

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



**DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO  
NODO DI CATANIA**

**U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO**

**PROGETTO PRELIMINARE**

**INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA  
DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA**

**STUDIO ARCHEOLOGICO**

**RELAZIONE GENERALE**

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

R S 3 H 0 0 R 2 2 R G A H 0 0 0 1 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	E. Donato	Ottobre 2019	E. Manfredi	Ottobre 2019	S. Vanfiori	Ottobre 2019	D. L. Livi Ottobre 2019

ITALFERR S.p.A.  
Dist. Ing. Donato Ludovico  
Ordine degli Ingegneri di Roma  
n. A/16319

File:

n. Elab.: 1

	<p><b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b></p> <p><b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>						
<p><b>RELAZIONE GENERALE</b></p>	<table border="0"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 2 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 2 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 2 di 46		

## INDICE

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. DESCRIZIONE PROGETTO.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO .....</b>	<b>6</b>
<b>3. METODOLOGIA DELLA RICERCA .....</b>	<b>8</b>
<b>4. IL CONTESTO TOPOGRAFICO E STORICO-ARCHEOLOGICO.....</b>	<b>13</b>
<b>4.1 IL QUADRO STORICO.....</b>	<b>14</b>
<b>4.2 ASPETTI ARCHEOLOGICI TRA LE PENDICI SUD-OCCIDENTALI DELL'ETNA E LA PIANA DI CATANIA.....</b>	<b>15</b>
<b>4.3 VIABILITÀ E CARTOGRAFIA STORICA.....</b>	<b>19</b>
<b>4.4 LE PRESENZE ARCHEOLOGICHE NELL'AREALE DEL PROGETTO.....</b>	<b>30</b>
<b>5. RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE.....</b>	<b>33</b>
<b>6. LA LETTURA DELLE FOTO AEREE.....</b>	<b>38</b>
<b>7. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO .....</b>	<b>41</b>
<b>8. BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>43</b>
<b>9. ALLEGATI.....</b>	<b>46</b>

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 3 di 46

## 1. PREMESSA

Il presente lavoro<sup>1</sup> costituisce il resoconto delle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico condotto nell'ambito del progetto definitivo "Interramento linea per il prolungamento della pista dell'aeroporto di Fontanarossa"



**Fig. 1 – Localizzazione dell'area di progetto (in giallo) su immagine satellitare da Google Earth.**

<sup>1</sup> Condotto, per conto di Tethys s.r.l. dallo scrivente, dott. Eugenio Donato, Archeologo, iscritto con il numero 558 nell'elenco MIBACT per gli operatori abilitati alla redazione del documento di valutazione archeologica nel progetto preliminare di opera pubblica.

	<p><b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b></p> <p><b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>						
<p><b>RELAZIONE GENERALE</b></p>	<table border="0"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 4 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 4 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 4 di 46		

Il progetto si snoda lungo l'attuale asse ferroviario che dall'area della stazione di Bicocca si articola lungo due differenti direttrici, una in direzione Palermo, l'altra verso Siracusa.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 5 di 46

## 2. DESCRIZIONE PROGETTO

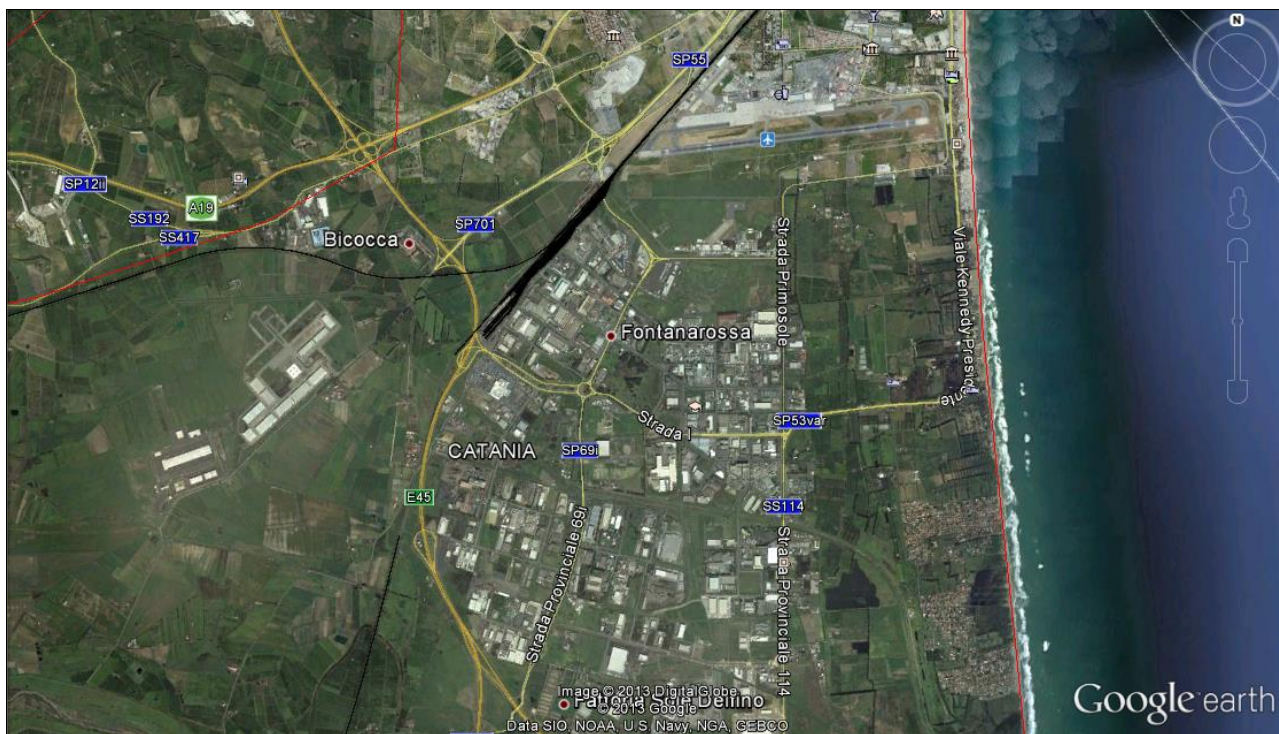
L'area di intervento ricade interamente nel territorio del Comune di Catania, in una zona caratterizzata dalla presenza dell'insediamento dell'aeroporto di Fontanarossa, verso la costa a est, e da un'area agricola, verso l'interno a ovest.

L'area coinvolta è prossima alla costa (tra esse è interposta l'area aeroportuale), dalla quale dista circa 3 km. L'ambito direttamente interessato dall'intervento, è localizzato sul margine ovest dell'area aeroportuale e a nord ovest della "zona industriale nord", lambendo aree urbanizzate consolidate.

Considerando la presenza di importanti arterie stradali e dell'aeroporto di Catania, l'area si denota per le sue caratteristiche fortemente infrastrutturate.

Il territorio presenta una urbanizzazione discontinua, che caratterizza il margine sud dell'abitato cittadino, oltre i quartieri Librino e S. Maria Goretti; la più significativa emergenza territoriale è costituita, come già evidenziato, dal sito dell'aeroporto di Fontanarossa, che occupa una porzione rilevante dell'area. L'aeroporto è uno scalo tra i principali del Sud Italia con circa 6 milioni di passeggeri/anno e con previsioni di sviluppo tali da far nascere la necessità di un ampliamento del sito aeroportuale con l'allungamento della attuale pista.

Più a sud dell'aeroporto è localizzata un'ampia zona industriale consolidata; ad est, nella zona affacciata sul mar Ionio, insiste un'area a vocazione turistico – balneare tra le principali della città.



Veduta dell'area di intervento. In nero l'attuale rete ferroviaria.

La parte ad ovest dello scalo aeroportuale è attualmente impegnata da aree coltivate, con una forte presenza di agrumeti, ed è attraversata dai principali assi viari di collegamento, la tangenziale di Catania, l'asse di servizi e l'autostrada Palermo - Catania. In questa porzione di territorio insiste l'attuale nodo ferroviario di Bicocca, con la diramazione delle linee che da Catania – Siracusa verso sud e Catania – Palermo verso ovest.

## 2.1 Caratteristiche generali degli interventi in progetto

In dettaglio, il tracciato ferroviario, partendo da est, si dirama dalla linea CT-PA in direzione ovest, interessando il corridoio interposto tra l'attuale linea FS lato S-E e la viabilità provinciale SP701 (Asse dei servizi) lato N-O. Tale area è prevalentemente ad uso agricolo, fatti salvi piccoli insediamenti limitrofi all'attuale stazione di Bicocca e i rami dell'intersezione a livelli sfalsati di connessione tra la citata SP751 e il raccordo della stessa con la SP691.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 7 di 46

Il nuovo tracciato ferroviario, proseguendo verso ovest, prevede l'immersione in trincea per attingere a valori di quota tali da consentire la realizzazione di una galleria artificiale interamente sottoposta al piano campagna di estesa longitudinale di poco inferiore ai 1000 metri. Tale galleria consentirà l'ampliamento dell'aerostazione.

Proseguendo verso ovest la nuova linea ferroviaria risale con una sede in trincea fino ad arrivare nuovamente in superficie e sottoattraversare la E45 (Tangenziale di Catania) sfruttando il fornice esistente già attualmente dedicato al passaggio della attuale linea FS PA-CT, e riallacciandosi in direzione nord alla linea PA-CT nella sua configurazione di cui al progetto di raddoppio della Bicocca Catenanuova.

Da quest'ultima si diramano tramite bivi a raso, due raccordi a semplice binario che relazionano Siracusa sia in direzione Palermo che in direzione Catania.

In adiacenza ai due rami è prevista la realizzazione del nuovo impianto di Bicocca (fascio arrivi e partenze) che mediante raccordo si collegherà al nuovo Terminal merci ubicato in corrispondenza dell'esistente stazione di Bicocca.

In tutto il tratto ad ovest della interferenza con la Tangenziale di Catania, la sede delle nuove tratte ferroviarie è in rilevato fatte salve le opere d'arte di attraversamento dei corsi d'acqua (canale Buttaceto e suoi tributari).

In prossimità della nuova infrastruttura ferroviaria è sviluppata una rete viaria finalizzata alla ricucitura delle parti di territorio tagliate dalla ferrovia e di accesso ad aree altrimenti intercluse.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA					
	INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE GENERALE	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 8 di 46

### 3. METODOLOGIA DELLA RICERCA

Nei paragrafi seguenti vengono elencati ed illustrati in sintesi le fonti e i metodi utilizzati per la raccolta e l'interpretazione dei dati, a partire dalla bibliografia (con particolare attenzione alle pubblicazioni di carattere locale e alla cd. letteratura grigia, spesso ricca di dati significativi ai fini dello studio) e dai database di settore (rischio archeologico e vincolistica), per proseguire poi con i documenti d'archivio, la cartografia di base storica e contemporanea, la cartografia tematica e la documentazione fotografica aerea (storica e/o di recente acquisizione).

L'insieme delle informazioni ricavato dalle ricerche bibliografiche e archivistiche, integrato con i dati risultanti dalle attività di ricognizione sul campo, è confluito nella *Carta delle Presenze Archeologiche* allegata a questa relazione (codifica: RS3H00D22P9AH0001001A).

Nell'elaborato grafico sono state posizionate tutte le testimonianze archeologiche, note da precedenti segnalazioni (di tipo bibliografico e/o archivistico) o rintracciate *in situ*, collocate su una fascia di circa 5 km posizionata – per quanto possibile – a cavallo delle aree di progetto.

Lo spoglio bibliografico è stato eseguito inizialmente nei cataloghi del Servizio Bibliotecario Nazionale (<http://opac.sbn.it/>) ed ulteriormente approfondito sia nelle biblioteche universitarie siciliane che locali. A completamento di questa prima raccolta sono state svolte ulteriori ricerche nel database fastionline.org e nei principali repository di pubblicazioni scientifiche (<http://academia.edu>, [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)), queste ultime integrate con i risultati scaturiti dall'interrogazione di motori di ricerca specialistici come [scholar.google.it](http://scholar.google.it), che hanno permesso di recuperare la bibliografia più recente. Complessivamente, sono stati individuati e consultati monografie, saggi, atti di convegni nazionali e internazionali, cataloghi di mostre; i testi utilizzati sono quelli riportati nel "Bibliografia" (sotto forma di elenco di abbreviazioni – autore/ anno di edizione – o sigle, con relativo scioglimento).

La ricerca archivistica tiene conto essenzialmente dei dati disponibili sul Piano Paesistico Regionale (disponibile su <http://www.sitr.regione.sicilia.it>) e di quelli presenti nelle delle linee guida del P.T.P.R. della Regione Siciliana (es. **Fig. 2**).



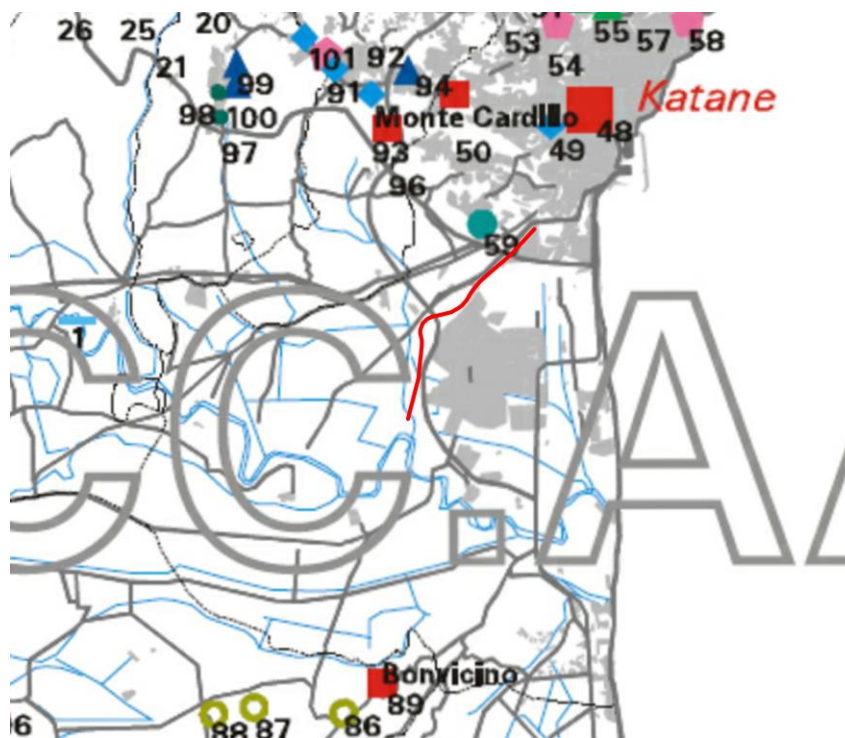


Figura 2 – Il progetto (linea rossa) sulla carta dei siti archeologici delle linee guida del P.T.P.R. della Regione Siciliana.

Utili informazioni si ricavano dalla consultazione di altre viarch, o attività archeologiche preventive, effettuate nell’ambito della progettazione di importanti infrastrutture della zona. In particolare sono state consultate le documentazioni relative alla campagna di saggi archeologici preventivi condotti da Italferr S.p.A. nell’ambito della realizzazione del raddoppio ferroviario Catania-Palermo, tratta Bicocca-Catenanuova<sup>2</sup>, ed i dati del *survey* condotto nell’ambito dei lavori di terna S.p.A., per il “Nuovo elettrodotto in Singola Terna a 380 kV “Paternò – Priolo”<sup>3</sup>.

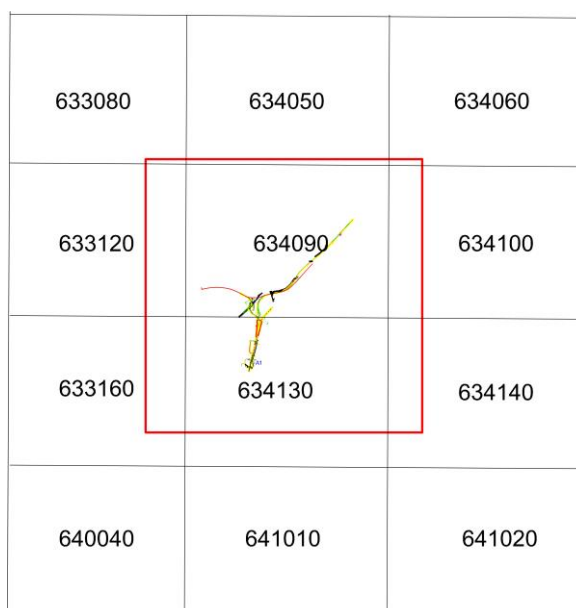
Le evidenze, documentate e posizionate su base cartografica vettoriale, costituita dalla CTR della Regione Sicilia in scala 1:10.000 (**Fig. 3**), sono individuabili in base a legende indicanti la tipologia dell’evidenza

<sup>2</sup> Alle indagini archeologiche, eseguite per Italferr SpA dalla Land s.r.l., lo scrivente ha partecipato in qualità di coordinatore del team di archeologi. Detti lavori erano stati preceduti da uno studio di verifica preventiva condotto dal dott. G. Terranova per conto di Italferr S.p.A. Gli esiti parziali delle attività relative a questi progetti sono disponibili su [www.va.minambiente.it/](http://www.va.minambiente.it/).

<sup>3</sup> Detti lavori sono stati condotti dallo scrivente nel corso del 2019, per conto di Tethys s.r.l., su commessa terna S.p.A.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 10 di 46









archeologica e il relativo ambito cronologico di riferimento, espressi tramite specifici simboli associati a colori differenti (**Fig. 4**).



**Figura 3 – Il progetto sullo stralcio del quadro d’unione della CTR vettoriale della Regione Siciliana. Il quadrato rosso indica i limiti dell’areale considerato per la *Carta delle presenze archeologiche*.**

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 11 di 46

LEGENDA:

01	SITO DA BIBLIOGRAFIA/ARCHIVIO	---	VIA ROMANA CATANIA-AGRIGENTO
UR 60	PRESENZA DA SURVEY	---	TRAZZERE DA PTRP
A1	ANOMALIA DA FOTO AEREA		AREA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO art. 142, lett. m D.Lgs. 4204
---	LIMITI COMUNALI		SAGGI ITALFERR 2015 CON ESITO NEGATIVO
	AREA DI MATERIALE MOBILE (FRAMMENTI LITICI/FITTLI)		
	RINVENIMENTO SPORADICO		
	INSEDIAMENTO		
	NECROPOLI		
	SITO RUPESTRE		
	VILLA/INSEDIAMENTO RUSTICO		
	STRUTTURE MURARIE		
	INFRASTRUTTURA VIARIA		

CRONOLOGIA (applicato al simbolo)	
	Preistoria/Protostoria
	Età greca
	Età romana
	Età tardoantica / medievale

**Figura 4 – Legenda utilizzata per la carta delle presenze e dei vincoli.**

Per ciascuna delle testimonianze archeologiche individuate ed inserite nei citati elaborati cartografici è stata compilata una scheda sintetica di segnalazione archeologica, utilizzata per le presenze ricavate da dati bibliografici e d'archivio (Cfr. allegato Schede delle presenze archeologiche, con codifica: RS3H00D22SHAH0001001A), organizzate nel modo seguente:

<b>N° Sito</b>	Numero progressivo che individua la presenza archeologica			
<b>Regione</b>	<b>Provincia</b>	<b>Comune</b>	<b>Località</b>	(inquadramento generale)
<b>Localizzazione Topografica</b>	(IGM/CTR)			
<b>Cartografia e immagini</b>	Stralcio cartografico dalla carta delle presenze, eventuali immagini tratte dalla ricerca bibliografico/archivistica			

	<p>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</p> <p>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO</p>						
<p>RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 12 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 12 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 12 di 46		

<b>Definizione:</b>	Definizione del sito (area di occupazione, necropoli, abitato, ecc.)
<b>Descrizione:</b>	Descrizione del sito
<b>Cronologia:</b>	Cronologia dell'insediamento
<b>Bibliografia:</b>	Abbreviazioni bibliografiche che rimandano alla bibliografia presente nella Relazione Generale.

Parte del lavoro è stata dedicata all'analisi delle foto aeree, che solo in un caso ha fornito elementi utili alla localizzazione di probabili evidenze antropiche (cfr. *Infra* cap. 4).

I dati acquisiti hanno permesso di effettuare un'analisi complessiva del rischio archeologico (Cfr. *Infra* Cap. 5), sintetizzata graficamente nella *Carta del rischio archeologico relativo* (codifica RS3H00D22P5AH0001005-08A). In tali elaborati è stata presa in considerazione la fascia coincidente con la zona interessata dall'attività di survey.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 13 di 46

#### 4. IL CONTESTO TOPOGRAFICO E STORICO-ARCHEOLOGICO

I comuni della provincia di Catania interessati dal passaggio del tracciato in progetto fanno parte del Piano Territoriale Paesistico Regionale definito “Ambito 14 – Pianura alluvionale catanese”, una vasta area pianeggiante che s’incunea tra l’Etna e i Monti Erei, di natura alluvionale, generata dalle alluvioni del fiume Simeto e dei suoi affluenti. La pianura si interrompe gradualmente avvicinandosi al versante ennese dove la matrice clastica del terreno lascia il posto ai complessi arenacei e alle prime creste calcaree delle pendici dei Monti Erei.

Dal punto di vista morfologico, l’area compresa tra i comuni interessati dallo studio (Paternò, Belpasso, Motta S. Anastasia e zona di Pantano d’Arci di Catania) è caratterizzata da un paesaggio da collinare a pianeggiante con notevole varietà di forme e litologia, nel quale spicca, la fascia vulcanica dell’Etna<sup>4</sup>. Quest’ultima si estende da una quota massima di 660 m a nord di Belpasso, ad una quota di 100 m a ovest di Paternò. La conformazione orografica dell’area in questione è strettamente connessa alla complessa interazione dei processi fluviali e vulcanici che hanno modificato il paesaggio originario.

Il tracciato di progetto attraversa inoltre in senso NW-SE la Piana di Catania, che si estende proprio dalle colline a sud dell’allineamento Paternò-Motta S. Anastasia fino alla confluenza dei fiumi Simeto e Dittaino, fino a comprendere il medio corso del Gornalunga.

Dal punto di vista strettamente geologico, nella zona oggetto di studio si distinguono una fascia ai piedi dei Monti Erei costituita da basse colline di natura gessosa e un settore di natura argillosa alluvionale e ricco di humus coltivabile.

---

<sup>4</sup> CARBONE-LENTINI-BRANCA 2010.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 14 di 46

#### 4.1 Il quadro storico.

La presenza dei bacini fluviali del Simeto e dei suoi affluenti, più che favorire l'insediamento nell'antichità, a causa dell'insalubrità delle zone acquitrinose ne causò la quasi totale assenza. A partire dal Mesolitico, e soprattutto nel Neolitico, le popolazioni occupano i rilievi collinari più interni alle pendici dell'Etna. Insediamenti in grotta sono infatti noti in località Tre Fontane, a Fontana di Pepe, Poggio Rosso, Valcorrente, Biancavilla, Adrano, Fontanazza e Poggio Monaco.

Se non sono moltissime le attestazioni in età protostorica, in piena età storica, la colonizzazione greca d'Occidente predilige la pianura costiera, come testimoniano le fondazioni calcidesi di Katane (Catania) e Leontinoi (Lentini). Queste poleis, dopo un primo periodo di organizzazione urbana, si espandono verso l'interno, seguendo le comode valli fluviali e occupando aree frequentate dalle popolazioni indigene che, al contatto coi Greci, subiscono la loro influenza che si riflette sensibilmente nella cultura materiale.

Alla fine delle guerre puniche (II sec. a.C.) i Romani conquistano la Sicilia sottraendo ai Cartaginesi un prezioso avamposto nel Mediterraneo, anche se alcune piazzeforti rimarranno sotto il controllo di Cartagine. Nel clima di incertezza creato dalle guerre e accompagnato dalla crisi economica, inizia gradualmente il fenomeno della concentrazione fondiaria, già in modo embrionale presente sin dalla fine del III sec. a.C. e ancor più amplificato dopo la riforma giuridico tributaria di M. Valerio Levino (208-207 a.C.) che, col regime annonario, impone il versamento della decima ei raccolti a Roma.

Le conseguenze di questo fenomeno sono soprattutto il progressivo abbandono delle piccole e medie proprietà da parte di affittuari insolventi, il successivo incameramento delle terre da parte delle ricche famiglie senatorie della penisola e l'occupazione abusiva di porzioni di *ager publicus* abbandonate.

La Sicilia come è noto, e particolarmente la piana di Catania/Lentini, diventa il principale fornitore di grano per Roma fino alla crisi della produzione avvenuta dopo la repressione delle guerre servili e la guerra tra i triumviri. Questo fenomeno provocherà la contrazione degli insediamenti rurali fino al I sec. d.C., quando con la riforma amministrativa di Augusto (21 a.C.) si osserva una graduale ripresa del popolamento rurale.

Si assiste, tra la media e la tarda età imperiale, ad un evidente periodo di floridezza, dimostrata dagli edifici pubblici delle principali città siciliane e, a partire dalla fine del III e per tutto il IV sec. d.C., si registra un decremento del popolamento rurale diffuso, attestato dai dati delle ricognizioni archeologiche,

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 15 di 46

da collegare, probabilmente, ad un nuovo sistema di sfruttamento della proprietà fondiaria cui si deve il sorgere delle grandi ville padronali.

La concentrazione latifondistica si apprezza sensibilmente almeno fino al IV sec. d.C., quando, con un'inversione di tendenza, si assiste al ritorno massiccio di contadini liberi e al parallelo frazionamento della proprietà tra piccoli affittuari.

Questi equilibri economici e sociali restano immutati fino alla conquista vandalica del V sec. d.C. e mutano definitivamente alla fine dell'VIII sec. d.C. con la conquista araba che tuttavia, nell'area di nostro interesse, non lascerà tracce nel tessuto culturale e architettonico se non marginali.

Il popolamento della prima età medievale ereditò le dinamiche insediative tardoantiche con la diffusione di "casali" sparsi, situati in posizione aperta lungo gli assi viari. La scarsa antropizzazione del comprensorio in esame prosegue anche nel Medioevo ed è ancora una volta dovuta alla presenza di vaste zone paludose. Per tutto il corso di questo periodo gli insediamenti si concentrano sui bassi rilievi collinari che si affacciano sulla valle, magari rioccupando siti rurali attivi già in età romana e questa situazione appare immutata fino a tutto il XVII-XVIII sec.

L'assetto economico e amministrativo resta praticamente immutato anche in età moderna, che ha visto prevalere la gestione latifondistica fino alla riforma agraria del secondo dopoguerra.

#### **4.2 Aspetti archeologici tra le pendici sud-occidentali dell'Etna e la Piana di Catania.**

Come anticipato nel quadro storico, la frequentazione antropica del comprensorio in esame inizia già in età preistorica e prosegue, quasi senza soluzione di continuità, fino all'età medievale<sup>5</sup>.

Nessun periodo in particolare mostra alte percentuali di presenza archeologica, essendo abbastanza lontani e marginali rispetto ai grandi agglomerati urbani presenti fin dall'età greca sulle pianure costiere.

Ciononostante, nell'area in esame, le emergenze archeologiche ricavate dallo spoglio archivistico e bibliografico mostrano in generale una buona continuità diacronica e una discreta diffusione sul territorio.

Tuttavia, dal dato generale e dalla storia degli studi archeologici, si evince chiaramente come il

---

<sup>5</sup> Sintesi specifiche per il territorio in esame: SAVASTA 1905; BELLIA 1976.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 16 di 46

comprensorio non sia stato sottoposto a indagini di ampio respiro alla ricerca delle reali dinamiche insediative per la redazione di una vera e propria carta archeologica. Recentemente solo alcuni studi, peraltro inediti, relativi a verifiche preventive dell'interesse archeologico per la realizzazione di importanti infrastrutture, hanno contribuito a colmare parzialmente la lacuna.

Notevoli i risultati raggiunti dalle ricerche di ambito preistorico, che hanno visto diverse collaborazioni operare sul campo, da istituzioni universitarie alla Soprintendenza competente per il territorio<sup>6</sup>.

A livello gerarchico, non si può non iniziare la disamina delle presenze archeologiche da Paternò dove, con una continuità di vita nello stesso sito, si sovrappongono diverse fasi storiche senza interruzioni, dalla preistoria ai giorni nostri. Situato alle estreme pendici sud-occidentali dell'Etna e dominante sull'alta valle del Simeto, il centro mostra una importante frequentazione in età greca e romana e, per tali motivi, è stato identificato da più parti con una delle tre città denominate Hybla, mentre, solo alla storiografia ottocentesca e locale, è possibile associare l'attribuzione con l'antica Inessa/Etna.

I rinvenimenti effettuati nel tempo e fino ai nostri giorni sono stati tuttavia frutto di casualità, nonostante già nel 1781 il principe di Biscari ne descrivesse i ruderi allora esistenti, quali una abitazione con mosaici sotto l'Ospedale, un edificio termale in loc. Bellacortina e i resti di un acquedotto romano nel territorio<sup>7</sup>. Contemporaneamente tali ruderi non passano inosservati a J. Houel, che illustra inoltre anche un monumento megalitico rotondo in contrada Prefalaci<sup>8</sup>.

Come succede alla stragrande maggioranza delle città siciliane, decisivo è l'interessamento di P. Orsi che, nel primo ventennio del Novecento, non effettua campagne di scavo ma fornisce importanti notizie e riferisce segnalazioni e sopralluoghi su siti di interesse archeologico. Tra questi ricordiamo la necropoli greca in contrada Cumma (tombe alla cappuccina di V e IV sec. a.C.), una necropoli di età ellenistica (?) da Bellacortina, uno scarico di materiale preistorico sulle pendici meridionali della città (contrada Rocca Scala), una tomba protostorica in contrada Rigolizia, il rinvenimento fortuito prima di un ripostiglio di

<sup>6</sup> CATANZARO ET ALII 1975-1976; CHISARI, CICCIA 2002; MANISCALCO 1997; MANISCALCO 2009. Più in generale si vedano ARCIDIACONO ET ALII 1976; BAGNONE 1981; RECAMI, MIGNOSA, BALDINI 1983 E REVEDIN, MELLA 1984.

<sup>7</sup> PATERNÒ CASTELLO 1871.

<sup>8</sup> HOUEL 1785.



	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 17 di 46

argenti di età bizantina sulla cima del colle, poi di due tesoretti monetali, uno di V sec. a.C. l'altro di età romana<sup>9</sup>.

Nello stesso periodo delle segnalazioni di Orsi dobbiamo ricordare le ricerche dei fratelli Cafici, che individuano intorno a Paternò diverse stazioni preistoriche, soprattutto di età neolitica. La scoperta dei siti di Tre Fontane, Poggio Rosso, Fontana di Pepe, Marmo e S. Marco si devono infatti a questa meritoria e pionieristica attività sul campo, alla quale bisogna aggiungere anche quella di O. De Fiore che raccoglie materiali di età preistorica e greca nelle contrade Cesarò, S. Giacomo e sulle pendici orientali del Castello<sup>10</sup>.

Le prime vere attività scientifiche sul campo si devono a G. Rizza negli anni '50 del secolo scorso<sup>11</sup>. Oltre a studi di carattere topografico sul territorio circostante, l'archeologo catanese effettua alcuni saggi sull'acropoli di Paternò – rinvenendo frammenti di ceramica figurata indigena – e mette sia in luce un muro in tecnica poligonale di età arcaica che una necropoli di III-II sec. a.C. sulle pendici occidentali del colle, in contrada Castrogiacomo, dalla quale provengono inoltre materiali architettonici e figurati di V-IV sec. a.C. Successivamente, ulteriori ricerche sono state effettuate dalla Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania<sup>12</sup>.

Poche le notizie per le successive epoche: per l'età medievale spicca tuttavia la Rocca Normanna, antico castello risalente al 1072, tuttora simbolo della cittadina.

Recenti nuove acquisizioni provengono dal lavoro di archeologia preventiva realizzato per i lavori del nuovo collegamento ferroviario PA-CT, nel raddoppio del tratto Bicocca-Catenanuova. Questo studio ha consentito di ricognire diverse aree che ricadono anche nell'area interessata dal progetto in questione e le risultanze possono essere quindi utilizzate come dati ufficialmente acquisiti. Alle aree note per Paternò e sopracitate, si aggiungono i rinvenimenti dalle contrade Sferro e Sferrozzo, Casulle e Lambes. Qui sono

<sup>9</sup> ORSI 1900; ORSI 1903; ORSI 1909; ORSI 1912; ORSI 1915; ORSI 1942.

<sup>10</sup> CAFICI 1915; CAFICI 1920; CAFICI 1938; DE FIORE 1919-1920.

<sup>11</sup> RIZZA 1957; RIZZA 1958.

<sup>12</sup> TAORMINA 1995; PALERMO 1994.

	<p>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</p> <p>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO</p>						
<p>RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="0"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 18 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 18 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 18 di 46		

state isolate aree di dispersione di materiale fittile di età preistorica ma soprattutto di età medievale e post-medievale.

Per i comuni di Belpasso e Motta S. Anastasia, oltre a studi di eruditi locali<sup>13</sup>, non sono note evidenze archeologiche da bibliografia, a parte il noto ponte di Giarretta dei Monaci in località Finocchiara di Belpasso. Della struttura si conserva una pila che insisteva sulla riva destra del Simeto. Risulta tuttavia evidente la tecnica costruttiva, in conglomerato cementizio rivestito da blocchi di pietra lavica, utile a datare ad età protoimperiale la costruzione, che faceva parte, probabilmente, della Via Pompeia che collegava Messina a Siracusa<sup>14</sup>. L'area è sottoposta a vincolo archeologico diretto.

A parte questi resti di struttura, come detto, per i comuni di Belpasso e Motta S. Anastasia, così come per la zona di Pantano d'Arci in territorio di Catania, si è dimostrata utilissima la verifica dell'interesse archeologico per il raddoppio della linea ferroviaria PA-CT sopra menzionato<sup>15</sup>.

A Belpasso sono stati individuati nuovi siti archeologici in contrada S. Teresa e Finocchiara mentre per Motta S. Anastasia, aree di dispersione di materiali di età altomedievale e post-medievale sono state attestate alla Stazione del paese.

<sup>13</sup> GULISAO 1989.

<sup>14</sup> VEDI, DA ULTIMO, BRANCIFORTI 2005.

<sup>15</sup> RFI, *Studio Archeologico per il nuovo collegamento Palermo-Catania. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova 2011.*

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 19 di 46

### 4.3 Viabilità e cartografia storica.

Ricostruire la viabilità della Sicilia pre/protostorica è impresa ardua, sebbene tutta una serie di dati legati alla distribuzione di beni ma anche di influenze artistiche e sociali, letti insieme alle caratteristiche geomorfologiche ed idrografiche dell'isola, possono comunque consentire un inquadramento di massima su quali fossero alcune delle direttrici principali.

Come già osservava il Pace<sup>16</sup>, “la stabile organizzazione agricola della società sicana e sicula prima dell'arrivo dei Greci, e l'esistenza di grossi centri abitati, fanno immaginare un insieme di sentieri già nella Sicilia più antica”. Ma lo sviluppo di direttrici viarie non dovette servire solo all'organizzazione agricola, basti pensare ai numerosi materiali di importazione, come gli anelli aurei dalle necropoli di Caltagirone e Monte Dessueri<sup>17</sup> provenienti da area egea e giunti fino nel cuore dell'isola. Sempre da area egea provengono beni che si suppone Pantalica acquisisse attraverso i vicini centri costieri di Siracusa/Ortigia e Thapsos<sup>18</sup>. Così come non dovrebbe essere sottovalutato l'utilizzo di ambra, cresciuto fino alla seconda età del ferro, e di cui il Simeto è ricco di fonti. Una perla d'ambra siciliana è stata trovata in una tomba a tholos di Vayenas, nel Peloponneso, associata a materiali databili tra il medio ed il tardo elladico II-III<sup>19</sup>.

Altri indizi utili possono ricavarsi dai percorsi della transumanza del bestiame. D'altronde già Orsi ricollegava le trazzere a tracciati ben più antichi come ad esempio in riferimento ad un tratto di viabilità, da lui considerato pregreco, presso Tor di Conte, tracciato rimasto in uso fino alla metà del XIX sec. come trazzera e poi caduto in disuso in concomitanza della costruzione della rotabile da Siracusa a Floridia.

<sup>16</sup> PACE 1958, p. 459.

<sup>17</sup> ALBANESE PROCELLI, 2003, p. 107.

<sup>18</sup> *Ivi*, p. 106.

<sup>19</sup> *Ivi*, p. 107.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 20 di 46

Si può supporre che primi veri e propri percorsi siano sorti a partire dal neolitico, con il lento passaggio da uno sfruttamento “passivo” del territorio, basato su caccia, pesca e raccolta, ad una società di tipo agropastorale<sup>20</sup>.

Indizi concreti di viabilità protostorica sono ravvisabili nelle cosiddette “carrate di Xibilia”, profondi solchi nella roccia che testimoniano un antichissimo uso del carro; le tracce sono state riscontrate all'ingresso della città sicula di Monte Finocchito<sup>21</sup>.

Per quel che concerne la viabilità greca, Diodoro Siculo<sup>22</sup> attesta l'esistenza di una via carrabile da Enna a Siracusa<sup>23</sup> e un'altra che conduceva da Siracusa a Segesta attraverso il territorio agrigentino<sup>24</sup>. Ulteriori accenni letterari riguardano poi l'asse viario che doveva collegare Aetna con il santuario di Adrano<sup>25</sup>, la cui esistenza sembra avvalorata tra l'altro dalla città sicula fortificata del Mendolito sul Simeto. Il tratto circumetneo venne forse utilizzato prima dai Cartaginesi durante le operazioni belliche del 396 a.C. e poi, nel 344 a.C., in occasione della battaglia di Adranon, allorchè Timoleonte trasferì il suo esercito da Taormina ad Adrano<sup>26</sup>.

In età romana (**Fig. 5**), 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.<sup>27</sup>, sebbene Wilson ne ribassi la datazione alla fine del III sec. a.C.<sup>28</sup> 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

<sup>20</sup> TUSA 1996, p. 5.

<sup>21</sup> UGGERI 2004, p. 13; PACE 1958, p. 460.

<sup>22</sup> *Diod.* IV, 24, 2.

<sup>23</sup> *Diod.* XIII, 75. Diodoro scrive circa il trasporto su carro, su ordine di Ermocrate, delle ossa dei siracusani caduti durante la battaglia di Himera del 409 a.C.

<sup>24</sup> *Diod.* XVI, 78. Lo scrittore descrive qui la marcia di Timoleonte verso il fiume Crimiso.

<sup>25</sup> *Diod.* XIV, 37.

<sup>26</sup> UGGERI 2004, p. 17.

<sup>27</sup> SALMERI 1992, p. 16; UGGERI 2002, p. 39

<sup>28</sup> WILSON 1990, p. 11.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 21 di 46

eminentemente strategico, atto agli spostamenti militari dalla costa settentrionale a quella meridionale, in grado di aggirare i pericoli degli assalti nemici via mare<sup>29</sup>.

Nella parte orientale dell'isola, come già accennato, 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<sup>30</sup>. La rete stradale del vasto comprensorio della Sicilia interna dovette essere pure sfruttata dai Romani – ad esempio la via da Catania ad Enna – in modo da agevolare il raggiungimento della costa settentrionale dalle aree più centrali. La politica degli interventi stradali romana risulta quindi connotata nel senso del riutilizzo degli antichi tracciati sicelioti; per questo motivo i manufatti stradali, benchè 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)<sup>31</sup>.

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). In tale temperie politico-economica, solo i punti di attracco sembravano suscitare l'interesse di Roma, nella fattispecie i porti di Messina, Catania, Siracusa, Termini, Palermo e Lilibeo<sup>32</sup>.

La deportatio ad aquam del grano decumano rivitalizzava 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 N, ad E e a S)<sup>33</sup>. Si trattava verosimilmente di mulattiere a

<sup>29</sup> UGGERI 2004, p. 21.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> UGGERI 2004, p. 23.

<sup>32</sup> UGGERI 2002, p. 40.

<sup>33</sup> *Cic. II Verr. III*, 83, 192.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 22 di 46

fondo naturale, atte unicamente al trasporto di derrate e non dissimili dalle trazzere sopravvissute fino al secolo scorso<sup>34</sup>.

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<sup>35</sup>.

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<sup>36</sup> forse a partire da un archetipo che, come suggerisce il nome dell'opera, potrebbe riferirsi ad età severiana<sup>37</sup>.

<sup>34</sup> UGGERI 2004, pp. 27-28.

<sup>35</sup> SALMERI 1992, p. 18.

<sup>36</sup> Cfr. CALZOLARI 1996, pp. 380-382 e relativa bibliografia.

<sup>37</sup> Vedi ad es. DILKE 1985, p. 125; CHEVALLIER 1972 p. 30; UGGERI 2004 p. 35. Circa il nome, in VAN BERCHEM 1937 l'autore ipotizzava che l'opera fosse una raccolta di itinerari dei viaggi degli imperatori e che il compilatore avrebbe deciso di utilizzare come titolo quello del viaggio di Caracalla ad Alessandria del 214-215. Riguardo i rischi legati all'utilizzo del titolo per un inquadramento cronologico cfr. REED 1978, pp. 231-232; ARNAUD 1993 p. 47 ipotizza una falsificazione che farebbe cadere il collegamento tra l'*Itinerarium* e gli Antonini.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 23 di 46

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 a noi, relativamente alla viabilità dell'isola, si trova nella mappa stradale nota come Tabula Peutingeriana (**Fig. 6**), itinerarium pictum giunto sino a noi attraverso una copia del XII-XIII sec. d.C.<sup>38</sup>, che si suppone derivata da un originale romano<sup>39</sup>. La Tabula è costituita da 11 fogli – forse 12<sup>40</sup> – incollati su un rotolo di pergamena lungo 6,82 m e alto tra i 32 e i 34 cm, in cui è rappresentato l'intero Ecumene schiacciato nel senso dell'altezza in modo da rientrare nelle dimensioni ridotte del rotolo di pergamena.

Per quanto riguarda la cronologia della Tabula Peutingeriana non vi sono certezze, ma gli studiosi propendono per una cronologia finale al IV sec. d.C., sebbene a partire da una base di I sec. d.C.<sup>41</sup> La viabilità dell'isola nella Tabula è rappresentata da un numero inferiore di strade rispetto all'Itinerarium Antonini. Per quanto riguarda il territorio interno della regione vi è rappresentata solo la via da Catina a Thermis, che corrisponde ad It. Ant. 93,2 Item a Thermis Catina.

Per quel che concerne la viabilità medievale, con il venire meno di un controllo centrale sulla viabilità, le strade artificiali, caratterizzate 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<sup>42</sup>. Il Libro di Ruggero di al-Idrisi (1100-1166) (**Fig. 6**) 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”<sup>43</sup>.

<sup>38</sup> DILKE, 1987, p. 238.

<sup>39</sup> Per una storia della *Tabula Peutingeriana* e per una rilettura della stessa e della sua funzione, cfr. TALBERT 2010.

<sup>40</sup> Il foglio mancante doveva forse rappresentare *Britannia, Hispania e Mauretania*, come nella ricostruzione di K. Miller (MILLER 1916). Per una revisione critica della suddetta ricostruzione cfr. TALBERT 2007.

<sup>41</sup> Cfr. DILKE 1987, p. 238-39. UGGERI 2004, p. 41.

<sup>42</sup> UGGERI 2004, pp. 287-295.

<sup>43</sup> UGGERI 2004, p. 293.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 24 di 46

Per quanto riguarda i secoli successivi, le rappresentazioni della Sicilia precedenti il XVIII sec. d.C. e anche la maggior parte delle produzioni di quel secolo danno informazioni solo parziali circa la situazione della viabilità nell'isola.

Nella carta della Sicilia stampata nel 1714 dal geografo ennese Antonio Daidone (1662-1724) e nella Carte de l'Isle et Royaume de Sicile del cartografo francese Guillame Delisle (1675-1726) (**Fig. 7**), redatta nel 1717 in scala 1:600.000, possiamo comunque leggere un quadro abbastanza esauriente di quella che doveva essere la viabilità delle zone più vicine alla costa, che d'altronde erano quelle maggiormente frequentate ed attraversate.

Diverso è il caso della carta della Sicilia (**Fig. 8**) rilevata a vista tra il 1719 ed il 1720 dall'ingegnere Samuel Von Schmettau (1684-1751) e da un gruppo del servizio topografico dell'esercito austriaco<sup>44</sup>. La carta, in scala 320.000, rappresenta con grande dovizia la viabilità principale in uso al momento della stesura e, come dice Uggeri “la viabilità del momento...non poteva che essere in larga misura quella di sempre”<sup>45</sup>.

Altra fonte particolarmente utile è quella della raccolta di mappe del Catasto Borbonico di Sicilia dell'Archivio Mortillaro di Villarena<sup>46</sup>. Si tratta di 427 carte – per lo più mappe catastali di territori comunali e piante di centri urbani – prodotte tra il 1837 ed il 1853 le quali, sebbene presentino una notevole eterogeneità qualitativa e tecnica, rappresentano comunque uno strumento utilissimo per apprezzare continuità e discontinuità di tracciati viari, toponimi, proprietà fondiarie ecc. Oltre alle mappe catastali fanno parte della collezione due carte che forniscono utili informazioni circa la viabilità nell'epoca: “La situazione coroidrografica doganale statistica della Sicilia” del 1843 (**Fig. 9**), redatta dal Tenente d'Ordine Francesco Arancio, e la “Carta degli Itinerari disegnata e incisa dall'Ufficio Topografico di Napoli” (**Fig. 10**), in scala 500.000, datata 1823.

<sup>44</sup> DUFOUR 1995. SANTAGATI 2006.

<sup>45</sup> UGGERI 2004, p. 79. Aggiungo che naturalmente va tenuto in debito conto come la viabilità in uso in un determinato momento rappresenti comunque una selezione naturale di quelle che sono le direttrici utili in un determinato periodo, le quali a loro volta vengono selezionate da una rosa di vie già “scremata” dalle necessità legate ai periodi precedenti.

<sup>46</sup> Le mappe, oggi consultabili online, erano state precedentemente pubblicate, insieme ad un interessante apparato critico, in CARUSO NOBILI 2001.



	<p>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</p> <p>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO</p>						
<p>RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 25 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 25 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 25 di 46		

Utile strumento per lo studio delle sopravvivenze della viabilità antica sono, come già visto in precedenza, le trazzere che tutt'ora costituiscono una fitta maglia in tutto il territorio regionale.

Le trazzere sono in linea di massima il corrispettivo siciliano dei tratturi, ovvero piste armentizie formatesi naturalmente per via del passaggio del bestiame lungo un tragitto favorito, sebbene si tenda ad utilizzare i termini tratturo/trazzera anche per vie di transumanza non nate in maniera spontanea, bensì sfruttando una viabilità precedente, possibilmente in un momento in cui la funzione di collegamento tra insediamenti era decaduta. È prova di ciò, ad esempio, lo sfruttamento in età medievale di piste armentizie ricalcate sulla decaduta viabilità romana<sup>47</sup>. Così per la Sicilia risulta ancora oggi condivisibile la celebre frase dell'Orsi, secondo il quale "Chi ponesse mano allo studio della viabilità della Sicilia antica, da nessuno mai tentato, arriverebbe alla singolare conclusione che quasi tutte le vecchie trazzere non erano in ultima analisi che le pessime e grandi strade dell'antichità greca e romana, e talune forse rimontano ancora più addietro."<sup>48</sup>

L'Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di Sicilia, con sede a Palermo, è stato istituito con l'Unità d'Italia e fino al 1960 si è occupato di segnare le trazzere di Sicilia su carte catastali, riportando poi il percorso su carte in scala 1:25.000 e 1:100.000<sup>49</sup> (**Fig. 11**).

<sup>47</sup> PATITUCCI UGGERI 2000, pp. 22-24.

<sup>48</sup> ORSI 1907, p. 750.

<sup>49</sup> SANTAGATI 2006, p. 23.

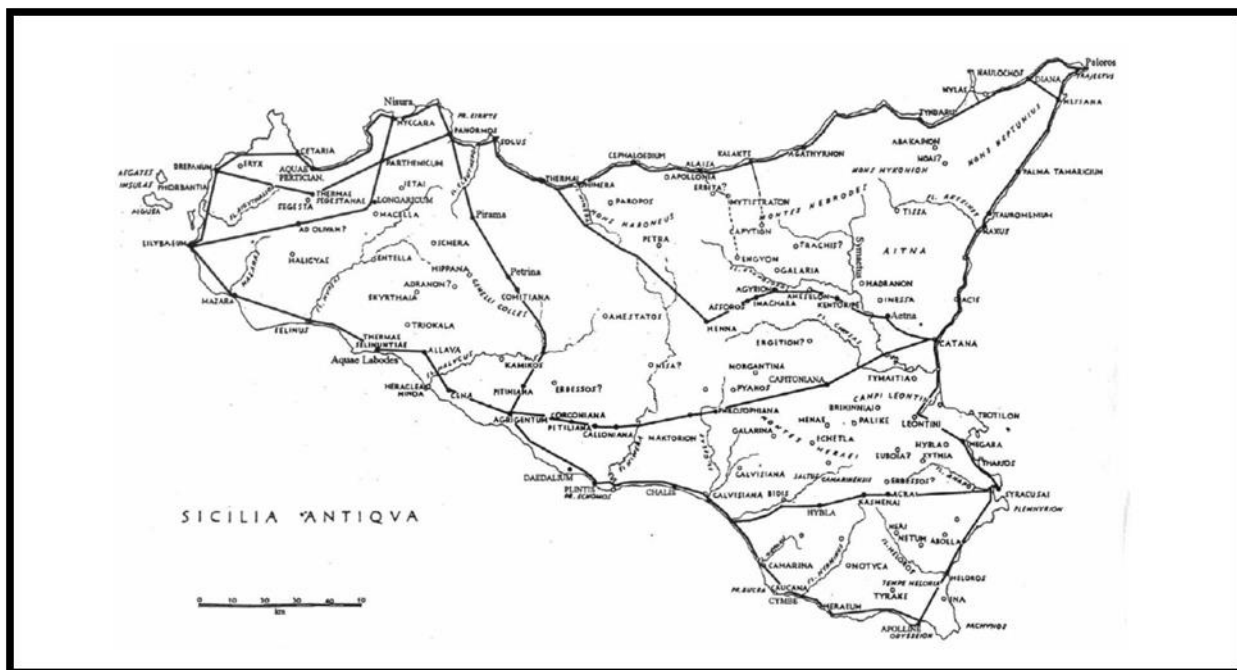


Figura 5 - La viabilità romana di Sicilia (da UGGERI 1997-1998).



Figura 6 - La Sicilia nella Tabula Peutingeriana.



Figura 7 - La Sicilia nella Tabula Rogeriana.

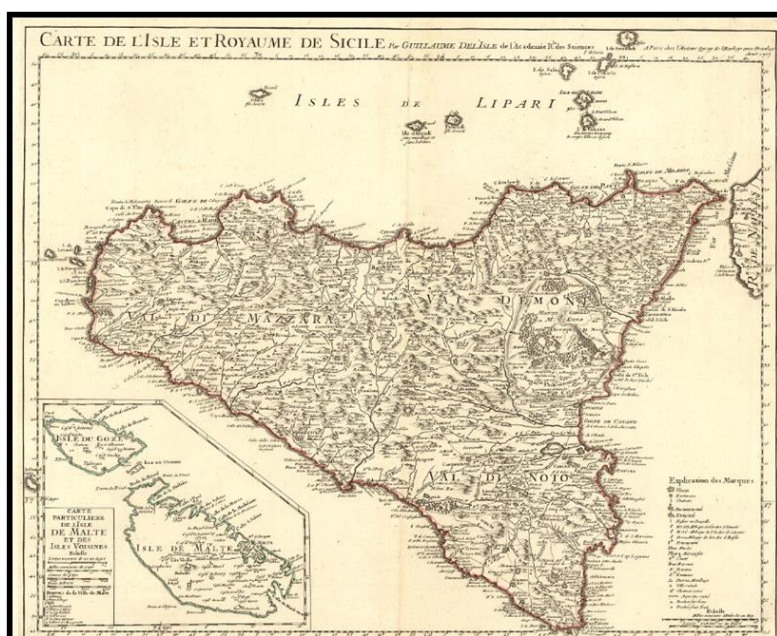


Figura 8 - Carte de l'Isle et Royaume de Sicile di Guillaume Delisle.



Figura 9 - carta della Sicilia di Samuel Von Schmettau.

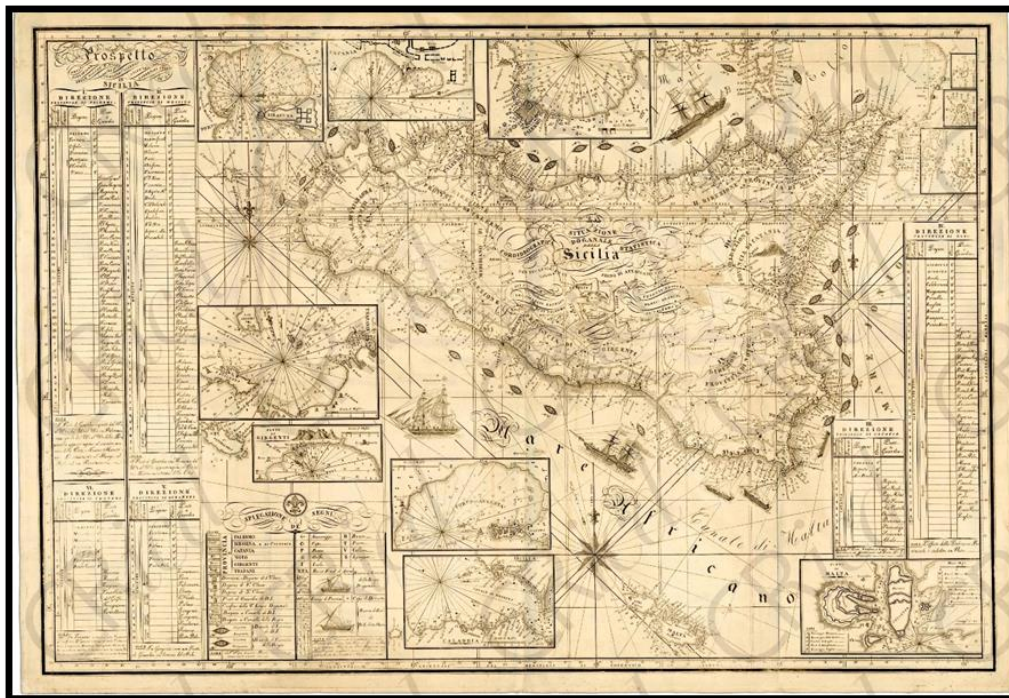


Figura 10 - Archivio Mortillaro.. La situazione coroidrografica doganale statistica della Sicilia.



Figura 11 - Archivio Mortillaro. Carta degli Itinerari incisa dall'Ufficio Topografico di Napoli.

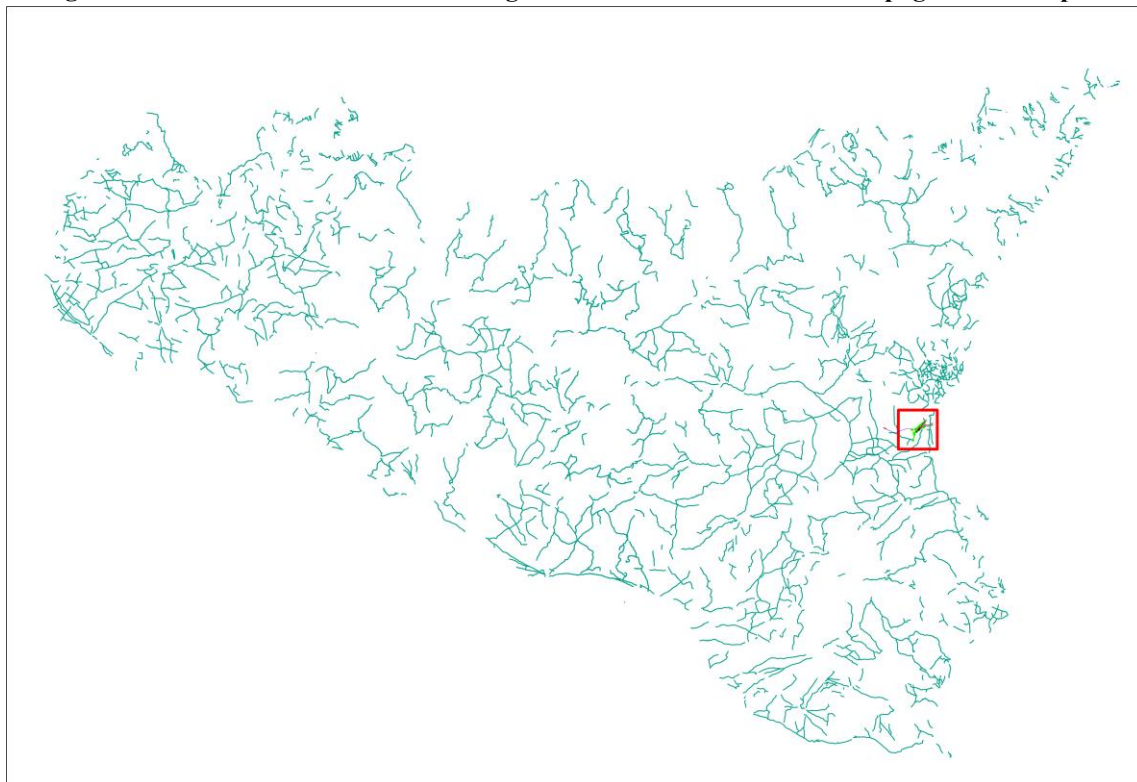


Figura 12 - La rete trazzerale di Sicilia, in rosso l'area di progetto.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 30 di 46

#### 4.4 Le presenze archeologiche nell'areale del progetto.

Come accennato in premessa, lo studio bibliografico, esposto ai paragrafi precedenti, è stato integrato con i dati di tipo 'archivistico'. In questo caso si è tenuto conto esclusivamente delle informazioni utili alla valutazione del rischio archeologico relativo, considerando le informazioni ricadenti nell'areale della Carta delle presenze (cfr. *supra* Fig. 3).

Innanzitutto è stato consultato il Piano Paesistico della provincia di Catania (disponibile su <http://www.sitr.regione.sicilia.it>), dal quale si evince che nell'areale in oggetto è censita un'unica presenza archeologica, tutelata ai sensi dell'art.142, lett. m, D.lgs.42/04 (area di interesse archeologico) costituita dalla località Librino/Masseria Bummacaro (sito 01 sulla carta delle presenze), dove si segnalano i resti una villa romana (scheda n. 124: “*edificio di età romana con copertura a volta*”). Il sito, inglobato da strutture più recenti (a circa 1 Km di distanza dal progetto) sembra connesso al percorso della via romana Catania-Agrigento (Fig. 13).

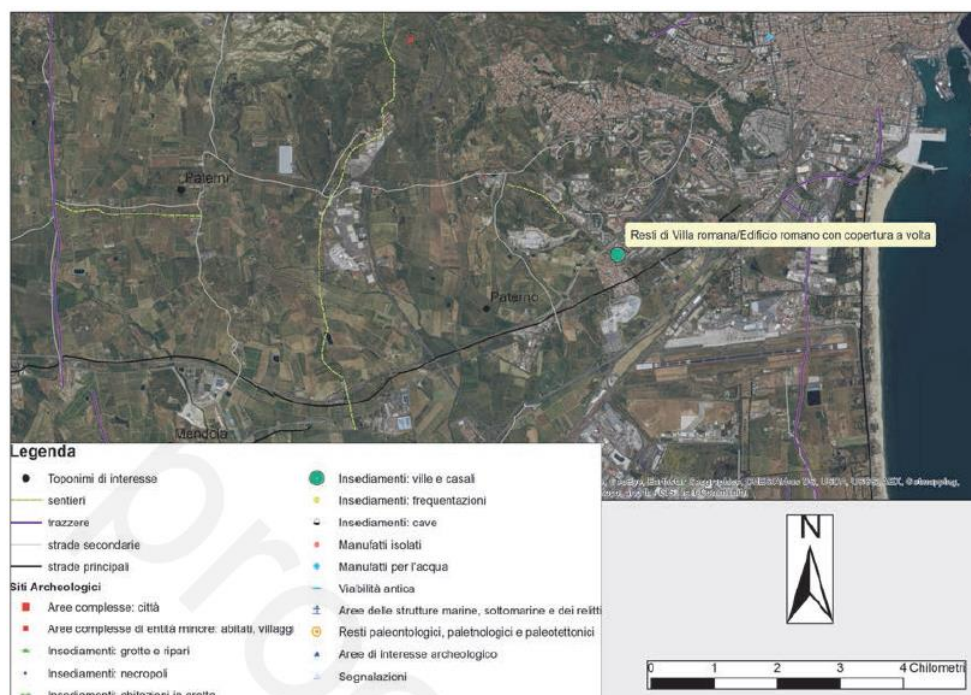
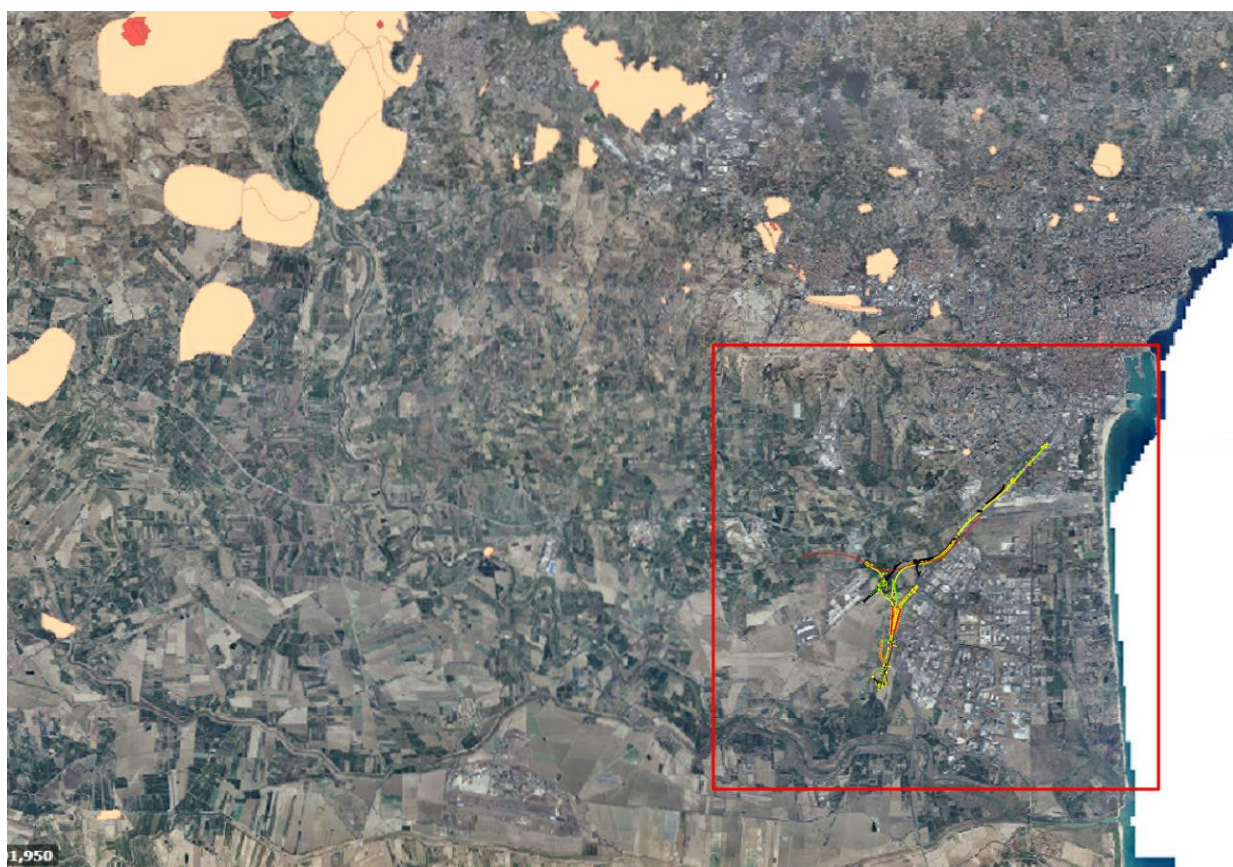


Fig. 13 – Localizzazione della villa romana in località Librino/Masseria Bummacaro rispetto alla viabilità romana (da SFACTORIA 2018).

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 31 di 46

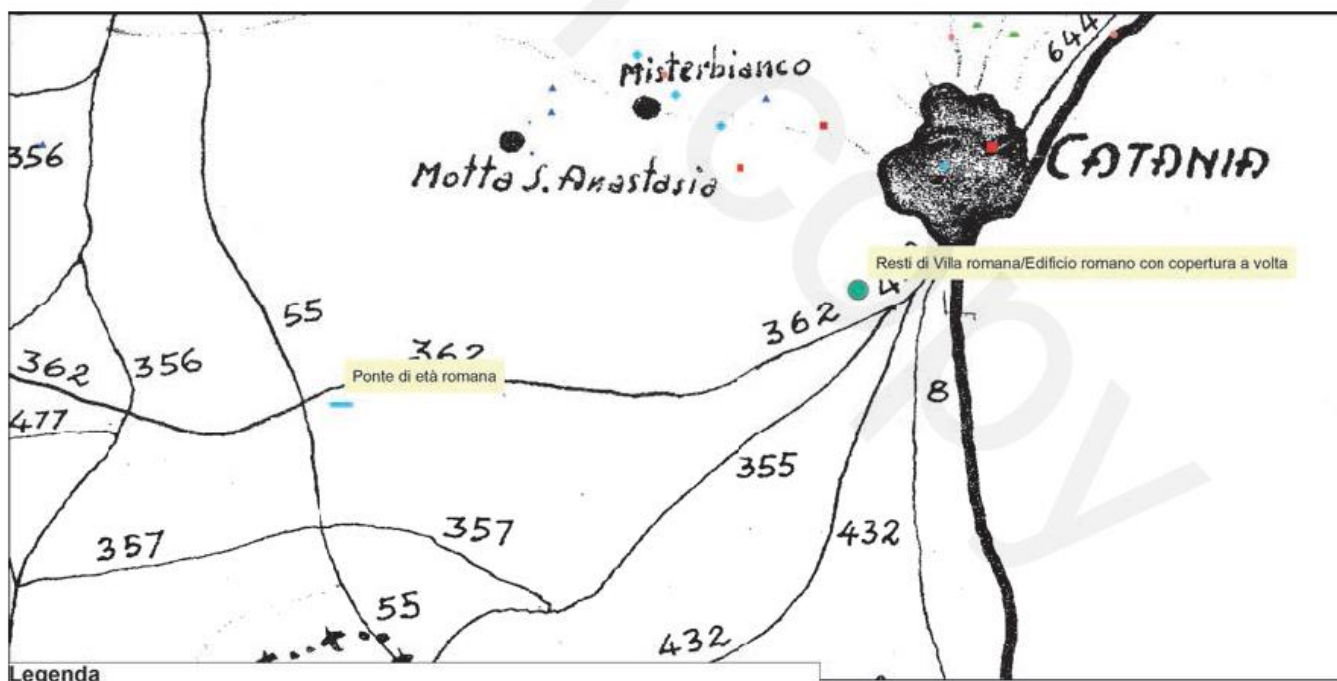
Per trovare altre segnalazioni nel piano paesistico bisogna superare i limiti dell'areale della ricerca (**Fig. 14**). Ad esempio, più ad Ovest (circa 10 Km di distanza dal progetto), nel Comune di Belpasso (CT) si trova il ponte romano di Giarretta dei Monaci, mentre a Nord, le presenze riguardano il comune di Misterbianco (con l'insediamento tardoantico di Poggio Cardillo), o le aree vincolate del centro di Catania, legate alle vicende dell'insediamento antico e pluristratificato della città. In tutti i casi tali presenze, seppure fondamentali nel quadro storico-archeologico del territorio, non sono da ritenersi rilevanti nell'ambito della valutazione del rischio archeologico relativo, in quanto troppo distanti dalle opere di progetto.



**Fig. 14** – Localizzazione del progetto e dell'area interessata dalla ricerca bibliografico/archivistica su base grafica tratta dal geoportale della Regione Sicilia, con indicazione dei vincoli e delle aree di interesse archeologico (elaborazione da <http://www.sitr.regione.sicilia.it>).

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 32 di 46

Il rapporto tra area della ricerca e viabilità storica è stato approfondito con la consultazione della carta delle trazzere da PTPR, sovrapposta alla cartografia di progetto. L'area di indagine si caratterizza per la presenza di numerose trazzere, una delle quali, la 362, che in parte corrisponde al percorso della SS 192, ricalca il percorso della già citata via romana Catania-Agrigento (**Fig. 15**).



**Fig. 15 – Stralcio dalla carta della viabilità storica da PTPR.**

La sovrapposizione del reticolo viario alla carta delle presenze evidenzia la presenza di altre trazzere che solcano il territorio in oggetto, prevalentemente in senso Nord-Sud, e che costituiscono probabilmente il retaggio di percorsi più o meno antichi, a servizio del mondo rurale della zona.

Relativamente alle problematiche del presente lavoro si osserva che detti percorsi (compreso quello principale corrispondente alla via romana) non sembrano interferire con le aree direttamente interessate dai lavori di progetto.



	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA					
	INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE GENERALE	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 33 di 46

## 5. RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE

Di seguito alcune osservazioni ricavate dall'analisi dei dati scaturiti dall'attività di ricognizione.

Il *survey*, condotto nel mese di agosto 2019, in condizioni meteo favorevoli, ha interessato una fascia larga 300 m posta a cavallo del tracciato ferroviario e delle opere ad esso connesse. All'interno di questa fascia sono state caratterizzate 69 Unità di Ricognizione distinte per caratteristiche topografiche e per le condizioni di visibilità.

Per ciò che riguarda la visibilità e i gradi connessi da adottare, si sono tenuti in considerazione due elementi determinanti: la grande estensione territoriale coperta e l'altrettanto elevata varietà paesaggistica.

Si è determinata, pertanto, la necessità di utilizzare dei riferimenti dettagliati e una conseguente scala di valori che garantisca una lettura che tenga conto delle caratteristiche precipue di ognuno dei campi percorsi in corso di *survey* e che renda chiare le diversità esistenti su uno spazio così ampio e variegato qual è il paesaggio dell'entroterra siciliano.

In linea con analoghe indagini sul territorio<sup>50</sup> è stata adottata la seguente scala di valori (**Fig. 16**):

1. visibilità **ottima**: per terreno arato e/o fresato, per uliveti e vigneti con terreno arato;
2. visibilità **buona**: per colture allo stato iniziale di crescita, generalmente su campi arati;
3. visibilità **sufficiente**: per campi con coltivazione allo stato avanzato di crescita e campi a pascolo nei quali fosse presente un grado "sufficiente" di visibilità per valutare il rischio archeologico su una estensione di terreno percentualmente ampia;
4. visibilità **scarsa**: per campi dove le coltivazioni, pur se talvolta basse, fossero tuttavia fitte e infestanti o tali da non rendere leggibile il terreno su ampia scala;
5. visibilità **nulla**: per zone coperte da vegetazione alta e stabile, aree prossime ai fiumi, canneti, terreni incolti con vegetazione alta e fittissima tale da non lasciare la possibilità di lettura dei

<sup>50</sup> DI LIETO, OSANNA, SERIO 2005, pp. 119-128. Per le problematiche legate al concetto di visibilità, da ultimo, vedi TERRENATO, AMMERMANN 2000, pp. 60-71.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 34 di 46

terreni in percentuale di estensione utile a valutare il rischio (incolto, prato, macchia, bosco con relativo sottobosco, etc.).



Visibilità Ottima (1)



Visibilità Buona (2)



Visibilità sufficiente (3)



Visibilità Scarsa (4)



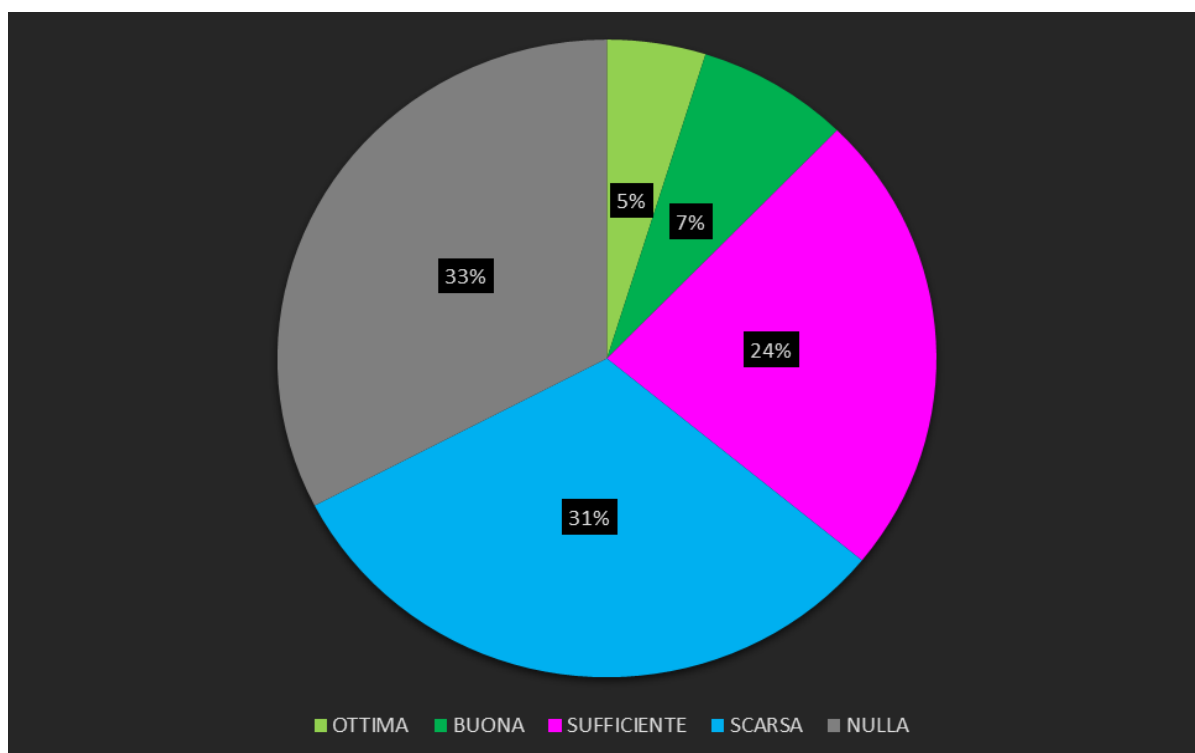
Visibilità Nulla/Inaccessibile (5)

**Figura 16 – Immagini esemplificative delle diverse condizioni di visibilità riscontrate nel survey.**

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 35 di 46

Su quest'ultimo aspetto il dato finale è il seguente: dei circa 2.935.294 mq di superficie ricognita, 142.006 mq (corrispondenti al 5% della superficie complessiva) presentavano condizioni di visibilità ottima, 219.217 mq (pari al 7%) buona, 693.011 (pari al 24%) sufficiente, 923.061 mq (31%) scarsa, mentre i rimanenti 957.909 mq (pari al 33%) risultavano a visibilità nulla.

Il dato è sintetizzato nel grafico seguente (**Fig. 17**).



**Fig. 17 – Grafico delle condizioni di visibilità riscontrate nel survey.**

L'alta percentuale di superficie a visibilità scarsa e nulla (circa il 66% del totale) è dovuta essenzialmente alle caratteristiche dell'area esaminata, costituita per lo più da ampie zone ad uso industriale, con presenza di importanti infrastrutture stradali e ferroviarie, oltre che dal complesso aeroportuale.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 36 di 46

Il progetto interessa un settore piuttosto omogeneo dal punto di vista geomorfologico (aree a morfologia pianeggiante) ma molto variegato per ciò che riguarda lo sfruttamento del territorio, con zone a vocazione agricola alternate ad altre ampiamente antropizzate.

La tratta in esame, infatti, parte dalla zona aeroportuale di Catania e si snoda in direzione SW verso i campi della Piana posti a N del Simeto e dalle cui alluvioni la Piana stessa ha avuto origine.

Il tracciato ferroviario attraversa questa porzione di territorio secondo due direttrici, una Est-Ovest, che dalla stazione di Bicocca si dirige in direzione Palermo, l'altra, verso Siracusa, forma invece una sorta di linea che da Bicocca piega verso Sud-Ovest. La zona è attraversata inoltre dall'autostrada Catania-Siracusa (A16-E45) che per un tratto (dall'area della fattoria Sole, verso Nord) segue la stessa curva della ferrovia, e dalla quale si diramano con una serie di svincoli, i vari accessi alla città di Catania.

Il settore Est è costituito dall'area dell'aeroporto di Fontanarossa, delimitata, a Nord dal percorso della SP 701 (via Priolo sopraelevata e Asse dei Servizi), che segue l'andamento della linea ferroviaria, e a Sud da via Passo Martino e dalla Strada Primosole). A Sud-Est l'area confina con l'area di Fontanarossa (località Pigno), circa 14 Km<sup>2</sup> di agglomerato industriale, il cui limite occidentale è costituito dalle grandi infrastrutture viarie (A16 e ferrovia).

Le aree poste ad Ovest della linea ferroviaria sono quelle meno 'urbanizzate' rispetto a quelle appena descritte. Partendo da Nord verso Sud/Sud-Ovest, dalla località Pigno, il survey ha interessato ampie porzioni di campi ad uso arativo, o ampi agrumeti, situati nella fascia, grossomodo triangolare, compresa tra la SP 701 e la linea ferroviaria, e un tratto della A16.

Proseguendo oltre la località Bicocca, escludendo qualche residuo di aree ad uso industriale, la fascia dei terreni coltivati si apre decisamente verso la Piana di Catania (località Passo Cavaliere). I limiti meridionali del survey corrispondono di fatto ad una strada podereale che percorre la piana in senso Sud-Est/Nord-Ovest (strada Passo Cavaliere), che si dirama, poco più a Sud dalla SP 69.

Da qui avviene il passaggio interno verso le aree a fitta coltivazione di agrumi che si allargano in direzione meridionale fino ai campi di Lentini.

Sul territorio resta traccia di alcune masserie che conservano ancora parte della loro maestosità (Masseria Raddusa, Masseria Anzalone, Masseria Pace, Masseria Privitera, Masseria Gravina), tutte prossime alle aree di ricognizione, alcune accessibili, altre interdette perché private e ancora oggi abitate. I campi di

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA					
	INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA PROGETTO DEFINITIVO					
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 37 di 46

pertinenza sono coltivati ad agrumi, filari paralleli di limoneti e aranceti con piccole aree risparmiate in cui prevale la coltivazione di ortaggi.

Il retaggio di questi grandi complessi rurali è costituito dalla presenza piuttosto diffusa di dispersioni di materiale ceramico postmedievale/moderno, che non può essere considerato come elemento di rischio archeologico.

Il survey, di fatto, non restituisce indicatori della presenza antica. L'unica segnalazione riguarda alcune strutture cilindriche (**Fig. 18**), con muratura in blocchi di pietra lavica, rinvenuti nell'estremità settentrionale dell'area in oggetto, in particolare nella fascia di terreno, a Nord dell'aeroporto, tra la ferrovia e la SS 92 (es. UR 60). Pur trattandosi, verosimilmente, di una sorta di pozzi di età e fattura recente, al momento costituiscono elementi di dubbia interpretazione per i quali non si può escludere un qualche rapporto con strutture più antiche o la presenza di laterizi di reimpiego.



**Fig. 18 – Struttura di forma cilindrica con muratura in blocchi di pietra lavica e laterizi presente nell'area dell'UR 60..**

## 6. LA LETTURA DELLE FOTO AEREE



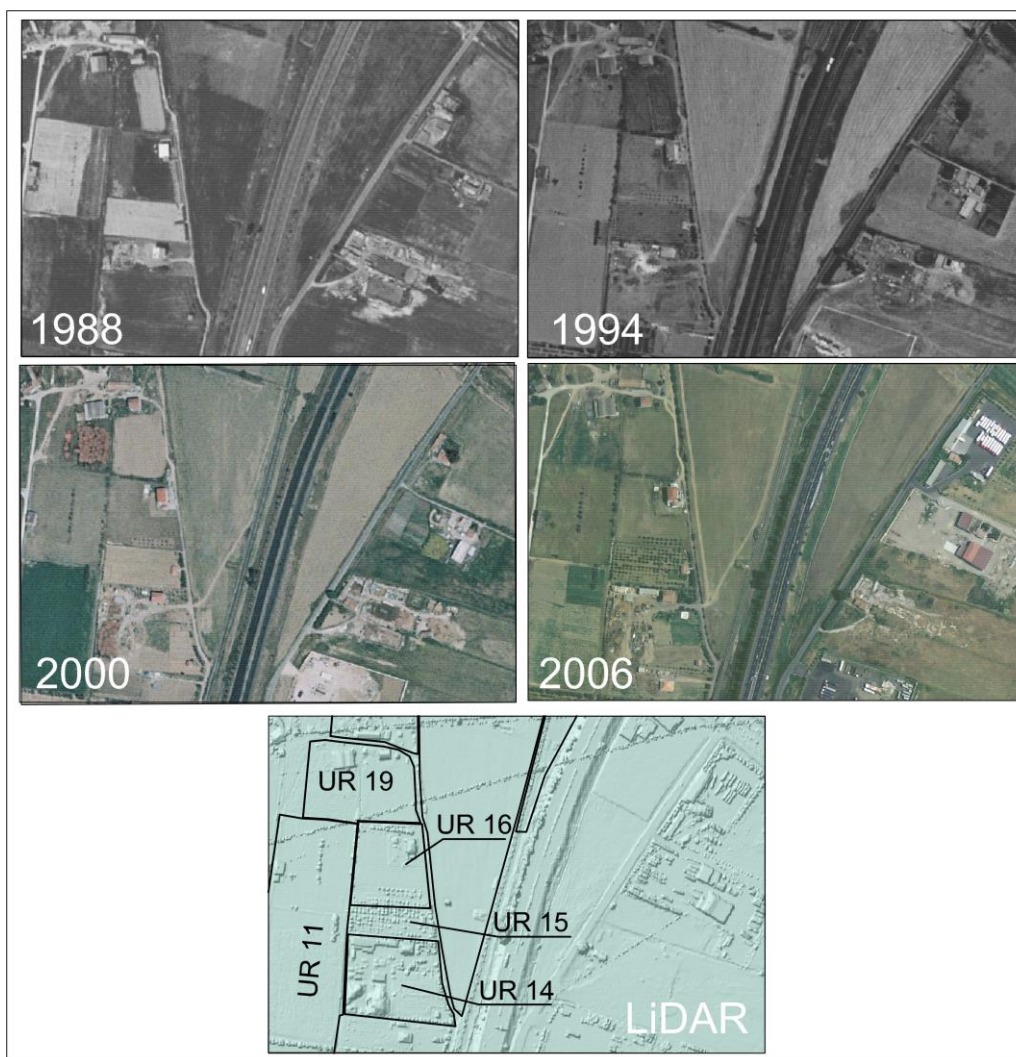
**Figura 19 – Elaborazione LiDAR di una porzione dell’area interessata dai lavori, con sovrapposizione del progetto.**

Limitatamente all’areale interessato dall’attività di survey, è stata effettuata la lettura delle foto aeree al fine di verificare la presenza di anomalie riconducibili a possibili presenze archeologiche.

Sono state analizzate, in particolare, le ortofoto degli anni 1988, 1994, 2000, 2006, 2012 (geoportale nazionale <http://www.pcn.minambiente.it>), e le immagini satellitari disponibili su Google Earth (a partire dal 2005). Il lavoro, che è consistito essenzialmente nella comparazione delle suddette immagini,

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 39 di 46

confortata anche dall'osservazione dell'elaborazione Lidar<sup>51</sup> (**Fig. 19**), è esemplificato nell'immagine seguente (**Fig. 20**).



**Figura 20 – Confronto tra le ortofoto disponibili a partire dal 1988 con l'elaborazione LiDAR\_Sicilia, in rapporto ad una porzione di territorio interessata dal survey.**

<sup>51</sup> Modello digitale del terreno (DTM) con risoluzione a terra 1 metro derivante da scansione LiDAR su piattaforma aerea acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito del Piano Straordinario di Telerilevamento Ambientale ([ww.pcn.minambiente.it/viewer/index.php?services=LiDAR\\_Calabria](http://ww.pcn.minambiente.it/viewer/index.php?services=LiDAR_Calabria)).

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 40 di 46

In generale l'area direttamente interessata dal progetto presenta numerose anomalie, quasi sempre dovute alla sua natura di piana alluvionale, con importanti attività legate all'uso agricolo del suolo e alle porzioni urbanizzate e industrializzate.

L'analisi in oggetto ha evidenziato un unico caso di anomalia che con ogni probabilità può essere ricondotta alla presenza di una struttura o comunque di una qualche azione antropica (**Fig. 21**). In particolare l'anomalia è situata in località Passo Cavaliere, circa 300 m a Sud-Est rispetto alla Masseria Raddusa, nell'areale di ricognizione corrispondente all'UR 2. Sull'ortofoto del 2006 compaiono i resti di una probabile strutture di forma rettangolare visibile per una lunghezza di circa 20 m. L'anomalia (segnalata sulla carta delle presenze con la sigla A1) potrebbe ricondursi ad una struttura, forse un vecchio fabbricato rurale, al momento non inquadrabile dal punto di vista cronologico. La distanza rispetto al progetto è di circa 25 m (grossomodo alla progressiva chilometrica 0+766.98).



**Figura 21 – Anomalia A1 su ortofoto 2006.**



	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 41 di 46

## 7. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

Nel presente paragrafo vengono esplicitate, per i settori oggetto di indagine, le modalità di valutazione del rischio archeologico potenziale, intesa come procedimento finalizzato a verificare preventivamente le possibili trasformazioni delle componenti archeologiche del paesaggio nell'attuazione delle opere previste dal progetto.

Nella valutazione si è fatto riferimento ad una serie di parametri estimativi, a partire dal quadro storico-archeologico in cui si inserisce l'ambito territoriale oggetto dell'intervento.

In generale l'area interessata dal progetto, come esposto nei paragrafi del cap. 2, si trova in una zona facilmente inquadrabile nelle grandi problematiche storico-archeologiche che distinguono tra le pendici sud-occidentali dell'Etna e la Piana di Catania come territorio ad alto potenziale archeologico.

Tuttavia, esaminando l'areale preso in considerazione per la valutazione del rischio relativo il quadro delle presenze risulta estremamente scarno, con un'unica segnalazione costituita dall'area della Masseria Bummacaro. Tale sito, per il quale si dispone di un posizionamento preciso, si colloca 1.150 m a Nord-Est dei lavori (grossomodo rispetto alla progressiva chilometrica 2+650.00) e pertanto non costituisce un elemento di interferenza con gli stessi.

La ricognizione sul campo, ad eccezione delle strutture circolari con muratura in pietra lavica e laterizi (peraltro inserite in un contesto topografico che non presenta materiale antico in dispersione) non restituisce alcun tipo di indicatore archeologico. In proposito, come anticipato nel paragrafo relativo all'attività di survey, è opportuno sottolineare che in questo territorio la presenza di materiale postmedievale/moderno, è 'endemica' per la presenza delle numerose masserie. Tali materiali non possono essere considerati nella valutazione del rischio relativo poiché non costituiscono la spia di stratificazioni sepolte, ma rappresentano i resti della vita quotidiana di complessi insediativi tuttora esistenti (anche se molti non più in uso).

Anche la lettura delle foto aeree non fornisce particolari elementi di tipo 'archeologico'. L'unica anomalia segnalata al cap. 4, seppure con ogni probabilità riconducibile ad una struttura, non è confortata da altri indicatori (es. presenza di materiale antico).

	<p><b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b></p> <p><b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>						
<p><b>RELAZIONE GENERALE</b></p>	<table border="0"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 42 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 42 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 42 di 46		

I dati suddetti sembrano trovare conferma nella documentazione archivistica relativa ad analoghi lavori di verifica archeologica preventiva condotti nel territorio e ricordati in premessa. Da queste indagini risulta chiaramente che la porzione della Piana di Catania interessata dai lavori, dal punto di vista archeologico, è stata 'battuta' più volte (anche se in maniera non sistematica) sempre con esito negativo (salvo segnalazioni di materiale postmedievale). Nel caso delle indagini lungo la tratta ferroviaria Bicocca-Catenanuova, la fase di verifica preventiva è stata integrata da un progetto di saggi stratigrafici (eseguiti da Italferr S.p.A. nel 2015). Di questi, i più vicini all'areale dei presenti lavori (segnalati sulla carta delle presenze) hanno avuto esito negativo, il che costituisce un ulteriore dato da considerare per la valutazione (sebbene parziale e non direttamente collegati al progetto attuale).

Tenendo conto dei dati suddetti, lungo il tracciato previsto dalle opere ferroviarie in oggetto e delle strutture ad esse connesse, non sussistono in nessun caso le condizioni per valutazioni di rischio archeologico alto. Il rischio relativo è stato considerato BASSO per tutte le aree, ad eccezione di quella con presenza di strutture, e di quella con anomalia da foto aerea. Per tali punti, partendo dal posizionamento sulla carta delle presenze, è stato considerato un offset di circa 200 m per il quale è stata effettuata (in entrambi i casi) la valutazione di rischio MEDIO (poiché tali elementi, seppure indiziari, non interferiscono direttamente con le attività di progetto).

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 43 di 46

## 8. BIBLIOGRAFIA

- AMICO 1757; V.AMICO, Lexicon Topographicum Siculum catanae, 1757, s.v. Paternò, II, pp. 327-332.
- ARCIDIACONO ET ALII 1976; M. ARCIADIACONO – L. BALDINI – U. LONGO – E. RECAMI, Nuove notizie sulla preistoria della Sicilia orientale, in *Natura*, 67 (3-4), 1976, pp. 175-184.
- BAGNONE 1981; D. BAGNONE, Manufatti del Paleolitico inferiore sui terrazzi del fiume Simeto (Catania), in *Rivista di Scienze Preistoriche*, XXXVI, 1-2-, 1981, pp. 251-259.
- P. Bellia, Storia di Paternò, Archivio comunale di Paternò (trascritto in Cunsolo-Rapisarda 1976).
- BRANCIFORTI 2005; M.G. BRANCIFORTI, Il ponte romano di Pietralunga (Paternò), in F. PRIVITERA-U.SPIGO (a cura di), Dall'Alcantara agli Iblei. La ricerca archeologica in provincia di Catania, Catalogo della Mostra, Palermo 2005, pp. 208-209.
- H. BRESC, La casa rurale nella Sicilia medievale: massaria, casale e "terra", in *Archeologia Medievale*, VII, 1980.
- CAFICI 1915; C. CAFICI, Stazioni preistoriche di Trefontane e Poggio Rosso in territorio di Paternò (Prov. di Catania), in *Monumenti Antichi dei Lincei*, XXIII, 1915, coll. 485-540.
- CAFICI 1920; C. CAFICI, La stazione neolitica di Fontana di Pepe, AAPal, XII, 1920, pp. 3-65.
- CAFICI 1938; I. CAFICI, Apporti delle ricerche alla conoscenza delle culture presicule, *Bollettini Palenologia Italiana*, II, 1938, pp. 3-28.
- CALZOLARI 1996; M. CALZOLARI, Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana: "l'Itinerarium Antonini" in *Atti dell'Accademia Nazionale dei Lincei, Memorie s. IX*, VII, 4, 1996.
- G. CARACAUSI, Dizionario onomastico della Sicilia, I-II, Palermo 1994, p. 719.
- CARBONE ET ALII 2010; S. CARBONE – F. LENTINI – S. BRANCA, Paternò. Foglio 633. Note illustrative della Carta Geologia d'Italia alla scala 1:50.000, Palermo 2010.
- CATANZARO 1975-1976; C. CATANZARO - L. MANISCALCO - G. PAPPALARDO - P. RUSSO - D. VINCIGUERRA, La stazione preistorica di Poggio Monaco nel territorio di Paternò, in *Cronaca Archeologia*, 14-15, 1975 – 1976, pp. 9-49.
- CHISARI. CICCIA 2002; M. CHISARI, A. CICCIA, La Sicilia preistorica e le zone archeologiche di Paternò, Nicolosi 2002, p. 29 sgg.
- DE FIORE 1919-1920; O. DE FIORE, Materiali archeologici nella regione etnea e i loro rapporti con le eruzioni e i bradisismi, in *Archivio Storico Sicilia Orientale*, XVI, 1919-1920, pp.84-99.
- DI LIETO, OSANNA, SERIO 2005; M. DI LIETO, M. OSANNA, B. SERIO, *Il progetto di indagine territoriale a Torre di Satriano (Pz). Dati Preliminari*, in «Siris» 6, 2005, pp. 119-128
- G. DI MARZO, Dizionario topografico della Sicilia, Palermo 1855-1856.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 44 di 46

GULISANO 1989; S. GULISANO, Appunti della memoria. Motta S. Anastasia, Motta S. Anastasia 1989.

HOUEL 1785; J. HOUEL, Voyage pittoresque des isles de Sicile, de Malte et de Lipari, Paris 1785, pp. 27-28.

G. MANGANARO, Hybla Megala (Heraia) e Hybla Geleatis (etnea) in Un ponte tra l'Italia e la Grecia, Atti del simposio in onore di Antonio di Vita (Ragusa 13.15 febbraio 1998), Padova 2000, pp. 149-154.

MANISCALCO 1997; L. MANISCALCO, L'insediamento preistorico presso le Salinelle di S.Marco (Paternò), in S. TUSA (a cura di), Prima Sicilia. Alle origini della società siciliana, Palermo 1997, p. 194.

MANISCALCO 2009; L. MANISCALCO, Il Neolitico nella valle del Simeto, in G. LAMAGNA (a cura di), Tra Etna e Simeto. La ricerca archeologica ad Adrano e nel suo territorio, Palermo 2009.

MILLER 1964; K. MILLER, Itineraria romana, Roma 1964.

ORSI 1900; P. ORSI, Frammenti epigrafici sicelioti, RSA, 1900, pp. 39-66, 54-56.

ORSI 1903; P. ORSI, Resoconto preliminare degli scavi, scoperte e ricognizioni archeologiche nel sud-est della Sicilia. Paternò, in Notizie degli Scavi di Antichità, 1903, p. 441.

ORSI 1909A; P. ORSI, Scavi e scoperte archeologiche nel Sud-est della Sicilia nel biennio metà 1907 – metà 1909. Paternò, in NSA, 1909, p. 386.

ORSI 1909B; P. ORSI, Sepolcro siculo di Paternò (Hybla Major), in Monumenti di Antichità, XXIV, 1909.

ORSI 1912; P. ORSI, Nuove scoperte nella provincia di Catania. Paternò, in NSA, 1912, pp. 412-414.

ORSI 1915; P. ORSI, Scoperte nella Sicilia orientale da metà 1911 a metà 1915. Paternò, in NSA, 1915, p. 226.

ORSI 1942; P. ORSI, Sicilia bizantina, Tivoli 1942.

PALERMO 1994; D. PALERMO, s.v. Paternò, in BTCGI, XIII, 1994, pp. 382-388.

PATERNO' CASTELLO 1871; I. PATERNO' CASTELLO, Viaggio per tutte le antichità della Sicilia, Napoli 1871.

C. QUARTARONE, I paesaggi della Sicilia romana, in Sicilia romana e bizantina, Palermo 2003, pp. 14-32.

RECAMI ET ALII 1983; E. RECAMI – C. MIGNOSA – L.R. BALDINI, Nuovo contributo sulla preistoria della Sicilia, in Sicilia Archeologica, 52-53, 1983, pp. 45-82.

REVEDIM, MELLA 1984; A. REVEDIN – A. MELLA, Industrie del Paleolitico inferiore dalla Sicilia orientale, in Rivista di Scienze Preistoriche, XXXIX, 1-2, 1984, pp. 275-286.

RIZZA 1957; G. RIZZA, Paternò. Necropoli greca e rinvenimenti vari in contrada Castrogiacomo, in Notizie degli Scavi di Antichità, 1957, pp. 200-204.

RIZZA 1958; G. RIZZA, s.v. Paternò, in Enciclopedia EA, V, 1958, pp. 987-988.

	<p><b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b></p> <p><b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>						
<p><b>RELAZIONE GENERALE</b></p>	<table border="1"> <tr> <td>PROGETTO RS3H</td> <td>LOTTO 00</td> <td>CODIFICA D D 22 RG</td> <td>DOCUMENTO AH0001 001</td> <td>REV. A</td> <td>FOGLIO 45 di 46</td> </tr> </table>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 45 di 46
PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 45 di 46		

SANTAGATI 2006; L. SANTAGATI, Viabilità e topografia della Sicilia antica. Volume I, La Sicilia del 1720 secondo Samuel von Schmettau ed altri geografi e storici del suo tempo, Palermo 2006.

SAVASTA 1905; G. SAVASTA, Memorie storiche della città di Paternò, I. paternò civile, Paternò 1905.

SFACTERIA 2018; M. SFACTERIA, Un approccio integrato al problema della ricostruzione della viabilità romana in Sicilia. La via Catania-Agrigento, BAR International Series, 2018.

TAORMINA 1995; A. TAORMINA, Rinvenimenti archeologici sull'acropoli di Paternò, in A.A.V.V., La Collina Storica di Paternò, Nicolosi 1995, pp. 13-16.

TERRENATO, AMMERMANN 2000; N. TERRENATO, A.J. AMMERMANN, The visibility of sites and the interpretation of field survey results: towards an analysis of incomplete distributions, in R. Francovich - H. Patterson - G. Barker, Extracting meaning from ploughsoil assemblages, Oxford 2000.

S. TUSA, La Sicilia nella preistoria, Palermo 1992.

UGGERI 1997-1998; G. UGGERI, Itinerari e strade, rotte, porti e scali della Sicilia tardoantica, in Kokalos XLIII-XLIV, 1, 1997-1998, pp. 299-364.

UGGERI 2004; G. UGGERI, La viabilità della Sicilia antica in età romana, Galatina 2004.

WILSON 1990; R.J.A. WILSON, Sicily under the Roman Empire, Warminster 1990.

	<b>DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO NODO DI CATANIA</b>					
	<b>INTERRAMENTO LINEA PER IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DELL' AEROPORTO DI FONTANAROSSA</b>					
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	PROGETTO RS3H	LOTTO 00	CODIFICA D D 22 RG	DOCUMENTO AH0001 001	REV. A	FOGLIO 46 di 46

## 9. ALLEGATI

Parte integrante della presente relazione sono gli elaborati elencati nella sottostante tabella:

TITOLO ELABORATO	SCALA	CODIFICA ELABORATO
Schede delle presenze archeologiche e delle Unità di Ricognizione	---	RS3H00D22SHAH0001001A
Carta delle presenze archeologiche	1:10.000	RS3H00D22P9AH0001001A
Carta della visibilità dei suoli e delle unità di ricognizione. Tav. 1 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001001A
Carta della visibilità dei suoli e delle unità di ricognizione. Tav. 2 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001002A
Carta della visibilità dei suoli e delle unità di ricognizione. Tav. 3 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001003A
Carta della visibilità dei suoli e delle unità di ricognizione. Tav. 4 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001004A
Carta del rischio archeologico relativo. Tav. 1 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001005A
Carta del rischio archeologico relativo. Tav. 2 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001006A
Carta del rischio archeologico relativo. Tav. 3 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001007A
Carta del rischio archeologico relativo. Tav. 4 di 4	1:2000	RS3H00D22P5AH0001008A