

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



LINEA CATANIA-SIRACUSA

DIREZIONE TECNICA

S.O. ARCHEOLOGIA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Collegamento ferroviario con il porto di Augusta

Studio Archeologico

Relazione di survey

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
R S 6 2	0 0	R	3 8	R H	A H 0 0 0 1	0 0 1	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione finale	E. Donato	Dicembre 2022	G. Pastura	Dicembre 2022	P. Castesimo	Dicembre 2022	Per Emissione Italferr S.p.A. Dottoressa Francesca Frandi Dicembre 2022
		<i>Eugenio Donato</i>		<i>Giancarlo Pastura</i>		<i>P. Castesimo</i>		<i>Fd</i>

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

INDICE

PREMESSA	3
1 LA RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE. METODOLOGIA E IMPOSTAZIONE DELLA RICERCA	3
2- ELABORATI.....	5
3.1. SCHEDE DESCRITTIVE DELLE U.R. E DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE.....	5
3.1.1 Struttura delle Schede U.R.	5
3.1.2 Struttura delle Schede delle Presenze Archeologiche.....	7
4 IL SURVEY	8
5. CONCLUSIONI	21
6. ALLEGATI.....	22

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

PREMESSA

Il presente lavoro è parte integrante dello *Studio Archeologico* effettuato nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica relativa al Collegamento ferroviario con il porto di Augusta (SR), 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 RS6200D38RG AH0001001A) 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 RS6200D38N7AH0001001-6A) 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.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

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:

3.1. SCHEDE DESCRITTIVE DELLE U.R. E DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE

Le informazioni sulle 27 Unità di Ricognizione (= U.R.) individuate nel corso dell'attività di survey sono contenute nelle *Schede delle presenze archeologiche e delle unità di ricognizione* (codifica: RS6200D38SHAH0001001A, allegate in calce.

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

3.1.1 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

Morfologia della superficie Caratteristiche plano-altimetriche dell'unità di ricognizione (pianoro, altura, pendio etc.)

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

Formazione geologica

Descrizione delle caratteristiche geomorfologiche dell'area. I dati sono ricavati dalla sezione geologica del geoportale nazionale (<http://www.pcn.minambiente.it>)

Accessibilità

Sono indicate in forma libera le principali vie attraverso le quali è possibile raggiungere l'Unità di Ricognizione

CONDIZIONI DEL TERRENO

Uso del suolo

Stato del terreno al momento della ricognizione (es. arato, incolto, ecc.)

Tipo di vegetazione o coltura

Specificazione della coltura

Attività di disturbo

Presenza di elementi di ostacolo alla ricognizione

Grado e condizioni di visibilità

Condizioni di visibilità del terreno al momento della ricognizione, determinate dalla vegetazione e dai lavori agricoli. Per la descrizione del grado di visibilità (lista valori predefinita) sono state utilizzate le stesse definizioni contenute nella legenda della *Carta della ricognizione con visibilità dei suoli*.

Definizione

Descrizione dell'UR

Osservazioni

Campo di testo libero, in cui inserire qualunque informazione utile non collocabile negli altri campi della scheda. Utilizzato soprattutto per indicare il tipo di lavorazioni previste da progetto.

Foto

Documentazione fotografica

Data

Coordinatore

Committente

Direzione Scientifica

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

3.1.2 Struttura delle Schede delle Presenze Archeologiche

N° Sito	Numero progressivo che individua la presenza archeologica
SITO (POSIZIONAMENTO TOPOGRAFICO)	
Insieme di campi che ne descrivono la localizzazione geografica:	
Regione – Provincia - Comune - Località	
Distanza dal progetto	Distanza, espressa in metri, dal punto più vicino dell'intervento.
Cartografia e immagini	Indicazione del relativo foglio CTR utilizzato come base cartografica
Definizione:	Definizione del sito (area di occupazione, necropoli, abitato, ecc.)
Descrizione:	Descrizione del sito
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.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

4 IL SURVEY

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

La ricognizione ha avuto inizio nella porzione settentrionale del progetto, in particolare dall'area di Cozzo Filonero, compresa tra la SP1, a nord, e la SS 193, a sud, comprende una vasta porzione del territorio di Augusta caratterizzato da formazioni di detriti, depositi alluvionali e fluviolacustri, spiagge attuali oloceniche. Al centro dell'area svetta una piccola collina (circa 35 m s.l.m.) che ospita i resti della masseria Filonero (**Fig. 2**).



Figura 2 - Panoramica (da est) dell'area di Cozzo Filonero .

A sud di quest'area si trova un'ampia porzione di terreno (UR 1), delimitata a sud-ovest dalla strada di Contrada Cozzo Filonero, attualmente incolta e completamente invaso dalla vegetazione, seppure accessibile non è risultata idonea all'attività di survey (**Figg. 3-4**).

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figure 3-4 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 12.



Figura 5 - La porzione meridionale dell'area di Cozzo Filonero, a destra l'UR 1, a sinistra la parte urbanizzata (cfr. elaborato RS6200D38N7AH0001001A, area A).

La porzione meridionale della loc. Cozzo Filonero, che si estende fino alla SS 193, è quasi interamente urbanizzata (**Fig. 5**), fatto salvo per un'area non edificata situata lungo la provinciale

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

(UR 2). Si tratta di un campo prevalentemente coltivato ad uliveto, oggetto di un recente incendio. L'area è da considerarsi a visibilità nulla, non idonea all'attività di survey (**Figg. 6-7**).



Figure 6-7 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 2.

Oltre la strada provinciale, il progetto prosegue verso sud-ovest, riallacciandosi alla linea esistente, interessando la linea di costa compresa tra le Saline e la Costa dei Conti, dove i terreni caratterizzati dalla medesima formazione geologica della loc. Cozzo Filonero, digradano verso il mare a partire dalla quota di circa 13 m.

La porzione compresa tra la strada provinciale e la ferrovia è quasi interamente urbanizzata, fatto salvo per due aree situate ad est e ad ovest, o piccole porzioni non edificate ma inaccessibili (**Figg. 12-15**). La prima (UR 3) è un grande campo destinato alla coltivazione di cereali, con recente falciatura. L'area è ricoperta dai resti della mietitura e risulta a visibilità nulla (**Figg. 8-9**).

La seconda (UR 6) (**Figg. 10-11**) è una orzione di terreno situato tra la SS 193 (a nord) e la strada di Contrada Pisone (a sud), in prossimità dell'incrocio tra le strade suddette. Si tratta di un'area di pertinenza di un fabbricato in abbandono, nella quale è stato recentemente espianato un uliveto. Il terreno è ricoperto a tratti da vegetazione spontanea e ospita rifiuti vari, nel complesso la visibilità può essere classificata come scarsa. Non si segnalano evidenze archeologiche.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta</p>					
	<p>STUDIO ARCHEOLOGICO</p> <p>RELAZIONE DI SURVEY</p>	<p>COMMESSA</p> <p>RS62</p>	<p>LOTTO</p> <p>00</p>	<p>CODIFICA</p> <p>D38RH</p>	<p>DOCUMENTO</p> <p>AH 0001 001</p>	<p>REV.</p> <p>A</p>



Figure 8-9 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 3.



Figure 10-11 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 6.



	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figure 12-15 - Immagini esemplificative di aree inaccessibili nella porzione urbana tra la SS 193 e la linea ferroviaria (cfr. elaborato RS6200D38N7AH0001001A, aree B-C).

A sud della ferrovia, nel punto in cui questa forma un'ampia curva prima di entrare nel quartiere della Borgata, i terreni a ridosso della costa si caratterizzano per la visibilità nulla. In particolare l'UR 7 (**Figg. 16-17**), corrispondente all'area pantanosa delle saline, non è idonea al survey, mentre l'UR 8 (**Figg. 18-19**), a sud della strada di Contrada Pisone, è costituita da un terreno in leggera pendenza verso est, invaso da macchia e vegetazione spontanea.



Figure 16-17 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 7.

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figure 18-19 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 8.

Situazione analoga si riscontra nei terreni lungo la ferrovia, nel tratto rettilineo di Costa dei Conti che punta verso il porto commerciale.

In questa zona le aree accessibili sono tutte a visibilità nulla. In particolare, da nord verso sud, si segnalano l'UR 5 (**Fig. 20**), porzione di terreno incolto situato tra la ferrovia e la strada di contrada Pisone, completamente invasa dalla vegetazione infestante; l'UR 4 (**Figg. 21**), una porzione di terreno collinare, digradante verso est, e delimitata a nord dalla strada di contrada Pisone e a sud da una diramazione della stessa, parallela alla ferrovia, attualmente incolta e ricoperta da vegetazione fitta e spontanea; l'UR 9 (**Figg. 22-23**), una piccola porzione di terreno a ovest della ferrovia. Si tratta di un'area incolta completamente invasa dalla vegetazione infestante, non idonea all'attività di survey.

Per il resto la fascia costiera risulta urbanizzata per la presenza delle infrastrutture portuali (**Fig. 26**), e la parte sud-ovest, confinante con l'area di interesse archeologico dell'Aeroporto Militare di Augusta (cfr. schede delle presenze archeologiche n. 21), risulta classificata come area militare invalicabile (**Figg. 24-25**).

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figure 20-21 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nelle aree UU. RR. 5 e 4.



Figure 22-23 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 9.



Figure 24-25 - Accessi interdetti nell'area militare (cfr. elaborato RS6200R22N7AH0001004A, area M).

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figura 26 - Panoramica (da nord) della località Costa dei Conti verso il porto commerciale e l'Aeroporto Militare (cfr. elaborati RS6200D38N7AH0001001-3A, aree D-E-F).

Nella zona meridionale di Costa dei Conti la linea ferroviaria compie un'ampia curva a sud e prosegue verso la località Pastandrea, costituita da una serie di terrazzi che digradano verso il mare. Da qui, con un'altra curva, punta a sud-ovest, verso la località Giummo fino alla contrada Mulinello.

Nella fascia a nord della ferrovia, per una lunghezza complessiva di circa 1.600 m, si susseguono ampie distese di campi con rada o nulla urbanizzazione. In particolare, sono risultate accessibili l'UR 10, e l'UR 12, poco più ad ovest.

Nel primo caso (UR 10) (**Figg. 27-28**), si tratta di una porzione di terreno facente parte del versante collinare che digrada verso sud dalla loc. Pastandrea verso il mare. La zona, che confina a est con l'area di interesse archeologico dell'Aeroporto Militare (cfr. scheda delle presenze archeologiche n. 21), si raggiunge dalla viabilità secondaria che si dirama dalla strada di Contrada Costa Pisone. I terreni a monte della ferrovia sono attualmente incolti e non curati. La vegetazione risulta falciata in più punti mentre altri ne sono completamente ricoperti. Nel complesso la visibilità può essere definita scarsa, ed il survey non restituisce elementi archeologici.

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

Nel secondo caso (UR 12) (**Figg. 29-30**), i terreni a monte della ferrovia sono attualmente incolti e non curati. La vegetazione risulta falciata in più punti mentre altri ne sono completamente ricoperti. Nel complesso la visibilità può essere definita scarsa (anche se si osservano aree a visibilità nulla), ed il survey non restituisce elementi archeologici.



Figure 27-28 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 10.



Figure 29-30 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 23.

Nello stesso settore alcune porzioni urbanizzate, costituite per lo più da edifici residenziali e campi recintati non sono risultate accessibili (**Fig. 31**), così come tutta la porzione sud-ovest a monte della ferrovia, risulta non edificata ma inaccessibile (**Fig. 32**).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figura 31 - Panoramica (da ovest) della località Pastandrea verso il porto commerciale e l'Aeroporto Militare (cfr. elaborato RS6200D38N7AH0001003A, aree H-G).



Figura 32 - Loc. Giummo, area inaccessibile (cfr. elaborato RS6200D38N7AH0001006A, area I).

Nella fascia a valle della ferrovia i terreni sono risultati quasi sempre accessibili. In particolare, da est verso ovest, sono state ricognite l'UR 11 (**Figg. 33-34**), una porzione di terreno pianeggiante a

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

sud della ferrovia, un'area incolta, che confluisce nelle Saline. I terreni, ricoperti da vegetazione bassa e fitta, sono adibiti a pascolo; l'UR 13 (**Figg. 35-36**), anche in questo caso una porzione di terreno pianeggiante a sud della ferrovia. Si tratta di un'area incolta, che confluisce nelle Saline. I terreni, ricoperti da vegetazione bassa e fitta, sono adibiti a pascolo; l'UR 14 (**Figg. 37-38**), una vasta area pianeggiante (leggermente digradante a est nella porzione occidentale, ad ovest delle saline. Il terreno, incolto, è ricoperto da vegetazione spontanea piuttosto fitta che rende la visibilità scarsa. Nell'area insiste un piccolo fabbricato rurale che ingloba un vecchio pozzo. Si osserva la presenza di pietrame sparso di medie e piccole dimensioni. In tutti i casi il survey non ha restituito elementi archeologici.



Figure 33-34 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 11.



Figure 35-36 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 13.

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A



Figure 37-38 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 14.

Infine, nel tratto finale dell'intervento, corrispondente alla porzione orientale della località Mulinello, nota per la presenza di un'area di interesse archeologico (cfr. schede delle presenze archeologiche n. 27), sono state ricognite due aree situate a ridosso del viadotto che conduce al porto di Augusta (**Fig. 39**).



Figura 39 - Panoramica (da ovest) del viadotto che conduce al porto di Augusta (cfr. elaborato RS6200D38N7AH0001004A, area L).

	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

Si tratta, in entrambi i casi, di terreni a visibilità nulla. In particolare l'UR 15 (**Figg. 40-41**) è parte del versante di una collina che digrada verso il mare, poco distante dall'area vincolata di Valle del Mulinello (cfr. scheda delle presenze archeologiche n. 27), con il terreno completamente ricoperto da vegetazione infestante; l'UR 16 (**Figg. 42-43**) costituisce la prosecuzione dell'UR 25 oltre il viadotto stradale che conduce al porto. Il terreno, incolto e adibito a pascolo, è ricoperto da vegetazione bassa e fitta che rende la visibilità nulla.



Figure 40-41 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 15.



Figure 42-43 - Immagini esemplificative delle condizioni di visibilità riscontrate nell'area UR 24.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

5. CONCLUSIONI

Di seguito si riportano alcune osservazioni scaturite dall'attività di survey.

Dei circa 1303876 mq che compongono l'areale del survey, il 25% risulta urbanizzato o variamente antropizzato, ed il 12% è costituito da aree inaccessibili. Per quanto riguarda la superficie accessibile, il 27% è risultato a visibilità nulla, il 36% a visibilità scarsa (**Fig. 44**).

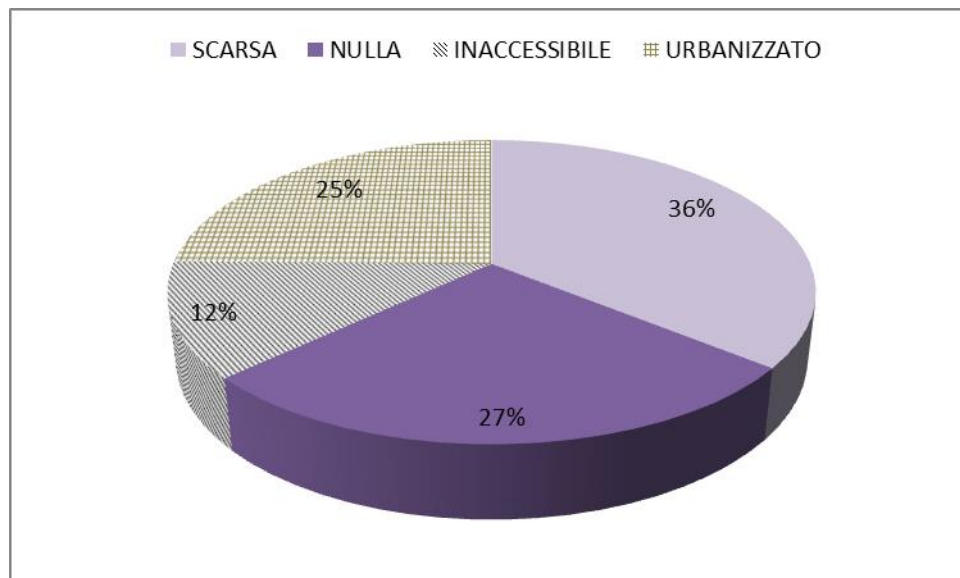


Figura 44 - Grafico delle condizioni di visibilità riscontrate nel survey.

In merito all'accessibilità dei luoghi, il dato è dovuto essenzialmente al fatto di trovarsi all'interno di un contesto urbano dove le aree interessate dal survey, seppure periferiche rispetto al centro abitato, sono costituite da terreni coltivati che ospitano edifici residenziali e quindi sono chiusi da recinzioni e cancelli. Alla categoria dei terreni inaccessibili appartengono inoltre vari lotti incolti e in stato di abbandono nei quali in ogni caso, in condizioni di visibilità nulla, l'eventuale possibilità di accesso non avrebbe apportato elementi di rilievo alla valutazione archeologica.

Per quanto riguarda le condizioni di visibilità dei terreni, il fatto che nella maggior parte dei casi si sia riscontrata una visibilità scarsa è dovuto a motivi 'stagionali', infatti in questo periodo è stata effettuata la mietitura ma i terreni non sono ancora arati.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA LINEA CATANIA-SIRACUSA Collegamento ferroviario con il porto di Augusta					
	STUDIO ARCHEOLOGICO RELAZIONE DI SURVEY	COMMESSA RS62	LOTTO 00	CODIFICA D38RH	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A

6. ALLEGATI

Parte integrante della relazione di survey è costituita dal seguente allegato:

TITOLO ELABORATO	SCALA	CODIFICA ELABORATO
Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche e delle unità di ricognizione	---	RS6200D38SHAH0001001A
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli.	1:1000	RS6200D38N7AH0001001-6A