

### Convegno “I rinvenimenti archeologici di Himera”

**La valorizzazione del patrimonio archeologico  
siciliano in conseguenza dei lavori  
per il raddoppio della ferrovia Palermo-Messina**

*Sezione di Palermo*

*Alida IACONO<sup>(\*)</sup> e Giuseppe TRAPANI<sup>(\*)</sup>*

La Sezione CIFI di Palermo ha organizzato e gestito il convegno “I rinvenimenti archeologici di Himera” che si è tenuto giovedì 11 luglio 2019 presso il Real Albergo dei Poveri di Palermo.

Contrariamente alla spontanea considerazione di estraneità dell'argomento del titolo alle finalità del CIFI, il sottotitolo chiarisce lo stretto legame con gli scopi associativi perché i ritrovamenti sono conseguenza dei lavori di raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo (Cefalù) della ferrovia Palermo-Messina il cui storico tracciato attraversava l'area archeologica di Himera, antica colonia greca edificata sulla sponda sinistra dell'omonimo fiume.

La Sezione CIFI di Palermo, che ha seguito con due visite al cantiere questi straordinari ritrovamenti, di certo fra i più importanti del nostro secolo, insieme alla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Palermo, in collaborazione con RFI, Italferr, Cefalù 20 e con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Palermo, con il convegno ha inteso mettere in evidenza come la costruzione di una utilissima infrastruttura, nel rispetto di tutte le istanze culturali e paesaggistiche, abbia contribuito alla crescita del patrimonio archeologico nazionale.

Hanno partecipato come Relatori molte delle personalità che hanno condotto e gestito l'intervento fin dalla progettazione; a loro va riconosciuto il merito di avere collaborato armonizzando le contrastanti esigenze tecniche, culturali, finanziarie ed operative.

Il convegno è stato anche occasione per ampliare la visione verso lo scenario nazionale del rapporto non sempre facile fra le nuove costruzioni e i ritrovamenti archeologici alla luce delle modifiche legislative e della maggiore sensibilità al tema maturata negli ultimi decenni.

I lavori del convegno sono stati in-

trodotti dal Preside della Sezione ing. Filippo PALAZZO, dalla dott.ssa Francesca SPATAFORA dell'Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana, e dalla dott.ssa Claudia CATTANI, Presidente di Rete Ferroviaria Italiana, che con la presenza ha dato testimonianza dell'attenzione della società al tema della protezione e valorizzazione del patrimonio archeologico (Fig. 1).

L'evento ha avuto luogo presso la Sala delle Lapidi del settecentesco Albergo dei Poveri, imponente costruzione fatta edificare con fini filantropici dal re Carlo di Borbone. Il prestigioso sito è stato scelto perché in atto vi sono stati depositati gran parte dei reperti, in attesa di diversa sistemazione.

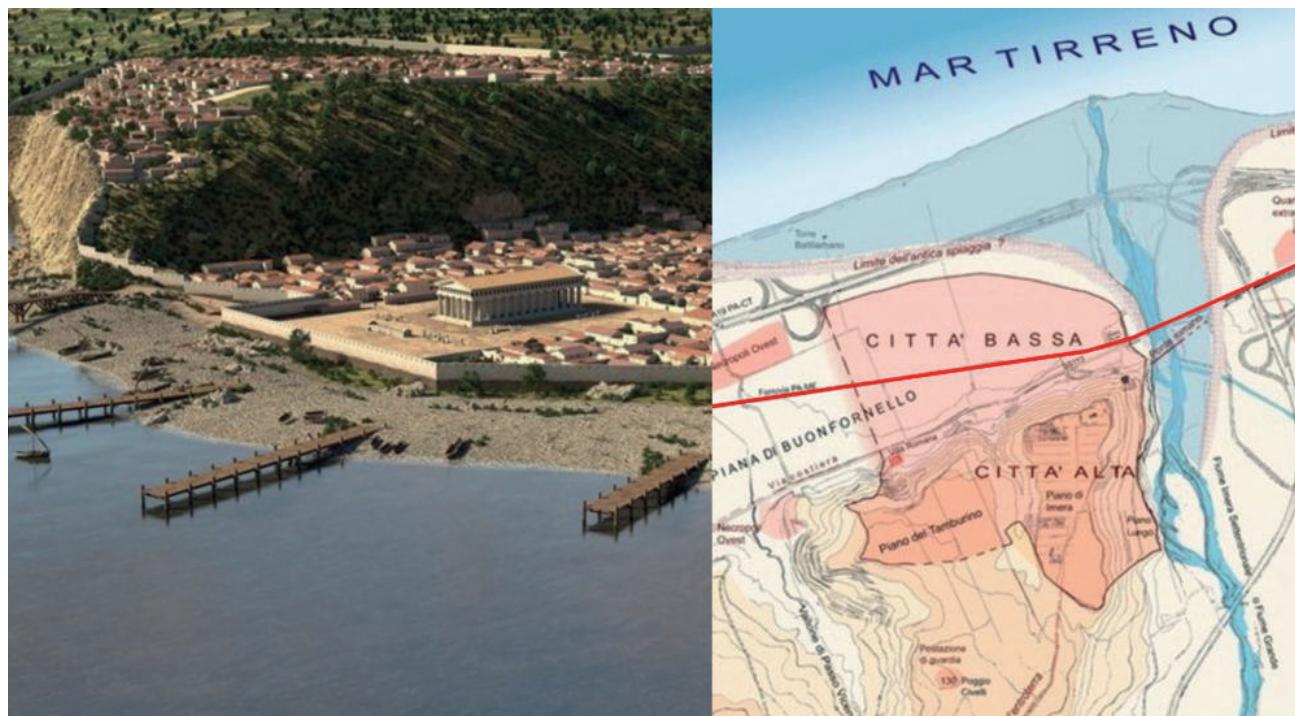
Come prologo alla trattazione della ricerca archeologica di Himera, l'ing. Roberto PAGONE, vicepresidente CIFI Area Sud e Responsabile degli Investimenti Area Sud RFI ha esposto con ricca documentazione la rilevanza dell'archeologia nel Sud del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Ai territori attraversati dalla Napoli-Bari e dalla Messina Catania-Palermo, ricchissimi di tracce degli insediamenti di antiche popolazioni, si offre la possibilità di valorizzazione unica al mondo. Sono stati già portati alla luce molti ritrovamenti che il sa-



(Fonte: foto di Paolo SIMON)

Fig. 1 – La dottoressa Francesca SPATAFORA apre il convegno.

<sup>(\*)</sup> Socio CIFI – Sezione di PALERMO.



(Fonte: Elaborazione da presentazione F. SPATAFORA - Assessore Beni Culturali Regione Siciliana)

Fig. 2 – Planimetrica e ricostruzione artistica dell'antica colonia.

pieno lavoro archeologico ha restituito all'aspetto originario come, ad esempio, il tratto di basolato integro dell'Appia Antica presso Maddaloni (Caserta).

È seguito l'intervento della Dott.ssa SPATAFORA, Direttrice dei Parchi Archeologici Solunto, Himera e Jato, autorevole personalità nel campo archeologico e museale anche in relazione agli importanti incarichi ricoperti. Nella sua relazione, incentrata sulle verifiche preventive propedeutiche alla realizzazione di lavori pubblici in aree ritenute di interesse archeologico, ha messo in evidenza la coerenza fra l'attuale normativa di riferimento:

- art. 28, comma 4, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, D.Lgs. 42/2004;
  - Codice degli appalti e s.m.i.; art. 2-ter del D.L. 26 aprile 2005, n. 63 (L. 25 giugno 2005, n. 109);
  - art. 95 del D.Lgs. 163 del 2006;
  - art. 25 del D.Lgs. 50 del 2016;
- e le ricerche nel sito archeologico di Himera rivendicandone il metodo an-

tesignano posto in essere in precedenza a molte delle suddette disposizione di Legge.

Himera era stata fondata da calciadesi di Zankle (Messina) e da dorici fuoriusciti da Siracusa nel 648 a.C. Grazie alla sua posizione favorevole agli scambi commerciali e al conseguente sviluppo economico la città si ingrandì fino alla costa. Vantò tra i suoi cittadini il poeta STESICORO. In Fig. 2 è riportata la ricostruzione planimetrica e artistica dell'antica colonia. Alla planimetria è stato sovrapposto in rosso il tracciato della storica ferrovia Palermo-Messina, oggetto del raddoppio.

Himera fu identificata nel XVI secolo, ma gli scavi nella necropoli iniziarono a cura della Soprintendenza solo nel 1926 e quelli del Tempio della Vittoria nel 1929, ad iniziativa di Pirro MARCONI. Le ricerche proseguirono dal 1963 ad opera dell'Istituto di Archeologia dell'Università di Palermo.

La dott.ssa SPATAFORA ha pure richiamato i provvedimenti fondamentali per la tutela e valorizzazione del sito:

- Decreto Assessoriale 5540 del 1992 - Vincolo diretto e indiretto sull'area della colonia;
- Aprile 1992: Studio di massima per la tutela e lo sviluppo di Himera;
- 1997: ampliamento dell'area demaniale con l'acquisizione di 30 ettari sul Piano del Tamburino;
- Decreto Assessoriale 17/2010: Approvazione perimetrazione e istituzione Parco Archeologico.

Sulla realizzazione della variante si è basata la relazione "La variante di tracciato Himera e la prima pista ciclopedonale realizzata in area archeologica" dell'ing. Alida IACONO, Project Manager RFI, che ha illustrato la genesi della progettazione e il relativo laborioso iter approvativo.

Il progetto preliminare del raddoppio della Palermo-Messina fra Fiumetorto e Cefalù prevedeva 20 km in affiancamento tra Fiumetorto e Lascari ed in variante tra Lascari e Ogliastrillo e aveva ottenuto già nel 1983 l'autorizzazione dal competente Assessorato Regionale. Nel 1986 la Soprintendenza ritirò il proprio be-

nestare. Il motivo è comprensibile se si pensano le conseguenze del radoppio nella situazione ben evidenziata dalla Fig. 3.

Successivamente fu redatto un progetto di completamento del radoppio tra Palermo e Messina tra le stazioni di Fiumetorto e Terme Vigliatore con caratteristiche di alta velocità, che nella tratta tra Fiumetorto e Cefalù era completamente in variante alla linea attuale e prevalentemente in galleria. Anche questo progetto, se pur autorizzato con DD.AA. 1047 del 5.8.1987 e 966 del 17.10.1990, non venne mai attuato a causa dei notevoli oneri di realizzazione.

Di conseguenza nel 1998 è stato eseguito uno studio di fattibilità che ha individuato un tracciato similare a quello autorizzato negli anni '80, dal quale si discostava in maniera notevole soltanto in corrispondenza al sito archeologico di Himera.

Tale progetto veniva sottoposto al parere degli Enti Territoriali e della Soprintendenza Archeologica la quale, pur esprimendo un parere di massima favorevole, richiedeva che fossero effettuati una serie di saggi esplosivi preventivi.

Nel corso delle due campagne di scavi avviate nel luglio-agosto del 2001 e nell'aprile del 2002, venivano effettuati alcuni ritrovamenti di particolare interesse storico-archeologico che imponevano la ricerca di una nuova soluzione di tracciato in corrispondenza del sopraccitato parco archeologico. Erano quindi studiate ben nove alternative di tracciato rispetto al tracciato dello studio di fattibilità del 1998, di volta in volta sottoposte all'esame della Soprintendenza fino a giungere a quella prescelta ed approvata dalla Giunta Regionale e dal Consiglio Regionale per i beni architettonici e culturali – Gruppo permanente di lavoro per i beni archeologici e per i beni paesaggistici, architettonici ed urbanistici (Fig. 4).

L'ipotesi progettuale prevede un ulteriore avvicinamento della linea ferroviaria di progetto al percorso autostradale al fine di garantire le aree archeologiche interessate dai rinveni-



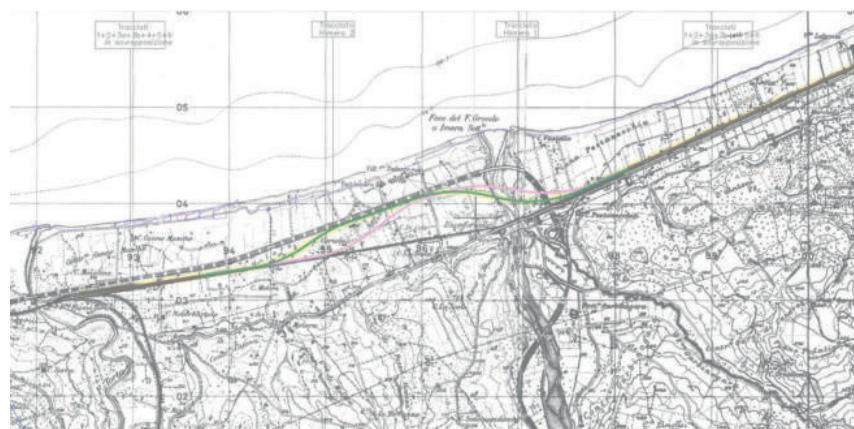
(Fonte: foto di Alida IACONO - RFI)

Fig. 3 – Treno merci in prossimità del tempio della Vittoria.

menti che, nello specifico, hanno portato alla luce sia le strutture murarie della città bassa di Himera sul lato mare, sia, ad est dell'Imera, le testimonianze del primo approdo vicino alla foce del fiume.

L'inizio del tratto in variante viene di conseguenza spostato verso la sta-

zione di Fiumetorto di circa 500 m e ciò al fine di consentire un più rapido avvicinamento al sedime dell'autostrada A19, che, secondo quanto descritto dagli scavi, costituisce il limite dell'edificazione antica. Il tratto in variante si allunga quindi in questa ipotesi fino a 3 km circa reinserendo-



(Fonte: cortesia di RFI)

Fig. 4 – In verde la variante approvata dal Consiglio Regionale per i beni architettonici e culturali.

## VITA DEL CIFI

si sulla linea attuale subito dopo l'attraversamento in sottopasso dell'autostrada A20.

Il tracciato è stato quindi dichiarato di pubblico interesse con Delibera della giunta Regionale Siciliana n. 249 del 24/07/02 ed in data 01/08/02 approvato dal Consiglio Regionale per i beni architettonici e culturali – Gruppo permanente di lavoro per i beni archeologici e per i beni paesaggistici, architettonici ed urbanistici.

La variante di Himera è entrata in esercizio nel 2011 mentre l'intera tratta Fiumetorto-Ogliastrillo (Cefalù) è stata attivata a doppio binario nel 2017.

Sul sedime del tratto di ferrovia dismessa che attraversa l'area archeologica è stata realizzata una prima pista ciclopedinale lunga circa 1,8 Km quale tratto iniziale di un possibile percorso cicloturistico che da Himera, ripercorrendo in parte le aree ferroviarie abbandonate ed in parte le viabilità stradali esistenti, potrebbe arrivare fino a Cefalù. Questa ipotesi, adeguatamente promossa e sostenuta dai Comuni interessati, oltre a valorizzare le tracce storiche, consentirebbe di favorire la mobilità lenta e sostenibile e far risaltare le eccezionali paesaggistiche e storico-culturali in un contesto a forte vocazione turistica. Una pista ciclopedinale continua che attraversa i vari paesaggi, sovrapponendosi alla viabilità esistente, potrebbe regalare sia ai residenti che ai turisti un'esperienza unica lunga 20 km (Fig. 5).

L'ing. Salvatore ESPOSITO, AD di Neosia Maire Tecnimont Group ha fornito importanti delucidazioni tecniche e giuridiche sulla costruzione dell'infrastruttura e sull'impegno al rispetto del sito archeologico. L'ATI Maire Lavori Scarl (Mandataria), BTP Costruzioni Generali SpA ha firmato in data 27/09/2005 la convenzione con RFI, relativa alla realizzazione del raddoppio ferroviario Fiumetorto/Cefalù Ogliastrillo in qualità di Contraente Generale (CG). Come previsto dall'Art.10 della stessa Convenzione, il CG ha costituito la Società di Progetto Cefalù 20 Scarl..



(Fonte: cortesia di RFI)

Fig. 5 – Rendering pista ciclopedinale da Himera a Cefalù sul sedime della ferrovia dismessa.

Con la collaborazione tra Rete Ferroviaria Italiana, Italferr, la Soprintendenza BB.CC.AA di Palermo ed il CG è stata possibile la realizzazione di un articolato programma di scavi archeologici che hanno messo in luce la più importante delle necropoli della colonia greca di Himera. L'ampio programma di indagini e il successivo scavo hanno portato alla luce migliaia di reperti che hanno riempito ben 16 containers.

Nel corso della realizzazione sono emerse rilevanti criticità:

- per la necessità di definire una procedura operativa dedicata vista l'eccezionalità dei rinvenimenti;
- per gestire l'attività archeologica;
- adattamento/slittamento del programma originario di costruzione dell'opera per conciliare attività archeologica e i lavori ferroviari;
- gestione di un importante gruppo di lavoro piuttosto eterogeneo perché formato da personale tecnico specializzato e operai;
- gestione del patrimonio archeologico rinvenuto e creazione di spazi adeguati ad accogliere e proteggere i reperti;

- gestione di importanti scavi e materiali di risulta.

L'ing. Donato LUDOVICI e la Dott.ssa Francesca FRANDI hanno trattato dal punto di vista generale la nuova metodologia posta in atto da Italferr per l'inserimento delle nuove costruzioni ferroviarie nel territorio nel rispetto del paesaggio, dell'archeologia e delle memorie storiche. Per tal fine la società si è dotata di una unità di progetto che segue direttamente tutti questi aspetti. Diversamente da quanto si faceva in passato, come ad esempio si era fatto per Himera, gli scavi archeologici vengono adesso eseguiti da Italferr con propri specialisti e non dal Contraente Generale / Appaltatore. Già all'inizio, dagli studi di fattibilità, si procede in accordo con le Soprintendenze, per fasi successive pianificando uno studio archeologico basato sulle indagini preliminari e sui sondaggi per proseguire con scavi in estensione con l'obiettivo di iniziare i lavori su aree libere da vincoli. Sono stati riportati numerosi esempi di archeologia preventiva operata da Italferr secondo le prescrizioni del D.Lgs 50/2016.

A questo punto il Preside ha invitato gli Archeologi, che tanta parte

hanno avuto nelle ricerche di Himeria, ad esporre le loro relazioni. Esordisce il Dott. Stefano VASSALLO, Responsabile della Sezione Archeologica della Soprintendenza di Palermo, mostrando la diapositiva titolo, riprodotta in Fig. 6, dal contenuto sconvolgente perché riporta l'immagine della fossa comune dei caduti nella battaglia del 409 a.C. e del vicino ritrovamento di uno dei cavalli della cavalleria siracusana morto nella battaglia del 490 a.C. Già da solo questo inizio è sufficiente a diffondere nell'uditore la percezione di assistere alla presentazione di scoperte straordinarie e coinvolgenti.

Il dott. VASSALLO richiama la tranquilla convivenza che dal 20 aprile 1887 si era stabilita fra ferrovia e sotostanti rovine coperte da uno strato alluvionale prodotto dalle esondazioni del fiume nei millenni successivi alla distruzione della città. La dissonanza fra monumenti e ferrovia era emersa nel 1928 con il ritrovamento del tempio dorico della Vittoria contiguo alla ferrovia nei pressi della stazione di Buonfornello. La volontà di raddoppiare la linea portò dal 1983 ad una serie di proposte di variante e solo nel 2007 si pervenne alla soluzione definitiva dopo 4 anni di sondaggi che avevano chiarito che la cinta muraria si estendeva parallelamente al mare a circa 70 m dal rilevato autostradale e che la stessa cinta formava dopo un angolo proseguendo in direzione perpendicolare alla costa.

Il tracciato scelto, se da una parte salvaguardava l'antica città, si sovrapponeva alla necropoli occidentale posta al di fuori delle mura in prossimità della linea di costa qual era all'epoca della fondazione della colonia. L'indagine archeologica si è sviluppata scavando una fascia di 600 x 25 m integralmente esplorata fino alla quota - 3,5 m al di sotto del piano di campagna. L'équipe di scavo quotidianamente presente in cantiere era mediamente composta da 32 professionisti (14 archeologi, 11 disegnatori, 4 antropologi, 3 restauratori) e 60 operai (Fig. 7).

Estrema cura è stata posta alla



(Fonte: presentazione Dott. Stefano VASSALLO - Assessorato Beni Culturali Regione Siciliana)  
Fig. 6 – Fossa comune caduti della battaglia del 409 a.C..

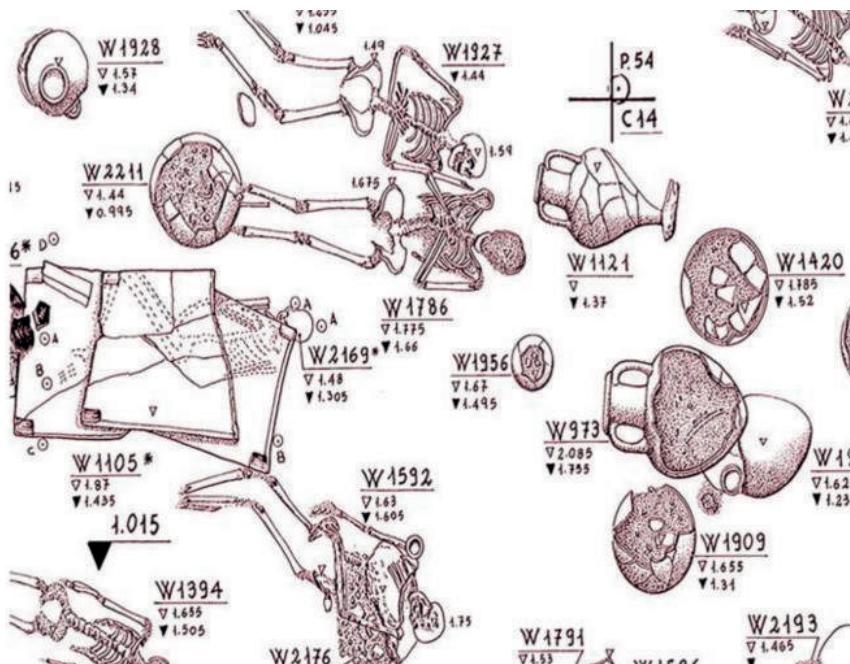
documentazione in fase di scavo; per tutti i reperti si è proceduto al rilievo grafico, dall'impianto topografico al dettaglio, in scala 1/20 x 25 metri di sviluppo come evidenziato dal particolare in Fig. 8.

Lo scavo della necropoli ha messo in luce elementi rilevanti non solo dal punto di vista storico ed antropologico, ma anche sotto l'aspetto emozionale: i resti dei bambini appena nati sepolti all'interno delle anfore e le



(Fonte: presentazione Dott. Stefano VASSALLO - Assessorato Beni Culturali Regione Siciliana)  
Fig. 7 – Lo sbancamento medio di 3,5 metri di terreno agricolo superficiale.

## VITA DEL CIFI



(Fonte: presentazione Dott. Stefano VASSALLO - Assessorato Beni Culturali Regione Siciliana)

Fig. 8 – Dettaglio del rilievo grafico.

fosse comuni. Particolarmente numerosi gli scheletri della fossa comune che è stato possibile attribuire alla battaglia finale vinta dai Cartaginesi nel 409 a.C. probabilmente combattuta nella zona della necropoli in prossimità delle fortificazioni. Altri ritrovamenti di resti umani, disposti in modo del tutto irregolare rispetto alle ordinate sepolture della necropoli, sembrano attestare il massacro degli abitanti dopo la caduta della città.

Le diverse tipologie dei reperti e la loro importanza sono state illustrate dall'archeologo dott. Matteo VALENTINO nel successivo intervento dedicato alle ricerche archeologiche del periodo 2008-2011 nella necropoli occidentale e nel periodo 2017-18 in quella di Pestaveccchia. In totale sono state rinvenute 9648 tombe e recuperati 20850 reperti archeologici. La Fig. 9 mette in evidenza come la necropoli presentava in spazi ristretti una grande quantità di materiale da studiare, catalogare e recuperare.

Sono stati individuati e classificati i metodi per la sepoltura nel lungo periodo di utilizzazione del sito: dalla incenerazione dei defunti risalente

all'epoca arcaica della fondazione della colonia si passò all'inumazione in varie forme. Inoltre dal gran numero di anfore per il trasporto di liquidi o granaglie riusate come tombe per i neonati, si sono ricostruiti i rap-

porti commerciali della colonia con la Magna Grecia, l'Etruria, la Sardegna, la Spagna, il Nord Africa e la madrepatria. Non mancano anfore provenienti dalle popolazioni indigene dell'interno dell'isola. Il tipo più comune di sepoltura è quello a "cappuccina", realizzato riciclando elementi di terracotta della copertura dei tetti, ma sono presenti anche inumazioni in casse di legno o fittili.

Ricchissimi i corredi funerari recuperati molti dei quali di pregevole fattura corinzia o produzioni a figure nere che rappresentano vicende mitologiche con grande realismo. Da queste figure si è potuto stabilire, ad esempio, che i cavalli erano più piccoli di quelli impiegati in epoca moderna. Alcuni di questi reperti, comprese piccole immagini votive di terracotta, sono già esposti nel nuovo museo Pirro MARCONI realizzato in prossimità del tempio della Vittoria. Fra gli oggetti di materiali non ceramici si segnalano le armi, trovate come corredo funerario o rimaste all'interno dei corpi dopo la ferita mortale e quelli in pasta vitrea. Sono stati pure trovati diversi "tesoretti" di monete d'argento.

Il vasto tema del riuso delle aree



(Fonte: presentazione del Dott. Matteo VALENTINO)

Fig. 9 – Panoramica della necropoli durante gli scavi.

ferroviarie è stato l'argomento che l'ing. Ilaria MAGGIOROTTI, Responsabile Asset Immobiliari di RFI e membro del Consiglio Direttivo di Archeolog, ha ampiamente trattato nel suo intervento. Il patrimonio dismesso del Gruppo FS comprende 1.400 km di linee e centinaia di fabbricati non più necessari per il servizio ferroviario. Nel Piano Industriale di Gruppo 2019-2023 è previsto un programma per la valorizzazione di tale patrimonio, con iniziative a beneficio del turismo e della mobilità dolce:

- cessione delle linee ferroviarie dismesse, ai fini della loro trasformazione in *greenways*, e fabbricati annessi;
- concessione in uso di stazioni impresenziate, ad Enti Locali e Soggetti no profit per finalità di tipo sociale e turistico;
- cessione di aree e fabbricati non più strumentali per RFI all'esercizio ferroviario.

La Regione Siciliana ha chiesto di acquisire la vecchia Stazione di Buonfornello (un'area ferroviaria di circa 8,564 mq) e alcuni Fabbricati non più utilizzati per realizzare spazi museali espositivi, nonché magazzini e laboratori necessari alla conservazione dei numerosi reperti archeologici. Tutti i beni in questione ricadono all'interno del Parco Archeologico di Himera e sono quindi gravati da vincolo archeologico (Dlgs 42/2004).

Con ampia documentazione e relativi commenti sono stati riportati numerosi esempi di linee dismesse destinate al turismo *slow* e connesse alle reti per la mobilità sostenibile. È allo studio anche il riuso del binario attraverso la realizzazione di percorsi di cicloturismo "velorail". In Italia l'uso del velorail (cicloferro) è disciplinato dalla legge n. 128 (9 agosto 2017).

La Sicilia, con 400 km di linee dismesse del Gruppo FS, è la regione italiana più ricca di potenzialità per la mobilità dolce. Tra le *greenways* già attive in Sicilia merita una particolare attenzione la Greenway Siracusa-Targia «Rossana Maiorca» lunga circa 6 km sull'ex sedime del tratto di accesso a Siracusa della linea prove-

niente da Catania. È un percorso ciclo-pedonale molto suggestivo da cui si gode una splendida vista della costa Siracusana. (Fig. 10)

L'Atlante delle linee ferroviarie dismesse descrive le proprietà del Gruppo FS Italiane; contiene schede correlate di dati tecnici sul numero di opere d'arte e di edifici presenti, cenni storici sulla nascita e sulla dismissione delle linee, fotografie dei tracciati e mappe dettagliate. Le linee dismesse o sospese ammontano a Km 2.440.

Ha concluso i lavori la dott.ssa Claudia CATTANI (Fig. 11) intervenendo su Archeolog, associazione senza scopi di lucro voluta da Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA nel 2015 al fine di promuovere e valorizzare i preziosi reperti venuti alla luce nel corso della realizzazione di nuovi assi viari.

Nel 2018 RFI e Italferr si sono associate alla ONLUS. La riqualificazione e la valorizzazione dei siti archeologici rappresenta un contributo diretto alla promozione della storia, della cultura italiana e del turismo. Un percorso in cui il binomio «Infrastrutture ed Archeologia» può acquistare un nuovo e positivo valore, volto a diffondere non solo cultura, ma una più ampia sensibilità etica e civi-

le, della quale anche le aziende del Gruppo FS possono essere dirette protagoniste.

Archeolog si finanzia attraverso il 5x1000, la raccolta diretta, le agevolazioni fiscali e l'Art Bonus perseguidendo i seguenti obiettivi:

- conservare, restaurare e valorizzare il patrimonio archeologico rinvenuto lungo la rete nazionale RFI e Anas;
- coinvolgere gli *stakeholders*;
- restituire al territorio il patrimonio archeologico;
- individuare, avviare e monitorare gli interventi di restauro proposti.

Tra i ritrovamenti più significativi in occasione della realizzazione dei nuovi assi viari dell'Appennino centrale vi sono i Carri di Colfiorito e il corredo funerario della Principessa Plestia. Archeolog sta collaborando ai restauri metallici e di oreficeria per avviare un progetto espositivo che si concluderà con una esposizione permanente a Foligno.

Con la realizzazione di nuove linee ferroviarie in Italia, RFI e Italferr sono chiamate a gestire il ritrovamento di molte testimonianze storico-archeologiche. La gestione del pa-



(Fonte: presentazione dell'ing. Ilaria MAGGIOROTTI, Asset Immobiliari RFI)  
Fig. 10 – Greenway Siracusa – Targia sul sedime del tratto dismesso della ferrovia Catania-Siracusa.

## VITA DEL CIFI

trimonio rinvenuto in occasione di lavori ferroviari è stata affrontata su larga scala durante la realizzazione delle linee AV / AC Torino-Milano-Napoli. La metodologia concordata fra RFI, Italfer e le Soprintendenze successivamente è diventata la base della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico, art. 25 del Codice dei Contratti Pubblici.

Un esempio per tutti può illustrare la misura dell'impegno per gli interventi archeologici: lungo i primi 200 km della linea AV Roma-Napoli è stato rinvenuto in media un sito ogni 500 metri. Per i siti di rilievo, è stato necessario ricorrere ad interventi particolari quali: varianti al progetto ferroviario, scavi in estensione al di fuori della fascia di esproprio, consolidamento o restauro parziale o totale delle strutture rinvenute, valorizzazione tramite allestimenti museali ad hoc e/o pubblicazioni. L'archeologia ha finora gravato sul costo complessivo della linea AV Roma-Napoli per oltre il 5% del totale.

Un altro esempio di ritrovamenti e ricollocazione è il Cantiere delle Navi romane di Pisa La scoperta avvenne nel 1998 nei pressi della stazio-



(Fonte: foto di Paolo SIMON)

Fig. 11 – La dottoressa Claudia CATTANI, presidente di RFI, interviene su Archeolog e chiude il convegno.

ne ferroviaria San Rossore, alla periferia di Pisa, durante i lavori per la realizzazione di un centro di gestione della circolazione di RFI per la linea Roma-Genova.

Da quella scoperta è nato il Cantiere delle Navi romane, concluso nel

2016, che ha restituito circa trenta imbarcazioni di epoca romana e migliaia di frammenti ceramici, vetri, metalli e elementi in materiale organico. Si tratta di uno dei più interessanti e ricchi cantieri di scavo e ricerca degli ultimi anni.