

I favolosi relitti
di Olbia la cosmopolita

I favolosi relitti di Olbia la cosmopolita

Dopo tre fortunate campagne di scavo proseguono i lavori di restauro sui reperti di grande interesse storico e forte impatto visivo rinvenuti nel sottosuolo del porto

RUBENS D'ORIANO

LRINVENIMENTO DI 24 RELITTI di navi antiche nel porto di Olbia è senz'altro uno dei più eclatanti ritrovamenti archeologici degli ultimi decenni in Sardegna, che ha avuto infatti vasta eco anche ben al di là dei confini dell'isola, e uno dei principali nell'ambito dell'archeologia navale mediterranea assieme a quelli della Borsa di Marsiglia e di Pisa-San Rossore. Prima di entrare in argomento è però necessario tracciare un breve excursus della storia della città per contestualizzare in senso storico e topografico i risultati dello scavo.

Grazie alla straordinaria ricettività naturale del suo golfo e alla eccezionale posi-

zione strategica affacciata sulle rotte del Tirreno centrale, di fronte a Roma stessa, Olbia è da sempre uno dei principali approdi sardi, come ben sanno i milioni di turisti che negli ultimi trenta anni sono transitati di qui per le loro vacanze estive. Si tratta di un approdo di merci e perciò in primo luogo di uomini e delle loro culture nel loro millenario stratificarsi e confrontarsi. Infatti l'area dell'abitato e il porto videro dapprima lo stanziarsi dei Fenici nella seconda metà dell'VIII sec. a.C., all'alba del diffondersi della civiltà urbana nel Mediterraneo Occidentale. Verso il 630 a.C. il centro passò sotto il controllo dei Greci della città di Focea, quale base strategica alla volta del sud della Francia, ove costoro fondarono di lì a poco la città di Massalia (Marsiglia). A essi si deve il nome Olbia, cioè la "felice" appunto per la opportuna posizione strategica e per le risorse locali, come sale, pesce e prodotti agricoli.

Alti e bassi

Alla fine del VI sec. a.C. lo stanziamento passò sotto il controllo di Cartagine assieme al resto della Sardegna, ma solo nella seconda metà del IV sec. a.C. la metropoli africana rafforzò la propria posizione nel nord dell'isola in funzione anti-



CORBISIA, AUTORE

romana fondando qui una colonia, che cadrà nel 238 in mano di Roma, la nuova dominatrice del Mediterraneo. Mutarono così i referenti politici ma non certo il ruolo della città, eminentemente portuale, di collettore delle merci d'esportazione transmarina del nord Sardegna e di ricezione e ridistribuzione verso l'entroterra delle importazioni dapprima per lo più italiche, poi anche galliche e iberiche, infine soprattutto africane, secondo la ben nota evoluzione del trend economico del Mediterraneo occidentale d'età romana. Al periodo delle invasioni vandaliche nel V sec. d.C. si iscrive, grazie proprio ai relitti rinvenuti come ora vedremo, il definitivo declino della città romana, che nell'Alto Medioevo muterà addirittura il nome in Fausania. L'area urbana, ora ridotta a un piccolo nucleo abitato, ebbe però ancora un qualche ruolo anche portuale anche se molto ridotto rispetto al passato, come indicano anche in questo caso i risultati dello scavo del porto. Attorno al 1000 d.C. la

città, ora col nome di Civita, fu elevata al ruolo di capitale di uno dei quattro regni nei quali era suddivisa in quel momento la Sardegna, il Giudicato di Gallura, del quale fu sovrano anche un Visconti di Pisa, quel "Giudice Nin gentil" della nota citazione dantesca. Ed è infatti grazie agli

Sopra, il fasciame di una delle navi. Sotto, planimetria dello scavo con i relitti del V sec. d.C.



G. PUGGIONI - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA

Immagine virtuale del porto nel II sec. d.C.



V. CANNI - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA

strettissimi rapporti di potere con quella potente repubblica marinara che riceverebbe nuovo impulso i traffici marittimi di larga scala, come testimoniano ancora una volta i relitti del porto dei quali finalmente possiamo a parlare

Nel corso di tre campagne di scavo, rispettivamente nell'agosto del 1999, nel maggio-novembre del 2000 e nel marzo-dicembre del 2001, finanziate dall'ANAS e dirette per la Soprintendenza Archeologica di Sassari e Nuoro da R. D'Oriano ed E. Riccardi, è stata effettuata l'indagine archeologica dell'intero tracciato - 380 metri per 20 per 4 di profondità

media fino alla roccia - del tunnel che collega il porto di Olbia alle strade extraurbane. Oltre a una strabocchevole massa di materiale mobile databile dall'VIII sec. a.C. al XVII sec. d.C., sono state rinvenute 24 porzioni, da molto grandi a molto piccole, delle parti dello scafo sottostanti la linea di galleggiamento di navi di quattro fasi cronologiche. Due imbarcazioni sono navi onerarie di età neroniano-vespasiana, anni 60-70 del I sec. d.C., affondate a

causa di un'alluvione che ha anche causato la rovina di un cantiere navale, il primo mai rinvenuto finora.

Nella metà del V sec. d.C. si verificò un secondo disastro, che causò l'affondamento di almeno 11 navi onerarie, anche di cospicue dimensioni, colate a picco alla stessa profondità in acqua bassa, parallele fra di loro e ortogonalmente alla vicina linea di costa, quindi quando erano ormeggiate in porto, probabilmente lungo pontili lignei dei quali si rinvennero di tanto in tanto i resti.

Nel golfo interno di Olbia, uno dei più

riparati del Mediterraneo, non è possibile pensare a un evento meteorologico tanto distruttivo da causare una simile catastrofe, anche perché le posizioni dei relitti in tal caso risulterebbero casuali e non ordinate. È quindi più logico pensare a una causa antropica, stanti anche tracce di bruciatura osservabili su alcuni dei legni vicini alla linea di galleggiamento delle imbarcazioni, e questa causa antropica dovette essere motivo di crisi per l'intera città, dal momento che nessuno si preoccupò in seguito di rimuovere i relitti che, affondati in acqua bassa, compromettevano la funzionalità di ciò che era la stessa ragione di vita della città: il porto. Del resto, che Olbia nel V sec. fosse in piena crisi è testimoniato da rinvenimenti urbani.

Da qui a indicare nelle scorrerie dei Vandali contro Corsica, Toscana, Sardegna, Sicilia, Campania, Roma stessa, il contesto storico dell'affondamento dei relitti e del collasso della città di Olbia il passo è breve.

Nei secoli dell'Alto Medioevo, il porto fu ancora utilizzato ma con navi di limitata portata. Attorno al XII sec. venne realizzata una colmata di bonifica con terra, pietre e pali, affondando alla base di essa, come d'uso, tre barche ormai in disarmo, databili tra fine IX e inizi XI sec. e adibite al traffico locale nel golfo di Olbia, cariche di pietra o ciottoli per costituire la base e gli angoli della colmata stessa. Si raggiunse così un livello più profondo del fondale, non occluso dal fango che i relitti romani trattenevano elevandone la quota. L'esigenza era dettata dalla ripresa di traffici marittimi di maggiore impegno e si colloca non a caso nel momento culminante dei rapporti politici con la Repubblica di Pisa. Memoria di questa impegnativa opera dovette persistere a lungo, se ancora all'inizio del '700 si legge in un documento degli archivi sabaudi che Olbia "era una

Lo scavo fotografa due momenti cruciali della storia, la fine dell'Impero di Roma e l'avvento delle Repubbliche marinare

città delli Romani con un gran porto dalla parte di levante che fu colmato dalli Pisani". Altre tre piccole imbarcazioni del XI, XIV e XV secolo sono affondate, probabilmente per accidenti vari, presso l'approdo. Vanno infine citati gli ultimi cinque relitti, tre dei quali sono porzioni delle imbarcazioni del V sec. d.C. strappate via dagli agenti atmosferici, mentre il quarto è una piccola barca di appoggio sempre del V sec. e l'ultimo non ben databile fu smembrato come legname da riuso presso il cantiere navale citato all'inizio.

Un ricco bottino

Di primo livello sono altresì le acquisizioni dello scavo riguardanti la tecnologia navale: ad esempio l'inedito rinvenimento di un cantiere navale, che oltre a utensili e attrezzature da carpentiere e da marinaio già altrove testimoniate, restituisce per la prima volta elementi di gru. Due alberi di nave, lunghi 7,80 e 7,90 metri, per la prima volta conservati in dimensioni tali da consentire uno studio funzionale (finora si conoscevano due porzioni di lunghezza inferiore al metro). Quattro aste di timoni lunghe poco più di 8 metri ognuna, finora note solo dalle navi di Nemi e andate perdute nel 1944 durante l'incendio del museo che le ospitava. Infine si sono trovate caratteristiche di passaggio tra la tecnica costruttiva greco-romana e quella medioevale-moderna nei relitti di metà V sec. d.C.

Come ben si vede, si tratta di uno scavo di primario livello non solo per il gigantismo delle dimensioni e per la spettacolarità dei risultati materiali, parametri che trovano paragone solo nei rinvenimenti della Borsa di Marsiglia e della stazione di

S. Rossore a Pisa; notevoli sono anche le acquisizioni storiche non solo d'ambito locale o sardo, poiché lo scavo fornisce una "fotografia" di due degli eventi di svolta dell'evoluzione storica e culturale mediterranea: la fine dell'Impero di Roma e la rivoluzione dei traffici marittimi all'avvento delle repubbliche marinare.

Per l'asportazione dei relitti dal terreno è stato usato il tradizionale sistema dello smontaggio delle parti costitutive, e il



Alcune fasi dello scavo.

loro ricovero in casse piene d'acqua in attesa del trattamento conservativo, che tanti pregevoli risultati ha dato in passato, tant'è che moltissimi dei relitti visibili oggi nei musei europei, o il cui restauro è andato a buon fine, sono stati asportati dallo scavo nel medesimo modo: Pommerolle, Kyrenia, Roskilde, Marsiglia-relitti arcaici, Ma'agan Mikhael, Aveiro A, Mozia, eccetera. Circa i relitti asportati interi dallo scavo, o si è dovuto smontarli in seguito (Kinnet), o l'operazione non è andata a buon fine (Grado), o non è andato a buon fine il trattamento proprio perché fatto sul relitto intero - Vasa, Mary Rose, Iverdon - o non se ne hanno notizie dopo svariati an-



La prima fase degli scavi.

ni, come nei casi di Comacchio ed Ercolano. Si è deciso di non adottare la recente formula dell'incapsulamento del relitto intero in guscio di vetroresina e simili, che dovrebbe costituire poi anche l'involucro entro il quale operare il trattamento conservativo con impregnanti o simili, perché i pur interessanti sviluppi sono ancora solo potenziali e tutti da verificare e dimostrare. Infatti per nessuno dei relitti per i quali è stato perseguito questo sistema di asportazione dal terreno e successivo trattamento in guscio (navi di Ercolano negli anni '80, Ravenna nel 1998, Pisa dal 1999) è possibile conoscere a oggi l'esito di quest'ultima operazione.

Anche in un recentissimo accurato riesame dello *status quaestionis*, posteriore allo scavo dei relitti olbiesi, si prende autorevolmente posizione con nettezza a favore dello smontaggio in scavo. Problema ancora più spinoso dell'asportazione dal terreno è quello del trattamento conservativo di un relitto, uno dei più scottanti dell'intera materia del restauro di beni culturali. Per quelli di Olbia si è sperimentato un procedimento innovativo, uno sviluppo e perfezionamento del sistema a "impregnazione con amidi" e concomitante disidratazione controllata, che è meno costoso e lungo dell'impregnazione con glicole polietileno (PEG) che va per la maggiore e consente di ottenere, al contrario che col PEG, legno del tutto simile per aspetto, caratteristiche fisiche, strutturali, flessibilità al legno originario o – per dirla più efficacemente con le parole di Giovanni Gallo, lo studioso al quale si deve questa innovazione – "consente di avere vero legno e non altro come invece col PEG".

Per il restauro è stato sperimentato un metodo innovativo che consente di mantenere le caratteristiche del legno

Molto positivo è stato anche il risultato delle recentissime prime prove di caratterizzazione fisico-meccanica e chimica dopo il trattamento, per le quali i reperti testati danno reazioni del tutto simili a quelle del legno fresco, effettuate da Marco Fioravanti e Marco Togni del DISTAF dell'Università di Firenze. A oggi è stato completato il primo lotto di lavori di trattamento conservativo dei legni, che riguarda la metà di uno dei grandi relitti del V sec. d.C., è stato avviato il secondo lotto, corrispondente all'altra metà dello stesso relitto, ed è stato finanziato il progetto complessivo di restauro degli altri quattro che si intendono esporre al pubblico. Nell'attesa della possibilità di renderli fruibili, si è proceduto a un assemblaggio temporaneo e solo evocativo dei legni finora trattati del primo relitto affrontato. Esclusivamente al fine di dare conto del lavoro fatto e del suo procedere all'opinione pubblica locale – che tanto disagio ha subito dallo scavo e che molta aspettativa nutre sulla esposizione museale dei relitti – sono stati accostati visivamente i vari elementi, alcuni già da ora nella posizione che avranno nell'assetto definitivo, come la chiglia e alcune ordinate, e altri appoggiati al pavimento della sala di deposito in proiezione piana. È quindi tenendo presente tali cautele che va osservata l'immagine che qui si presenta allo stesso titolo di testimonianza affatto preliminare e solo evocativa.

La struttura museale che esporrà i relitti è stata progettata da Giovanni Maciocco alla fine degli anni '80 per esporre i reperti che illustrano la storia del territorio e della città antica di Olbia, e sorge sull'isola Peddona, proprio dirimpetto all'area dello

scavo dei relitti, che in antico chiudeva a nord lo specchio d'acqua portuale romano. Questa ubicazione era strategica quindi in antico e lo è tuttora, essendo ancora e sempre l'isola incardinata tra il centro storico dell'area urbana e i moli, che vedono in estate il transito di quattro milioni di passeggeri. Si prevede l'esposizione di cinque dei relitti principali – tre del V sec. d.C. e due medievali – un albero, un timone e altri elementi significativi. Una volta raggiunto l'obiettivo di esporre i cinque relitti principali, resterà il problema dell'esposizione degli altri, alcuni dei quali non meno notevoli per spettacolarità e per interesse scientifico. L'ipotesi attualmente sul tappeto è la conversione in struttura museale di un grande capannone dei primi del '900 che oggi ospita le 75 casse contenenti i relitti smontati. Anche in questo caso l'ubicazione è strategica, poiché esso è sito nel cuore della città, nella più grande area verde dell'abitato, l'ex Artiglieria militare, che sta per essere trasformata in parco urbano che ospiterà, negli altri edifici che vi sorgono, istituti universitari sul modello del campus anglosassone.

La posta in gioco

Non è certo questa la sede per parlare degli ingenti costi per completare i restauri e l'esposizione dei relitti di Olbia, che sono ben lungi dall'essere assicurati, tuttavia non ci può esimere da una breve riflessione complessiva sul problema delle risorse destinate ai beni culturali in Italia. Troppe volte si cita la necessità che le strutture museali siano gestite in modo "moderno", "manageriale", "aziendale", da chi ignora che neppure le grandi istituzioni museali statunitensi, troppo frettolosamente invocate a modello, potrebbero sopravvivere senza il contributo di mecenati e fondazioni benefiche. Anche per il Museo Archeologico di Olbia i costi di gestione quo-

tidiana, oltre a quelli necessari per giungere all'esposizione dei relitti, non saranno mai coperti né dagli introiti diretti né dai servizi aggiuntivi, nemmeno se si riuscisse a dirottare tutti i potenziali visitatori che arrivano in Sardegna. Olbia è una città a forte vocazione portuale, che paradossalmente proprio nell'affievolirsi di una rigida identità tradizionale locale ritrova finalmente la sua vera identità di apertura e tolleranza, di cosmopolitismo.



Scavi sotto il manto stradale.

Le sue navi nel suo Museo, quindi, non solo quale vanto di reperti che pochi confronti hanno nel mondo, ma soprattutto specchio, simbolo e orgoglio di una quasi trimillennaria e ora ritrovata vocazione a guardare verso lontani orizzonti geografici, umani e culturali. La sua vera identità, la sua storica essenza. Tutto questo non può essere monetizzato. Il gonfalone cittadino sfoggia una nave antica che a vele spiegate sfida il mare. Ora trova sostanza addirittura fattuale dal sottosuolo del porto, e c'è da sperare che la coincidenza sia di buon auspicio.

Rubens D'Oriano, Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Province di Sassari e Nuoro