

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP: J21G22000050001

U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

S.O. ARCHEOLOGIA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari.

“Bretella di Sibari”

STUDIO ARCHEOLOGICO

SCALA:

Relazione generale

-

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

RC2V 00 R 22 RG AH0001 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	E. Donato <i>Eugenio Donato</i>	Marzo 2023	R.Milano <i>Raffaella Milano</i>	Marzo 2023	I. D'Amore <i>I. D'Amore</i>	Marzo 2023	Per emissione Italferr S.p.A. Dott.ssa F. Frandi S.O. Archeologia Marzo 2023 <i>Fd</i>

File: RC2V00R22RGAH0001001A

n. Elab.:

INDICE

PREMESSA	3
1. METODOLOGIA DELLA RICERCA	6
2. IL CONTESTO TOPOGRAFICO E STORICO-ARCHEOLOGICO.....	11
2.1 IL QUADRO TOPOGRAFICO	11
2.2 IL QUADRO ARCHEOLOGICO	15
2.2.1 SIBARI, THURII E COPIA	19
2.2.2 L'EVIDENZA ARCHEOLOGICA NELL'AREALE DI PROGETTO	29
2.3 L'ANALISI DELLE FOTO AEREE	31
3. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	34
4. BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE	36
5. ALLEGATI.....	38

PREMESSA

Il presente lavoro¹ costituisce il resoconto delle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico condotte nell'ambito del progetto di fattibilità tecnica ed economica per il collegamento diretto tra le linee ferroviarie Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari, denominato 'bretella di Sibari'.

Nell'ambito delle risorse previste nel PNRR per gli interventi sulla linea ferroviaria jonica nel territorio della Regione Calabria, è prevista la realizzazione dell'opera in oggetto, tenendo conto anche della richiesta avanzata formalmente dalla Regione Calabria nell'ambito del Tavolo Tecnico di Ascolto 2021.

La stazione di Sibari costituisce il punto di confluenza delle linee Sibari – Crotona – Catanzaro Lido (cosiddetta linea jonica) e Sibari – Cosenza – Paola. Attualmente non esiste un collegamento diretto fra le linee afferenti a Sibari, pertanto il passaggio da una linea all'altra prevede un'inversione del senso di marcia sui binari di ricevimento della stazione, con conseguente aumento dei tempi di percorrenza.



Figura 1 -Inquadramento Territoriale

¹ Condotto (per conto di Land s.r.l., su incarico di ITALFERR S.p.A.) dallo scrivente, dott. Eugenio Donato, Archeologo, iscritto negli elenchi ministeriali (Legge 22 luglio 2014 n. 110, D.M. 244 20 maggio 2019 - ANA.Prot_19_22_2020 del 04.02.2020_Donato).

La realizzazione di un binario esterno che colleghi direttamente le due linee diramate consente di creare le condizioni per un nuovo modello di servizio in grado di collegare i versanti jonico e tirrenico della Calabria senza soluzione di continuità.

Lo sviluppo complessivo dell'intervento risulta essere pari a circa 1 km, con innesto sulla L.S. Reggio Calabria - Metaponto al km c.a. 123+345 e innesto sulla LS Sibari - Cosenza alla km c.a. 1+230 circa, ove i primi 285 m sono in rilevato con altezza massima pari a circa 6 m dal p.c.. Proseguendo con l'avanzamento delle progressive, il tracciato si sviluppa in viadotto con una lunghezza pari a circa 330m (con campata centrale a trave reticolare a via inferiore) che consente lo scavalco della SS106, della nuova viabilità in fase di realizzazione nel progetto di soppressione PL e del canale interposto tra le due arterie stradali.

Nei restanti 386 m circa, il tracciato si sviluppa in rilevato a meno di un ponte a travi incorporate che consente lo scavalco di un canale posto al km 0+850 circa per poi ricollegarsi sulla LS Sibari-Cosenza.

All'interno dell'intervento è prevista la realizzazione di una viabilità sterrata NV01 per garantire accesso ai fondi terrieri interclusi e una deviazione provvisoria di una viabilità necessaria per la realizzazione del VI01.

Nel seguito si riportano le caratteristiche funzionali dell'intervento:

- ❖ *Sviluppo complessivo dell'intervento circa 1km;*
- ❖ *Realizzazione di due viadotti di cui, VI01 330m e VI02 di 20m;*
- ❖ *Realizzazione di tratti in rilevato;*
- ❖ *Pendenza - lato LS Reggio Calabria - Metaponto 27,5 per mille + 3,2 per mille di addizionale;*
- ❖ *Pendenza lato LS Sibari - Cosenza 18,85 per mille + 3,2 per mille di addizionale.*
- ❖ *Velocità di progetto 60 km/h;*
- ❖ *Deviatoi per allaccio linea storica 60/UNI/400/0.094;*
- ❖ *Interventi tecnologici.*

Il progetto prevede anche interventi tecnologici sia all'interno della stazione di Sibari che lungo la linea in progetto. In particolare, per la gestione della nuova bretella è previsto il potenziamento dell'attuale ACEI con l'inserimento all'interno del piazzale della Stazione di Sibari di un nuovo fabbricato tecnologico adiacente all'attuale fabbricato ACEI.

È prevista l'installazione di una nuova BTS lungo linea sulla direttrice Sibari-Cosenza con i relativi collegamenti in fibra ottica verso il locale tecnologico della stazione di Sibari e la relativa fornitura di apparati di trasporto per il collegamento con la rete RFI. Inoltre, è prevista la riconfigurazione del sistema di alimentazione delle zone elettriche di Stazione e di TE, prevedendo 2 nuovi emisezionamenti di stazione per via dell'inglobamento della bretella di Sibari all'interno della stazione di Sibari. In sintesi, per la parte TE sono previsti i seguenti interventi:

- ❖ *Elettrificazione Bretella;*
- ❖ *Adeguamento Stazione di Sibari;*
- ❖ *Sezionamenti e sezionatori;*
- ❖ *Alimentatore/Fe Eder in Cavo;*
- ❖ *Canalizzazioni e cavi sezionatori;*
- ❖ *Adeguamento LC e segnaletica TE.*

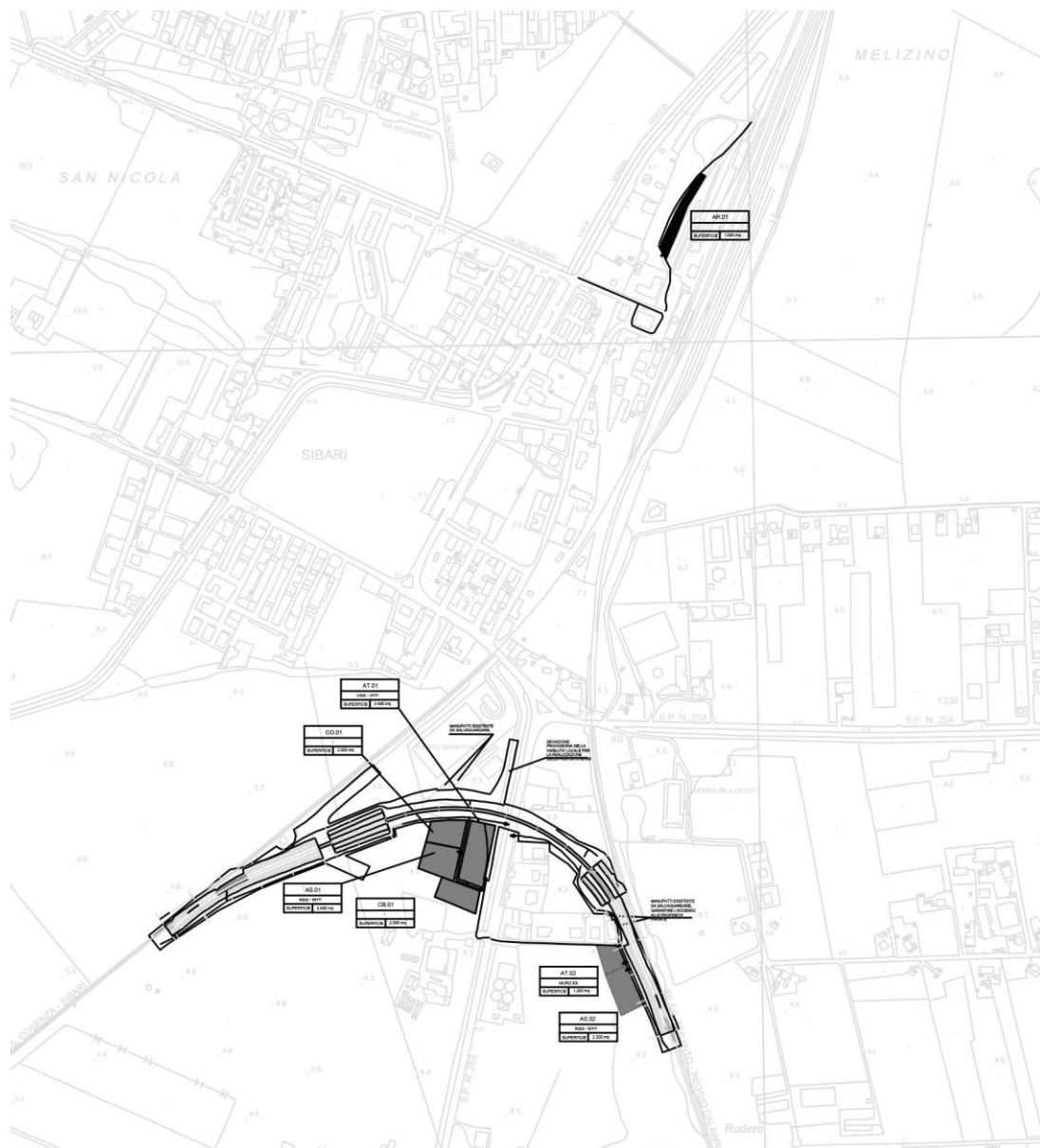


Figura 2 –Il progetto su base CTR.

	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A	FOGLIO 6 di 38

1. METODOLOGIA DELLA RICERCA

Nel paragrafo seguente si illustrano, in sintesi, le fonti e i metodi utilizzati per la raccolta e l'interpretazione dei dati, a partire dalla bibliografia 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 e dei vincoli* (codifica: RC2V00R22N5AH0001001A) allegata a questa relazione.

Nell'elaborato grafico sono state posizionate tutte le testimonianze archeologiche, note da precedenti segnalazioni (di tipo bibliografico e/o archivistico) o rintracciate *in situ*, presenti nell'area 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. 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), queste ultime integrate con i risultati scaturiti dall'interrogazione di motori di ricerca specialistici come 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 del quadro vincolistico acquisito presso gli uffici della SABAP di competenza², oltre che dai repertori disponibili in rete³.

Le evidenze, documentate e posizionate su base cartografica vettoriale, costituita dalla CTR in scala 1:5.000 (**Fig. 3**), sono individuabili in base a legende indicanti la tipologia dell'evidenza archeologica e il

² Il quadro vincolistico del territorio è stato acquisito dallo scrivente, presso l'archivio della sede di Cosenza, presso l'archivio del Parco Archeologico di Scolacium, e presso l'archivio del Museo Archeologico Nazionale di Sibari, in occasione di precedenti lavori di VIARCH ferroviarie (su commessa ITALFERR S.p.A.) che hanno interessato il territorio della Sibaritide (Es. “Progettazione definitiva per l'elettrificazione del collegamento ferroviario Lamezia – Catanzaro - Dorsale Ionica” (autorizzazione Soprintendenza prot. DT. AAT. 0006241.20E, del 27/01/2020).

³Es. <http://pr5sit.regione.calabria.it/navigatore-sirv>.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
	STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A

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

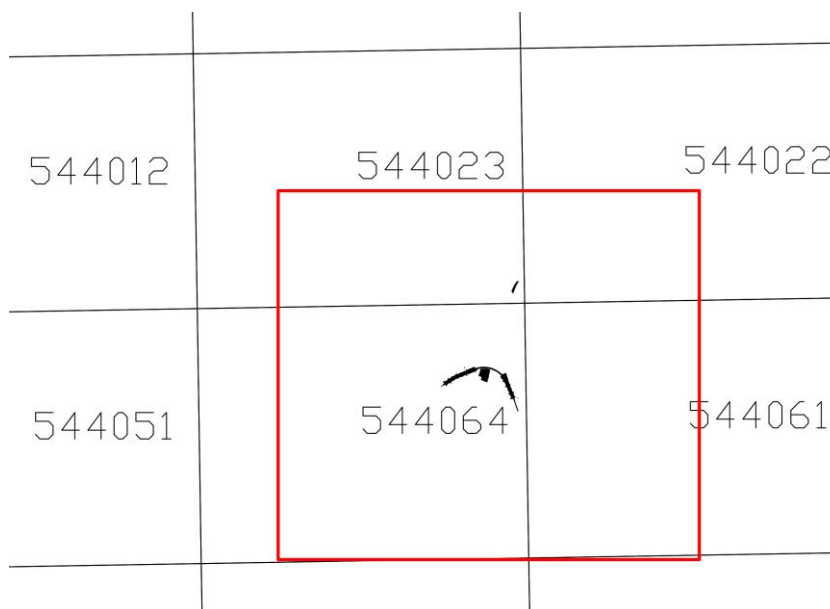


Fig. 3 – Il progetto (in nero) sul quadro d’unione della Carta Tecnica Regionale. Il rettangolo verde corrisponde all’area presa in considerazione per la Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli.




01	SITO DA BIBLIOGRAFIA/ARCHIVIO												
A1	ANOMALIA DA FOTO AEREA												
	CAROTAGGIO DI PROGETTO (CON ESITO ARCHEOLOGICO NEGATIVO)												
	AREA DI MATERIALE MOBILE (FRAMMENTI LITICI/FITTILI)												
	INSEDIAMENTO												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>CRONOLOGIA (applicato al simbolo)</th> <th>PROVEDIMENTI DI TUTELA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Preistoria/Protostoria</td> <td> VINCOLO ARCHEOLOGICO DIRETTO</td> </tr> <tr> <td> Età greca</td> <td> AREE ESPROPRIATE</td> </tr> <tr> <td> Età romana/tardoantica</td> <td> VINCOLO ARCHEOLOGICO INDIRETTO (inedificabilità assoluta)</td> </tr> <tr> <td> Età medievale/postmedievale</td> <td> VINCOLO ARCHEOLOGICO INDIRETTO (indice di fabbricabilità 0,002)</td> </tr> <tr> <td> Incerta</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		CRONOLOGIA (applicato al simbolo)	PROVEDIMENTI DI TUTELA	 Preistoria/Protostoria	 VINCOLO ARCHEOLOGICO DIRETTO	 Età greca	 AREE ESPROPRIATE	 Età romana/tardoantica	 VINCOLO ARCHEOLOGICO INDIRETTO (inedificabilità assoluta)	 Età medievale/postmedievale	 VINCOLO ARCHEOLOGICO INDIRETTO (indice di fabbricabilità 0,002)	 Incerta	
CRONOLOGIA (applicato al simbolo)	PROVEDIMENTI DI TUTELA												
 Preistoria/Protostoria	 VINCOLO ARCHEOLOGICO DIRETTO												
 Età greca	 AREE ESPROPRIATE												
 Età romana/tardoantica	 VINCOLO ARCHEOLOGICO INDIRETTO (inedificabilità assoluta)												
 Età medievale/postmedievale	 VINCOLO ARCHEOLOGICO INDIRETTO (indice di fabbricabilità 0,002)												
 Incerta													

Fig. 4 – Legenda della Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli.

Parte del lavoro è stata dedicata all’analisi delle foto aeree. Il lavoro non ha fornito elementi utili alla localizzazione di sicure evidenze archeologiche, ma ha rilevato la presenza di probabili elementi di origine antropica (cfr. cap. 2.3).

In merito all’analisi toponomastica, si è tenuto conto dei toponimi presenti nella cartografia IGM CASMEZ in scala 1:10.000⁴, entro l’areale corrispondente alla Carta delle presenze archeologiche (Fig. 5).

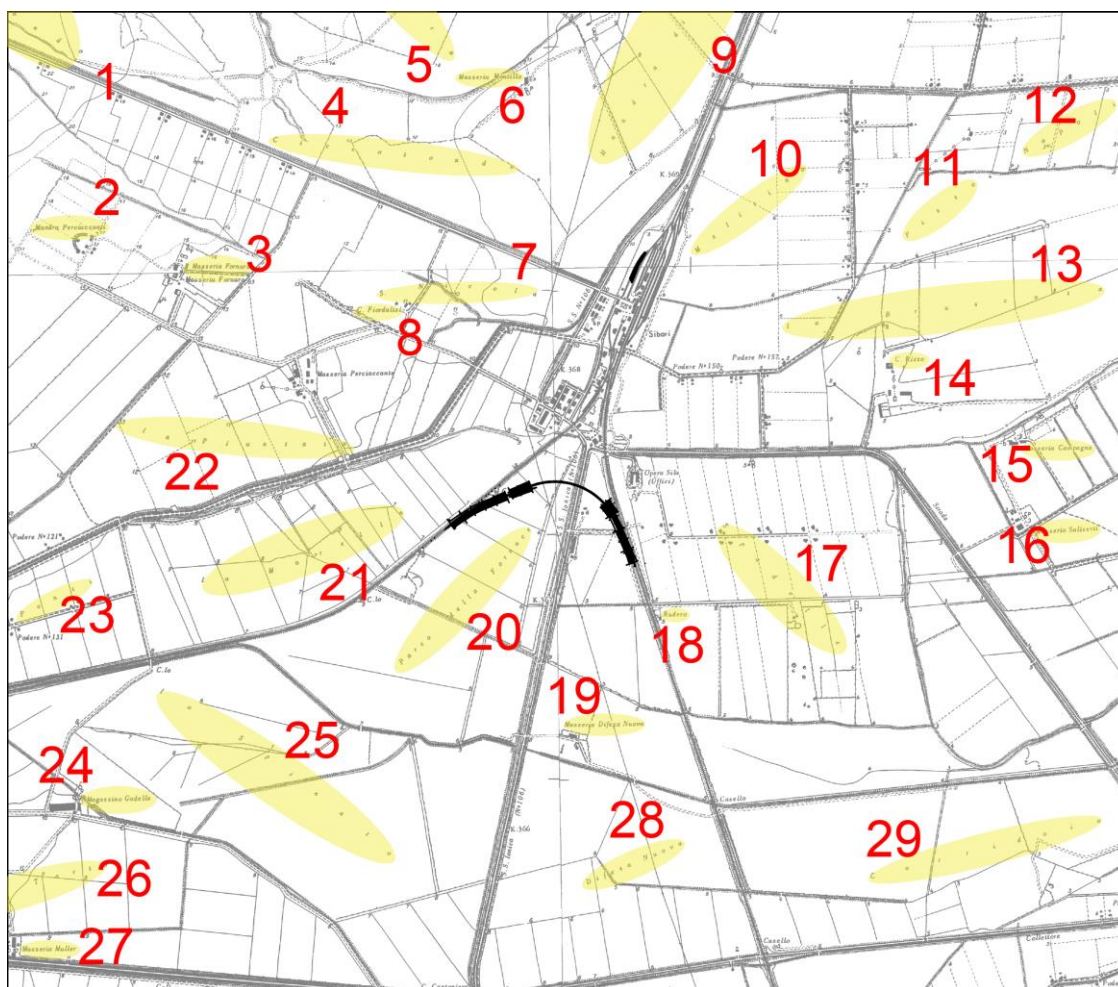


Figura 5 – Immagine esemplificativa dell’analisi toponomastica nell’area del progetto (in nero) sulla cartografia IGM CASMEZ 1:10.000.

⁴ L’areale in oggetto ricade all’interno dei fogli 221 II NE B (Masseria Vrichetto), 221 II SE A (Volta del Ponte), 222 III NO C (Torrente Raganello) e 222 III SO D (Sibari).

	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A	FOGLIO 9 di 38

In generale, seppure non mancano alcuni spunti di interesse, es. l’agiotoponimo *San Nicola* (**Fig. 5, n. 7**), che potrebbe essere collegato alla presenza di una chiesa, anche di origine altomedievale, la maggior parte dei nomi si riferiscono al paesaggio rurale di età moderna e contemporanea.

*Difesa Nuova*⁵ (**Fig. 5, n. 28**), e *Mandra* (spesso associata ai nomi dei proprietari) indicano terreni destinati al pascolo, così come altri toponimi richiamano la vegetazione e le caratteristiche dei luoghi, es. *Pantano Rotondo* (**Fig. 5, n. 1**), che ricorda le caratteristiche paludose dell’area, *Bruscata* (=terra bruciata)⁶ (**Fig. 5, n. 13**), *Spinato* (**Fig. 5, n. 25**). verosimilmente ad attività produttive preindustriali e industriali, verosimilmente alla produzione di laterizi.

Molti toponimi sono costituiti da nomi o soprannomi dei proprietari dei findi agricoli, spesso preceduti dal termine Casa, Masseria o Mandra, come, ad esempio: *Cucchiarara*⁷ (**Fig. 5, n. 5**), *Mandra Perciaccanti* (**Fig. 5, n. 1**), *Mandra di Rivitti*⁸ (**Fig. 5, n. 9**), *Masseria Fornaro* (**Fig. 5, n. 3**), *Masseria Salicetti* (**Fig. 5, n. 16**), *Casa Fiordalisi* (**Fig. 5, n. 8**)⁹, *Casa Rizzo* (**Fig. 5, n. 14**)

In sintesi, nessuno dei toponimi che insistono nell’areale del progetto sembra essere legato a presenze antiche che possano direttamente influire sulla valutazione del rischio relativo.

L’attività di survey ha preso in considerazione un areale, corrispondente ad un offset di 150 m per lato rispetto all’asse del progetto. In quest’area sono state identificate le varie Unità di Ricognizione, distinte in base alle caratteristiche morfologiche e/o topografiche o ad altri elementi contingenti.

Per la descrizione delle condizioni di visibilità sono stati utilizzati i seguenti parametri: buona, media, scarsa, nulla, inaccessibile, urbanizzato. Per le aree inaccessibili e urbanizzate, che nella Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli sono state campite in modo differente, non è stata redatta la scheda U.R..

Gli aspetti di questa parte del lavoro sono riportati nell’allegato Relazione di survey (codifica: RC2V00R22RHAH0001001A), e, graficamente nell’allegata *Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli* (codifica: RC2V00R22N6AH0001002A).

⁵ ROHLFS 1990, p. 97.

⁶ Ivi, p. 30.

⁷ Ivi, p. 87.

⁸ Ivi, p. 275.

⁹ Ivi, p. 111.

Infine, l’insieme dei dati acquisiti ha permesso di effettuare un’analisi complessiva del rischio archeologico (cfr. Cap. 4), sintetizzata graficamente nell’allegata *Carta del rischio archeologico relativo* (codifica: RC2V00R22N6AH0001001A).

Il presente studio archeologico viene, inoltre, redatto su Template GIS secondo il format ministeriale, con il seguente nome di progetto: **J21G22000050001**, come previsto dal dpcm del 14 febbraio 2022 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2022) - e dalla Circolare n. 53 del 22 dicembre 2022 - che approva le linee guida per la procedura di verifica prevista dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (art. 28 comma 4 del dlgs n. 42/2004) e dal Codice degli appalti pubblici (art. 25 del dlgs n. 50/2016).

2. IL CONTESTO TOPOGRAFICO E STORICO-ARCHEOLOGICO

2.1 Il quadro topografico

L'area in esame è ubicata in corrispondenza della Piana di Sibari, situata sul versante ionico settentrionale della regione, fungendo da confine tra il massiccio del Pollino e quello della Sila. È solcata al centro dai corsi del fiume Crati e del suo affluente Coscile, che sfociano nel mar Ionio.

Il progetto ricade nel territorio del comune di Cassano allo Ionio (CS), in particolare a sud dell'agglomerato della frazione di Sibari che si sviluppa intorno allo scalo ferroviario e ai principali assi viari, costituiti dalla SS 106 e dalla SP 253.



Figura 6 – Localizzazione del progetto su base CTR.

Dal punto di vista geologico¹⁰, l'area di studio è caratterizzata da unità di spinta a falde. I terreni affioranti in questa zona appartengono al Complesso delle Unità Appenniniche. L'area ricade nella parte terminale della valle del Fiume Crati, un bacino estensionale intermontano di età plio-quadernaria, situato nel settore settentrionale dell'Arco Calabro; in particolare, è delimitata a nord dal gruppo montuoso del Pollino, ad ovest dalla Catena Costiera, mentre a est è bordata dal Massiccio della Sila. In corrispondenza dell'area in studio, il bacino si sviluppa trasversalmente all'asse della catena Appenninica, definendo la Piana di Sibari, delimitata da faglie ONO-ESE e NE-SO. In corrispondenza di quest'ultimo sistema di faglie, il graben tende ad allargarsi e con la Fossa di Corigliano descrive l'attuale piana Costiera del Fiume Crati e la parte sommersa del bacino che discende nel Mar Ionio. La stratigrafia dell'area in esame è rappresentata, nella sua porzione più superficiale, quasi esclusivamente da depositi continentali Olocenici, in particolare alluvionali derivanti da conoidi di deiezione composti da materiale detritico proveniente dai massicci montuosi adiacenti. I sedimenti sono stati estesamente rielaborati dall'attività fluviale recente ed attuale, prevalentemente con cicli di ablazione e rideposizione di materiale grossolano ciottoloso in corrispondenza degli alvei fluviali e deposizione di materiale misto fine-grossolano nelle zone alluvionali interessate da piene. Le litologie incontrate dalla tratta ferroviaria oggetto di studio sono descritte all'interno della Carta Geologica della Calabria in scala 1.25.000 (fogli 222 – III – SW e 221 – II – SE Cassa per il Mezzogiorno, 1971).

Da un punto di vista geomorfologico la piana di Sibari si colloca nella porzione più settentrionale del litorale ionico calabrese e risulta alimentata principalmente dagli apporti del F. Crati (il più importante della regione), del F. Coscile e di corsi d'acqua minori tra cui il T. Raganello ed il T. S. Mauro. In particolare, la piana costiera si sviluppa al piede di un sistema collinare poco pronunciato, con quote medie variabili tra gli 80 ed i 200 m s.l.m., impostato su litotipi plio-pleistocenici di natura da sabbioso-conglomeratica ad argilloso-siltosa. La piana è limitata verso l'interno da una cerchia di rilievi intagliati e da una serie di superfici terrazzate. Altri elementi geomorfologici della Piana sono rappresentati da conoidi di deiezione fossili, che hanno comportato una pensilità degli alvei provocando l'inalveamento delle aste terminali. La recente evoluzione geologica della Piana di Sibari è stata guidata dai tassi di

¹⁰ In generale per gli aspetti geomorfologici legati alle problematiche dell'evoluzione della Piana e dell'insediamento antico si veda: COTECCHIA 1994; BELLOTTI *et alii* 2006; BELLOTTI *et alii* 2009; LENA 2020.

subsidenza e di risalita eustatica del livello marino, nonché da quelli degli apporti fluviali, in particolare dei fiumi Crati e Coscile. Un recente studio ha valutato la subsidenza media nel sito archeologico di Sibari, posto nella piana di Sibari a 4 km a sud est rispetto all’area di progetto, tra 0.5 e 1 mm/anno con massimi locali compresi tra 3.2 e 4 mm/anno.

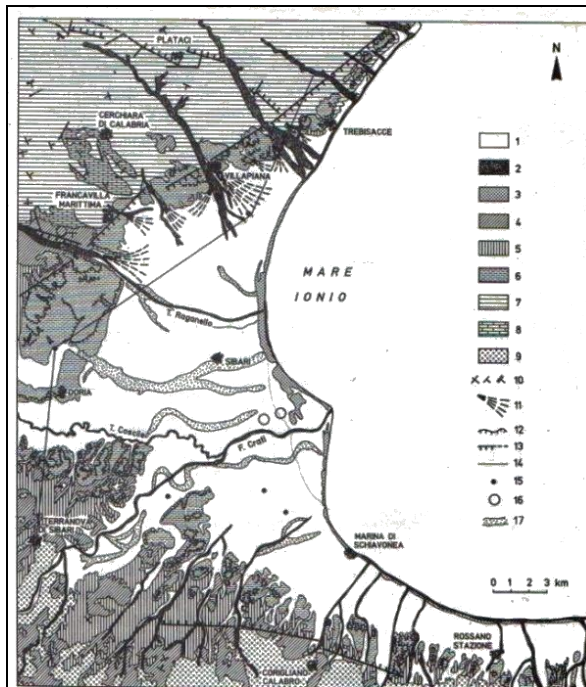


Fig. 8 - Carta geomorfologica: 1) Pianura alluvionale (Olocene); 2) Alluvioni dei letti fluviali e depositi litorali (Olocene); 3) Dune (Olocene); 4) Conglomerati e sabbie (Pleistocene); 5) Argille grigio-azzurre (Pliocene sup./Pleistocene); 6) Conglomerati (Pliocene sup./Pleistocene); 7) Flysch (Miocene inf./medio); 8) Calcarei (Cretaceo); 9) Cristallino (Paleozoico/Mesozoico); 10) Giaciture; 11) Conoidi; 12) Terrazzi; 13) Faglie; 14) Traccia di sezione; 15) Sondaggi profondi; 16) Aree archeologiche; 17) Tracce degli antichi corsi d’acqua.

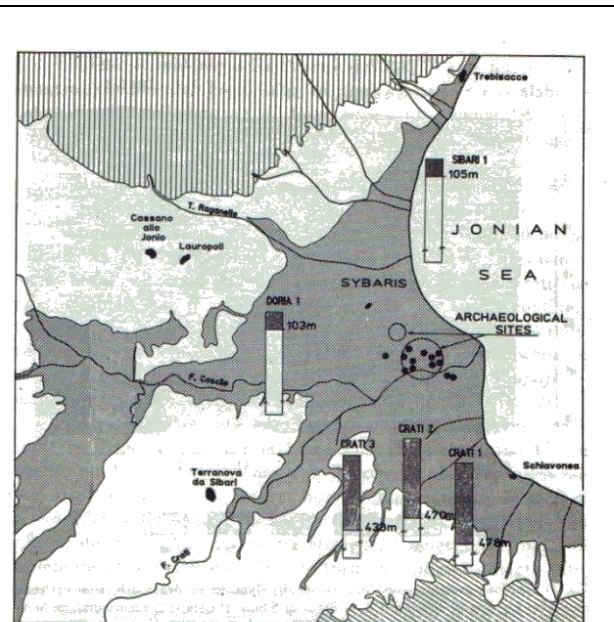


Fig. 10 - Spessore dell’alluvionale accertato nei sondaggi profondi perforati nella piana di Sibari per ricerche di idrocarburi: 1) Rocce cristalline; 2) Rocce carbonatiche mesozoiche; 3) Sedimenti plio-pleistocenici; 4) Sedimenti alluvionali.

Fig. 7 - La Piana di Sibari. Carta geologica. Sono evidenti i conoidi di che deiezione interessano un’ampia porzione dell’area; nella seconda immagine La piana di Sibari. Spessore delle alluvioni (entrambe da Cotecchia 1994).

In sintesi, a Piana ha avuto origine nel momento in cui ha cominciato a sollevarsi il settore nord-occidentale che ha separato il mare Jonio dal Mar Tirreno. Il processo ha avuto luogo inizialmente con la deposizione di grandi quantità di materiali nel fondo del golfo già formato fino a colmarlo del tutto. Le sue coperture detritiche terminali mostrano, via via che ci si sposta verso oriente, una variazione di ambiente di sedimentazione che passa da marino a litorale e poi ancora a lagunare, a stagno di acqua dolce e, infine, a continentale.

L’area interessata dal progetto (**Fig. 8**) ricade in prossimità di un’antica area lagunare, delimitata, a sud, da un cordone durare sul quale, a metà dell’VIII secolo a.C., venne fondata la città di Sibari. Nei secoli

successivi, l'area lagunare divenne palustre e infine fu del tutto colmata dai sedimenti trasportati dai fiumi.

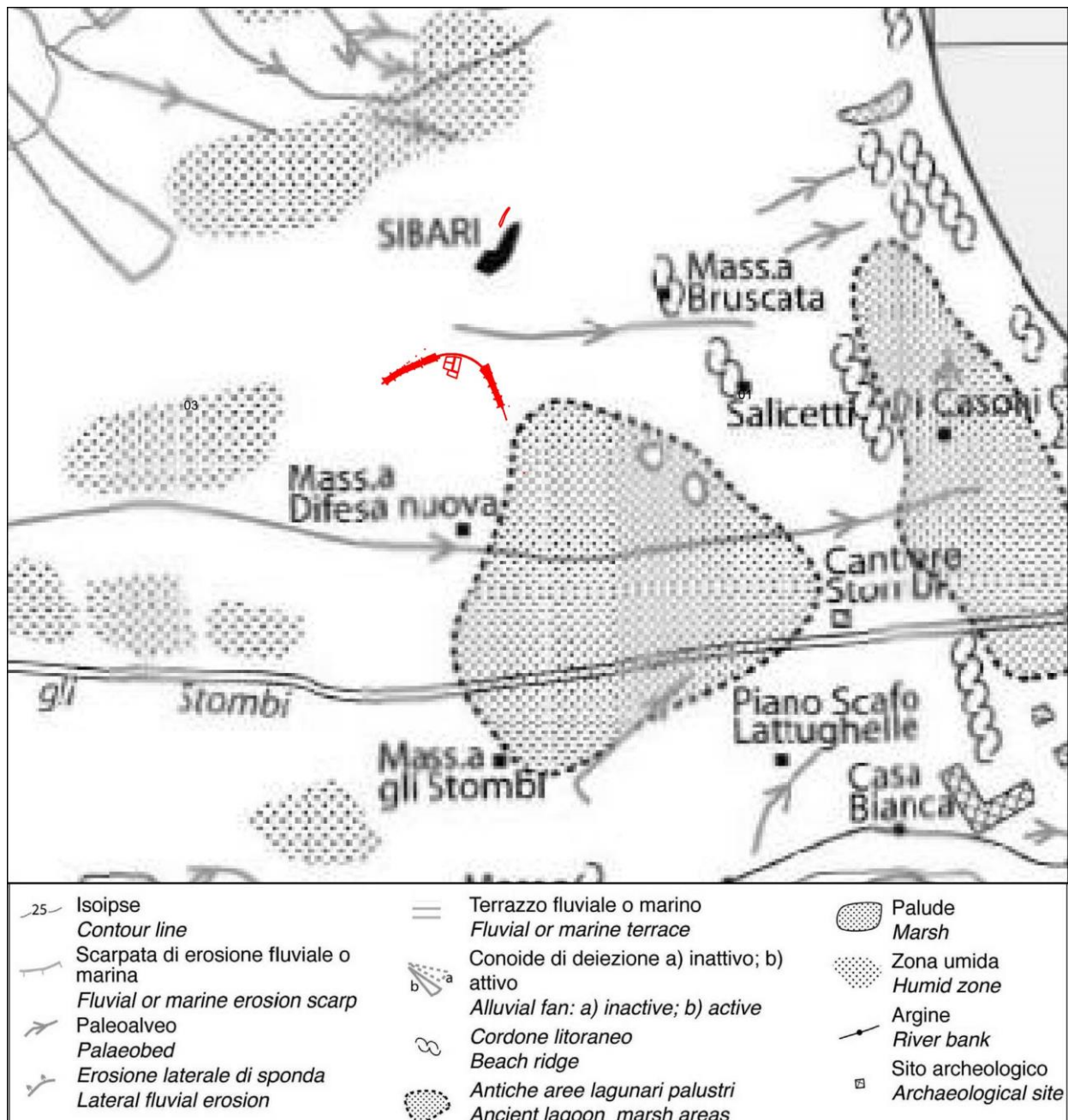


Fig. 8 - Lineamenti morfologici di un dettaglio della piana di Sibari (in rosso il progetto) (da BELLOTTI *et alii* 2009).

2.2 Il quadro archeologico

Il progetto si trova nella piana di Sibari, la vasta area fluviodeltizia originata dai fiumi Coscile e Crati che scendono dalla catena costiera tirrenica, non lontano dal sito dell'antica città di Sibari, fondata, fra il 720-710 a.C. in un'area precedentemente disabitata ma situata all'interno di un comprensorio caratterizzato dalla presenza di una società indigena già ben strutturata che aveva alle spalle quasi un millennio di storia¹¹.

Per quanto riguarda l'area dell'insediamento antico di Sibari, *Thurii* e *Copia* (cfr. cap. 2.2.1), la lunga tradizione di scavi e ricerche, è scaturita nella creazione del Parco archeologico di Sibari, che si inquadra nell'ambito di una intensa attività di tutela della Soprintendenza alla quale si deve il cospicuo programma di vincoli (diretti e indiretti) e di espropri lungo una superficie di circa 500 ha.

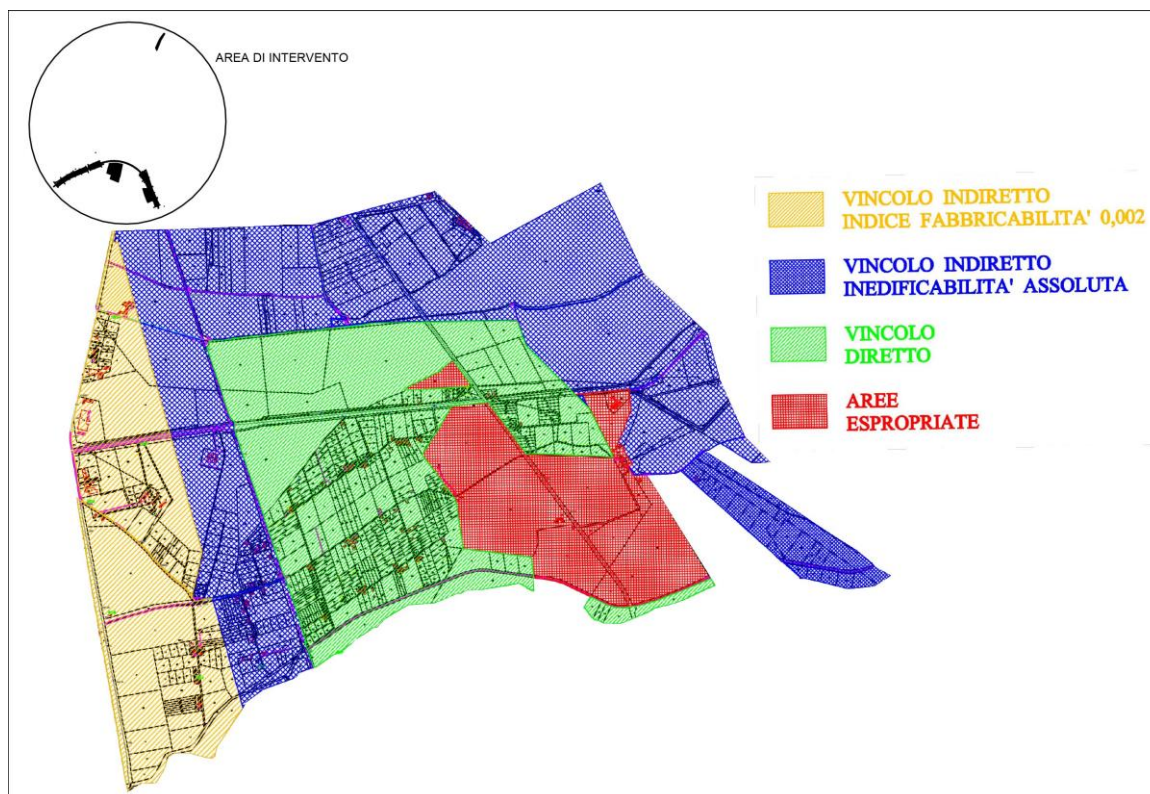


Figura 9 – Localizzazione del progetto rispetto al quadro della tutela archeologica (vincoli diretti, indiretti ed espropri) (fonte: ARCHIVIO SABAP CZ-CS-KR).

¹¹ Per una sintesi sul territorio si rimanda a MOLLO 2018, pp. 559-661.

	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A	FOGLIO 16 di 38

Rispetto all'area suddetta il punto di progetto si colloca in una zona piuttosto periferica, distante circa 1000 m dal limite con l'area sottoposta a vincolo indiretto (**Fig. 9**), una fascia, larga circa 700 m, che cinge le aree archeologiche tutelate dal vincolo diretto.

Dal territorio del comune di Cassano allo Ionio provengono numerose testimonianze: presso la sorgente sulfurea e dal Timpone del Castello medioevale ricognizioni di superficie hanno permesso di individuare i resti di un insediamento databile tra il Bronzo finale e la prima età Ferro e poi in epoca arcaica, presso la valle del torrente Raganello. Tra Casale Capo Lanza e Crocile di Maroglio si segnalano rinvenimenti riferibili all'età ellenistico-romana, con la presenza di sepolture e le tracce, nell'ultima località, anche di un piccolo insediamento dell'età del Ferro.

Nella vicina Doria, non lontana dalla sponda sinistra del fiume Coscile e dai primi rilievi circostanti, una serie di rinvenimenti sporadici ha offerto indicazione della presenza di un insediamento dell'età del Ferro ed arcaico, ed una frequentazione di tipo sparso di epoca ellenistica, da riconoscere anche nelle località I Pozzi del Comune e Chidichimo. Il sito di Doria si segnala per la sua particolare posizione, sull'ipotetico asse di comunicazione regionale che da Sibari conduce verso Castrovillari e l'interno.

La porzione di territorio a a Sud del Crati, a sua volta comprende varie macro aree tutte di grande interesse nelle varie fasi dell'insediamento antico¹². La zona delimitata ad Ovest e a Nord dal corso del fiume comprende una serie di insediamenti posti sulle colline che digradano verso la Valle del Crati, il cui punto principale è costituito dalla Serra Castello, un'altura su un sistema collinare che domina la Piana, con numerosi siti dalla protostoria fino alla piena età imperiale. Un'altra importante area si trova più a Sud ed è delimitata ad Ovest dall'asse stradale parallelo al Crati, da Serra Castello fino alla località Muraglie, ad Est dal tracciato della via litoranea, mentre il lato Sud è costituito dalle colline che digradano verso la piana di Sibari ed il litorale. L'area (anche per la particolare morfologica), dal punto di vista dell'insediamento antico, si caratterizza soprattutto per la presenza di fattorie e piccoli centri agricoli, prevalentemente di età romana, prossimi alle direttrici viarie secondarie che si diramavano verso l'interno. Infine, l'altra macro area, nella quale ricade il punto di realizzazione dell'opera in progetto, a partire dalla collina delle Muraglie, si estende alla destra dell'ultimo tratto del Crati. In questa zona, dove non mancano numerose segnalazioni di presenze archeologiche, si trovano due importanti siti, quello

¹² AA. VV. 1969, pp. 46-47.

delle Muraglie, dove è attestato un insediamento databile tra l'età ellenistica e l'età imperiale, e quello di contrada Favella, con testimonianze databili a partire dal neolitico, ma anche di età arcaica, ellenistica e romana. Le ricerche hanno evidenziato il ruolo importante di questi centri nell'area di più immediata gravitazione di Sibari, anche dopo la sua distruzione e le fasi relative all'insediamento di Thurio-Copia. In generale lo stesso territorio presenta interessanti elementi anche per il medioevo, con la presenza di una serie di monasteri, testimonianza degli ultimi insediamenti creati sulle direttrici viarie che dalla Sila conducevano al mare.

In merito alla viabilità, in seguito alla fondazione di *Sybaris*, l'*apoikia* probabilmente divenne il fulcro principale di snodo e di raccordo per tutti i principali tracciati viari dell'area. Le vie di penetrazione verso l'interno, e quindi verso la costa Tirrenica, dovevano coincidere in larga parte con quelle già attive durante l'età del Ferro e risalire le valli del Raganello, del *Sybaris/Coscile* e del Crati¹³.

Per l'età classica non si hanno molte informazioni dirette sulla viabilità di questa area, alla luce dei dati disponibili fino agli anni Ottanta del secolo scorso. Tuttavia, Givigliano è riuscito a ricostruire, nelle linee generali, le principali vie di comunicazione della Sibaritide centrale e settentrionale (**Fig. 10**). Un percorso doveva collegare sicuramente *Thurii* (e presumibilmente prima anche *Sybaris*) alla Siritide, seguendo la linea di costa.

In età romana, l'area in oggetto era servita dalla via costiera ionica che si snodava lungo la costa con un tracciato che, nel suo complesso, ha come punti di riferimento la vecchia strada statale n.106, la linea ferroviaria e quella che corre ai piedi delle colline prospicienti il mare, la quale ultima non di rado arriva a coincidere con le due precedenti. E' possibile, comunque, che, in alcuni casi ed in particolari punti della costa, in prossimità di corsi d'acqua di una certa ampiezza, la strada tendesse a risalire verso l'interno per effettuare il guado in situazione più favorevole.

Ad *Heraclea*, identificabile nei pressi dell'odierna Policoro e presente nei diversi itinerari, convergono le vie da Grumento e da Taranto, per cui può essere considerata come il nodo d'accesso alla Calabria settentrionale ionica. Da *Heraclea* si hanno 4 miglia sino a Semnum, che si può porre come statio fluviale sulla destra del Sinni, quindi 20 miglia sino ad Ad Vicensimum ed altre 20 sino a Thurii. Ai piedi di Rossano, a 12 miglia da Thurii, si pone la tappa di *Roscianum*.

¹³GIVIGLIANO 1994, pp. 65-271.



Fig. 10 - Viabilità della Sibaritide in età greca (da Givigliano 1987).

2.2.1 Sibari, *Thurii* e *Copia*

La città di Sibari fu costruita tra le foci di due fiumi – il *Krathis* e il *Sybaris* – al centro della vasta pianura. Secondo le fonti, la fondazione avvenne fra il 720-710 a.C., come sembrerebbe confermato dall'evidenza archeologica. Il disegno politico di Sibari “resterà un'esperienza unica nella storia della *Magna Grecia*”¹⁴, unica anche perché le fonti narrano della totale distruzione della colonia achea da parte di Crotona nel 510 a.C. (Strab., VI 1, 13). Solo nel 444/443 a.C., con l'aiuto di Atene sul sito in cui era sorta *Sybaris*, fu fondata la colonia panellenica di *Thurii*. Fra i partecipanti si ricorda anche Ippodamo di Mileto, al quale si attribuisce il celebre impianto urbano della città (Diod., XII, 10, 7)¹⁵. Fin dalla sua fondazione, *Thurii* dovette affrontare due serie di minacce: la guerra con Taranto per il controllo della Sibaritide e l'attacco dei Lucani dall'interno. All'interno di questo complicato scacchiere politico, in cui le *poleis* italiote guerreggiavano fra loro, si inserirono in maniera prepotente le popolazioni indigene. A partire dalla fine del V sec. a.C. le aree interne della Calabria settentrionale e della Basilicata sono dominate da un nuovo popolo italico, i Lucani (probabilmente già da tempo presenti nell'area) che spinsero numerose città greche a coalizzarsi fra loro e a formare nel 393 a.C. circa la Lega Italiota. I Lucani attaccarono *Thurii* una prima volta nel 389 a.C. e una seconda nel 366 a.C. In entrambe le occasioni furono gli interventi di Siracusa prima e di Taranto poi a scongiurare la distruzione (Strab., VI, 1,13). Da questo periodo inizia una sempre maggiore ingerenza della stessa città di Taranto nelle politiche di *Thurii*. Terminata la minaccia lucana, un altro popolo italico, i Brettii, che occupava le aree interne della Calabria, iniziò a minacciare da Sud dapprima il territorio poi la stessa città di *Thuri* (Diod. XVI, 15). Questa situazione nel 282 a.C. spinse i Turini a chiedere aiuto a Roma¹⁶. Roma mandò un esercito sotto la guida del console C. Fabrizio Luscino il quale, dopo aver sconfitto gli Italici, liberò la città italiota e vi insediò un presidio romano. Successivamente, nel corso della Seconda Guerra Punica (218-202 a.C.), *Thurii* si schierò dapprima dalla parte di Roma, poi, nel 212 a.C., defezionò Roma, la quale però riuscì a sconfiggere i Cartaginesi e a dominare tutte le città ribelli¹⁷. Per controllare il territorio, i Romani

¹⁴ GRECO 1992, p. 462.

¹⁵ GRECO 2008.

¹⁶ DE JULIIS 1996, p. 318.

¹⁷ MUSTI 1994, pp. 387-394.

	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A	FOGLIO 20 di 38

cominciarono a dedurre colonie nelle aree strategiche e, poiché *Thurii* non sembrava avere la forza di risollevarsi dopo le vicende di guerra da poco concluse, nel 194-193 a.C., fondò, in *ager Thurinus*, la “*colonialatina*” di *Copiae* (Liv., XXXV, 9, 7-8.). La città, ormai completamente romanizzata, vivrà seguendo un progressivo sviluppo, divenendo nell'84 a.C. “*municipium*” romano ed essendo inserito, a partire dall'età augustea, nella *Regio Tertia* detta *Lucania ac Bruttium*¹⁸. La prosperità del centro raggiungerà il suo culmine in età augustea¹⁹. A partire dal 31 a.C., con il nuovo assetto imperiale che sancisce la definitiva pacificazione di tutti i territori della penisola, *Copia - Thurii* diventerà una tranquilla città dell'impero romano, un luogo appartato, con una campagna ben coltivata e con uno dei pochi porti praticabili della costa ionica. (Cic. *Ad Att.*, III,5). Un momento di particolare prosperità dovette essere l'età augustea e tutto il I sec. d.C., periodo in cui a *Copiae* si registra un notevole sviluppo edilizio. L'alternarsi di crisi e ripresa economica si possono quindi evincere solo tramite l'analisi del record archeologico: mancando l'identificazione del foro, dei principali edifici pubblici e religiosi, lo sviluppo di *Copia* fra I e V secolo d.C. è apprezzabile a Parco del Cavallo attraverso le progressive trasformazioni degli isolati fino all'abbandono del sito, non ancora stabilito con certezza. Grazie anche alle ultime indagini archeologiche, siamo a conoscenza infatti di una riorganizzazione della città a partire dal IV sec. d.C., delle intense spoliazioni intervenute durante il VI sec. d.C. e dell'abbandono del sito molto probabilmente databile agli inizi del VII sec. d.C., motivato forse dalle inondazioni fluviali del Crati che, poco alla volta, contribuirono alla cancellazione della colonia romana²⁰.

L'area degli scavi si articola attraverso cinque cantieri denominati Parco del Cavallo, Prolungamento Strada, Casa Bianca, Incrocio e Stombi (**Fig. 11**).

¹⁸ GRELLE - VOLPE 1994, pp. 119-129

¹⁹ ZUMBO 2006, p. 120.

²⁰ PAOLETTI 1993 e PAOLETTI 1994, pp. 533-538.

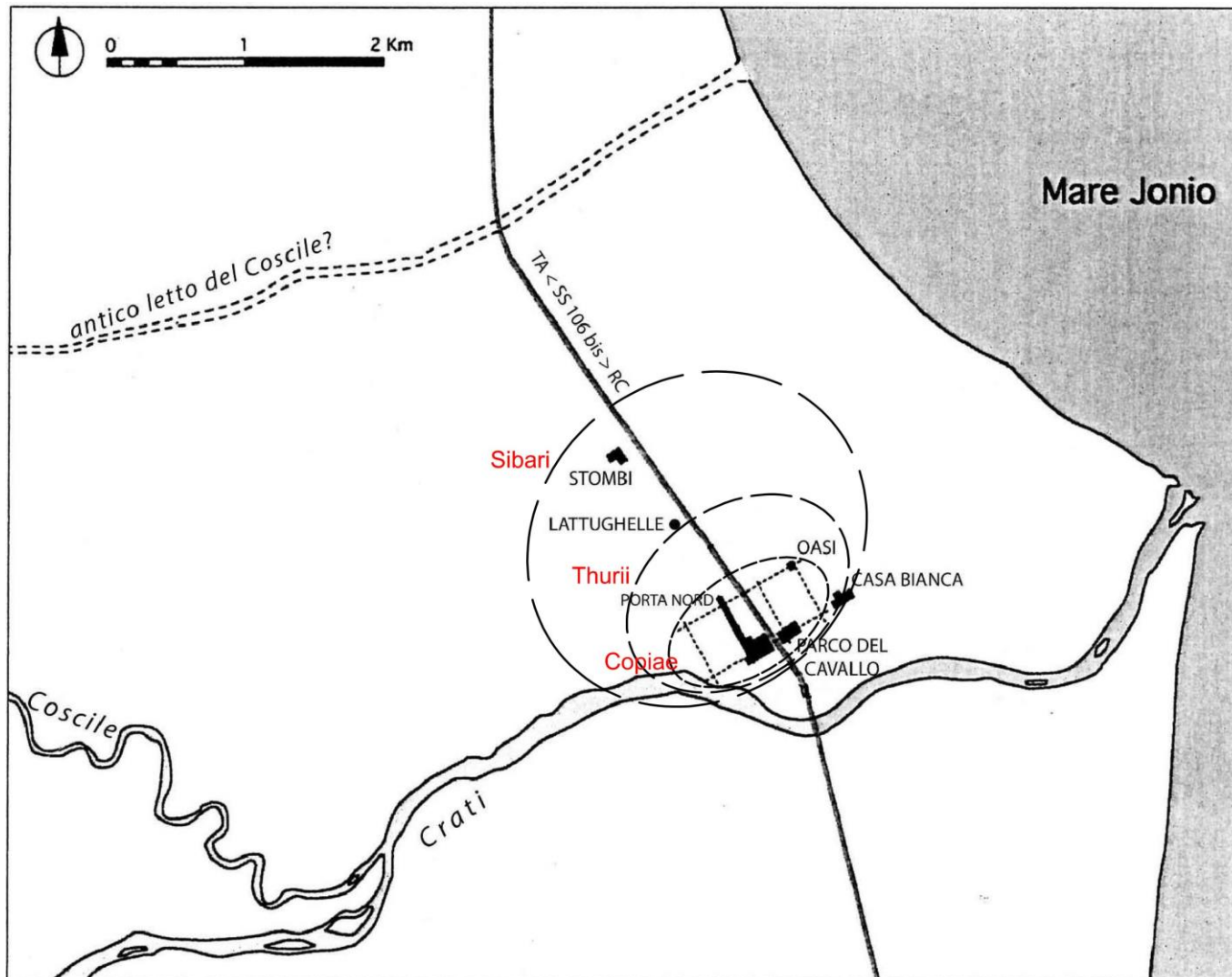


Figura 11 – Sibari, pianta con indicazione delle aree di scavo (elaborazione da GRECO 2014).

Il cantiere **Stombi** (presenza archeologica n. 06) è situato al Km 26 della SS 106 Jonica, circa 2 Km a nord di quello del Parco del Cavallo, e presenta aspetti assai interessanti per la storia di Sibari, perché interessato solo parzialmente da sovrapposizioni post-arcaiche. Va localizzato in quest’area un quartiere periferico di Sibari, assai modesto composto in prevalenza da ceramisti ed agricoltori, a giudicare dai numerosi resti di fornaci e di frammenti di *pithoi* (grandi giare destinate alla conservazione delle derrate). Le fornaci messe in luce dagli scavi erano usate per la cottura di manufatti ceramici di piccolo formato, a giudicare dagli scarti di lavorazione rinvenuti, ed erano costituite da una camera circolare di cottura con copertura in argilla e da corridoi di alimentazione.

L'area scavata (**Fig. 12**) è occupata da edifici con funzione abitativa disposti con apparente regolarità. Gli edifici hanno tutti pianta rettangolare, le fondazioni sono costituite da uno zoccolo di pietre di fiume unite a secco, l'alzato, invece, era in mattoni crudi, impastati con fango e paglia ed essiccati al sole. Le superfici intonacate reggevano il tetto, con copertura a doppio spiovente realizzata mediante tegole piane. L'edificio tipo ha una superficie interna scompartita in due o tre ambienti, mentre l'esterno è articolato in cortili e portichetti. Gli spazi esterni erano provvisti di pozzi formati da anelli in terracotta sovrapposti e utilizzati dai Sibariti per il rifornimento idrico: l'acqua si attingeva dalle falde sottostanti o dalle cisterne in cui confluiva l'acqua piovana che scendeva dai tetti spioventi delle case. A parte qualche traccia riferibile al VII a.C., l'urbanizzazione dell'area con la costruzione degli edifici in pietra è da porre nel corso del VI a.C., come documentato cronologicamente dal materiale ceramico, caratterizzato da una produzione locale e da un vasellame proveniente dall'Asia Minore e dalla Grecia.

Il quartiere fu abbandonato alla fine del VI sec. a.C. Da questo momento in poi nella zona non si riscontrano tracce di una frequentazione successiva. Bisogna aspettare la metà del IV a.C. quando viene costruito un edificio, forse una fattoria, che fra i ciottoli di fondazione reimpiega materiale di costruzione arcaico. Per il periodo romano non si ha documentazione di costruzioni e piuttosto scarso è il numero dei rinvenimenti mobili.

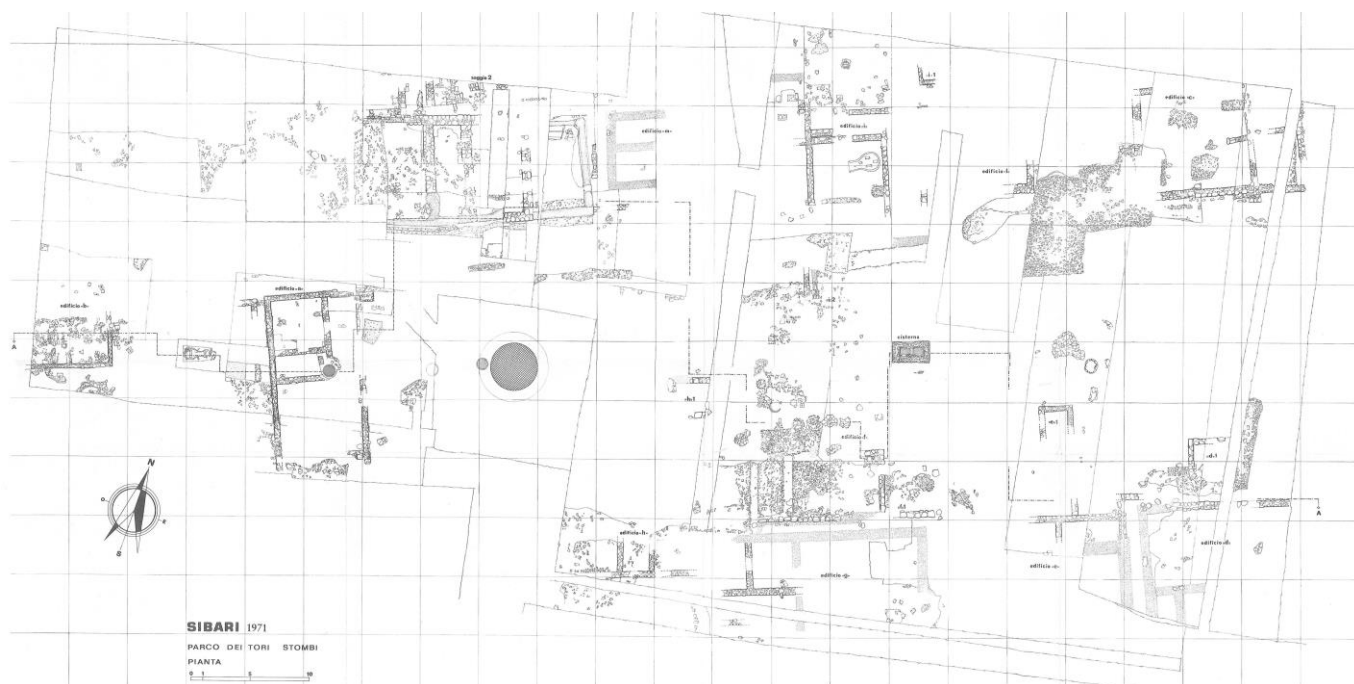


Figura 12 – Cantiere Stombi, planimetria generale dello scavo (1971) (da GUZZO 1972).

il **Parco del Cavallo**, si trova al km 24 della SS 106 Jonica, lungo la riva sinistra del fiume Crati. Il cantiere è di interesse notevole in quanto ci mostra l'intero spessore delle vicende costruttive di Sibari, Thurii e Copia sovrapposte e intrecciate fra loro.

Due ampie strade si incrociano ortogonalmente all'angolo sud-ovest del cantiere: la strada orientata Nord-Sud (ampia 13 metri) e quella Est-Ovest (ampia 6,50 metri) sono parte del reticolo viario progettato da Ippodamo di Mileto per la colonia panellenica di Thuri (444/3 a.C.) e caratterizzato da *plateiai* (strade principali) e *stenopoi* (strade minori) in terra battuta. I Romani utilizzano successivamente l'impianto viario ortogonale ma le *plateiai* e gli *stenopoi* si trasformano in strade basolate e vengono indicate con i nomi di *cardines maximi* e *decumani maximi*.

Le due strade basolate emerse in questo settore hanno uno sviluppo rettilineo, sono provviste di cunette laterali per il deflusso delle acque e a fianco delle cunette hanno due fasce come piano di calpestio, riservate forse ai pedoni. Le strade sono “a dorso d'asino” ovvero rialzate al centro e leggermente spioventi verso i lati per facilitare il deflusso delle acque piovane. Il dorso della strade, ovvero la parte centrale, reca ancora i segni evidenti del passaggio dei carri e delle bestie da soma. Nella grande strada Nord-Sud si può ancora rintracciare la linea di mezzera che attraversa nel senso della lunghezza tutta la carreggiata stradale e serviva a separare i due sensi di marcia.

L'edificio pubblico più imponente del periodo romano è il cosiddetto emiciclo-teatro dalla complessa vicenda costruttiva. La forma attuale, e quindi la più recente, è quella di un teatro e con questa funzione la costruzione rimase in uso dalla metà del I sec. d.C. fino alla fine della città. Il teatro fu impiantato su costruzioni precedenti e mediante un riempimento di terra, rafforzato da contrafforti esterni, venne realizzata la cavea (gradini semicircolari concentrici su cui prendevano posto gli spettatori), della quale si conservano ancora alcuni ordini costruiti in calcestruzzo. Si distingue l'area semicircolare dell'orchestra, in origine lastricata con marmi policromi quasi completamente asportate già in antico; segue la scena con triplice esedra semicircolare e, ancora più a sud, un ambiente di servizio che ingombra parzialmente il tracciato stradale. Prima di essere adibito a teatro, intorno alla metà del I sec. a.C. l'edificio aveva la forma di un emiciclo ed era costituito da un muro perimetrale semicircolare, da un colonnato ad esso concentrico (probabilmente sostegno per la copertura di un portico semicircolare) e da colonnato rettilineo posto sulla fronte meridionale della costruzione. Il colonnato interno, successivamente annientato per la costruzione della cavea, era composto da colonne monolitiche a fusto liscio su base modanata e con capitello a foglie. L'emiciclo fu impiantato sui resti di una ricca casa privata (fine II- inizi

I sec.a.C.) il cui aspetto generale è ricostruibile sulla base di alcuni segmenti di muri perimetrali rettilinei in *opus reticulatum* (tecnica muraria che impiega blocchetti di calcare a base quadrangolare disposti in un regolare reticolato diagonale) e un tratto di pavimento in battuto rossastro con tessere bianche disposte a motivi ornamentali. Saggi effettuati negli stati più profondi dell’emiciclo-teatro hanno restituito materiali, soprattutto frammenti ceramici, databili tra il VII e il VI sec. a.C. e assegnabili alla fase di frequentazione arcaica. Chiari indizi della fase di Sibari si hanno nell’alzato del muro perimetrale dell’emiciclo, per la cui costruzione furono reimpiegati materiali databili ad epoca arcaica e certamente trasportati da uno o più edifici arcaici. Si tratta di blocchi parallelepipedi in calcare bianco, alcuni dei quali mostrano i resti degli incavi per le grappe altri, invece, i segni di cava in lettere dell’alfabeto acheo graffite. Ma i più significativi sono i tre blocchi con decorazione scolpita a rilievo : su uno si vedono due figure femminili di profilo che si tengono al polso, sugli altri due il profilo di una figura e quello di un suonatore di flauto. Forse i blocchi facevano parte di un fregio figurato pertinente ad un edificio di culto o a un edificio pubblico da localizzare in una zona distante da qui.

Lungo la plateia Est-Ovest si vedono gli impianti di abitazioni private in uso per un arco di tempo molto lungo e cioè dal II sec. a.C. al V-VI sec. d.C. È logico supporre che siano stati eseguiti numerosi restauri e forse interi rifacimenti. Le abitazioni mostrano una planimetria abbastanza uniforme e cioè un atrio nel quale si trova di solito un pozzo (*impluvium* ovvero il bacino utilizzato per raccogliere le acque piovane) e disposti intorno ad esso una serie di vani, con pareti intonacate e pavimenti a mosaico. Apprezzabile la ricca *domus* scavata nel settore nord del cantiere e formata da ambienti di rappresentanza, tra cui un *triclinium* (sala da pranzo così chiamata dai tre letti disposti su tre lati della tavola e sui quali si disponevano i commensali) invernale a sud e uno estivo a nord. L’area del *triclinium* invernale ha una pavimentazione a mosaico del quale si sono conservati solo i bordi esterni mentre il quadro centrale è stato asportato sin dall’antichità. Sotto lo strato di fondazione del mosaico databile al I sec. d.C. è stato trovato un segmento di muro costruito con ciottoli di fiume e spezzoni di tegole. Il muro è pertinente ad una casa di Thurii costruita all’inizio del IV sec. a.C. secondo un orientamento che è lo stesso dell’edificio romano sovrapposti. I saggi condotti ancora più in profondità hanno individuato, ad ovest del tratto di muro, l’imboccatura di un pozzo, costruito con cilindri di terracotta sovrapposti l’un l’altro e contenete al suo interno frammenti ceramici del VI sec. a.C. assegnabili alla fase di Sibari.

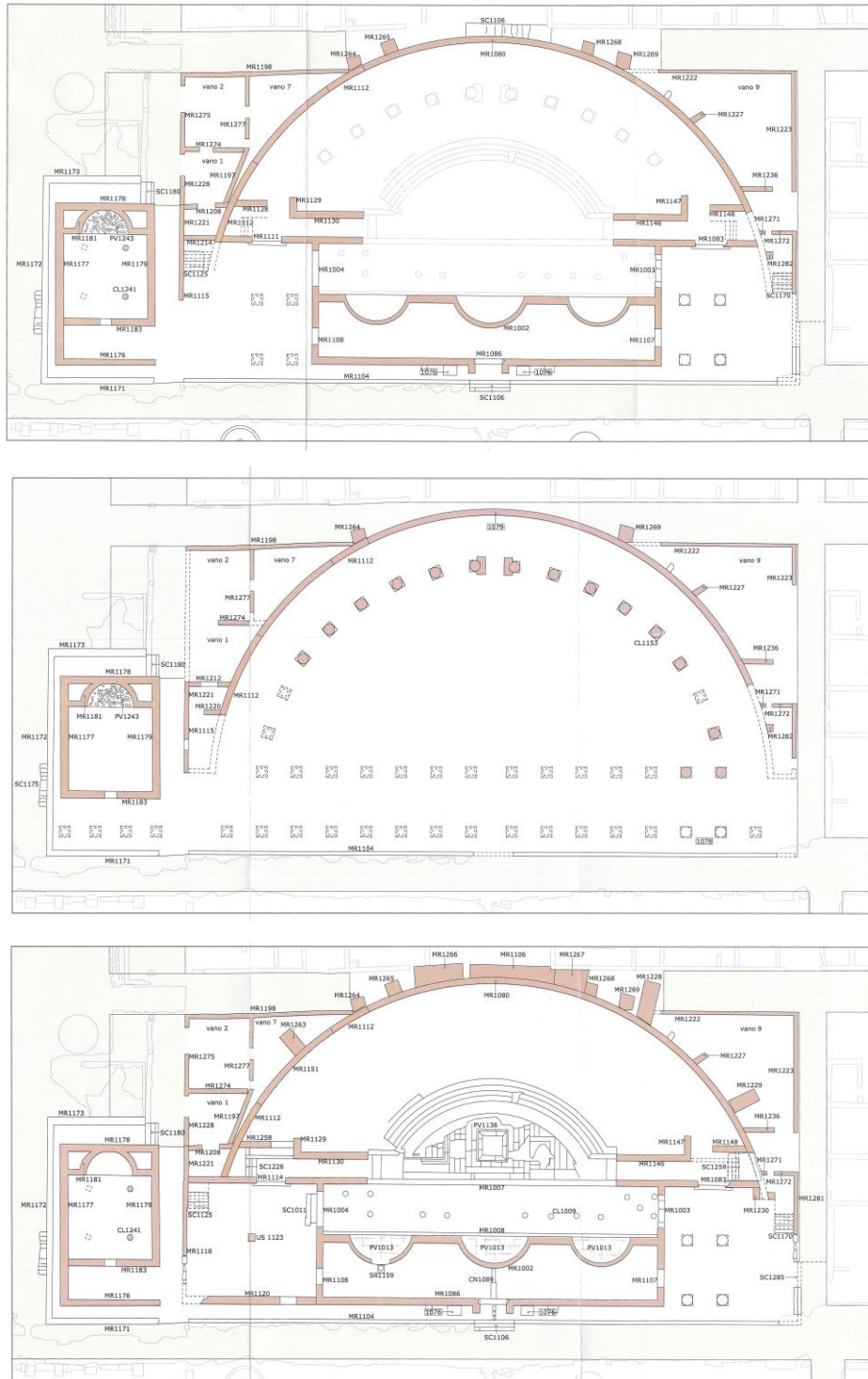


Figura 13 – Parco del Cavallo, planimetrie dell’emiciclo-teatro nella II metà del II sec. d.C., nella fase giulio-claudia, e nel III sec. d.C. (da MARINO 2010).

La grande *plateia* Nord-Sud, adiacente al teatro, è in parte occupata da un basamento a pianta rettangolare con paramento esterno in *opus reticulatum*. La struttura, databile al I sec. d.C., è stata interpretata come il podio di un tempio, al quale si accedeva attraverso una ripida scaletta. Immediatamente a nord di tali resti si ha uno spazio rettangolare, probabilmente una piazza, con due fontane circolari prive di basolato e sullo sfondo un portico diruto in mattoni crudi.

Sul braccio meridionale della *plateia* Nord-Sud, nel corso del I sec. d.C. fu iniziata la costruzione di un grande impianto termale. Del complesso conosciamo il *calidarium*, (stanza con vasca per i bagni caldi), in origine coperto con una volta a botte decorata con medaglioni in stucco: l'individuazione del vano è stata resa possibile dal rinvenimento delle *suspensurae* ovvero le colonnine che rialzando il pavimento assicuravano la circolazione di aria calda.

È emerso un piccolo vano con tracce di pavimento a mosaico, formato di pietruzze bianche e un altro vano rettangolare absidato sul lato nord in cui forse era la vasca per le abluzioni con l'acqua tiepida (il *tepidarium*). Tutti i vani termali probabilmente erano disposti intorno ad un cortile scoperto a giudicare dal rinvenimento di un piccolo tratto di pavimento in *opus spicatum* (a spina di pesce).

Il cantiere ‘**Prolungamento strada**’ si trova ad est della S.S. 106 Jonica, in direzione del mare. In quest'area gli scavi archeologici hanno evidenziato dati interessanti dal punto di vista urbanistico, da ricollegare all'impianto regolare di Thurii, che Pericle commissionò al grande urbanista milesio, Ippodamo. Qui è stato messo in luce il proseguimento della grande *plateia* Est-Ovest, che nel Parco del Cavallo fiancheggia l'emiciclo- teatro. Ad un certo punto la strada incrocia perpendicolarmente un'altra arteria con orientamento Nord-Sud: l'incrocio formato dalle due strade dista all'incirca 300 metri da quello riscontrato nel Parco del Cavallo. Il resto della documentazione archeologica è riferibile alla fase romana. La superficie è occupata dai resti di strutture abitative di destinazione privata, piuttosto modeste a giudicare dai pochissimi tratti di pavimentazione a mosaico. L'intero quartiere sembra che fosse alimentato da un acquedotto: all'incrocio delle due *plateiai* è stato rinvenuto un pilastro in muratura, che in origine sorreggeva un serbatoio che mediante un sistema di *fistulae* (tubature) in piombo provvedeva al rifornimento idrico delle abitazioni circostanti.

Alcuni saggi effettuati nei livelli più profondi hanno rivelato tracce materiali riferibili alla fase di Thurii. Si tratta di segmenti di muri, costruiti con ciottoli di fiume e spezzoni di tegole, e perfettamente allineati con i tracciati stradali. Piuttosto scarsi, invece, i materiali assegnabili alla fase più antica, quella di Sibari.

Proseguendo verso est, sempre in direzione del mare, si incontra il cantiere di **Casa Bianca**, che dista circa 500 metri dal Parco del Cavallo.

Qui si trova la parte terminale della grande *plateia* Est-Ovest, relativa alla fase di Thurii e vista sia nel Parco del Cavallo che nel Prolungamento Strada. L'unica differenza consiste nel fatto che in questo caso manca la basolatura e al suo posto si ricorre ad un semplice piano di terra battuta. All'estremità orientale, la strada si immette in un'area quadrangolare pavimentata da basoli e divisa in tre parti (la parte centrale uguale alla somma delle due parti laterali perfettamente uguali tra loro). All'angolo sud-est è stata messa in luce una costruzione a pianta circolare. La costruzione del complesso è da porre intorno alla prima metà del IV sec. a.C., all'epoca dell'impianto stradale di Thurii. Dubbia l'identificazione di questa vasta area basolata: si è pensato ad uno scalo di alaggio ovvero un posto sulla spiaggia su cui tirare a secco le navi per le operazioni di manutenzione; in questo caso la torre circolare avrebbe funzionato come base di segnalazione per dirigere le navi in entrata e in uscita. Si è pensato, anche, ad uno spiazzo per il controllo doganale: i mercanti deponavano le loro merci negli appositi scomparti e le sottoponevano al controllo degli ufficiali, che avevano sede nelle costruzioni circolari poste agli angoli. Questa zona viene frequentata solo durante la fase thurina come confermato dal mancato rinvenimento, durante le operazioni di scavo, di materiali di epoca arcaica. Infatti, l'espansione di Sibari verso est ovvero verso il mare fu condizionata dal progressivo allontanarsi della linea di spiaggia e dalle continue alluvioni dei due fiumi. Pertanto, la zona conosce grandi mutamenti dopo la fondazione della colonia latina di Copia (194 a.C.). L'abitato venne fortificato con un grande muro di difesa.

Nel cantiere di Casa Bianca è emerso un tratto della fortificazione provvisto di una torre a pianta quadrangolare. Sul lato est del muro di fortificazione sono stati individuati i resti pertinenti ad un grande portale, forse la Porta orientale. Il muro di difesa e la torre presentano la stessa tecnica costruttiva, in opera cementizia, con paramento esterno formato da blocchi lapidei di reimpiego, per lo più elementi architettonici modanati provenienti dallo spoglio di edifici più antichi. È interessante notare come il tratto di fortificazione messo in luce osserva un orientamento diverso rispetto al reticolo viario thurino, segno evidente che il settore nord-est del precedente impianto di Thurii è stato volutamente escluso dalla nuova colonia.

Sul finire del I sec. a.C., fu operato un rialzamento del livello dell'area quadrangolare mediante massicci riporti di terreno, sui quali furono costruiti edifici sepolcrali a pianta quadrata. Stessa datazione per l'edificio identificato come *macellum* (mercato) e posto sul fianco Nord della *plateia* Est-Ovest, con la

quale era comunicante per mezzo di un portichetto. L’edificio è quasi interamente costruito in *opus reticulatum*, ha pianta quadrangolare e presenta una serie di piccoli vani (botteghe) disposti intorno ad una corte centrale. È così confermata la funzione commerciale e portuale svolta da questo settore della città dalla fase di Thuri a quella romana di Copia.

L’individuazione all’esterno del muro di fortificazione di una necropoli di epoca imperiale (II-III sec. d.C.) indica chiaramente come a poco poco si sia verificato un allontanamento della linea di costa con la conseguente perdita delle funzioni commerciali che l’area sino a quel momento aveva svolto. La necropoli è costituita da un gruppo di sepolture ad inumazione entro tombe con copertura “alla cappuccina” con poveri corredi di accompagnano.

TAV. I IPOTESI RICOSTRUTTIVA DELL'IMPIANTO URBANO

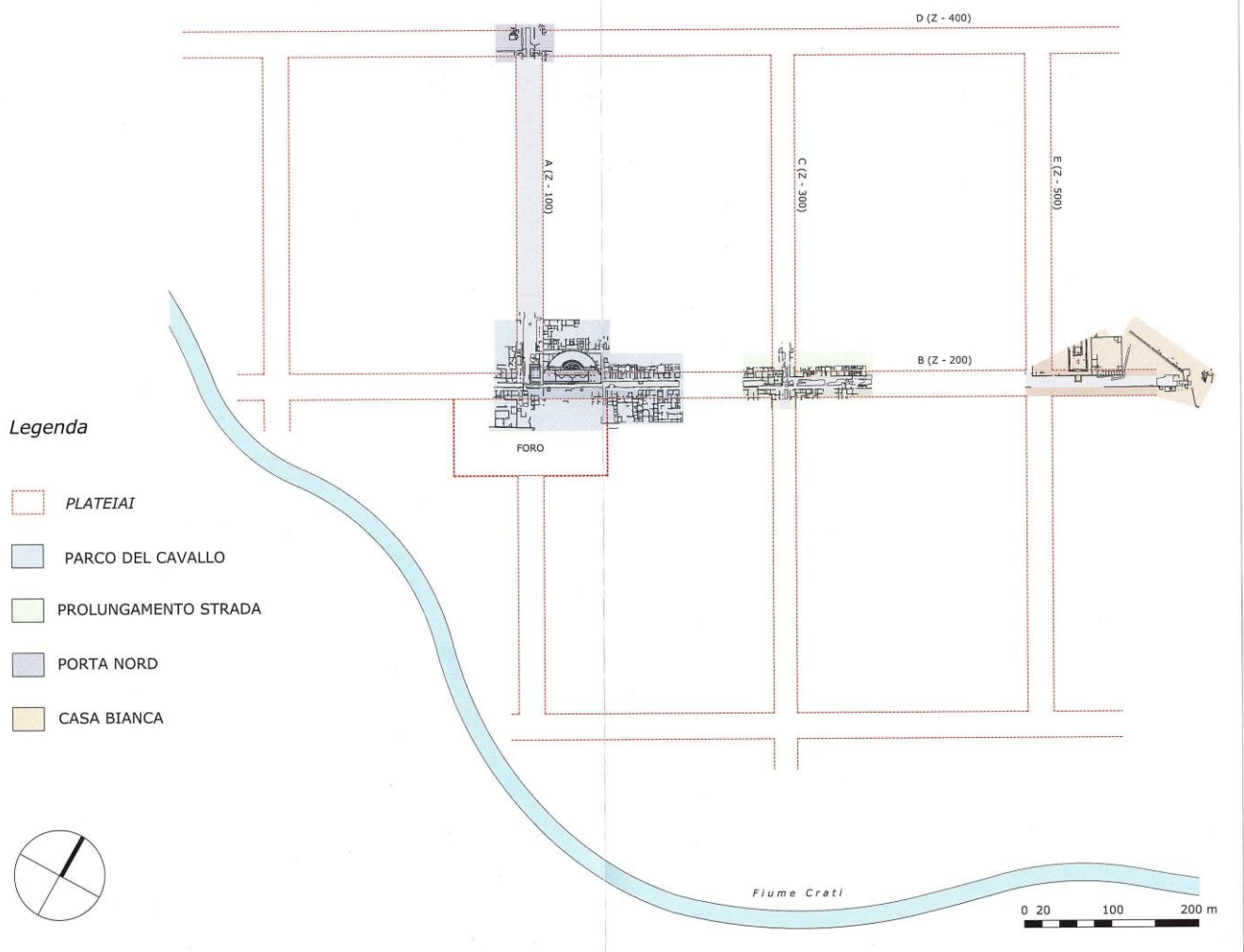


Figura 14 – Sibari, ipotesi ricostruttiva dell’impianto urbano con le aree di scavo (da MARINO 2010).

2.2.2 L'evidenza archeologica nell'areale di progetto

In generale la documentazione archeologica nella piana alluvionale, a nord dell'asse fluviale Crati-Coscile, è piuttosto scarsa, costituita essenzialmente da rari rinvenimenti a profondità elevate effettuati nel corso di prospezioni e carotaggi (**Fig. 15**).

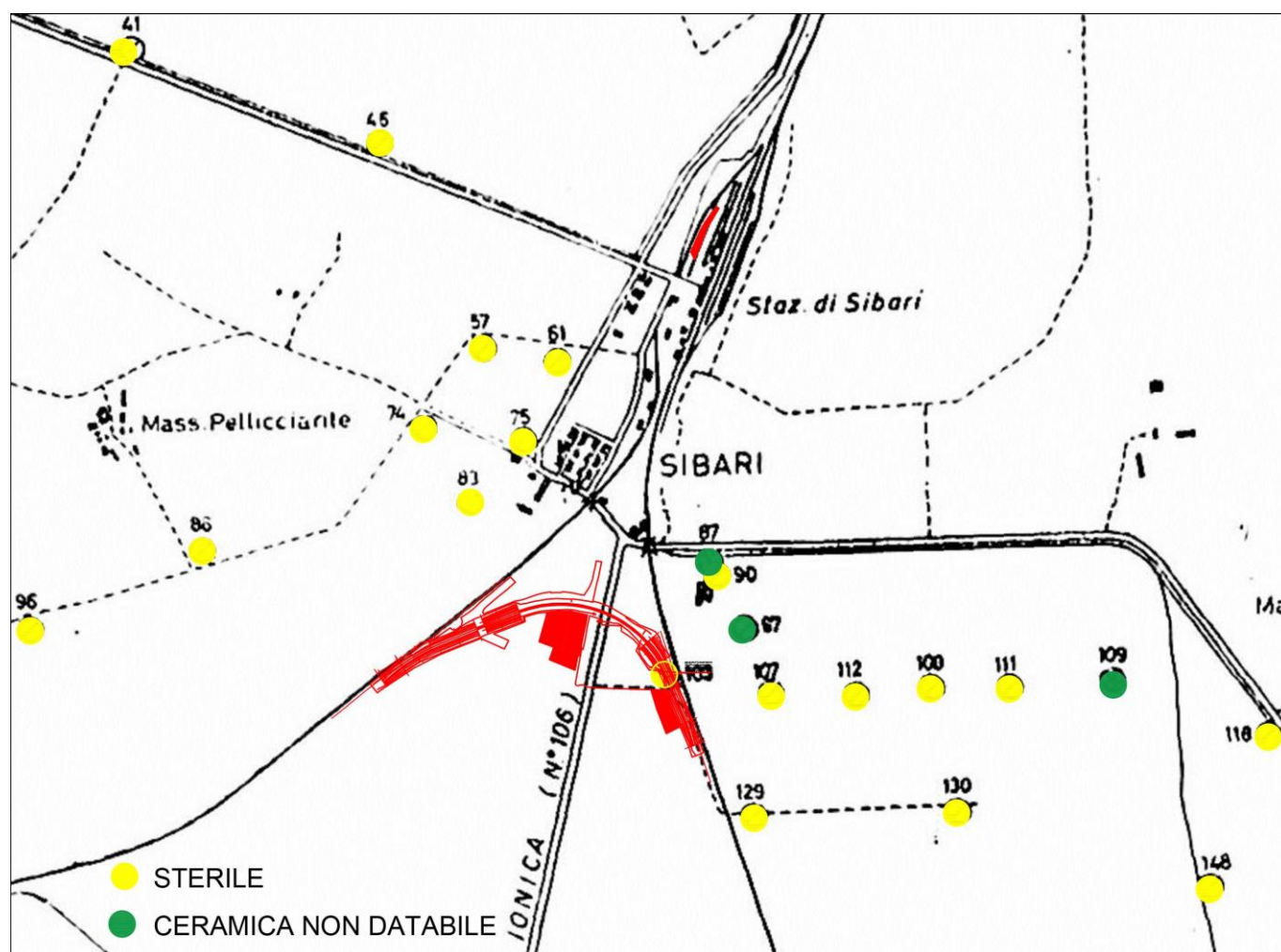


Figura 15 – Il progetto (in rosso) sovrapposto sullo stralcio delle prospezioni Lerici (da RANEY-LERICI 1967).

Tra questi si segnalano quelli della Masseria Salicetti (**scheda n. 01**), con il rinvenimento di frammenti di ceramica a vernice nera, a circa 4,5 m di profondità²¹, e quello della località Vena del Lanza (**scheda n.**

²¹ RANEY-LERICI 1967, perforazione n. 109; QUILICI GIGLI 1969, p. 100, n. 10.

03) dove i carotaggi hanno individuato alcuni frammenti di laterizio, datati tra il IV e il III secolo a.C., a m. 9,60 di profondità²².

Si segnalano inoltre alcune aree con generica dispersione di materiale di incerta cronologia, come nel caso della strada delle Bruscate²³ (scheda n. 02), di Magazzino Gadelle²⁴ (scheda n. 04), e di Padella (scheda n. 05)²⁵.

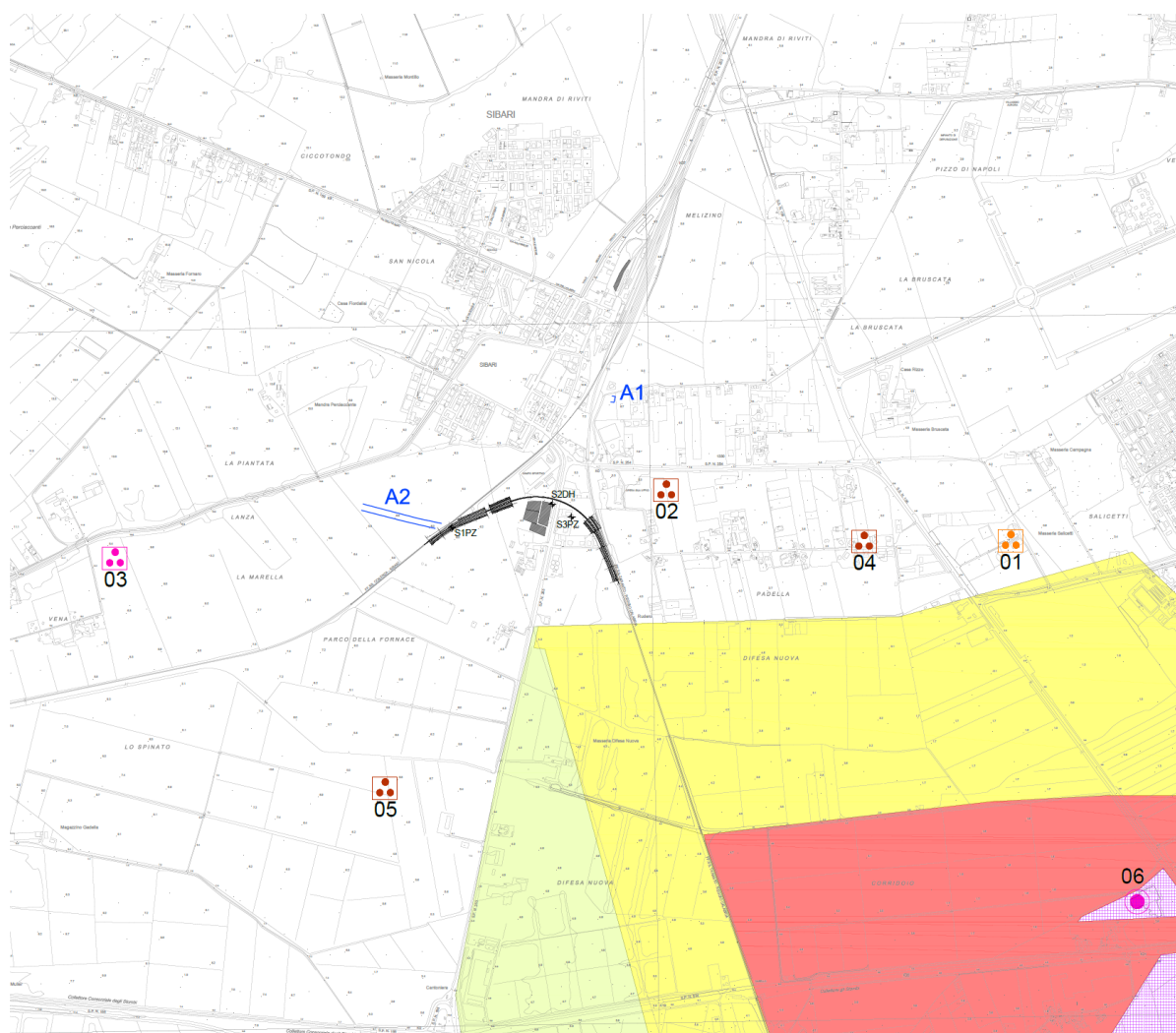


Figura 16 – Il progetto (in nero) sulla Carta delle presenze archeologiche.

²² RANEY-LERICI 1967, perforazione n. 135; QUILICI GIGLI 1969, p. 100, n. 7.

²³ AA. VV 1969, p. 12 n. 9.

²⁴ *Ibidem*, p. 11 n. 6.

²⁵ RANEY-LERICI 1967, perforazione n. 109

2.3 L’analisi delle foto aeree

Una parte dello studio archeologico è stata dedicata all’analisi delle foto aeree. 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 2003). Analizzando questa porzione di territorio sulle foto aeree si osservano alcune anomalie probabilmente dovute all’umidità del suolo, ma anche alle attività agricole e di bonifica. Tuttavia si segnala anche la presenza di anomalie più ‘regolari’ che potrebbero indicare azioni di tipo antropico, al momento non inquadrabili in un preciso contesto cronologico.

Ad esempio circa 300 m a sud rispetto alla stazione ferroviaria di Sibari, e 70 m ad est rispetto alla linea ferroviaria, sulle immagini satellitari si osserva la presenza di una anomalia²⁶ (scheda A1) che sembra definire una sagoma rettangolare della lunghezza di circa 25 m (**Fig. 17**). Potrebbe trattarsi di resti di una struttura funzionale a qualche attività di tipo rurale e piuttosto recente, dal momento che le informazioni archeologiche per questa zona si riferiscono a dati provenienti da carotaggi a quote piuttosto profonde.

In ogni caso, la suddetta anomalia non interferisce con la realizzazione dell’infrastruttura in oggetto.



Figura 17 – Localizzazione dell’anomalia A1 su immagini satellitari da Google Earth.

²⁶ L’anomalia è già stata segnalata in una precedente VIARCH, a cura dello scrivente, condotta nell’ambito della progettazione definitiva per l’elettrificazione del collegamento ferroviario Lamezia – Catanzaro - Dorsale Ionica.

Immediatamente a ovest del progetto, in località La Marella (area corrispondente all'UR 6), una serie di campi pianeggianti alla quota di circa 6 m s.l.m., si segnala la presenza di un'anomalia tendenzialmente rettilinea, che segue un andamento nord-ovest/sud-est (scheda A2). La striscia, che si osserva su tutte le immagini aeree disponibili a partire dal 1988, ed è percepibile ancora oggi, è lunga oltre 300 m e larga circa 23 m, e si interrompe in prossimità della linea ferroviaria Cosenza-Sibari (**Fig. 18**).

Si tratta probabilmente di un canale di dubbia funzione (forse un drenaggio), che nella parte ad ovest segue un andamento differente rispetto all'assetto del territorio, mentre una sua ipotetica prosecuzione verso est, sembrerebbe in linea con le parcellizzazioni dei terreni compresi tra la ferrovia e la SS 106.

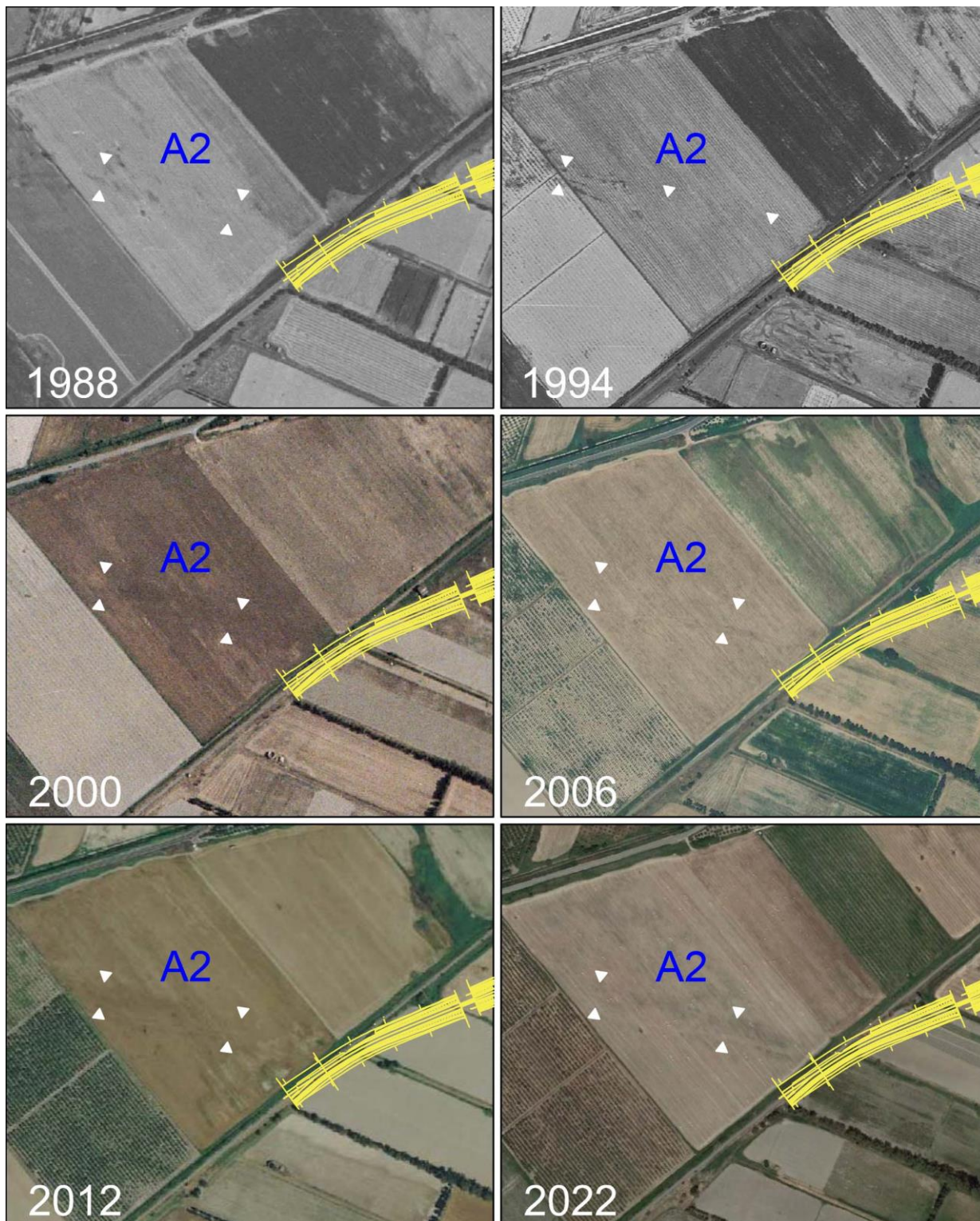



Figura 18 – Localizzazione dell’anomalia A2 sulle foto aeree disponibili a partire dal 1988, e sull’immagine satellitari da Google Earth del 2022.

	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A	FOGLIO 34 di 38

3. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

Nel presente capitolo 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, nell’area in esame, le emergenze archeologiche che si ricavano dallo spoglio archivistico e bibliografico dimostrano una buona continuità diacronica e una discreta diffusione sul territorio in un comprensorio di notevole vocazione insediativa, al quale deve essere attribuito un alto potenziale archeologico²⁷.

L’altro elemento fondamentale per la valutazione del rischio, è quello del grado di invasività dell’opera²⁸. In questo caso, esaminando la documentazione di progetto, si deve constatare che la realizzazione dell’infrastruttura in oggetto interverrà sul terreno con un ‘livello di incidenza’ definibile ‘alto’ (elevata incidenza)²⁹.

La ricognizione diretta, non ha fornito dati per una corretta valutazione di probabili indicatori archeologici, a causa delle condizioni ‘stagionali’ dei campi, ma il dato assume un’importanza relativa se si considera che in questo territorio i livelli archeologici si intercettano a diversi metri di profondità dal p.d.c.. Elementi riconducibili a possibili azioni antropiche provengono dall’analisi delle foto aeree.

Tuttavia, nell’ottica di una ‘ponderazione’ della componente archeologica in rapporto all’effettivo impatto del progetto sul sottosuolo, è bene ricordare che l’area in oggetto si trova in una posizione piuttosto marginale rispetto all’area urbana di Sibari, *Thurii* e *Copia*, e i rari indicatori archeologici,

²⁷ Cioè l’indicazione della vocazione insediativa delle singole porzioni di spazio che determina la maggiore o minore possibile presenza di depositi archeologici stratificati nel sottosuolo (per i criteri di valutazione del rischio si è tenuto conto delle indicazioni contenute nell’allegato 3 della circolare n. 1/2016 dell’ex Direzione Generale Archeologia del Mibact)

²⁸ “la presenza di evidenze archeologiche...non determina di per sé un rischio archeologico, in quanto esso è in funzione dell’aggressività del progetto” (GULL 2015, p. 116).

²⁹ *Ibidem*, pp. 115 e 117.

probabilmente relativi all’antico mondo rurale (es. presenze nn. 01 e 03), si trovano a distanze superiori ai 1000 m.

La lettura dei carotaggi effettuati per la progettazione in oggetto, sembrerebbe inoltre confermare i dati noti dalla letteratura specialistica, che collocano l’area in prossimità di una zona paludosa.

L’insieme dei dati suddetti ha generato la carta del potenziale, il quale, in base alla scala di valori delle Linee guida ministeriali, può essere considerato come “non determinabile”³⁰.

Pertanto, la valutazione del rischio archeologico relativo, che viene calcolato per tutta l’area interessata dal survey, impone una certa cautela, e si considera a rischio MEDIO tutta la porzione interessata dai lavori di realizzazione della bretella, comprese le aree di cantierizzazione (AS01, AS02, AT01, AT02, CB01, CO01), mentre l’area settentrionale del progetto, densamente urbanizzata, e interessata solo da un’area di cantiere (AR01) può essere valutata a rischio BASSO.

³⁰ Si veda la relativa voce dalla tavola dei gradi di potenziale archeologico: “*esistono elementi (geomorfologia, immediata prossimità, pochi elementi materiali etc.) per riconoscere un potenziale di tipo archeologico ma i dati raccolti non sono sufficienti a definirne l’entità. Le tracce potrebbero non palesarsi, anche qualora fossero presenti (es. presenza di coltri detritiche)*”.

	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Collegamento diretto tra le linee Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari. “Bretella di Sibari”					
STUDIO ARCHEOLOGICO Relazione Generale	COMMESSA RC2V	LOTTO 00	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO AH0001001	REV. A	FOGLIO 36 di 38

4. BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

AA. VV. 1969 – L. Quilici, S. Quilici Gigli, C. Pala, G. M. De Rossi, *Carta Archeologica della Sibaritide*, “Atti e Memorie della Società Magna Grecia”, N.S. IX-X (1968-1969), Roma 1969.

AA.VV. 1970 - *Sibari. Saggi di scavo al Parco del Cavallo*, in “NSc”, 1969, I Suppl.

AA.VV. 1971 - *Sibari. Scavi al Parco del Cavallo (1960-62; 1969-70) e agli Stombi (1969-70)*, in “NSc”, 1970, III Suppl.

AA.VV. 1972 - *Sibari III. Rapporto preliminare della campagna di scavo: Stombi, Casa Bianca, Parco del Cavallo, San Mauro (1971)*, in “NSc”, 1972, Suppl.

AA.VV. 1974 - *Sibari IV. Relazione preliminare della campagna di scavo: Stombi, Parco del Cavallo, Prolungamento Strada, Casa Bianca (1972)*, in “NSc”, 1974, Suppl.

AA.VV., 1988-89 - *Sibari V. Relazione preliminare delle campagne di scavo 1973 (Parco del Cavallo; Casa Bianca) e 1974 (Stombi; Incrocio; Parco del Cavallo; Prolungamento Strada; Casa Bianca)*, in “NSc”, 1988-89, III Suppl.

BELLOTTI *et alii* 2006 – Bellotti P., Caputo C., Dell’Aglio P.L., Davoli L., Ferrari K., *La Piana di Sibari (Cosenza). Reciproche influenze tra variazioni morfologiche e popolamento*, “Agri Centuriati”, 3, pp. 73-100.

BELLOTTI *et alii* 2009 – *Insedimenti umani in un paesaggio in evoluzione: Interazione uomo-ambiente nella Piana di Sibari (Calabria ionica)*, “Il Quaternario”, 22(1), 2009, pp. 61-72.

CASTAGNOLI 1971 – F. Castagnoli, *Sull’urbanistica di Thurii*, in “PP”, CXXXIX, 1971.

COTECCHIA 1992 - V. Cotecchia, *Incidenze geologiche e geotecniche su Sibari e la Sibaritide*, Atti XXXII Convegno Studi sulla Magna Grecia (Taranto 1992), Napoli, 1994, pp. 21-49.

GIVIGLIANO 1978 – G.P. Givigliano, *Sistemi di comunicazione e topografia degli insediamenti di età greca nella Brettia*, Cosenza 1987.

GIVIGLIANO 2000 – G.P. Givigliano, *Percorsi e strade*, in *STORIA DELLA CALABRIA ANTICA II*, pp. 243-337.

GRECO 1992 - E. Greco, *Archeologia della Magna Grecia*, Bari 1992.

GRECO 2008 - E. Greco, *Ippodamo e l'urbanistica di Thurii*, in *Atti del quarantasettesimo Convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto 27-30 settembre 2007, Taranto 2008, pp. 281-286.

GRECO 2016 - E. Greco, *Sullo σχῆμα di Thurii: venti anni di ricerche con Silvana Luppino*, “SAIA”, Volume XCII, serie III, 14,2014.

GRELLE - VOLPE 1994 - F. Grelle, G. Volpe, *Aspetti della geografia amministrativa ed economica della Calabria in età tardoantica*, in *Atti del Convegno Calabria Cristiana*, Palmi 1994, pp. 113-155.

GULL 2015 - Gull P., *“Archeologia Preventiva. Il Codice Appalti e la gestione del rischio archeologico*, Palermo, 2015.

LENA 2020 – G. Lena, *Viaggio geoarcheologico attraverso la Calabria*, Soveria Mannelli 2020.

MARINO 2010 – S. Marino, *Copia Thurii. Aspetti topografici e urbanistici di una città romana della Magna Grecia*, Paestum-Atene 2010.

MOLLO 2018 - F. Mollo, *Guida Archeologica della Calabria Antica*, Soveria Mannelli, 2018.

PAOLETTI 1993 - M. Paoletti, *Copia e il suo territorio in età romana: problemi di storia urbana*, in *Sibari e la Sibaritide*, (Atti del XXXII Conv. St. Magna Grecia, Taranto 1992), Taranto 1993, pp. 379-430, 531 (replica) e tavv. VII-XVI.

PAOLETTI 1994 - M. Paoletti, *Occupazione romana e storia delle città*, in *SETTIS 1994*, pp. 567-556.

RAINEY - LERICI 1967 - F.G. Rainey - C.M. Lericci, *The Search for Sybaris*, 1960-1965, Roma 1967.

STORIA DELLA CALABRIA ANTICA II – S. Settis (a cura di), *Storia della Calabria Antica: II. Età italica e romana*, Roma, Roma 2000.

5. ALLEGATI

Parte integrante del presente lavoro è costituita dai seguenti allegati:

TITOLO ELABORATO	SCALA	CODIFICA ELABORATO
Studio Archeologico. Attività di Survey, relazione	---	RC2V00R22RHAH0001001A
Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche e dei vincoli	---	RC2V00R22SHAH0001001A
Studio Archeologico. Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli	1:5.000	RC2V00R22N5AH0001001A
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo.	1:2.000	RC2V00R22N6AH0001001A
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli..	1:2.000	RC2V00R22N6AH0001002A
Template GIS Ministerale	---	RC2V00R22TTAH0001001A

Si allegano inoltre:

TITOLO ELABORATO	SCALA	CODIFICA ELABORATO
Planimetria di inquadramento territoriale	1:10.000	RC2V00R22N4AH0001001A
Lettura archeologica di sondaggi geognostici. Relazione	---	RC2V00R22RHAH0001002A
Lettura archeologica di sondaggi geognostici. Planimetria di ubicazione dei sondaggi	1:2.000	RC2V00R22N6AH0001003A