

REGIONE SICILIA  
PROVINCIA DI TRAPANI  
**COMUNE DI ALCAMO**

LOCALITÀ MONTELEONE

Oggetto:

**PROGETTO DEFINITIVO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI UN IMPIANTO AGRO-FOTOVOLTAICO AVENTE POTENZA DI PICCO PARI A 25,01 MWp E POTENZA DI IMMISSIONE 22,37 MW E RELATIVE OPERE DI CONNESSIONE**

Sezione:

**SEZIONE ARCH - ARCHEOLOGIA**

Elaborato:

**MOPR modulo di progetto**

Nome file stampa:

**FV.ALC01.PD.ARCH.SIA.02.pdf**

Codifica Regionale:

RS06REL0020A0

Scala:

-

Formato di stampa:

**A4**

Nome elaborato:

**FV.ALC01.PD.ARCH.SIA.02**

Tipologia:

R

Proponente:

**E-WAY 8 S.r.l.**

Piazza di San Lorenzo in Lucina, 4

00186 ROMA (RM)

P.IVA. 16771051006



E-WAY 8 S.R.L.  
Piazza di San Lorenzo in Lucina, 4  
00186 - Roma  
G.E./P.Iva 16771051006  
PEC: e-way8srl@legalmail.it

Consulente:

**GeA Archeologia Preventiva**

**dott. Alberto D'Agata**

Via Ombra, 18

95030 Pedara (CT)



CODICE	REV. n.	DATA REV.	REDAZIONE	VERIFICA	VALIDAZIONE
FV.ALC01.PD.ARCH.SIA.02	00	11/2023	A.D'Agata	A.D'Agata	A.D'Agata

E-WAY 8 S.r.l.

Sede legale  
Piazza di San Lorenzo in Lucina, 4  
00186 ROMA (RM)  
PEC: e-way2srl@legalmail.it tel. +39 0694414500

**E-Way 8 S.R.L - SABAP TP - PAi**

**Sicilia - TP - Alcamo**

**SABAP-PA\_2023\_00433-AD\_0027**

**PROGETTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI UN  
IMPIANTO AGRO-FOTOVOLTAICO, SITO IN ALCAMO (TP),  
LOCALITÀ MONTELEONE**

**OPERA PUNTUALE**

**impianto per produzione energia [impianto idroelettrico, solare, geotermico, termovalorizzatori ecc.] - Fase di progetto: definitivo**

Funzionario responsabile: Mammina, Giuseppina - Responsabile della VI Arch: D'Agata, Alberto  
Compilatore: D'Agata, Alberto - Data della relazione: 2023/11/08

## DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PROGETTO

L'impianto agro-fotovoltaico di progetto avrà una potenza installata di 25,01 MW e una potenza di immissione di 22,37 MW e si estenderà su di una superficie lorda di circa ha 75,35 ettari. L'impianto verrà collegato alla sottostazione utente tramite un cavidotto MT della lunghezza di km 10,4 per l'interconnessione della Cabina di Raccolta e Misura in antenna a 36 kV con una nuova stazione elettrica di trasformazione (SE) della RTN a 220/36 kV, da inserire in entra - esce sulla linea RTN a 220 kV "Partinico - Partanna". Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di fasce arboree perimetrali di mitigazione, nella quale saranno piantate specie arboree e arbustive. Di seguito, quindi, verranno elencate in via generica le opere che verranno previste nella futura progettazione esecutiva.

1. Moduli fotovoltaici L'impianto fotovoltaico sarà suddiviso in 11 sottocampi, costituiti da moduli fotovoltaici bifacciali aventi potenza unitaria pari a 710 Wp cadauno ed installati su strutture ad inseguimento solare mono-assiali (tracker). La distanza tra le file sarà calcolata in modo che l'ombra della fila antistante non interessi la fila retrostante per inclinazione del sole sull'orizzonte pari o superiore a quella che si verifica a mezzogiorno del solstizio d'inverno nella particolare località. I moduli che costituiscono il generatore fotovoltaico saranno installati su strutture con telai infissi ad una profondità minima di m 1,00 (da verificare in sede di progettazione esecutiva a seguito di approfondimento con indagini geognostiche).

2. Opere civili All'interno del campo fotovoltaico saranno previste anche delle opere civili al fine di rendere fruibile l'impianto (strade, recinzioni, cancelli, fondazione Power Station, fibra ottica e varie ed eventuali). In primo luogo, verrà effettuata la fase di sistemazione preliminare del terreno su cui verrà installato l'impianto, al fine di garantire una buona praticabilità e stabilità delle strutture successivamente posizionate. Le altre opere civili previste sono per la viabilità interna, che interessa buona parte del perimetro della recinzione e le aree occupate dalle cabine di trasformazione di consegna. La profondità di scavo per tali attività è solitamente compresa fra m 0,30 (scoticatura per la viabilità stradale) e m 0,50/60 (posa cancello, recinzione e fondazione Power Station).

3. Opere elettriche e di altra tipologia L'impianto sarà allacciato alla rete Enel Distribuzione e si prevedono le seguenti opere: - Una stazione integrata per la conversione e trasformazione dell'energia elettrica detta "Power Station" per ogni sottocampo dell'impianto; - Una Cabina di Raccolta e Misura; - Elettrodoto interno in cavo interrato per l'interconnessione delle Power Station di cui al punto 2, con la Cabina di Raccolta e Misura; - Elettrodoto esterno in cavo interrato per l'interconnessione della Cabina di Raccolta e Misura in antenna a 36 kV con una nuova stazione elettrica di trasformazione (SE) della RTN a 220/36 kV, da inserire in entra - esce sulla linea RTN a 220 kV "Partinico - Partanna"; La profondità minima di posa sarà di m 1,20 per i cavi MT. La quota di posa potrà variare in relazione al tipo di terreno attraversato, in accordo alle norme vigenti. In presenza di interferenze, quali fenomeni franosi o corsi d'acqua, si prevede l'impiego della tecnica teleguidata T.O.C. (Trivellazione Orizzontale Controllata), con scavo in profondità; in tal caso verrebbero eseguiti due scavi di ampiezza variabile, uno di ingresso ed uno di uscita dei tubi.

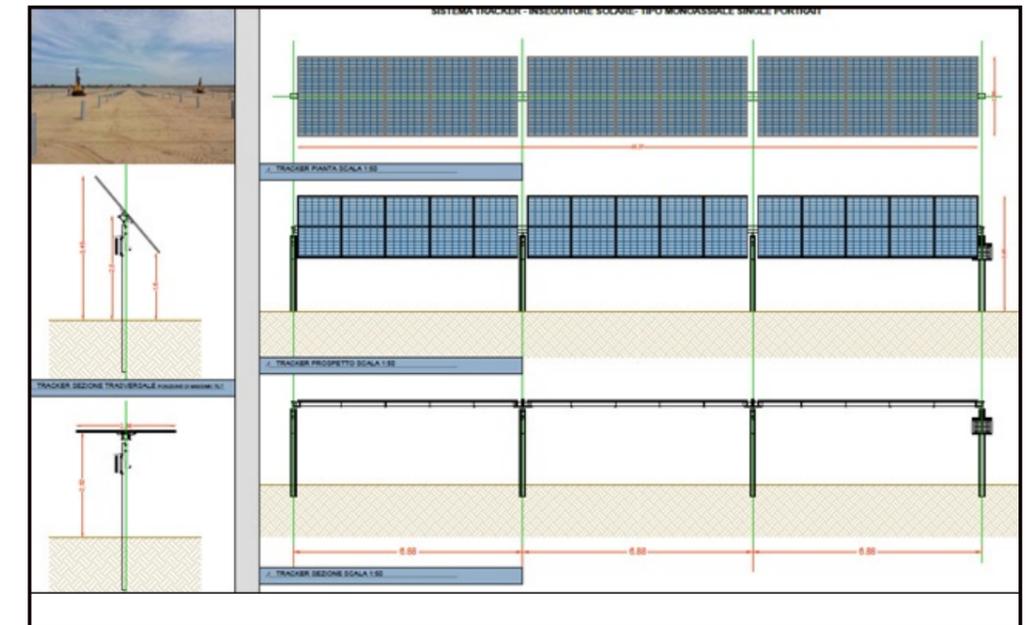


Fig. 1 - Esempio particolari costruttivi dei trackers

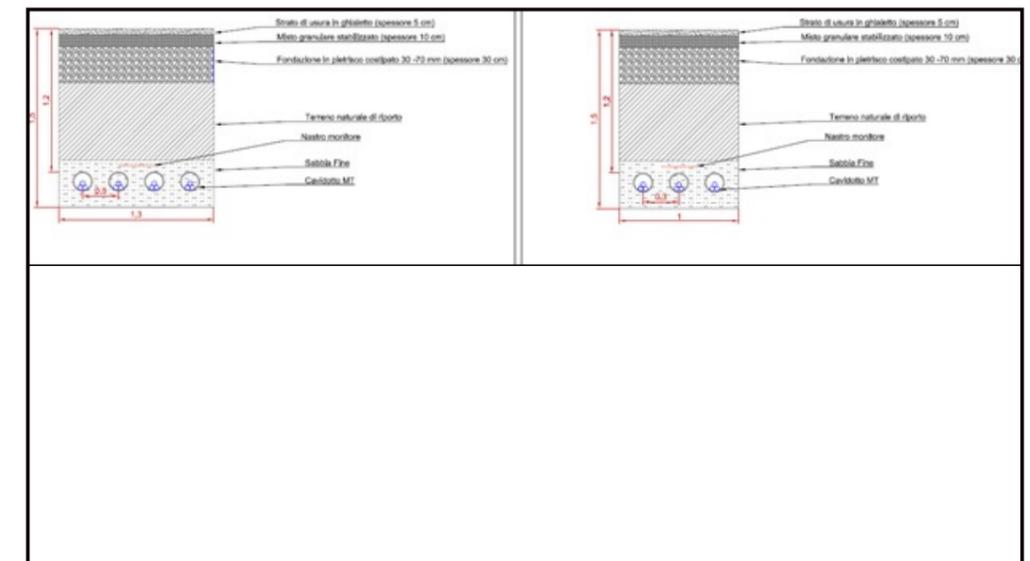


Fig. 2 - Esempio di scavo a sezione obbligata per posa elettrodoto

## GEOMORFOLOGIA DEL TERRITORIO

I siti in progetto, si collocano nell'entroterra dei territori comunali di Monreale e Alcamo, la cui morfologia è il risultato dei processi morfogenetici che in esso hanno avuto luogo. Il territorio in studio si può considerare, dal punto di vista geomorfologico, come appartenente al tipo collinare ed al sistema morfoclimatico temperato a clima mediterraneo. Si tratta di una zona contraddistinta da inverni miti ed umidi, precipitazioni inferiori ai 1000 mm annui ed estati calde generalmente secche.

Le aree collinari sono costituite da piccoli rilievi generalmente arrotondati, con versanti medimane acclivi nelle zone dove affiorano i terreni lapidei, invece si presentano debolmente inclinati in quelle aree costituite dai litotipi argilloso marnosi, essenzialmente modellati sia da movimenti in massa che dalle acque correnti superficiali.

In generale, sotto il profilo della dinamica geomorfologica, il modellamento che maggiormente influenza e caratterizza l'area in esame è quello di tipo fluvio-denudazionale, intendendo quello dovuto all'azione delle acque meteoriche in tutti gli aspetti, conseguenti allo scorrimento delle acque selvagge e delle acque incanalate e si differenzia a seconda dei litotipi su cui agisce in funzione del diverso grado di alterabilità fisica e chimica delle rocce e del loro diverso grado di erodibilità.

Da un esame complessivo del territorio, la pendenza media dei versanti è molto varia: si passa da forme dolci o lievemente ondulate a forme aspre con valori di pendenza elevati e con accidentalità topografiche. Forme "mollie" e dossi arrotondati si hanno in corrispondenza dell'affioramento di litotipi aventi debole resistenza agli agenti di erosione (sabbie, argille etc.), mentre le forme aspre sono indicative di resistenza elevata e differenziata e/o di particolare giacitura degli strati. Molteplici linee di impluvio interessano e modellano il territorio; la direzione delle valli è condizionata dalla diversa composizione litologica dei terreni attraversati; si ha una erosione selettiva che condiziona l'andamento del solco torrentizio o del vallone a seconda della maggiore o minore erodibilità dei terreni via via incontrati dalle acque torrentizie. Da sottolineare che, grazie alla tettonica del territorio, anche la pendenza degli strati influisce sulla evoluzione delle vallecicole interessate dall'azione modellante delle acque dilavanti.

Il rilevamento geologico di superficie, opportunamente esteso ad un'ampia fascia perimetrale esterna rispetto all'area in progetto, ha permesso di ricostruire in modo soddisfacente la successione dei terreni presenti nell'area studiata. Le litologie affioranti nell'area rilevata sono tipiche facies di depositi tardorogeni di ambiente di transizione.

Le formazioni geologiche che affiorano nell'area in studio, procedendo da quelle di deposizione più recente verso quelle più antiche, sono le seguenti:

- Depositi alluvionali di fondovalle (Pleistocene superiore - Olocene)
- Depositi detritici (Pleistocene superiore - Olocene)
- Conglomerati, arenarie, sabbie, peliti e marne afferenti alla formazione Tortoniana (Miocene superiore: Tortoniano sup.- Messiniano inf.)



## CARATTERI AMBIENTALI STORICI

L'area interna della Sicilia, sede di insediamenti umani fin dall'età preistorica, riserva evidenze archeologiche peculiari che testimoniano una continuità di vita nel corso del tempo. Siti archeologici sono attestati su tutta l'area, in particolare sulle alture (età preistorica, protostorica e greca) o lungo le valli o pianure, in quest'ultimo caso ne tracciano l'antica viabilità di epoca romana - medievale. La morfologia di un territorio condiziona le dinamiche dell'insediamento e dello sfruttamento del territorio stesso nel tempo, per cui è importante evidenziare i caratteri geografici e geomorfologici principali. Per la presente trattazione vengono menzionati i bacini idrografici e i fenomeni particolari, che hanno condizionato la scelta insediamentale delle popolazioni, e si accenna alla viabilità e al tipo di attività terziarie svolte, come inserimento di penetrazione e cambiamenti relativamente recenti. Il territorio, ricade nel cosiddetto bacino idrografico del fiume Freddo/San Bartolomeo. Il fiume Freddo è lungo circa 21 Km, appartiene al bacino idrografico del San Bartolomeo, fra i comuni di Calatafimi, Gibellina, Monreale e Alcamo segnando il confine tra la provincia di Trapani e quella di Palermo. Distante km 35 da Palermo, si trova ad una quota media di m 200 sul livello del mare. Il panorama che si presenta al visitatore è meraviglioso: colline, monti, pianure, da cui si scorgono i paesi di Corleone, Campofiorito, Roccamena, Bisacchino, Contessa Entellina, Gibellina, Salemi. All'orizzonte si scorge, da Corleone a Salemi, una meravigliosa catena di montagne comprese tra le province di Palermo, Agrigento, Trapani. Protette da questi monti che circondano da tutte le parti il territorio di Camporeale, si estendono ridenti e verdeggianti vallate, costellate da poggi, promontori, colline: Galiello, Rocca di Maranfusa a forma di un leone accovacciato, Cozzo Renelli, Montagnola, Serra Parrino, Cozzo di Curbici a sinistra del paese. Ma il monte più famoso, vicino a Camporeale, presso S. Giuseppe Jato, è monte Jato. Qui sorgeva una città costruita verso il VII sec. a.C., di nome Jato (che ha dato il nome a S. Giuseppe Jato) contemporanea di Makella, l'antica città da cui derivò Macellarò e poi Camporeale. I siti archeologici più vicini restano tuttavia Monte Pietroso (Camporeale) e C.da Cutrina (Alcamo). Il primo è un abitato greco ubicato su di un'altura stretta ed allungata a quota m 530 circa s.l.m.; il secondo, è un insediamento che ebbe una lunga continuità di vita, datato sulla base dei frammenti fittili rinvenibili in superficie, fra il III sec. a.C. ed il V d.C. L'area interne della Sicilia, sede di insediamenti umani fin dall'età preistorica, riserva evidenze archeologiche peculiari che testimoniano una continuità di vita nel corso del tempo. Siti archeologici sono attestati su tutta l'area, in particolare sulle alture (età preistorica, protostorica e greca) o lungo le valli o pianure, in quest'ultimo caso ne tracciano l'antica viabilità di epoca romana - medievale. Dai dati storici ed archeologici fin qua raccolti soprattutto tutto intorno a San Giuseppe Jato e San Cipirello, si trovano ben visibili i resti dell'antico abitato: aldilà di ciò che negli anni è stato messo in luce i resti e le tracce sono ancora visibili e già segnalati dal Fazello. Il futuro impianto è quindi ubicato in una posizione strategica in antico che poteva controllare la via per Panormos, e la vallata del Belice, che rappresentava la via più agevole per la costa meridionale e Selinunte. La mancanza talvolta di particolari evidenze archeologiche in alcune zone della Sicilia non sorprende, perché sovente la carenza di notizie è da ricondurre all'assenza di studi o di sistematiche ricerche. La spina portante delle traiettorie di penetrazione dalla costa sono certamente i bacini idrografici, nonostante la scarsa e spesso difficoltosa navigabilità dei fiumi. Tali vie interne collegate ai fiumi, facilitarono il trasporto sia delle derrate agricole e pastorali, sia delle risorse minerarie (ad esempio selce e pietra lavica), ma furono anche vie d'accesso per i ricercati prodotti d'importazione disponibili presso i centri della costa aperti al commercio transmarino. Nel caso della fascia costiera siracusana nel Neolitico e nel Bronzo Antico furono i pianori che si affacciavano sulle cave e sulla costa ad essere frequentati, prova ne sono le centinaia di tombe a grotticella che si affacciano sui ripidi costoni delle montagne siciliane. Nel Bronzo Medio, invece, si spostarono edificare in prossimità o lungo le coste per instaurare contatti commerciali con le popolazioni egee. Se come detto buona parte delle alture fu abitata in età preistorica o in età protostorica (Siculi, Sicani ed Elimi), fu con la colonizzazione greca e con la fondazione di nuove città, che le campagne iniziarono ad esse sfruttate intensivamente, seppur con notevoli differenze fra l'area occidentale ed orientale dell'isola. Diodoro Siculo ad esempio attesta l'esistenza di una via carrabile da Enna a Siracusa e un'altra che conduceva da Siracusa a Segesta attraverso il territorio agrigentino. In ogni caso la frequentazione dell'entroterra iniziò ad essere uniforme sul finire del IV sec. a.C. e raggiunse il suo culmine con la conquista romana della Sicilia, che trasformò l'isola nel granaio dell'impero. Lo stesso studioso Orlandini definì le campagne isolate come «un luogo in cui ogni collina ha il suo insediamento». In questo periodo la crescita dell'economia e del commercio portò dunque alla nascita di numerosi insediamenti rurali, anche di piccole dimensioni, sia a scopo agricolo, sia a servizio della capillare viabilità romana (mansio, statio ecc). Nel periodo in questione, infatti, buona parte degli insediamenti sembra svilupparsi lungo il suddetto asse costiero, probabilmente con piccole fattorie, appartenenti alla chora di Akragas e, successivamente, anche in epoca romana con ville rustiche e fattorie. Molti di questi insediamenti ad oggi sono noti solo dalle ricerche di superficie e solo pochi da scavi sistematici o estensivi; tuttavia, grazie ai dati ricavati dallo studio dei materiali ceramici che affiorano lungo il territorio, integrati con quelli editi dalle campagne di scavo, si può ipotizzare che l'entroterra siciliano fu particolarmente frequentato fra il I sec. a.C., ed il III d.C. L'indicatore cronologico di tale periodo storico, che evidenzia l'incremento degli insediamenti rurali, è la presenza di ceramiche fini da mensa, comunemente chiamate "terre sigillate". Nel periodo romano, nel territorio della provincia di Agrigento, si riscontra dalle fonti e dai siti noti una presenza antropica dislocata nel territorio in modo sparso con un sistema viario che, con buona probabilità, ripercorre quello preesistente. Durante il passaggio dalla tardo antichità al medioevo, si osserva una generica contrazione degli insediamenti rurali; alcuni perdono importanza, altri assumono una posizione di maggiore rilievo, mentre alcuni siti sembrano essere abbandonati ed altri vengono rioccupati dopo secoli o sono ubicati sulle alture che dominano le vie di penetrazione verso l'interno. A partire dal IV d.C., infatti, non si registrano più interventi destinati a migliorare la viabilità isolana, che tornò ad essere dissestata, polverosa e fangosa, paralizzandone ben presto i traffici e le attività. È in questo periodo che il cristianesimo raggiunge il suo culmine la diocesi di Agrigento attraverso l'irradiazione della religione cristiana nei centri interni: il paesaggio rurale-cristiano viene marcato da una fitta rete di cimiteri, con ipogei ed arcosolia. In epoca bizantina si osserva un arroccamento insediativo in corrispondenza delle scorrerie saracene. Per la Cracco Ruggini sarebbe da ricondurre ad una spiccata tendenza alla militarizzazione delle province periferiche dell'impero bizantino, che si combinerebbe con la fuga spontanea della popolazione verso siti più protetti (kastro); per Ferdinando Maurici invece si tratterebbe per lo più di una iniziativa statale (a partire dall'VII sec. d.C.) ben precisa e limitata nel tempo, quindi dettata in particolare per motivi difensivi. In epoca islamica le dinamiche insediative sono dense di punti interrogativi ed i pochi dati a disposizione farebbero pensare che si tratti di villaggi, che non hanno l'orientamento dell'insediamento antico. Facendo riferimento ad esempio al vicino territorio tra Trapani ed Erice su un campione di 83 siti si riscontra una diffusa continuità di occupazione tra l'età imperiale e la tardo antichità con casi anche di crescita in estensione e in qualità dei materiali rinvenuti; nei secoli successivi non sono documentati insediamenti particolarmente significativi con 25 siti della prima età bizantina (30,1% del totale), di cui 14 (56%) hanno restituito anche reperti databili all'XI secolo. Una persistenza senza soluzione di continuità delle strutture insediative tra epoca tardo romana e araba è quanto emerge dal non lontano agro salemitano, ma anche nel caso del territorio di Mazara del Vallo (Casale Nuovo/Vecchio), con siti di fondovalle e su pendii subcollinari, disposti lungo un asse viario, caratterizzati da insediamenti accentrati a cui facevano capo probabilmente altre piccole unità abitative.

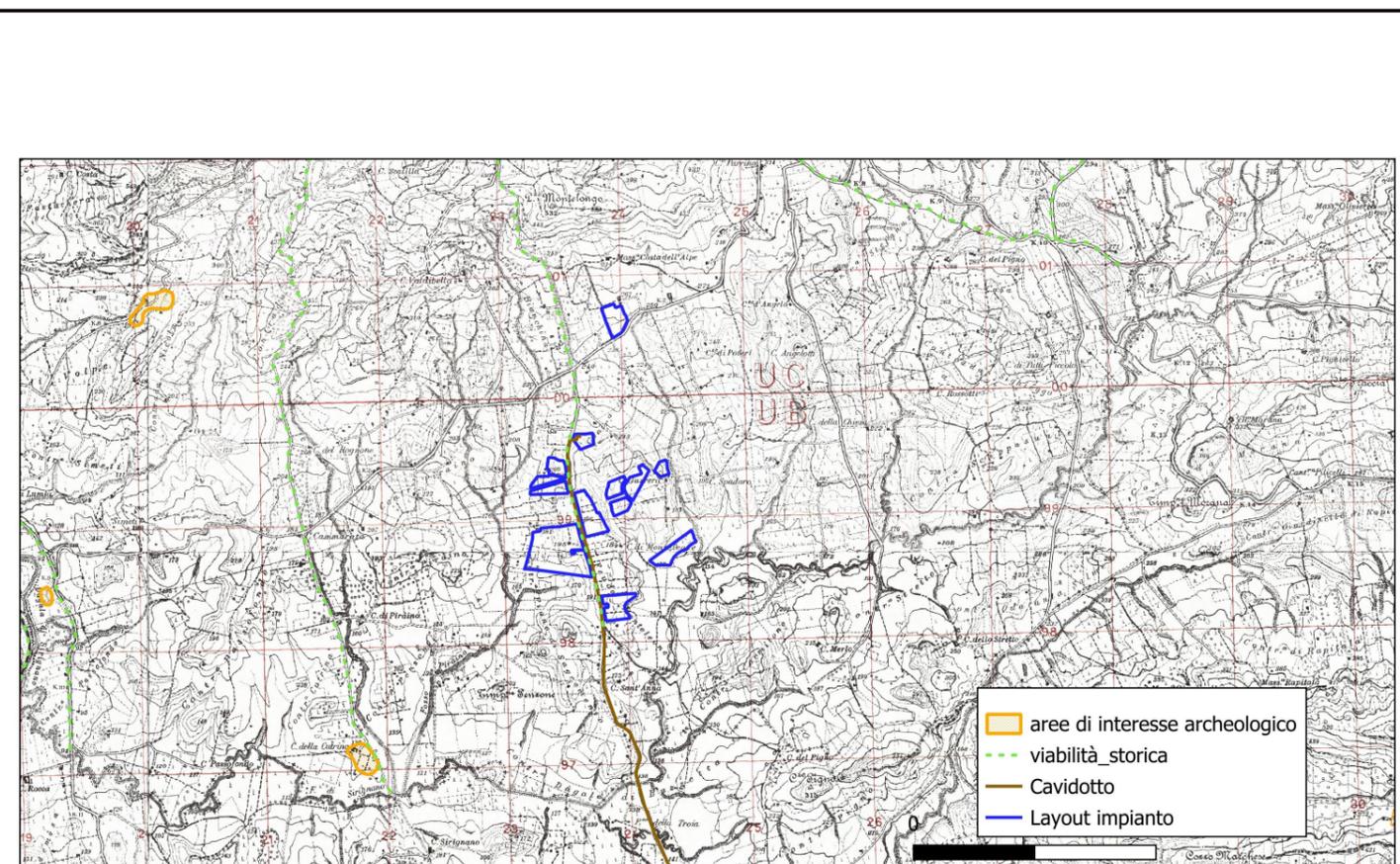


Fig. 3. Carta delle presenze archeologiche

## CARATTERI AMBIENTALI ATTUALI

Si tratta di un'area rurale per lo più coltivata a vigneti, intervallata da alcuni tratti incolti o adibiti al pascolo. Il territorio non è totalmente pianeggiante, ma è caratterizzato da alcuni piccoli declivi, soprattutto i lotti degradanti in direzione Est, verso un piccolo vallone che si conclude con l'alveo di un vecchio corso d'acqua, ormai interrato ed interessato da una vegetazione spontanea rigogliosa. La viabilità della zona risulta essere servita nel senso della lunghezza da Nord a Sud da una strada interpodereale che proprio ricalca il tracciato del cavidotto. Internamente ai lotti sono presenti diversi sentieri secondari di variabile orientamento. L'area a Nord è delimitata dalla Strada Provinciale di Passofondo e a Sud dalla Strada Provinciale 46, anch'essa facente parte di un tratto del tracciato del cavidotto.

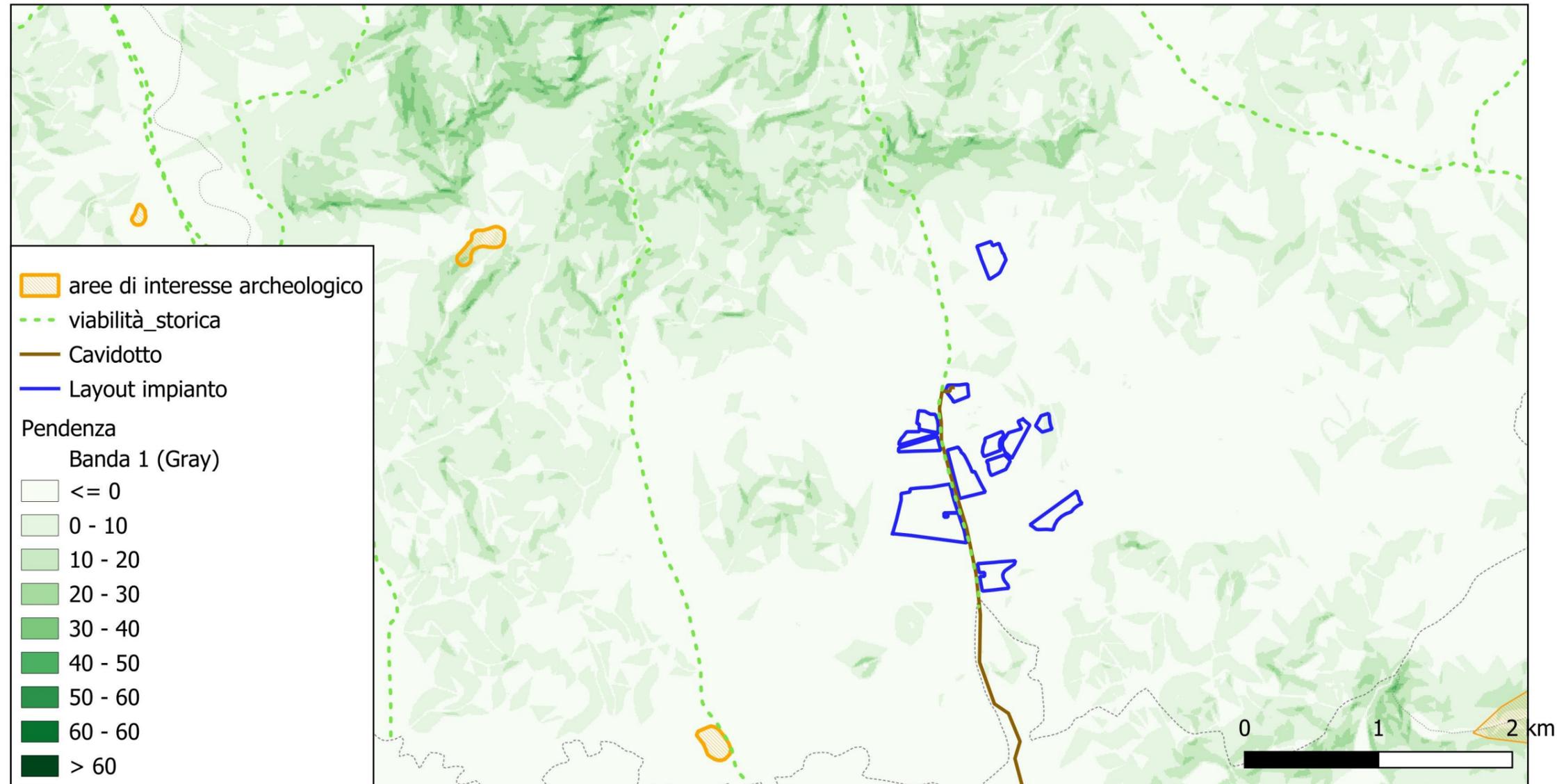


Fig. 4. Carta delle pendenze

## SINTESI STORICO ARCHEOLOGICA

Nel periodo romano, nel territorio interno della provincia di Trapani, si riscontra dalle fonti una presenza antropica dislocata nel territorio in modo sparso, con un sistema viario che, con buona probabilità, ripercorre quello preesistente di epoca preistorica (trazzere armentizie) e greca, di quest'ultima della quale si conservano ancora oggi i solchi sulla roccia. In età greca ad una viabilità principale certamente si diramava una fitta viabilità secondaria o locale, che collegava i centri indigeni e/o greci con la campagna o la chora. Per l'epoca romana si può affermare che la creazione di nuove direttrici stradali in Sicilia fu legata essenzialmente alle contingenze militari della prima e seconda guerra punica e interessò primariamente l'estremità occidentale dell'isola. Testimonianza del precoce quanto fugace interesse dei Romani per la viabilità siciliana è l'unico miliario finora noto, rinvenuto nell'area di Corleone ed eretto forse l'anno dopo la conquista di Lilibeo da parte di Aurelio Cotta, censore del 241 a.C., sebbene Wilson ne ribassi la datazione alla fine del III sec. a.C. È evidente che il magistrato dovette far costruire un asse viario per congiungere Palermo alla costa meridionale dell'isola; la via Aurelia venne a configurarsi come un percorso eminentemente strategico, atto agli spostamenti militari dalla costa settentrionale a quella meridionale, in grado di aggirare i pericoli degli assalti nemici via mare. Nella parte centro-occidentale dell'isola la viabilità romana dovette limitarsi a ricalcare quella precedente; sono ampiamente testimoniati interventi di sistemazione e prolungamento che riguardarono l'asse viario che connetteva Messina a Siracusa, la via Elorina, e la via Selinuntina che venne prolungata fino a Lilibeo. La politica degli interventi stradali romana risulta quindi connotata nel senso del riutilizzo degli antichi tracciati sicelioti (fig. 14); per questo motivo i manufatti stradali, benché frutto di restauri e consolidamenti, non poterono assicurare il costante andamento rettilineo che si riscontra per buona parte delle strade edificate ex novo altrove (quali la via Appia, la via Emilia, la via Postumia). In età imperiale lo scarso interesse per il rinnovamento della rete stradale si aggravò quando la Sicilia perse il "primato" di granaio di Roma in favore dell'Egitto; qui inoltre l'organizzazione del servizio postale da parte di Augusto si tradusse quasi esclusivamente nello sfruttamento della viabilità preesistente. In seguito solo con l'imperatore Settimio Severo si ebbe qualche intervento nell'isola (a lui è forse pertinente l'unico miliario di età imperiale di cui si abbia qualche testimonianza). La deportatio ad aquam del grano decumano rivalizzava al contempo sia le strutture portuali che le vie di collegamento alle zone costiere: la rete di esportazione annonaria è ben descritta da Cicerone che menziona tre principali direttrici stradali (a Nord, ad Est ed a Sud). Si trattava verosimilmente di mulattiere a fondo naturale, atte unicamente al trasporto di derrate e non dissimili dalle trazzere sopravvissute fino al secolo scorso. Un interesse decisamente maggiore per la viabilità siciliana si ebbe a partire dal IV sec. d.C., in concomitanza con la ripresa economica dell'isola dovuta ai provvedimenti annonari che rimisero la Sicilia al centro dello scacchiere economico imperiale. Gli itineraria rappresentano le fonti principali per la conoscenza della viabilità romana, sebbene del notevole numero che possiamo immaginare sia stato prodotto, pochissimi sono giunti fino ai nostri giorni. Sulle tipologie e gli usi di questi itineraria fornisce utili informazioni un passo di Vegezio (vissuto tra il IV ed il V sec. d.C.) dal quale si apprende che gli itinerari dovevano fornire, oltre ad indicazioni relative alle distanze tra le località, anche circa la situazione della viabilità con relative deviazioni e scorciatoie e le caratteristiche del territorio quali i fiumi e i monti, così che un generale (l'opera è un compendio di arte militare) potesse visualizzare a mente il cammino; inoltre non vi erano solo itineraria adnotata (itinerari scritti, riportanti le città e le stazioni attraversate dalla strada con la relativa distanza tra una località e quella successiva), ma anche picta (vere e proprie mappe, seppure schematiche), così da visualizzare il percorso non solo con la mente ma anche con gli occhi. L'itinerarium Antonini rientra nella categoria degli itineraria adnotata e costituisce una raccolta dei percorsi che attraversavano l'impero romano, presentati sotto forma di elenchi di località con le rispettive distanze tra le tappe. La redazione dell'itinerarium viene fatta risalire al periodo a cavallo tra l'ultimo ventennio del III e la metà del IV sec. d.C., ovvero nel periodo compreso tra Diocleziano e Costantino forse a partire da un archetipo che, come suggerisce il nome dell'opera, potrebbe riferirsi ad età severiana. Nell'itinerarium vi è un intero capitolo dedicato alla Sicilia nel quale sono elencati sei itinerari: le vie Catania-Termini, Catania-Agrigento e Agrigento-Palermo per quanto riguarda la Sicilia interna, e le vie Messina-Lilibeo, Messina-Siracusa e Siracusa-Lilibeo per quel che invece concerne i percorsi costieri. La più antica rappresentazione grafica giunta, relativamente alla viabilità dell'isola, si trova nella mappa stradale nota come Tabula Peutingeriana, itinerarium pictum giunto sino a noi attraverso una copia del XII-XIII sec. d.C., che si suppone derivata da un originale romano. La viabilità dell'isola nella Tabula è rappresentata da un numero inferiore di strade rispetto all'itinerarium Antonini. Per l'epoca romana, fra le ipotesi inerenti al nostro orizzonte territoriale ricordiamo quella di Uggeri, in riferimento alla variante interna della via Valeria, dove si ipotizza che il territorio in esame si trovasse a Sud della strada che da Lilibeo raggiungeva Carini, il cui tratto della via di comunicazione è denominato "ab Longarico - Hyccara". Tale asse viario raggiungeva la Contrada Fratacchia (e fungeva per un tratto da confine fra le province di Trapani (Alcamo) e di Palermo (Camporeale), e da Sotto Timpone Morana giungeva tra i comuni di Monreale e Camporeale lungo i Giardinelli di Ripatalà, ai piedi dell'abitato di Monte Pietroso. Nei resti di ellenistico-romani e bizantini di questa contrada, secondo il Giustolisi, potrebbe essere identificata la statio di Longaricum. Sempre nei pressi del Castellaccio di Fratacchia, la strada incrociava la "via per Sirignano", un distretto fiorente in epoca romana, di cui ad oggi perdurano il toponimo prediale ed i resti archeologici di una fattoria di epoca imperiale e tardo antica. Le strade che attraversavano l'entroterra della Sicilia, dovevano essere moltissime e sicuramente alla viabilità primaria si aggiungeva una viabilità secondaria, che si ramificava raggiungendo ogni località. Ad esempio, recenti ricerche archeologiche e toponomastiche del Dott. Filippi, hanno condotto ad una diversa ricostruzione del percorso principale della via Valeria indicato nell'itinerarium Antonini; esso propone una strada che da Hiccara (attuale Alcamo) raggiungeva la statio ad Olivam (Baglio della Cuddia - Trapani) e poi raggiungeva Lilibeo (Marsala), passando quindi a Nord dell'area di progetto; a tal proposito, la prima considerazione è che la strada per marittima loca doveva costituire semplicemente un diverticulum (una deviazione) rispetto al percorso interno. La necessità di una strada costiera era motivata dal bisogno di collegare il sistema agrario dell'entroterra con gli importanti centri di produzione artigianale, scoperti negli ultimi anni in diverse località lungo il litorale (basti ricordare le fornaci alla foce del fiume Nocella, quelle importantissime di contrada Magazzinazzi, ad Alcamo Marina e presso Scoglio Funcia, non lontano da Scopello). I due itinerari si sarebbero pertanto ricongiunti presso le Aquae Segestanae e poi, per la via più breve e diretta (lungo un percorso senza particolari asperità): il primo, avrebbe puntato verso Trapani e l'altro in direzione di Lilibeo, quest'ultimo seguendo il percorso ancora indicato nella cartografia, fino al secolo scorso, con il nome di "via vecchia di Palermo". Questa strada, dopo aver attraversato le campagne trapanesi e toccato importanti insediamenti di età romana, come quello di contrada La China, giungeva allo snodo viario di contrada Cuddia. In questo luogo, dove emergono resti di un vasto insediamento di età romana, già in passato ritenuto la statio ad Olivam, si dipartiva la cosiddetta "via dell'Oliva", nome che fino ai nostri giorni ha assunto la strada che conduce a Lilibeo, attraversando, prima di giungere in città, la contrada Oliva e lambendo i resti dell'imponente chiesa della Madonna dell'Alto Oliva. Per quel che concerne la viabilità medievale, con il venire meno di un controllo centrale sulla viabilità, le strade artificiali, caratterizzata da opere architettoniche funzionali alla loro percorrenza, finirono col non essere più utilizzate, a favore di una serie di percorsi alternativi e non facilmente individuabili. Il Libro di Ruggero di Al-Idrisi (1100-1166) presenta un quadro abbastanza puntuale della situazione della viabilità nella sua epoca, caratterizzata da una serie di strade che irradiavano dai centri di maggiore importanza. Alla luce dei dati ricavati dall'opera del geografo, Uggeri postula che "è difficile immaginare un viaggio interno, che non sia una peregrinazione tra castelli e mercati". Dagli itinerari del geografo Idrisi si ricava un quadro sostanzialmente nuovo per quest'area e tipicamente medievale, con strade irradianti da tutti i centri attivi, anche se vi risultano riutilizzate le antiche strade romane. Secondo Uggeri, con il progressivo venir meno di un saldo controllo centrale, molte opere di restauro furono trascurate e, naturalmente, ne soffrirono maggiormente quelle arterie a

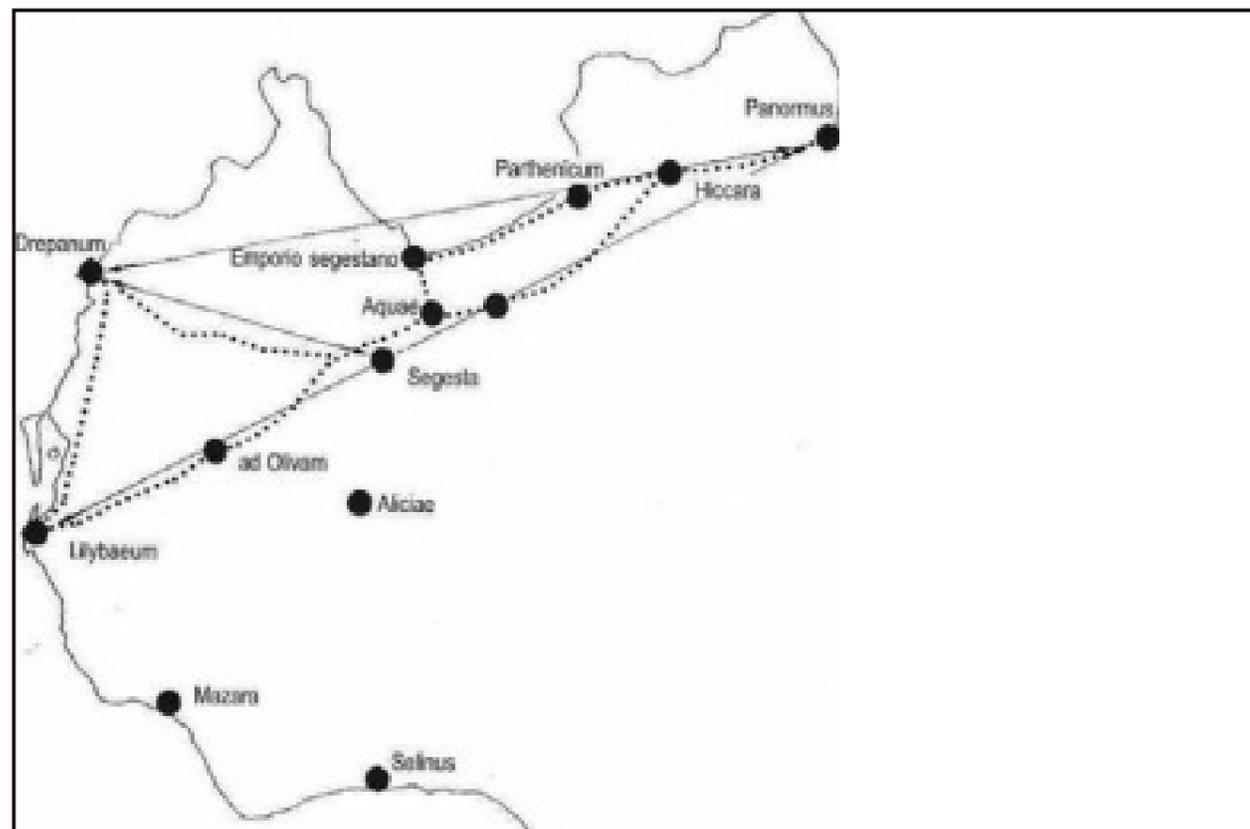


Fig. 5. la via Valeria con le tratte "Segesta-Drepanis" e "Panormo - Lilibeo" e la ricostruzione dell'itinerarium Antonini