

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 di Survey

-

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

RC2V 00 R 22 RH 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 Nola</i>	Marzo 2023	I. D'Amore <i>Irene D'Amore</i>	Marzo 2023	Per emissione Italferr S.p.A. Dott.ssa F. Frandi S.O. Archeologia  Marzo 2023 <i>Ff</i>

File: RC2V00R22RHAH0001001A

n. Elab.:

## INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>1. LA RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE. METODOLOGIA E IMPOSTAZIONE DELLA RICERCA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. ELABORATI.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 SCHEDE DESCRITTIVE DELLE U.R. E DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1.1 STRUTTURA DELLE SCHEDE U.R.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1.2 STRUTTURA DELLE SCHEDE DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE.....</b>	<b>6</b>
<b>3. IL SURVEY .....</b>	<b>8</b>
<b>4. CONCLUSIONI.....</b>	<b>19</b>
<b>5. ALLEGATI .....</b>	<b>20</b>

## PREMESSA

Il presente lavoro è parte integrante dello *Studio Archeologico* effettuato 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’, ed è stato redatto allo scopo di predisporre una carta del rischio archeologico e valutare l’impatto del progetto – incluse le opere accessorie e le aree di cantiere – sulle componenti archeologiche del paesaggio al momento della realizzazione dell’intervento.

### 1. LA RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE. METODOLOGIA E IMPOSTAZIONE DELLA RICERCA

L’attività di survey si è svolta in un areale corrispondente ad un offset di circa 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.

Le indagini sul terreno, accompagnate da ricerche bibliografiche e d’archivio (cfr. *Studio Archeologico. Relazione Generale*, codifica RC2V00R22RGAAH0001001A) sono state condotte in maniera sistematica attraverso l’esplorazione di tutte le superfici disponibili e accessibili privilegiando quelle aree caratterizzate da grado di visibilità buona (es. suoli appena arati oppure seminativi allo stato iniziale di crescita) e potenzialmente in grado di offrire una migliore lettura delle tracce archeologiche.

Per la descrizione delle condizioni di visibilità (**Fig. 1**) 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 (codifica RC2V00R22N6AAH0001002A) sono state campite in modo differente, non è stata redatta la scheda U.R..

Il numero di Unità di Ricognizione (U.R.) è stato attribuito a tutte le aree ricognite sistematicamente, a prescindere dalla presenza o meno di materiale archeologico. Le UR, identificate sulle carte topografiche da campo, sono state quindi riportate sulla cartografia georeferenziata di progetto. Nel testo seguente, a titolo esemplificativo della situazione riscontrata sul campo, alcune aree sono contrassegnate da lettere che trovano riscontro nella già citata *carta della ricognizione e della visibilità dei suoli*.



Figura 1 – Immagini esemplificative (non riferite alle aree interessate dal progetto) delle possibili condizioni dei terreni che determinano la valutazione della visibilità nel corso del survey. Dall’alto: visibilità buona, media, scarsa, nulla, inaccessibile, urbanizzato.

## 2. ELABORATI

I dati derivanti dalle indagini condotte in campo sono stati elaborati secondo le specifiche tecniche Italferr e sulla base dei parametri di seguito descritti:

### 2.1 Schede descrittive delle U.R. e delle Presenze archeologiche.

Le informazioni sulle 7 Unità di Ricognizione (= U.R.) individuate nel corso dell'attività di survey sono contenute nelle Schede delle presenze archeologiche e delle unità di ricognizione, riportate nel relativo elaborato (codifica: RC2V00R22SHAH0001001A).

Tali schede sono articolate in due sezioni – una contenente informazioni sulle U.R. e l'altra sulle presenze archeologiche.

#### 2.1.1 Struttura delle schede U.R.

**Numero U.R.** Numero progressivo che individua l'Unità di Ricognizione

#### LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA

Insieme di campi che descrivono la localizzazione geografica in cui è collocata l'Unità di Ricognizione:

**Provincia**

**Comune**

**Località**

**Toponimo**

**Indicazione della cartografia:** IGM e/o CTR; ove noto sono precisati anche i dati catastali (Comune, foglio, particelle)

**Estensione dell'U.R.** Indicazione dei mq complessivi dell'area

**Quota** Indicazione della quota del punto medio di quota s.l.m.

**Coordinate** Indicazione delle coordinate GPS del punto mediano (WGS 84)

**Altre indicazioni** Sono indicate in forma libera altre annotazioni sulla UR (es. area non nota in bibliografia)

#### DESCRIZIONE DELL'AREA

La sezione contiene informazioni relative all'area ricognita:

**Descrizione** Descrizione sintetica dell'UR

**Limiti topografici** Principali imiti fisici/geografici che isolano una unità di ricognizione



**Cronologia:**

Cronologia dell'insediamento

**Rischio archeologico:**

Definizione del grado di rischio archeologico relativo all'intervento

**Bibliografia:**

Abbreviazioni bibliografiche che rimandano alla bibliografia presente nella Relazione Generale.

### 3. IL SURVEY

Di seguito si riportano la descrizione degli areali interessati dal progetto e gli esiti dal survey.

Il progetto ricade interamente nel comune di Cassano allo Ionio, in particolare nell'area della frazione di Sibari, sorta alla fine degli anni Venti del secolo scorso, nell'ambito delle opere di bonifica e delle relative riforme agrarie del territorio.

Ancora oggi il territorio è scarsamente urbanizzato (fatto salvo per le aree prossime alla piccola frazione), e mantiene la sua grande vocazione agricola.

Verso la frazione di Sibari, e il suo scalo ferroviario, convergono le linee ferroviarie Metaponto-Reggio Calabria e Cosenza-Sibari, rispettivamente da sud-ovest e sud-est, la SS 106 ionica, che in prossimità di Sibari piega a est verso la SS106 radd, e le provinciali 171 e 253.

Il progetto, che si snoda tra le due linee ferroviarie, interesserà un areale situato tra le località Padella, a est, e La Marella e Parco della Fornace, a ovest, lungo una serie di terreni tendenzialmente pianeggianti, compresi tra la quota massima di circa 6.8 m e 4.3 m s.l.m.



**Figura 1 -Inquadramento Territoriale**

L'areale interessato dal survey (**Fig. 2**) è attraversato, in senso nord-sud, dalla SS 106, che lo divide in due aree, le quali sono rispettivamente ‘tagliate’ dalle due linee ferroviarie che convergono, a nord, verso la stazione. Circa 600 m più a nord, rispetto all'estremità settentrionale dell'area suddetta, si trova un'area destinata ad attività di cantiere (AR01), anch'essa inserita in un buffer di 150 m e oggetto di ricognizione.



**Figura 2 – Le aree interessate dal survey (in giallo) su immagine satellitare da Google Earth..**

La ricognizione ha avuto inizio nella porzione meridionale dell'area, in particolare in corrispondenza di un'ampia porzione di terreno pianeggiante compreso tra la SS 106 e la linea ferroviaria (UR 1). Si tratta di terreni ad uso agricolo, accessibili dalla statale. La parte a ovest è occupata dal recente impianto di un uliveto, quella ad est è adibita a seminativo e risulta al momento a riposo. Tutta l'area è invasa da vegetazione spontanea che rende la visibilità praticamente nulla (**Figg. 3-4**).

I terreni suddetti confinano a nord con un piccolo agglomerato costituito da edifici residenziali e commerciali, che occupa un'area a forma di 'L' tra la ferrovia e la statale, e lungo la stessa strada (**Fig. 5**).



Figure 3-4 – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell’area UR 1.



Figura 5 – Area urbanizzata a nord dell’UR 1.

A nord dell’UR 1 si trova la porzione di un ampio terreno pianeggiante compreso tra la SS 106 (a ovest) e la linea ferroviaria (a est). Si tratta di un terreno ad uso agricolo (UR 4), con un uliveto a sesto regolare, il cui fondo è invaso da vegetazione spontanea che rende la visibilità nulla (**Figg. 6-7**).



**Figure 6-7 – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell’area UR 4.**

L’estremità settentrionale dell’area del survey, delimitata a sud dall’UR 4, a ovest dalla SS 106 e a est dalla ferrovia, è costituita da un’area parzialmente urbanizzata, con edifici a carattere commerciale (vi si trova, in particolare, una grande autofficina, **Fig. 8**) a margine della quale si trova un piccolo uliveto inaccessibile, in parte intaccato dai lavori per la soppressione del vicino passaggio a livello (**Fig. 9**).



**Figura 8 – Panoramica aerea (da ovest) dell’area urbanizzata a nord dell’UR 4.**



**Figura 9** – Lavori in corso per la soppressione del passaggio a livello, nella porzione settentrionale dell’area del survey.

Sempre nel settore orientale dell’area del survey, la parte a est della ferrovia è in gran parte interessata da un’ampia porzione di terreno pianeggiante. Si tratta di terreni ad uso agricolo, accessibili dalla via Spadelle, quasi interamente occupati da uliveti a sesto regolare. Tutta l’area (denominata UR 2) è invasa da vegetazione spontanea che rende la visibilità nulla (**Figg. 10-11**).



**Figure 10-11** – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell’area UR 2.

Nell'estremità settentrionale di questa fascia, si trova l'area che ospitava gli uffici dell'Opera Sila (**Fig. 12**), Ente attivato nell'ambito delle riforme agrarie del dopoguerra.



**Figura 12 – Ingresso principale degli ex uffici dell'Opera Sila.**

Tra il suddetto complesso e la ferrovia si trova un terreno ad uso agricolo (UR 3), accessibile dalla via Spadelle, con radi ulivi e invaso da vegetazione spontanea che rende la visibilità nulla (**Figg. 13-14**).



**Figure 13-14 – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 2.**

A ovest della SS106, quindi nella porzione tra quest’ultima e la linea ferroviaria Cosenza-Sibari, la parte settentrionale (pure interessata dai lavori per la soppressione del passaggio a livello) è occupata da un grande impianto sportivo, con campo di calcio e annesse infrastrutture (spalti, spogliatoi, parcheggio, ecc.) (Figg. 15-16).



Figure 15-16 – Panoramiche aeree dell’area del campo sportivo viste da sud-est e da sud-ovest.

A sud del campo sportivo si trova l'UR 5, costituita dalla porzione di terreno pianeggiante compreso tra la SS 106 (a est) e la linea ferroviaria Cosenza-Sibari (a ovest). Si tratta di un grande appezzamento di terreno ad uso agricolo, seminato e con fitta vegetazione in crescita che rende la visibilità nulla (**Figg. 17-18**).



**Figure 17-18 – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 5.**

A sud dell'UR 5 si trova un'area di pertinenza di un Istituto scolastico, l'IPSIA-ITC-IPA di Cassano Ionio (Figg. 19-20), nella quale si trova la sede della scuola e una serie di strutture rurali (capannoni e serre) in parte dismesse.



**Figure 19-20 – Area dell'IPSIA di Cassano.**

Proseguendo a sud, sempre sul lato ovest della linea ferroviaria Cosenza-Sibari, si trova l'UR 7, distesa di terreni pianeggianti parcellizzati in senso nord-ovest/sud-est, accessibili dalla SS106 che li delimita sul lato meridionale. Si tratta di vasti appezzamenti costituiti da fasce regolari con andamento nord-ovest/sud-est, adibiti prevalentemente ad uso seminativo. Il terreno si caratterizza per la presenza di fitta vegetazione in crescita che rende la visibilità scarsa. Non si riscontrano evidenze di tipo archeologico (Figg. 21-22).



Figure 21-22 – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 7.

La parte a nord della linea ferroviaria è invece interessata da una vasta porzione di terreni pianeggianti (UR 6), accessibile dalla SP 171 che lo delimita sul lato settentrionale. posta immediatamente a sud del campo sportivo. Si tratta di vasti appezzamenti costituiti da fasce regolari con andamento nord-ovest/sud-est, adibiti prevalentemente ad uso seminativo, e, più raramente, ad uliveto e frutteto. Il terreno si caratterizza per la presenza di fitta vegetazione in crescita che rende la visibilità nulla (Figg. 23-25).



Figura 23 – Panoramica aerea, da nord-ovest, dell'area UR 6.



Figure 24-25 – Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell’area UR 6.

Infine, la parte a nord del progetto, corrispondente ad una delle aree di cantiere, si colloca immediatamente a nord della stazione ferroviaria di Sibari (**Fig. 26**) e ricade all’interno di un contesto ampiamente urbanizzato, occupato prevalentemente dall’area ferroviaria e dalle relative infrastrutture, con rarissimi spazi non edificati, tutti inaccessibili (**Figg. 27-29**).



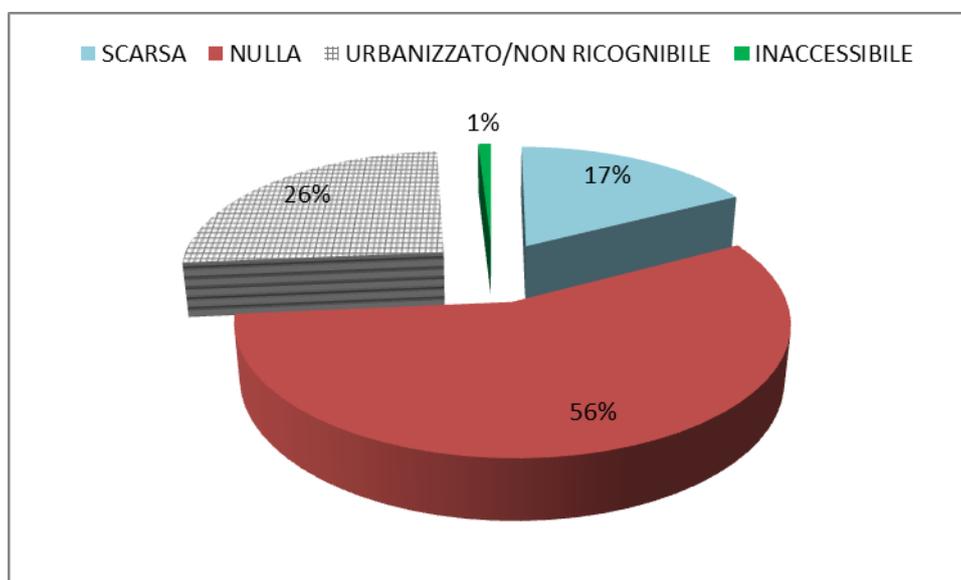
Figura 26 – Panoramica aerea dell’area della stazione di Sibari e dell’agglomerato urbano.



Figure 27-29 – Immagini esemplificative dell’area intorno alla stazione di Sibari.

#### 4. CONCLUSIONI

La ricognizione, condotta nel mese di marzo 2023, in condizioni meteo favorevoli, ha interessato un’areale di circa 371.121 mq. Di questi, il 26% è costituito da aree non ricognibili (lotti urbanizzati o variamente antropizzati), e l’1% da aree potenzialmente ricognibili, ma inaccessibili), mentre per la parte rimanente, il 56% è risultato a visibilità nulla, il 17% scarsa. In nessun caso è stato possibile operare in condizioni di buona visibilità. Il dato è sintetizzato nel grafico alla figura seguente (**Fig. 30**)



**Figura 30 - Grafico delle condizioni di visibilità riscontrate nel survey.**

Per le problematiche legate alle condizioni di visibilità, il dato è dovuto essenzialmente a motivazioni ‘stagionali’, in quanto in questa stagione dell’anno i terreni sono ormai seminati e le colture in crescita rigogliosa, mentre per le aree urbanizzate è da tenere presente che l’area ricade in prossimità di quartieri edificati, variamente antropizzati, anche per la presenza delle infrastrutture stradali, commerciali e ferroviarie.

Infine, è bene ricordare che nel territorio in oggetto i rinvenimenti archeologici sono segnalati a quote piuttosto profonde, e pertanto l’esito della ricognizione di superficie assume un valore piuttosto relativo nella valutazione del rischio.

## 5. ALLEGATI

Parte integrante del presente lavoro è costituita dai seguenti allegati:

TITOLO ELABORATO	SCALA	CODIFICA ELABORATO
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli..	1:2.000	RC2V00R22N6AH0001002A
Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche e delle Unità di Ricognizione	---	RC2V00R22SHAH0001001A