

Archeologia preventiva: il caso di *Himera* nella realizzazione del raddoppio della linea Messina-Palermo

Archaeological risk assessment: the case of Himera in construction of the duplication of the Messina-Palermo line

FILIPPO PALAZZO, ILARIA MAGGIOROTTI, ALIDA IACONO, FRANCESCA FRANDI, PIETRO BARBINA

Abstract

Filippo Palazzo, ingegnere, responsabile RFI del progetto di raddoppio ferroviario Fiumetorto Castelbuono della linea Palermo-Messina.

f.palazzo@rfi.it

Ilaria Maggiorotti, ingegnere, responsabile Asset Immobiliari di RFI e Consigliere di Archeolog.

i.maggiorotti@rfi.it

Alida Iacono, ingegnere, Project Manager di RFI per il progetto di raddoppio ferroviario Fiumetorto Castelbuono della linea Palermo-Messina.

a.iacono@rfi.it

Francesca Frandi, archeologa, responsabile Italferr (Gruppo FS Italiane) delle attività archeologiche e membro del Comitato Scientifico Archeolog Onlus.

f.frandi@italferr.it

Pietro Barbina, archeologo, lavora in Italferr (Gruppo FS Italiane) come specialista archeologo dal 2009.

p.barbina@italferr.it

La realizzazione della linea Messina-Palermo, nel tratto compreso fra Campofelice di Roccella e Termini Imerese, è strettamente connesso alle problematiche legate alla tutela del sito archeologico di *Himera*. Il continuo e sinergico rapporto tra la Soprintendenza e i vertici di RFI e Italferr, portò ad una soluzione condivisa per la realizzazione della ferrovia, che prevede l'eliminazione del vecchio tracciato ferroviario interferente con l'area archeologica, la realizzazione di una variante di tracciato e lo scavo integrale dell'area della necropoli occidentale interferente con la nuova opera ferroviaria.

Il particolare stato di conservazione del contesto funerario rappresenta un campione unico nel suo genere per la comprensione della cultura materiale, per gli studi sociali e demografici della città imerese e per la ricostruzione dei traffici del mondo antico. Uno dei futuri obiettivi di Archeolog Onlus è di valorizzare questa eccezionale scoperta mediante la realizzazione di una mostra temporanea itinerante con l'intento di raccontare la vita quotidiana e le vicende degli Himeresi attraverso gli oggetti rinvenuti nello scavo, riportando in vita con l'esposizione i loro usi e le loro vicende.

The construction of the Messina-Palermo line, in the stretch between Campofelice di Roccella and Termini Imerese, is strictly connected to the problems linked to the protection of the archaeological site of Himera. The continuous and synergistic relationship between the Soprintendenza and the top management of RFI and Italferr, led to a shared solution for the construction of the railway, which involves the elimination of the old railway line interfering with the archaeological area, the construction of a variant of the route and the complete excavation of the western necropolis area interfering with the new railway work.

The particular state of conservation of the funerary context represents a unique sample of its kind for the understanding of material culture, for the social and demographic studies of the Imerese city and for the reconstruction of the traffic of the ancient world. One of the future objectives of Archeolog Onlus is to enhance this exceptional discovery through the creation of a temporary traveling exhibition with the aim of telling the daily life and events of the Himeresi through the objects found in the excavation, bringing back to life with the exhibition the their uses and their events.

Nel dicembre del 2017 è stato attivato il raddoppio della tratta ferroviaria tra Fiumetorto (Comune di Termini Imerese) e Cefalù Ogliastrillo, sulla linea Palermo-Messina.

Si intendono qui ripercorrere le tappe più significative dell'esperienza e i risultati conseguiti dal Gruppo FS Italiane relativamente al passaggio della linea Messina-Palermo nell'area interessata dall'antica città di *Himera*. La realizzazione della linea Messina-Palermo, nel tratto compreso fra Campofelice di Roccella e Termini Imerese, era infatti strettamente connesso alle tematiche di tutela del sito archeologico di questa importante colonia greca.

Il rapporto sinergico con la Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali di Palermo, ente territorialmente competente, ha portato all'individuazione di una soluzione sostenibile per realizzare le nuove opere ferroviarie e contestualmente procedere con lo scavo e la documentazione di una significativa porzione della necropoli occidentale della città antica, il recupero e la conservazione dei reperti provenienti dalle sepolture imeresi.

1. Il progetto ferroviario

Il progetto ferroviario della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo ha permesso di realizzare una serie di interventi importanti per il contesto territoriale che attraversa:

- il raddoppio ferroviario di 19,6 km;
- il potenziamento della rete di fornitura di energia elettrica (con la creazione di una nuova sottostazione);
- l'eliminazione di 6 passaggi a livello;
- la creazione di 2 nuove località di servizio ferroviario (Campofelice e Lascari) e di un posto di comunicazione (Cefalù Ogliastrillo) di interconnessione con il semplice binario.

Nello specifico, l'intervento di raddoppio ha riguardato un tratto ferroviario tra il km 43+219 e il km 62+900, compreso tra la stazione di Fiumetorto e quella di Ogliastrillo, realizzato per 5 km in galleria, per circa 14 km in rilevato e per 1 km fra viadotti e trincee.

Il tracciato è stato sviluppato in due fasi:

- fase 1) Tratta Fiumetorto-Lascari (15 km circa): variante "Himera" in nuova sede per i primi 4 km, con affiancamento all'autostrada A19 esistente per evitare l'attraversamento del Parco Archeologico di Himera, e successivo affiancamento alla linea ferroviaria preesistente (Figura 1);
- fase 2) Tratta Lascari-Ogliastrillo (5 km circa): variante in nuova sede (in galleria).

Sul sedime di parte del tratto di ferrovia dismessa che attraversa l'area archeologica è stata realizzata una prima pista ciclopedonale lunga circa 1,8 km quale tratto iniziale di un possibile percorso cicloturistico che da *Himera*, ripercorrendo in parte le aree ferroviarie dismesse, che sarebbero dedicate in esclusiva alle biciclette, e in parte utilizzando le viabilità stradali esistenti potrebbe arrivare fino a Cefalù. Il prolungamento della ciclabile (a circa 20 chilometri) consentirebbe di valorizzare maggiormente l'area archeologica, garantendo una maggiore accessibilità anche al mondo del cicloturismo, e collegando l'area di *Himera* a una località di grande attrattività sia archeologica che balneare.

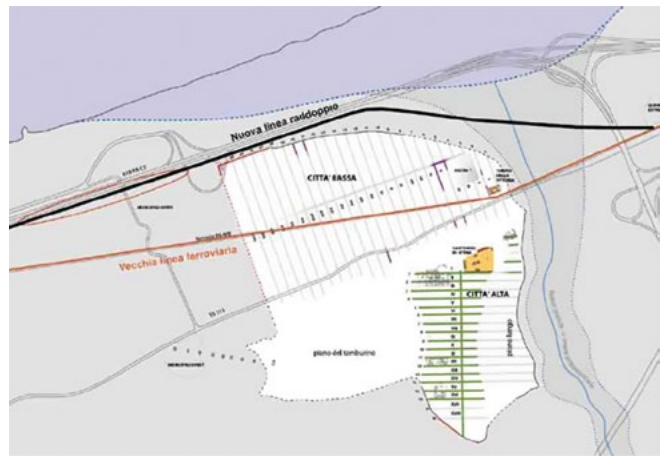


Figura 1. Planimetria con il tratto ferroviario interferente con il sito dell'antica Himera (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).

2. La variante ferroviaria di Himera: l'applicazione virtuosa dell'archeologia preventiva

L'area dell'antica città di *Himera*, colonia greca fondata nel 648 a.C. da Calcesidi di Zancle e da Dorici esuli da Siracusa e distrutta nella battaglia del 409 a.C., fa parte del sistema dei Parchi Archeologici della Regione Siciliana (L. R. 20/2000). Il parco archeologico di *Himera* è sottoposto ad un vincolo di tutela integrale, compresi gli ambiti paesaggistico-ambientali strettamente connessi al sito del centro urbano antico.

Le necropoli imeresi, poste all'esterno del perimetro urbano sul lato occidentale, orientale e meridionale (Figura 2), hanno restituito nel corso del tempo sepolture con un ottimo stato di conservazione e rappresentano un campione unico nel suo genere per la comprensione della cultura materiale, per gli studi sociali e demografici della città imerese e per la ricostruzione dei traffici del mondo antico.



Figura 2. Foto aerea del sito coloniale con l'abitato e le tre necropoli: 1 - occidentale (Buonfornello); 2 - orientale (Pestavecchia); 3 - meridionale (Scacciapiodochi) (da Vassallo, 2017).

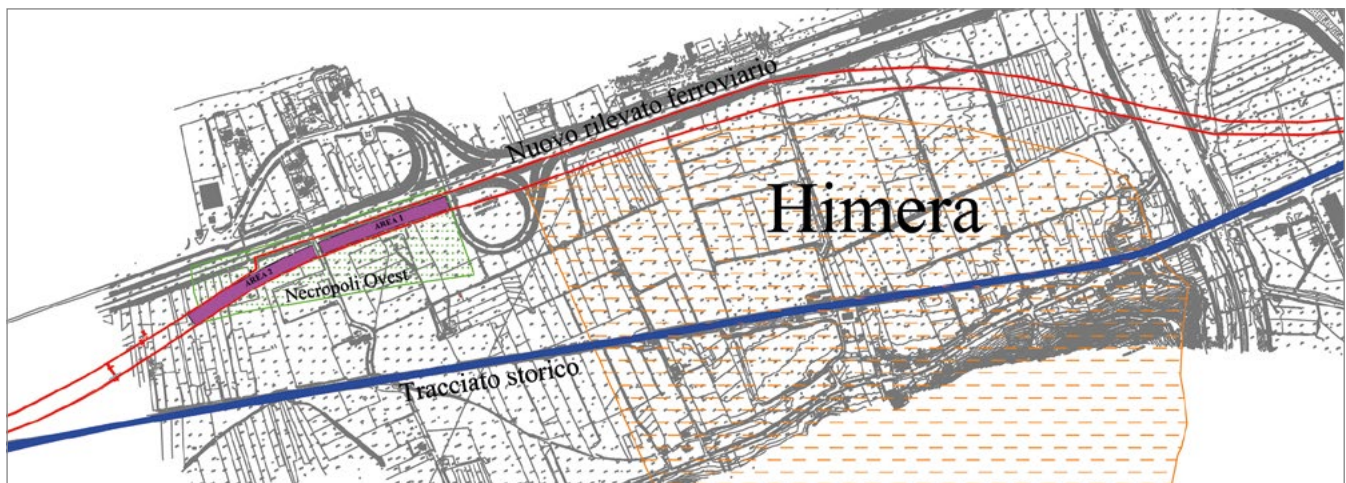


Figura 3. Planimetria con la linea ferroviaria storica e la nuova linea di progetto (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).

A partire dal 1983 – anno della prima presentazione da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato di un progetto per il raddoppio della linea ferrata – il continuo e sinergico rapporto, ripreso a partire dal 1999, tra la Soprintendenza e i vertici delle due società del Gruppo FS Italiane, Rete Ferroviaria Italiana ed Italferr, ha portato ad una soluzione condivisa per la realizzazione della nuova linea ferroviaria: tra i risultati più rilevanti si possono annoverare l'eliminazione dei primi 4 km circa del vecchio tracciato ferroviario interferente con il sito archeologico e lo scavo integrale della parte della necropoli occidentale attraversata dalla nuova infrastruttura ferroviaria. Il passaggio in un territorio di un'opera complessa, quale la ferrovia, deve sempre conciliarsi il più possibile con la storia pregressa dei luoghi e del paesaggio che ne sono interessati.

Nel caso della variante ferroviaria di "Himera" si è riusciti ad armonizzare la necessità improrogabile di modernizzare il sistema dei trasporti dell'isola e le esigenze di tutela, salvaguardia e conservazione del perimetro della città antica, a cui si sono aggiunti i risultati straordinari dello scavo di parte della necropoli (Figura 3).

L'applicazione dell'archeologia preventiva ha permesso, nella prima fase, di circoscrivere i limiti del perimetro della città antica, con l'esecuzione di saggi archeologici mirati, finalizzati ad individuare le fortificazioni che chiudevano il recinto urbano, per poter tracciare il percorso della nuova linea ferroviaria esternamente all'area urbana della colonia greca. Nel corso di quelle ricerche venne riportato alla luce, infatti, un tratto della fortificazione settentrionale della "città bassa". Ulteriori accertamenti di natura archeologica portarono alla scoperta del limite occidentale della città – grazie al rinvenimento di un nuovo tratto di fortificazione messo in luce nel 2007 all'interno dell'anello dello svincolo autostradale "Agglomerato industriale", a est del fiume Imera. Grazie a questa importante scoperta fu possibile segnare con precisione il confine della città sul lato nord e ipotizzare, conseguentemente, lo spostamento dei binari all'esterno della

città antica, in adiacenza all'attuale rilevato autostradale. A differenza della soluzione progettuale degli anni Ottanta, che prevedeva la realizzazione del secondo binario in affiancamento all'esistente, e quindi attraversando la zona di interesse storico, la nuova ipotesi risultava tra l'altro decisamente vantaggiosa ai fini della valorizzazione dell'area del Tempio della Vittoria (Figura 4), il più importante complesso monumentale di *Himera*, eretto per celebrare la battaglia vinta sui Cartaginesi nel 480 a.C. Grazie al nuovo percorso della linea ferrata, il tempio poteva finalmente liberarsi dal passaggio del binario unico costruito alla fine dell'Ottocento. Un'altra campagna di sondaggi archeologici ha poi confermato che in un tratto lungo circa 800 metri, veniva intercettata una porzione della necropoli occidentale della colonia, già parzialmente nota grazie ad alcuni saggi realizzati nel 1991 dalla Soprintendenza in collaborazione con l'Università di Palermo. Le sepolture erano deposte direttamente su uno strato di sabbia dello spessore di oltre 1 m, a sua volta ricoperto da una coltre di formazione alluvionale spessa circa 3 m. Il passaggio della nuova ferrovia, vista la profondità degli strati archeologici, non avrebbe dunque in alcun modo interferito con essi né li avrebbe danneggiati, precludendoli tuttavia per sempre alla ricerca e, quindi, alla conoscenza e



Figura 4. Il Tempio della Vittoria.



Figura 5. La necropoli occidentale in corso di scavo (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).

alla valorizzazione. D'altra parte, la tipologia delle sepolture e le loro caratteristiche di giacitura non avrebbero in alcun modo consentito un'ipotesi di conservazione e valorizzazione *in situ*. La Soprintendenza, pertanto, prescrisse lo scavo integrale della fascia interessata dalle sepolture, finalizzando la ricerca al recupero del materiale archeologico, alla documentazione e alla raccolta completa di una considerevole mole di dati.

Il progetto di scavo, impegnativo anche dal punto di vista economico (circa 17 milioni di euro), è stato interamente finanziato da RFI S.p.A. L'esecuzione delle attività è avvenuta da parte del Contraente Generale Cefalù 20 S.c.a.r.l., con la Supervisione Lavori di Italferr; l'incarico è stato dato ad un gruppo di professionisti, composto da archeologi, topografi, disegnatori, antropologi, restauratori, coadiuvati da operai qualificati, coordinati dal dott. Matteo Valentino, sotto la Direzione Scientifica della Soprintendenza, nelle persone del dott. Stefano Vassallo e della dott.ssa Francesca Spatafora.

Lo scavo della necropoli occidentale si è svolto tra il 2008 e il 2011: un cantiere di scavo che ha visto impegnati giornalmente circa un centinaio di persone (Figura 5), con il recupero di migliaia di reperti, provenienti dalle sepolture, che sono andati ad arricchire in maniera sensibile il quadro conoscitivo, grazie ai risultati scientifici straordinari e di notevole potenzialità per i filoni di studio che si avvieranno nei prossimi anni.

La mole dei dati recuperati nelle oltre novemila tombe indagate (9547 per l'esattezza) – un campione percentualmente significativo rispetto all'insieme delle necropoli imeresi – ci fornisce informazioni preziose sulla comunità coloniale, anche sotto il profilo più strettamente demografico (Figura 6). Lo scavo ha permesso di ricostruire gli usi funerari e rituali, ma è stata fatta luce anche sugli aspetti della vita quotidiana, le abitudini della collettività o del singolo individuo, le capacità economiche della comunità, la rete di relazioni sociali, i rapporti tra popoli, i commerci.



Figura 6. Visione d'insieme di una parte della necropoli in corso di scavo (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).

Gli studi di tafonomia e le indagini di antropologia fisica e paleopatologia hanno già fornito elementi sostanziali, oltre che sulle modalità di seppellimento e di giacitura, sull'età e sulle cause di mortalità, sulle abitudini alimentari, sulle patologie più diffuse, sulla pertinenza etnica, su eventuali pratiche mediche in uso nell'antichità. Alcuni ritrovamenti straordinari, inoltre, hanno permesso di stabilire nessi significativi tra l'evidenza archeologica riportata alla luce e fatti storici, tramandati dagli autori antichi, fondamentali per la storia dell'Isola, permettendo anche di avanzare ipotesi attendibili in ordine ad aspetti topografici strettamente legati a quelle vicende. La scoperta di alcune fosse comuni (Figure 7-10) riferibili ai caduti delle due grandi battaglie imeresi del 480 e del 409 a.C. hanno restituito la diretta testimonianza di due "grandi" eventi storici, che hanno segnato profondamente le vicende della Sicilia greca nel V secolo a.C. e che trovano infatti precisi riferimenti nelle pagine di Diodoro Siculo (XI 20-23)¹.

Da Erodoto e Diodoro Siculo siamo informati sui fatti che portarono alla grande battaglia di *Himera* del 480 a.C. Agli inizi del V secolo a.C. Terillo, tiranno di Himera, venne espulso grazie anche all'intervento di Terone di Agrigento; rifugiatosi da Anassila di Reggio, egli chiese aiuto ai Cartaginesi, che inviarono un forte esercito in Sicilia. Si arrivò così alla battaglia, che vide scontrarsi sulla pianura di Buonfornello, davanti alle mura della città, i Punici comandati da Amilcare contro una coalizione greca di Imeresi, Agrigentini e Siracusani, guidata da Gelone, tiranno di Siracusa. La battaglia, vinta dai Greci, venne esaltata dagli storici greci e messa in relazione al contemporaneo trionfo ottenuto dai Greci di madrepatria (a Salamina e a Platea) contro i Persiani. Tutti gli Elleni potevano così celebrare la vittoria sui "barbari" venuti a minacciare la loro libertà da Oriente (i Persiani) e da Occidente (i Cartaginesi). Proprio per celebrare l'esito fausto di questa battaglia venne innalzato il Tempio della Vittoria, nella parte bassa della città imerese.

Ne seguì un periodo di pace, durato fino al 409 a.C., quando l'acuirsi dello scontro fra Selinunte e Segesta determinò un inasprirsi delle tensioni nell'isola e fornì l'occasione per un nuovo intervento punico. Un grande esercito punico al comando di Annibale (nipote dell'Amilcare sconfitto nel 480 a.C.) espugnò e distrusse Selinunte, si volse poi contro *Himera*, abbandonata dagli alleati, conquistandola e distruggendola, con grande strage di cittadini. Caso unico tra le città greche di Sicilia, essa non rinacque più; proprio questo ha permesso alla necropoli di conservarsi integralmente. Dopo pochi anni, un gruppo di Imeresi parteciperà con i Cartaginesi alla fondazione di *Thermai Himeraiai* (Termini Imerese) nel sito delle antiche terme, non distanti dall'antica città.

3. Lo scavo della necropoli occidentale

L'area dell'indagine archeologica in estensione ha ricalcato fedelmente il tracciato del raddoppio ferroviario: una striscia lunga 680 metri per una larghezza di 25 metri ben più



Figura 7. Fossa comune riconducibile a una delle battaglie (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).



Figure 8-9. Fossa comune e dettaglio di scheletro con una ferita di guerra (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).



Figura 10. Settore orientale della grande sepoltura collettiva dei morti della battaglia del 409 a.C. e tomba di cavallo, probabilmente morto nella battaglia del 480 a.C. (da Vassallo, 2017).

ampia dell'ampiezza del rilevato ferroviario; la superficie complessiva indagata misura quindi circa 17.000 m².

Il cantiere è stato concepito in modo tale che si potesse compiere l'intero processo lavorativo sul posto, realizzando un vero e proprio "villaggio archeologico", così in grado di gestire non solo gli aspetti più direttamente legati allo scavo, all'individuazione della sepoltura, e alla realizzazione di schede, fotografie e disegni di tombe, ma anche di

completare nei laboratori sia il lavoro sui reperti archeologici e antropologici (lavaggio, restauro, inventariazione, sistemazione nei magazzini) sia la “lucidatura” a china dei rilievi, la registrazione informatica delle schede, delle foto e dei vari elenchi. Immediatamente al di fuori dello scavo è stata organizzata un’ampia area in cui sono collocate 7 unità prefabbricate, i box – uffici utilizzati come laboratori di restauro antropologico e postazioni computers – e 16 containers marini, i veri e propri depositi².

Per quanto riguarda la metodologia di scavo gli archeologi hanno potuto constatare che l’antico piano di campagna di età greca era coperto da uno strato di terreno argilloso sterile – asportato nella fase preliminare di scavo con mezzi meccanici – alto mediamente 3 metri, formatosi per il secolare dilavamento delle colline a monte (Figura 11).

Lo strato sabbioso interessato dalle antiche sepolture è alto mediamente 1,3/1,5 m, con una frequenza delle deposizioni in estensione piuttosto fitta, circa una tomba ogni 2 m², e una loro distribuzione non uniforme; talvolta si rinvennero, infatti, gruppi di tombe con forte concentrazione nella stessa area, che indiziano, probabilmente, l’esistenza di spazi riservati, forse, a gruppi familiari. Degno di nota è il rinvenimento di alcuni individui sepolti con anelli di ferro alle caviglie, da identificare con sepolture di schiavi che costituiscono casi molto rari nelle necropoli greche. La necropoli occidentale venne utilizzata tra VI e V secolo a.C. fino alla distruzione della colonia nel 409 a.C. Il rito maggiormente attestato è quello dell’inumazione, con ampia prevalenza di tombe cosiddette ad *enchytrismòs*, destinate ai bambini morti soprattutto nei primissimi mesi di vita e deposti in grandi vasi, costituiti il più delle volte dalle cosiddette anfore commerciali, contenitori nati per il trasporto di olio, vino o altro nelle stive delle navi. Ma venivano impiegati anche altri contenitori, come *chytrai*, *pithoi* o *hydriai*. Elevatissima era, quindi, la mortalità infantile, come peraltro documentato in tutto il mondo antico. Tra gli altri tipi di inumazioni prevalgono le semplici fosse nella sabbia, talvolta entro casse di legno; molto comuni anche le tombe “alla cappuccina” nelle quali il cadavere veniva adagiato sulla terra o su un letto di tegole piane a listelli laterali e coperto da altre tegole disposte a due spioventi, ad imitazione delle falde dei tetti delle case. In alcuni casi gli elementi della copertura erano integralmente rivestiti con uno strato di intonaco bianco, con significato forse rituale. Bene attestati anche i sarcofagi di terracotta e le tombe a cassa realizzata con tegole piane o con mattoni di argilla cruda e i sarcofagi di terracotta. Imponente il numero di anfore da trasporto di età arcaica e classica; sono oltre mille quelle finora rinvenute nelle necropoli imeresi, dove vennero utilizzate come contenitori nelle tombe dei neonati. Esse provengono da ogni parte del Mediterraneo antico, sia dalle aree greche (Atene, Corinto, Sparta, centri dell’Egeo, colonie d’Occidente), sia dal mondo etrusco e ancor più dalle città di cultura fenicio-punica (Cartagine, Sicilia, Sardegna e Spagna). Il loro studio da



Figura 11 Un tratto della necropoli di Buonfornello dov’è evidente l’alto interramento che sigilla lo strato delle sepolture (da Vassallo, 2017).

parte degli studiosi della Soprintendenza permetterà di acquisire dati preziosi sull’intensità e le dinamiche legate alle rotte commerciali del bacino mediterraneo

Dal punto di vista storico, la scoperta più sorprendente, e in qualche modo eccezionale, è stata quella di nove fosse comuni da riferire a sepolture collettive di soldati morti nelle due grandi battaglie di *Himera* di cui si è detto prima, quella del 480 (fosse 1-7) – che vide i Greci trionfare sull’esercito punico di Amilcare – e quella dell’assedio di Annibale nel 409 a.C., cui seguì la distruzione della città. Nelle fosse, i cadaveri sono in numero variabile, da un minimo di 2 a un massimo di 59; si tratta sempre di maschi in età giovanile (mediamente 25/30 anni quando l’età è determinabile) deposti ordinatamente, allineati e affiancati uno accanto all’altro. Le analisi antropologiche dei resti ossei hanno rivelato casi di scheletri con forti traumi, dovuti a colpi di spada o a frecce e lance, che causarono il decesso della persona; ma ancora più indicativa del fatto che gli individui delle fosse morirono in scontri militari è la presenza delle armi con cui furono uccisi, che non vennero rimosse dai corpi prima della sepoltura. Le più impressionanti sono tre lunghe cuspidi di lancia di ferro, penetrate in profondità nella cassa toracica o nell’addome, che rievocano la violenza degli scontri in cui perirono questi soldati, verosimilmente le battaglie del 480 e del 409 a.C., come si può dedurre dai dati archeologici e in particolare dalla posizione stratigrafica delle fosse o da alcuni oggetti di corredo rinvenuti all’interno. Ricchissimi i corredi funerari recuperati, molti dei quali di pregevole fattura corinzia o produzione a figure nere che rappresentano vicende mitologiche con grande realismo. Da queste figure si è potuto scoprire, ad esempio, che i cavalli erano più piccoli di quelli impiegati in epoca moderna³.

Alla battaglia del 480 a.C. sono probabilmente da collegare anche le oltre 25 tombe di cavalli messe in luce; la rarità di queste sepolture nelle necropoli greche, la disposizione degli scheletri e il loro addensarsi nella stessa area, non distante



Figura 12. Guttus (poppatoio) rinvenuto in una sepoltura infantile (da «Argomenti», n. 2, luglio 2010).

dalle fosse comuni, ci hanno convinto che si possa trattare dei cavalli coinvolti in battaglia, il cui sacrificio fu decisivo per l'affermazione della coalizione greca, una vittoria alla quale la cavalleria siracusana, come narra Diodoro Siculo, diede un importantissimo contributo. La fossa comune, con 59 cadaveri, è invece da riferire ai soldati imeresi morti nell'estrema difesa della colonia nel 409 a.C., allorché l'esercito punico assediò per giorni la città, finché, aperta una breccia nella fortificazione, penetrò nell'abitato facendo grande strage di cittadini e decretando per sempre la fine del centro abitato imerese. Elevatissima è anche la percentuale di sepolture di neonati (risulta circa il 25/30%), i cui resti venivano posti entro anfore con corredo di oggetti tra cui piccoli vasetti di terracotta con un beccuccio con funzione di poppatoio (*guttus*) (Figura 12).

Nel giugno 2019 tutti i reperti provenienti dallo scavo e conservati nei containers del cantiere dell'Appaltatore hanno trovato collocazione presso il Reale Albergo dei Poveri a Palermo, adibito a deposito della Soprintendenza. La prossima sfida è valorizzare questo immenso patrimonio archeologico (circa 20.000 reperti) venuto alla luce grazie agli scavi del Gruppo Ferrovie dello Stato: tra i futuri obiettivi rientra anche quello di una mostra temporanea itinerante, con l'intento di raccontare la vita quotidiana e le vicende degli Himeresi attraverso gli oggetti rinvenuti nello scavo, riportando in vita con l'esposizione i loro usi e le loro vicende. A questo proposito Archeolog, associazione del Gruppo

Ferrovie dedicata alla valorizzazione dei reperti archeologici rinvenuti durante i lavori di scavo sia ferroviari che stradali, si rende disponibile a collaborare con le amministrazioni per realizzare la sfida. La Regione Siciliana ha chiesto di acquisire la vecchia Stazione di Buonfornello e alcuni locali tecnici limitrofi non più utilizzati da RFI per realizzare spazi museali espositivi, nonché magazzini e laboratori necessari alla conservazione dei numerosi reperti archeologici, ricadendo tali beni all'interno del Parco Archeologico ed essendo pertanto gravati da vincolo ai sensi del D. Lgs 42/2004.

Bibliografia

Stefano Vassallo, *Himera. Indagini nelle necropoli* (con appendice di Matteo Valentino), in *Tra Etruria, Lazio e Magna Grecia: indagini sulle necropoli*, in *Atti dell'Incontro di Studio, Fisciano*, 5-6 marzo 2009, Editore Pandemos, Paestum, pp. 233-254.

Francesca Frandi, Antonello Martino, Adele Mormino, Francesca Spatafora, Antonio Spaziani, Giuseppe Traini, Matteo Valentino, Stefano Vassallo, *Himera: archeologia e nuove linee ferroviarie, un esempio di pianificazione e programmazione nel rispetto del territorio antico*, in «Argomenti. Rivista Quadrimestrale di Ferrovie dello Stato S.p.A.», 2, luglio 2010, pp. 130-160

Stefano Vassallo, *Le battaglie di Himera alla luce degli scavi nella necropoli occidentale e alle fortificazioni. I luoghi, i protagonisti*, in «*Sicilia Antiqua*», VII, 2010, pp. 17-38.

Stefano Vassallo, Matteo Valentino, *Scavi nella necropoli occidentale di Himera, il paesaggio e le tipologie funerarie*, in Carmine Ampolo (a cura di), *Atti delle settime giornate internazionali di studi sull'area elima e la Sicilia occidentale nel contesto mediterraneo Erice, 12-15 ottobre 2009, Sicilia occidentale. Studi, rassegne, ricerche* (a cura di Carmine Ampolo), 2012, Editore Scuola Normale Superiore, Pisa, pp. 49-59.

Stefano Vassallo, *Le necropoli di Himera: gli spazi, le architetture funerarie, i segni della memoria*, in *Arquitecturas funerarias y memoria. La gestión de las necrópolis en Europa occidental (ss. X-III a.C.)*, Actas del Coloquio del 13-14 Marzo 2014 celebrado en La Casa de Velázquez (Madrid), Osanna Edizioni, Venosa 2017, pp. 167-180.

Note

¹ Francesca Spatafora, *Himera. Un'occasione di ricerca*, in *Himera: archeologia e nuove linee ferroviarie, un esempio di pianificazione e programmazione nel rispetto del territorio antico*, in «Argomenti. Rivista Quadrimestrale di Ferrovie dello Stato S.p.A.», 2, luglio 2010, pp. 134-135.

² Matteo Valentino, *Variante archeologica Himera. Un caso di cantiere archeologico in una grande opera pubblica*, in *Himera: archeologia e nuove linee ferroviarie...* cit., p. 150.

³ Stefano Vassallo, *La necropoli occidentale: gli scavi in corso lungo il raddoppio ferroviario Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo*, in *Himera: archeologia e nuove linee ferroviarie...* cit., pp. 141-149.