglie di lauro e quercia e girali di acanto».

Ieri un camion stava già seppellendo il colombario con l'edicola, forse a scopo precauzionale. Ma le associazioni ambientaliste temono che i 200 miliardi già spesi dalle Fs per quei cantieri seppelliscano anche quei reperti, la possibilità di continuare gli scavi, e forse una delle aree archeologiche più interessanti della periferia romana, nonostante la richiesta del Soprintendente archeologico Adriano La Regina di spostare il tracciato ferroviario. «Noi

siamo per l'ammodernamento della ferrovia e per l'anello ferroviario - puntualizza Annalisa Cipriani, del comitato per la difesa e la tutela dell'Appia antica - ma è possibile che al Quadraro scompaia un complesso archeologico di questa portata, senza prevedere soluzioni tecniche alternative? Sono appena terminati i restauri dell'acquedotto Claudio per i danni provocati dalle vibrazioni dei treni, e si vogliono raddoppiare le linee?». «Spesso lo stato interviene sul territorio con l'articolo 81, o comunque in deroga alle norme e ai controlli usuali - spiega Vittoria Calzolari - così si scelgono spesso modi e luoghi sbagliati.

**Il cartello del cantiere FS. Foto a cura del Comitato per la tutela del parco dell'Appia antica**

La segretezza, la mancanza di pubblicizzazione pone le associazioni e i cittadini - ma a volte anche le soprintendenze - davanti al fatto compiuto. Per agire sul territorio bisogna tener conto dei problemi archeologici, ambientali, paesaggisti, naturali, architettonici e tecnici, non delle pressioni di questo o quel ministero. Perché il tracciato non può essere spostato? Possibile che la rete ferroviaria non offra altre alternative?». Rintracciare la via Latina, rispettare l'area archeologica eliminando gli abusi nel parco e, perché no? attrezzare una pista ciclabile lungo gli acquedotti, da piazza Lodi al parco. «E' dal '52 che seguo le vicende dell'Appia antica - dice Antonio Cederna - destinata alla cementificazione, furono le nostre lotte e la sensibilità del ministro Giacomo Mancini a vincolarne 1.560 ettari. Ora bisogna espropriare, evitando che il treno maciulli quei reperti».

Un'interrogazione di Francesco Rutelli, Massimo Scalia, Gianni Mattioli, presentata ieri, chiede ai ministri di ambiente, trasporti e beni culturali «in base a quali procedure e autorizzazioni, con quali studi di compatibilità e impatto ambientale si è dato il via al progetto delle Fs?». L'interrogazione sottolinea che «il cantiere di scavi per tempi, metodi, movimento macchine, sicurezza, controllo e custodia dell'area è assolutamente inadeguato, tanto che la soprintendenza ha inviato note ufficiali per chiedere la salvaguardia dell'area archeologica da intrusioni o danneggiamenti»; e ricorda che l'area del tracciato è plurivincolata e che la soprintendenza ha chiesto di cambiare il tracciato. Coriolano fu dissuaso dal marciare su su Roma. Ma chi fermerà le Fs?

ERE

a

CRONACA  
SPORT  
SPETTACOLI

29-11-1992

orale - Via G. B. Vico, 9 - Telefono (06) 3696 - Tipografia RCS Editoriale Quotidiani S.p.A. - Via del Fosso di Santa Maura snc - 00133 Roma

## APPIA ANTICA / Interrogazione per bloccare i lavori delle Fs

# Verdi mobilitati per il parco

# «Il futuro uccide la memoria»

Parte di un'antica villa romana è già stata demolita. Mosaici, arredi termali e sepolcri di età repubblicana rischiano di fare la stessa fine. Il treno passerà di là: così hanno deciso le Ferrovie dello Stato. Poco importa se il tratto Ciampino-Casilino, in via di realizzazione, attraversa il Parco dell'Appia Antica, una delle zone a più alta concentrazione archeologica del mondo. E se nel corso dei lavori sono venuti alla luce reperti di enorme valore. Nel cantiere non si va troppo per il sottile. Scavatrici e camion fanno la spola tra i ruderi, tempestandoli di vibrazioni.

Determinati a salvare il Parco, i Verdi hanno deciso di rompere gli indugi. Il loro gruppo parlamentare presenterà domani un'interrogazione a Montecitorio. Chiedono «in base a quali procedure e autorizzazioni, con quali studi di compatibilità e impatto ambientale si è dato il via al progetto delle Ferrovie». Vogliono sapere dai ministri competenti «se non ritengano necessario e urgente chiedere l'immediata sospensione dei lavori finalizzata alla ricerca di soluzioni tecniche e di tracciato alternative e meno devastanti per il patrimonio archeologico». A queste domande dovranno



Adesso è minacciato anche il parco dell'Appia Antica

no rispondere i responsabili dei Trasporti (Tesini), dell'Ambiente (Ripa di Meana) e dei Beni culturali (Ronchey). «Qualsiasi manomissione di questi luoghi storici — si legge nell'interrogazione — è da considerarsi un vero e proprio delitto contro la cultura internazionale». Un concetto ribadito da Francesco Rutelli, il quale ha annunciato per mercoledì

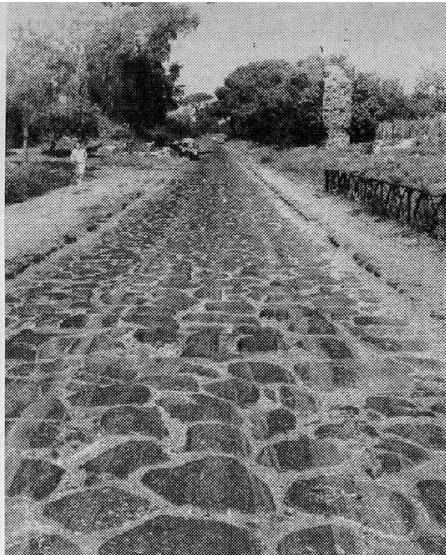
un incontro con l'amministratore straordinario delle Ferrovie, Lorenzo Necci, sul problema dell'alta velocità.

E dietro i Verdi si raccolgono il Wwf, Italia Nostra e la Legambiente, nonché cittadini e associazioni di quartiere, tutti riuniti nel Comitato per la difesa e la tutela del Parco dell'Appia Antica. Le prossime mosse del fronte ecologi-

sta sono state illustrate ieri durante una conferenza stampa intitolata emblematicamente «Il futuro uccide la memoria — Ad alta velocità contro la storia».

«Il cantiere "archeologico" delle Fs — dice Annalisa Cipriani della Legambiente — ha tutte le caratteristiche di un cantiere edilizio, senza riguardo per le antichità. Eppure l'area è protetta da una lunga serie di vincoli architettonici e paesistici. Noi siamo favorevoli al trasporto su rotaia, ma non in questo modo». A difesa del Parco si schierano anche gli istituti stranieri di scavi e una speciale tutela sovranazionale è stata chiesta in un appello indirizzato alla Cee e al Consiglio d'Europa. «Noi abbiamo esplorato solo il terreno espropriato dalle Fs — spiega Roberto Egidi, ispettore della Sovrintendenza di Roma —. Ci siamo fermati al tracciato della via Latina perché non potevamo andare oltre». Ma cosa ha fatto la Sovrintendenza per impedire questo scempio? «Abbiamo chiesto di rimettere in discussione l'intero progetto, esprimendo pareri molto critici — risponde Egidi —. Ma la direzione degli scavi dipende dalle Fs».

Luca Laviola



Via Appia Antica

COMITA 29-11-1992

Esposto ambientalista a Ronchey  
contro i lavori della Roma-Ciampino

## Treni in corsa sopra mosaici e stucchi romani

RACHELE GONNELLI

■ Scavi archeologici di incredibile valore stanno per essere spazzati via dalla ferrovia Roma-Ciampino. Meravigliosi stucchi in un edificio ipogeo, frammenti di sarcofaghi, splendidi mosaici sono stati ritrovati lungo il tracciato del treno. Tra questi, un'urna infantile, sculture di nereidi, splendidi mosaici e intonaci pregievolmente istoriati da grifi, pantere e festoni risalenti all'età imperiale.

La Soprintendenza ha imposto alle Ferrovie uno scavo archeologico e di trasportare i reperti trasportabili alla Galleria nazionale. Tra poche settimane però quest'opera di salvataggio dovrà terminare e tutto il resto verrà coperto dalle ruspe con una coltre di terra su cui poi verranno collocati i quattro binari della nuova linea ferrata che potenzierà il collegamento tra Roma-sud e i Castelli, Cassino e tutti i paesi del Frusinate. Ieri gli ambientalisti di Lega ambiente, Italia nostra e Wwf hanno organizzato una visita guidata per la stampa sul luogo, dal tema: «Il futuro uccide la memoria, ad alta velocità contro la storia». Presenti: gli urbanisti Antonio Cederna e Vittoria Calzolari, i parlamentari verdi Francesco Rutelli, Massimo Scalia e Fulco Pratesi, primi firmatari di una interrogazione presentata ai ministri dei Beni culturali, dell'Ambiente e dei Trasporti per la sospensione dei lavori.

Il cantiere del quadruplicamento della Roma Casilina-Ciampino, fanno notare, si trova all'interno del Parco degli Acquadotti, dentro il più vasto Parco dell'Appia antica, in una zona plurivincolata, sul percorso monumentale della via Latina, tra l'Acquedotto Claudio e l'Acquedotto Felice. «È una sconcezza senza attenuanti - sostiene Antonio Cederna - la prossima settimana una delegazione si incontrerà con il ministro dei beni cultu-

rali Ronchey per sollecitare l'adozione di un altro tracciato. E non ci possono accusare di essere contrari al treno che non inquina. Siamo contrari alle automobili ma anche a conservare l'identità culturale del nostro territorio. Le opere pubbliche bisogna farle al posto giusto, senza scempi».

«Gli ambientalisti si arrabiano? Pazienza - ribatte l'ingegner Marcello Serra, direttore dei lavori per conto delle Ferrovie - Il quadruplicamento è stato approvato nel '79 con il benessere di Regione, Comune e Soprintendenza e consentirà di migliorare la mobilità sulla direttrice sud-est che attualmente serve un bacino d'utenza di oltre 250 mila pendolari. Ma non si potrebbe cambiare tracciato, salvare l'archeologia? «Non sono un archeologo, ma seguo questo progetto dagli anni '80 e non si può rielaborare un bel nulla. A sud e a nord il quadruplicamento è già cosa fatta, manca solo il tratto interessato dagli scavi». L'ingegner Serra parla di «raggi di curvatura», «pendenze», «vincoli geometrici». E aggiunge: «Stiamo lavorando sul tracciato della linea originaria, costruita a fine '800. Ed è allora che lo scempio è stato fatto. Non andremmo a costruire una ferrovia che attraversasse le Terme di Caracalla o il Circo Massimo. Ma se ci fosse già stata costruita...». I dieci-dodici chilometri della Roma-Ciampino costeranno circa cento miliardi e nelle intenzioni delle Ferrovie dovranno essere completati entro il 1994, incluso l'allargamento della sede stradale di via del Quadraro, richiesto dal Comune di Roma. L'ultima parola però, ora spetta al ministro Ronchey. È al Consiglio d'Europa al quale si sono rivolti europarlamentari verdi e studiosi italiani e stranieri perché ponga un vincolo internazionale su tutto il Parco dell'Appia antica.

archivio.dordona.it