

Campagna di indagini archeologiche subacquee nell'area della cosiddetta

“strada sommersa di Mozia”

SYS Soc. Coop. a r. l., società di servizi per l'archeologia con pluriennale esperienza nel campo degli scavi archeologici, al fine di favorire la valorizzazione del patrimonio archeologico siciliano attraverso attività di indagini sul territorio, organizza, sotto la direzione scientifica della Soprintendenza del Mare ed in convenzione con la stessa, un campo scuola di archeologia subacquea nell'area della cosiddetta “strada sommersa di Mozia” Marsala, Tp.

Destinatari:

L'iniziativa è rivolta a tutti i laureati, laureandi o studenti di archeologia intenzionati a effettuare un'esperienza nell'ambito delle campagne di scavo archeologico subacqueo, avente come fine ultimo quello di valorizzare e promuovere il territorio.

Obbiettivi e finalità:

Obbiettivo del progetto è quello di contribuire a indagare, recuperare e promuovere, attraverso le attività dei campi scuola archeologici, l'area marina dello Stagnone di Marsala, favorendone così la valorizzazione e la fruizione ad opera di un pubblico attento anche alle realtà subacquee del sito, testimoniate dalla presenza di questo straordinario manufatto che le indagini archeologiche già effettuate fanno risalire alla metà del VI sec. a.C.

Il sito:

Una delle attrattive maggiori nella visita dell'isola di Mozia, sede di una delle più note colonie fenicio-puniche del Mediterraneo, è senza dubbio la cosiddetta “strada sommersa”, che, seguendo un percorso pressoché rettilineo verso nord, attraversa il tratto settentrionale dello Stagnone di Marsala e collega la Porta Nord del circuito murario cittadino con l'antistante costa in prossimità della contrada di Birgi.

La rinomanza della strada è dovuta a due fattori dominanti. Da un lato la sua presunta antichità che ne farebbe risalire la costruzione all'epoca della città fenicio-punica e dall'altro la sua speculare "modernità" dovuta alla sua utilizzazione fino in epoche recenti per il trasporto dell'uva dall'isola ai palmenti di Birgi con i tipici carretti siciliani, nella variante marsalese dalle altissime ruote, tirati da poderosi muli.

Tuttavia modernità ed arcaicità del manufatto non sono state appurate con accuratezza scientifica al di là di limitati interventi ad opera della missione archeologica inglese guidata da B. Isserlin negli anni '70 del secolo appena finito.



Dalla documentazione aerofotografica risultano, infatti, due anomalie macroscopiche, in corrispondenza delle due estremità della strada. Si tratta di due enormi banchi di sedimento sabbioso, dovuti ad un processo di accumulo naturale, prodotto verosimilmente dai venti e dalle correnti dominanti. All'interno dello Stagnone i venti dominanti sono il Maestrale (che soffia da nord-ovest) e lo Scirocco (che soffia da sud-est). L'alternanza di questi due venti opposti e le correnti superficiali marine da essi generate hanno dato origine ai due banchi di sedimento dal perimetro triangolare che caratterizzano la strada nelle sue estremità opposte.

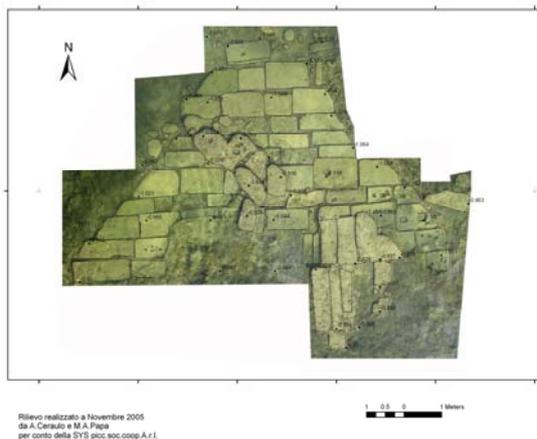
Le indagini archeologiche recentemente intraprese dalla Soprintendenza del Mare con un finanziamento della Provincia Regionale di Trapani hanno rilevato che la strada, costruita intorno alla metà del VI sec. a.C., è impostata su un argine o terrapieno artificiale, lungo m 1715, a sezione trapezoidale, generalmente largo circa m 12,5 alla base e 7-8 alla sommità. E' interessante notare che tale dimensione corrisponde a quella della strada che dalla Porta Nord conduceva verso l'interno dell'isola. La strada sommersa ne rappresenta, quindi, la continuazione permettendo, parimenti, il transito di due carri affiancati.

Il piano pavimentale della strada oggi sommersa doveva trovarsi, nel periodo di vita della colonia fenicio-punica di Mozia, ad una quota superiore al livello del mare di

allora non ancora perfettamente quantificabile (ricerche sono in corso nell'ambito di una collaborazione tra la Soprintendenza del Mare e l'Università di Milano "Bicocca"). Tale pavimentazione, dello spessore di ca cm 20–30, era costituito da un battuto compatto di ciottoli di fiume di piccole e medie dimensioni, frammisti a grandi lastre in calcare di forma irregolare. Al di sotto vi era una preparazione costituita da uno strato di piccoli ciottoli e ghiaia.

A circa 150 m dal punto di partenza della strada dall'isola di Mozia vi è una leggera deviazione verso Ovest coincidente con un suo allargamento caratterizzato da una superficie acciottolata e da una protezione costituita da una cortina di grandi massi sul margine occidentale.

Da questo particolare e da una rilettura di tutto il manufatto si evince che la "strada" avesse anche la funzione di una vera e propria diga artificiale che poteva avere la funzione di argine contro le correnti settentrionali e di protezione dell'approdo che abbiamo messo in luce nei pressi della costa di Mozia in prossimità della Porta Nord.



Tale approdo è costituito da una banchina leggermente inclinata, realizzata con grandi blocchi di tufo, che poteva servire da scalo di alaggio con annessa vera e propria banchina di carico e scarico merci. Di questo sistema portuale recentemente messo in luce è stata scavata soltanto una piccola porzione. Le

campagne prossime saranno dedicate all'esplorazione dell'intero sistema banchinato.

Dalle recenti ricerche effettuate decade l'ipotesi che la strada fosse stata costruita per collegare Mozia a Birgi con l'esclusiva funzione di far passare i cortei funebri che dall'epoca tardo-arcaica e classica si supponeva non potessero aver luogo sull'isola per

mancanza di spazio da dedicare al seppellimento. Peraltro le tombe rinvenute nell'area di Birgi sono da collegare a resti insediamentali identificati nelle vicinanze.

Già nel 397 a.C., data della distruzione di Mozia ad opera dei Siracusani, la strada era presente poiché viene menzionata da Diodoro Siculo che ci narra della sua importanza strategica tanto da essere stata distrutta dai Moziesi e ricostruita dai Siracusani. Ma è probabile che fosse stata proprio la strada a costituire l'arma vincente per l'assedio siracusano poiché permise un più agevole utilizzo dell'esercito e delle macchine belliche. Del resto dai dati archeologici risulta che la battaglia più cruenta avvenne proprio in prossimità della Porta Nord.

L'indagine archeologica su questo importante manufatto è appena iniziata. Le prossime campagne verranno indirizzate all'esplorazione del sistema di banchine portuali presso la porta Nord e alla continuazione della conoscenza di tutto il tracciato stradale fino a Birgi. Parallelamente si procederà alla sistematica ricognizione dei fondali dello Stagnone a partire proprio dalla strada e dalla Porta Nord.

Descrizione sintetica delle attività dei campi scuola:

L'indagine archeologica verrà svolta nel periodo compreso tra il 15/05/2006 ed il 15/06/2006, salvo periodi di interruzione dovuti a condizioni ambientali avverse. L'attività, che vedrà, a partire dalla II settimana, la partecipazione di un numero massimo di 15 volontari che collaboreranno a stretto contatto con 5 esperti (tra archeologi e tecnici) costituenti lo staff tecnico-organizzativo del campo, verrà così articolata:

Ricognizione sistematica dei fondali dello Stagnone a partire proprio dalle aree aderenti la strada e la Porta Nord, individuazione di eventuali strutture affioranti e posizionamento delle stesse tramite GPS con conseguente sovrapposizione dei rilevamenti effettuati su foto aerea georeferenziata in scala 1:10000 della zona, ad opera del personale dello staff tecnico.

Proseguo delle ricognizioni e contemporanea esplorazione del sistema di banchine portuali presso la porta Nord e del restante tracciato stradale fino a Birgi, con la

collaborazione dei partecipanti al campo scuola. Le indagini suddette saranno effettuate tramite sorbonatura, seguirà ad essa la documentazione dei livelli scavati mediante aerofotogrammetria a bassa quota e una prima inventariazione *in situ* delle evidenze. Tutta la documentazione prodotta verrà correlata e gestita da un SIT (Sistema Informativo Territoriale) con lo scopo di integrare e aggiornare i risultati conseguiti agli interventi già effettuati e di predisporre un Database che accolga e relazioni i dati delle indagini future. è inoltre previsto un primo intervento conservativo dei manufatti recuperati realizzato tramite desalinizzazione degli stessi ed eventuale trattamento tramite prodotti idonei (es.: *B72 Paraloid e Primal*).

I partecipanti assisteranno inoltre ad un ciclo di lezioni teoriche concernenti nozioni di archeologia subacquea, archeologia navale, scavo stratigrafico, documentazione grafica e fotografica, sistemi informatizzati di gestione dello scavo, laboratorio post-scavo: documentazione dei manufatti recuperati tramite siglatura, disegno, fotografia digitale e inventario, classificazione preliminare dei reperti ad opera del personale tecnico-scientifico dello staff e della Soprintendenza del Mare.

Tutte le operazioni concernenti le prospezioni, le indagini stratigrafiche e tutte le attività del campo archeologico verranno effettuate sotto la supervisione dei funzionari della Soprintendenza del Mare, come da convenzione.

Partners

- **Regione Siciliana - Soprintendenza del Mare -**
- **Fondazione "G. Whitaker"**

Il progetto è realizzato con il contributo della Fondazione Banco di Sicilia

Con il Supporto di:

- **Provincia di Trapani - Ente Gestore Riserva Isole dello Stagnone di Marsala**
- **Comune di Marsala**
- **Capitaneria di Porto di Trapani**
- **Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Trapani - Sezione Archeologica -**
- **Archeoclub d'Italia Sez. di Marsala**
- **NASE Archaeology Project**

- **Orca Diving - Palermo -**
- **GenchiExtreme**

Per informazioni ed iscrizioni registrarsi nell'apposito form o inviare una mail all'indirizzo:
mozia@sys.eu

Per contatti diretti telefonare al: 333 2347457