



COMUNE DI PALAU 2016
UNIONE COMUNI GALLURA

COMPLETAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE
DEL PORTO COMMERCIALE DI PALAU
CIG: 67348058E5 - CUP: H14B15001080002

RTP: ENSER s.r.l.
ING. ANTONIO RUJU
ING. FRANCESCO BOSINCU
ING. ELENA DEMARTIS - DOTT.SSA ELISABETTA ALBA
AGR. CANDIDO MAODDI - ARCH. SILVIA SUSSARELLU

R.T.P.



ASSOCIATO

oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria,
di architettura e di consulenza tecnico-economica

COMUNE DI PALAU UNIONE COMUNI GALLURA



INTERVENTO DI COMPLETAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEL PORTO COMMERCIALE DI PALAU

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

G) RELAZIONE ARCHEOLOGICA

Codice S16141-PF-RE007-0

Rev.	Data	Redatto	Controllato
0	31/07/2019	Elisabetta Alba	Giuseppe Musinu
1			

Approvato
Gianfranco Marchi



CERT-16254-2005-AQ-BOL-SINCERT
Mod 2 Rev.1 01/02/2011

Sede Principale:
Viale Baccarini, 29
48018 FAENZA (RA)
Tel. 0546 663423/56
Fax 0546 663428

C.F./P.IVA/Registro Im-
prese RA 02058800398

Sede di Bologna:
Via Zacconi, 16
40127 BOLOGNA (BO)
Tel. 051 245663
Fax 051 242251

CAPITALE SOCIALE
€ 105 000,00 i.v.

Sede di Santarcangelo:
Via Andrea Costa, 115 47822
SANTARCANGELO DI ROMAGNA (RN)
Tel. 0541 1832933
Fax 0541 1832936

Web: www.enser.it
E-Mail: enser@enser.it

LAVORI DI COMPLETAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEL PORTO
COMMERCIALE DI PALAU
CIG: 67348058E5
CUP: H14B15001080002

RELAZIONE DI ARCHEOLOGIA PREVENTIVA

SOGGETTO INCARICATO: Archeologa Elisabetta Alba

Premessa

In conformità con quanto prevedono gli Artt. 10 e 15 del D.P.R. 207/2010 e come richiesto nel *Progetto di fattibilità tecnica ed economica* è stata prodotta la Relazione di Rischio Archeologico riguardante l'area interessata dai lavori di completamento e razionalizzazione del porto di Palau. L'indagine per la valutazione preventiva dell'interesse archeologico è stata effettuata da chi scrive secondo la normativa vigente (Art. 95 del D.Lgs 163/2006 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), a partire dai dati presenti nella *Relazione tecnica illustrativa* stilata dal gruppo di lavoro.

Si è reso innanzi tutto necessario ricostruire il quadro generale delle emergenze archeologiche del territorio, indispensabile a definire eventuali criticità in vista delle opere da realizzare. Lo studio delle fonti bibliografiche e d'archivio ha trovato completamento nella *Relazione generale sui beni archeologici* della dott.ssa Paola Mancini (dell'aprile 2010 e allegata al PUC di Palau), nonché nell'analisi del materiale cartografico facente parte integrante del progetto. Successivamente sono state effettuate alcune ricognizioni sul campo, volte a verificare i dati ricavati dall'analisi delle fonti e a valutare la situazione attuale dei luoghi interessati dai lavori.

Per quanto riguarda il tracciato indicato nello *Studio di fattibilità*, risulta che dovranno essere eseguiti una serie di interventi volti sia ad aumentare la capacità degli attracchi sia al riassetto complessivo del porto. In sintesi, è necessario:

- a) liberare il lato occidentale della banchina ovest in cui attraccano attualmente i traghetti che collegano Palau a La Maddalena ed effettuare le seguenti opere:
 - ampliare lo sporgente principale verso nord (di circa 55 mt di lungh.) con un ulteriore pontile (72 mt di largh.) per consentire l'ormeggio ai traghetti di linea;
 - allargare lo sporgente principale nel lato est (di 16 mt di largh.) per l'intera lunghezza, inglobando completamente il dente di attracco esistente, permettendo così l'ormeggio di grandi unità da diporto, da traffico e istituzionali;
 - sempre nel lato orientale, realizzare un pontile perpendicolare al precedente e in prossimità dell'estremità settentrionale (circa 100 mt di lungh. e 16 di largh.), che costituirebbe un terzo attracco;
 - realizzare un pontile (di circa 60 mt di lungh.) al centro della testata della banchina principale e lungo il medesimo asse, per l'accosto su entrambi i lati, in modo da creare due attracchi per traghetti.
- b) destinare il bacino ad ovest della grande banchina (ormai "liberato" dell'ormeggio del traghetti di linea) a porto turistico, attraverso la realizzazione di pontili mobili per accosto e ormeggio di imbarcazioni per traffico balneare, noleggio e pesca. Nella darsena, oltre a un lungo pontile fisso in legno parallelo alla linea di costa, sono previsti tre pontili galleggianti perpendicolari al primo, nonché opere di difesa, segnalazioni d'ingresso e la rimozione delle strutture preesistenti;

- c) ampliare l'attuale porto turistico (a sud della banchina commerciale), con la conseguente sistemazione delle zone a servizio del diporto nautico e l'adeguamento alle nuove esigenze della darsena già esistente;
- d) riqualificare il fronte mare centrale al fine di collegare i versanti est e ovest della costa:
 - realizzare una nuova viabilità (adatta anche a mezzi elettrici) con doppio senso di marcia, accompagnata da aree di parcheggio per turisti;
 - realizzare una pista ciclopedonale che si affianchi in parte alla viabilità ordinaria dei veicoli;
 - arretrare il binario ferroviario del trenino verde;
 - riaprire alcuni passaggi pedonali per collegare il centro urbano col mare;
- e) integrare i sottoservizi necessari alla rimodulazione del porto (manutenzione e risanamento delle dotazioni delle banchine, creazione di un impianto antincendio, realizzazione di colonnine per la ricarica elettrica).

I risultati delle indagini hanno permesso di valutare se le opere previste dal progetto possano arrecare eventuali rischi al patrimonio archeologico dell'area in esame.

Il territorio nel corso dei millenni

Sulla base di quanto emerge dalle fonti, risulta che l'area in esame sia stata frequentata dall'uomo sin dal Neolitico Antico (VI millennio a.C.), quando le comunità si stabilirono principalmente lungo le coste, in stazioni all'aperto, grotte e ripari sotto roccia. I resti archeologici provenienti dalle isole di Spargi e di Santo Stefano (rispettivamente da *Cala Corsara* e *Cala Villamarina*), a brevissima distanza dal golfo di Palau, documentano un'occupazione antropica già in un'epoca così remota, legata verosimilmente allo sfruttamento delle risorse marine. In località *Cala di Trana*, a pochi chilometri dall'attuale centro urbano, sono stati individuati diversi ripari sotto roccia, ubicati in posizione strategica rispetto al tratto di mare che separa il litorale dall'arcipelago e in comunicazione visiva con i due siti già menzionati. La natura dei materiali rinvenuti in questi ripari rivela una propensione per l'industria litica, lavorata in appositi spazi con l'obiettivo di utilizzarla anche come oggetto di scambio: l'intero circuito insediativo rivestiva infatti un ruolo fondamentale nella cosiddetta "via dell'ossidiana e della selce", che dalla Sardegna venivano trasportate in Toscana, Emilia, Liguria e Provenza, sicuramente passando per la Corsica.

Se i tafoni di Palau sono stati frequentati dall'uomo durante le varie fasi del Neolitico (dal VI al IV secolo a.C.), risultano invece più esigue le testimonianze relative all'Eneolitico (III-II millennio a.C.), quando si sviluppò una predilezione per le zone più interne pur senza abbandonare completamente alcuni ripari sotto roccia della costa: ne sono testimonianza i tafoni di *Sajacciu* nell'entroterra e quello di *Cala Corsara* nell'Isola di Spargi, quest'ultimo utilizzato come abitazione sino al Bronzo Antico (inizi II millennio a.C.).

Anche l'epoca nuragica (compresa tra il Bronzo medio e l'età del Ferro, ovvero tra II e I millennio a.C.) rivela una tendenza a sfruttare maggiormente le risorse agropastorali dell'interno, senza però trascurare il controllo strategico degli approdi marittimi, che avveniva mediante avamposti ubicati lungo le coste. D'altro canto sono ampiamente documentate le relazioni esistenti fra la Sardegna nuragica, l'Italia tirrenica e la Corsica, nonché quelle con l'Egeo e il Mediterraneo occidentale. Tra i siti dell'area in esame spicca soprattutto il complesso di *Sajacciu*: già frequentato in epoca neo-eneolitica, è costituito da strutture nuragiche legate verosimilmente alla sfera culturale e funeraria. Entro i confini comunali si trovano anche la tomba di giganti di *Li Mizzani*, i nuraghi *Barrabisa*, *Barriatoghju* e *Luchia*, in origine circondati da villaggi abitativi, il complesso di *Monti Canu*, ai confini col comune di Arzachena, e numerosi tafoni utilizzati a scopo abitativo o funerario.

Tuttavia, è soprattutto in età romana che si documenta un maggior fervore culturale, come dimostrano gli importanti ritrovamenti subacquei dell'arcipelago che ne evidenziano il ruolo fondamentale come luogo di transito, ma anche come spazio di sosta e di ricovero delle imbarcazioni che solcavano il Tirreno alla volta dei porti di Olbia, Turrus e della Penisola Iberica. A

tale proposito, ha avuto un'eccezionale risonanza il ritrovamento di un relitto tardo-repubblicano (del 120-110 a.C.) in prossimità dell'Isola di Spargi. Il copioso carico della nave, recuperato solo in parte a causa dei numerosi interventi clandestini che hanno saccheggiato abbondantemente il deposito archeologico, ha rivelato un certo prestigio del committente, poiché accanto alle numerose anfore che trasportavano derrate alimentari, sono stati recuperati anche una lussuosa suppellettile e preziosi oggetti di arredamento. Sempre a Spargi, lungo le coste meridionali dell'Isola, presso Cala Corsara, una decina di anni fa è stato individuato un altro relitto, del quale residuano parte dello scafo e numerosi frammenti di anfora: si data al I secolo d.C. e sembra provenisse dalla Spagna.

La presenza umana in epoca tardoantica e medievale risulta documentata quasi unicamente dalla toponomastica e da alcune fonti ecclesiastiche: tra le testimonianze materiali spiccano gli edifici quadrangolari del complesso di *Sajacciu*, presunti resti di un villaggio abitativo altomedievale. Sarebbero ascrivibili a questo periodo anche i ruderi di una chiesetta bizantina (X-XI secolo) individuati alle pendici *Monti Casteddu*, luogo in cui venne successivamente edificata la chiesa campestre di San Giorgio (datata al 1675).

Decisamente più rilevante è stata invece la frequentazione del territorio di Palau a partire dal '600, prima stagionalmente e poi in maniera stabile. Si trattava, infatti, di gruppi di pastori che inizialmente operavano la transumanza e che poi scelsero queste terre per stabilirsi definitivamente con le loro famiglie.

La storia moderna e contemporanea ha contribuito fortemente alla trasformazione del paesaggio, soprattutto per il ruolo strategico che il territorio di Palau e l'arcipelago hanno rivestito sin dalla fine dell'Ottocento come baluardi militari (già dalla fine del '700 facevano parte a pieno titolo del Regno di Sardegna). Le numerose fortificazioni mimetizzate tra le alture e il rafforzamento del sistema difensivo con le roccaforti di *Monte Altura*, *Capo d'Orso* e *Barragge* hanno rappresentato un elemento di forza e di debolezza insieme, tanto da suscitare violenti e rovinosi scontri nelle fasi più critiche della nostra storia recente. Si ricorda soprattutto il bombardamento e l'affondamento dell'incrociatore Trieste (il 10 aprile del 1943), che si trovava nella rada della *Sciumara* quando venne investito da una miriade di bombardieri americani: oltre all'ingente numero di morti e feriti gravi, tale tragedia provocò la fuga dei civili dal centro urbano, lasciato alla mercé dei militari che devastarono e saccheggiarono le abitazioni.

L'impianto di una base NATO per il controllo del Mediterraneo, dalla fine degli anni '60 del secolo scorso al 2008, ha modificato ulteriormente l'assetto terrestre e marino del territorio in esame. Si pensi all'isola di Santo Stefano, che oltre ad ospitare un ingente deposito di munizioni dell'alleanza atlantica, costituiva la base d'appoggio per l'assistenza ai sommergibili statunitensi a propulsione nucleare.

Palau divenne Comune autonomo soltanto nel 1959: sino ad allora era una frazione di Tempio Pausania, sorta come piccolo borgo nel 1875 e divenuta centro urbano agli inizi del '900.

Considerazioni conclusive

Sulla base degli elementi desunti dalle fonti bibliografiche, dalla cartografia e dalle indagini sul campo, l'area che sarà interessata dai lavori non rivela particolari criticità di natura archeologica. Si consideri che gli interventi previsti e la tipologia delle opere da realizzare "a terra" ricalcano spesso strutture e tracciati già esistenti, e che la realizzazione delle banchine interessa fondali già in parte manomessi. Allo stato attuale dalle ricerche, non si documenta la presenza di emergenze archeologiche nell'area in esame e risulta che il molo, realizzato inizialmente come prolungamento della strada nazionale, venne in passato ampliato più volte sia in lunghezza che in larghezza (1932, 1960 ss., 1990-92), modificando così il paesaggio originario.

La riqualificazione del fronte mare, il risanamento e l'integrazione dei sottoservizi per la rimodulazione del porto (punti "d" ed "e" della *Premessa*) non prevedono rischi di natura archeologica. Anche i lavori per una nuova e più razionale viabilità all'interno del centro urbano non implicano particolari fattori di rischio, ma si deve prestare particolare attenzione durante la realizzazione della pista ciclopedonale in prossimità dei siti di Monte Altura e di Capo d'Orso.

Pur consapevole delle numerose e incisive manomissioni di questi fondali durante i decenni precedenti, che avrebbero sicuramente messo in luce eventuali emergenze archeologiche, si ritiene opportuno suggerire la consulenza di un archeologo subacqueo con specifica abilitazione che possa stilare una relazione di rischio relativa ai soli interventi che intacchino il fondale. Infatti, la sua presenza potrebbe essere necessaria durante le operazioni di dragaggio per l'ampliamento dell'attuale porto turistico, in occasione dei carotaggi previsti nelle darsene, nella posa in opera dei pali trivellati a sostegno dei nuovi pontili fissi e mobili (punti "b" e "c" della *Premessa*). Medesimo discorso vale anche per l'esecuzione di tutte le operazioni riguardanti l'estensione della banchina commerciale (punto "a" della *Premessa*), laddove si interviene al di sotto dello strato limo-sabbioso del fondale marino. Carotaggi, sondaggi esplorativi e scavi potranno essere effettuati qualora vi sia un effettivo rischio o sia stata rilevata la presenza di manufatti di interesse storico e archeologico.

Bibliografia

- BALDACCIO O., DESOLE L., GUARESCHI C., LILLIU G., VARDABASSO SILVANA, VARDABASSO SILVIO (1961): *Ricerche sull'Arcipelago de La Maddalena*, vol. XXV, Memorie della Società Geografica Italiana, Società Geografica Italiana, Roma.
- BELTRAME C. (1998): *Per l'interpretazione del relitto tardo repubblicano di Spargi*, in *Rivista di Archeologia*, XXII, Roma, pp. 38-45.
- DE MARZO R. (2013): *Il relitto di Spargi Sud (arcipelago della Maddalena)*, in *Tharros Felix 5* (A. Mastino, P.G. Spanu, R. Zucca Cur.), Carocci, Roma, pp. 459-469.
- D'ORIANO R. (1996): *Prime evidenze su Olbia arcaica*, in *Atti del Convegno Da Olbia ad Olbia. 2500 anni di storia di una città mediterranea*, Sassari, pp. 33-45.
- D'ORIANO R. (1997): *Area delle strutture di insediamento e della cultura materiale*, in *I luoghi dell'acqua e della terra* (G. Maciocco Cur.), Arti Grafiche Nidasio, Assago, Milano, pp. 145-199.
- FERRANTE CERUTI M. L., PITZALIS G. (1987): *Il tafone di Cala Corsara nell'isola di Spargi*, in *Atti della XXVI riunione scientifica "Il Neolitico in Italia"*, Istituto italiano di preistoria e protostoria, Firenze, pp. 871-886.
- LILLIU G. (1959): *Ricerche sull'Arcipelago de La Maddalena*, *Annali dell'Università degli studi di Ferrara*, sez. XV, suppl. II al Vol. I, Ferrara.
- MANCINI P. (2009): *Dinamiche di frequentazione della Gallura costiera in età neolitica nell'ambito della diffusione dell'ossidiana e della selce*, in "Atti del Convegno Nazionale dei Giovani Archeologi Uomo e territorio. Dinamiche di frequentazione e di sfruttamento delle risorse naturali nell'antichità", Nuova Stampa Color, Muros, pp. 225-227.
- MANCINI P. (2010): *Relazione generale sui beni archeologici*, PUC Comune di Palau, Tav. ASC.05.
- MANCINI P. (2011): *Gallura preistorica*, Le Guide Oca, Editrice Taphros, Olbia, pp. 65-67.
- PALLARÉS F. (1986): *Il relitto della nave romana di Spargi. Campagne di scavo 1958-1980*, in *Bollettino d'Arte: archeologia subacquea* 3, supplemento al n. 37-38, Roma, pp. 89-102.
- RACHELI G. (1982): *L'arcipelago de La Maddalena nella storia*, Vert Sardegna.
- RACHELI G. (1991): *La Maddalena e le isole intermedie: natura, storia, società dell'arcipelago maddalenino*, Mursia, Milano.
- SOLINAS A. M. (1991): *Palau (Sassari). Località Monte Sajaciu. Strutture di età nuragica*, in *Bollettino di Archeologia*, 10, Roma, pp. 91-92.