



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" FIUMICINO - ROMA



MASTERPLAN AL 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

ARCHEOLOGIA

VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

RELAZIONE

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Arch. Annalisa Paolone
Ord. Archh. Campobasso n. 118

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Andrea Tanzi
Ord. Ingg. PARMA n. 1154

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Maurizio Torresi
Ord. Ingg. MILANO n. 16492

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				Ordinatore:							
Codice	Commessa	Lotto, Sub- Cod. Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	*						
0	A855T	0000	S	I	T	E	F03	A	R	C	H	E	00000	R	A	R	C	3601	0
													SCALA: -						

 	RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI		RESPONSABILE UNITA':		SUPPORTO SPECIALISTICO:		REVISIONE	
	Arch. Maurizio Martignago						n.	data
	REDATTO:		VERIFICATO:		0	Novembre 2016		
					1			
					2			
				3				
				4				

Visto del Committente: **Aeroporti di Roma S.p.A.**

IL DIRETTORE SVILUPPO INFRASTRUTTURE	IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA	IL POST HOLDER
Ing. Giorgio Gregori	Ing. Paolo Cambula	PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI Ing. Paolo Cambula

INDICE

1.	PREMESSA.....	2			
2.	IL PROGETTO.....	3			
2.1	FASE 1: IL NUOVO SISTEMA 16R/34L	3			
2.1.1.	Caratterizzazione geotecnica dell'area	3			
2.1.2.	Il sistema di drenaggio.....	3			
2.1.3.	La viabilità.....	4			
2.1.4.	Il progetto di rimodellamento.....	5			
2.1.5.	Le aree di cantiere.....	5			
2.2.	FASE 1: ESPANSIONE EST DELL'APRON.....	5			
2.3.	FASE 1: LE INTERFERENZE IDROGRAFICHE	6			
2.3.1.	Adeguamento sistema di adduzione all'idrovora di Focene	6			
2.4.	FASE 2: TAXIWAY E PIAZZALI	6			
2.4.1.	Il progetto.....	6			
2.4.2.	Il sistema idraulico	7			
2.4.3.	Interferenze idrografiche: il Canale Ponte Galeria - Collettore di Levante.....	8			
2.5.	FASE 2: NUOVO TERMINAL NORD	9			
2.5.1.	Il nuovo Terminal Nord	9			
2.5.2.	Parcheggio multipiano	9			
2.5.3.	Ground Transportation Center.....	9			
2.5.4.	Gli edifici complementari.....	10			
2.5.5.	Gli edifici tecnologici.....	10			
2.5.6.	Cantierizzazione	11			
2.6.	LA VIABILITÀ NORD DI ACCESSO E LO SVINCOLO SULLA A12	11			
2.7.	ACCESSIBILITA' DA SUD	12			
2.8.	PEOPLE MOVER.....	13			
3.	BREVE INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E GEOMORFOLOGICO.....	14			
3.1.	EVOLUZIONE DELLA LINEA DI COSTA	16			
3.2.	EVOLUZIONE DEL DELTA TIBERINO.....	17			
3.3.	ASSETTO GEOLOGICO	18			
3.3.1.	Geologia dell'area di Pista 16R/34L	19			
3.3.2.	Geologia dell'area occupata dai rimodellamenti	19			
3.3.3.	Geologia dell'area di Espansione Est dell'Apron.....	19			
4.	INQUADRAMENTO STORICO-TOPOGRAFICO.....	20			
4.1.	PREISTORIA E PROTOSTORIA	20			
4.2.	ETA' ROMANA.....	21			
4.2.1.	I porti di Claudio e Traiano	21			
4.2.2.	Il territorio portuense	22			
4.3.	EPOCA TARDO-ANTICA	24			
5.	ACQUISIZIONE DATI.....	25			
5.1.	RICERCA BIBLIOGRAFICA E D'ARCHIVIO	25			
5.2.	QUADRO VINCOLISTICO.....	25			
6.	VALUTAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO	26			
6.1.	DEFINIZIONE DEI CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO	26			
6.2.	VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	29			
6.3.	INDAGINI ARCHEOLOGICHE PREVENTIVE	33			
7.	CONCLUSIONI	34			
8.	BIBLIOGRAFIA.....	34			
	IMMAGINI	38			
	ALLEGATO 1. SCHEDE DI CATALOGO	47			
	ALLEGATO 2. INDAGINI GEOARCHEOLOGICHE EFFETTUATE IN AMBITO AEROPORTUALE	85			

1. PREMESSA

Il presente lavoro è stato redatto nell'ambito della progettazione definitiva del "Potenzialmento dell'Aeroporto di Fiumicino Sud" e riguarda in particolare la progettazione delle seguenti opere:

1. nuovo sistema di infrastrutture di volo denominato "16R/34L", previsto presso l'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino (Roma);
2. nuovo piazzale aeromobile (Espansione est dell'Apron), localizzato immediatamente a sud della struttura aeroportuale;
3. Taxiway e piazzali inerenti alla Fase 2;
4. Nuovo Terminal Nord (ed opere accessorie) inerenti alla Fase 2;
5. Viabilità di accesso da Nord e da Sud.

Il presente lavoro, che come previsto dal D. Lgs. 50/2016, all'art. 25 si propone di effettuare la *verifica preventiva dell'interesse archeologico*, ha come finalità il delineare:

- una stima di massima del potenziale archeologico delle aree occupate dal progetto;
- una verifica dell'impatto archeologico dell'opera;
- una rappresentazione "possibile" delle interferenze archeologiche con l'opera.

In questa fase è stata quindi analizzata tutta la documentazione archeologica edita ad oggi disponibile relativa al territorio in oggetto per poter inquadrare il potenziale impatto su di esse dell'opera in progetto.

La metodologia applicata per lo svolgimento del lavoro ha previsto le seguenti attività:

- Raccolta dei dati:
 - ricerca bibliografica (materiale bibliografico edito ad oggi disponibile);
 - documentazione relativa alle indagini geologiche effettuate, fra il 1998 ed il 2014, all'interno dell'ambito aeroportuale (Archivio ADR; Archivio ADR Engineering);
 - analisi del quadro vincolistico pubblicato negli strumenti di pianificazione vigenti nel territorio interessato (Piano Territoriale Paesistico Regionale – Regione Lazio);
 - analisi geomorfologica del territorio, come indicatore delle possibilità insediative in antico;
 - analisi dell'ambiente antropico antico: valutazione delle modalità di popolamento specificatamente alle aree interessate dai lavori.
- Analisi e sintesi dei dati, verifica del potenziale archeologico.

In questa analisi non sono state sviluppate alcune attività (consultazione dei dati inediti e dei decreti di vincolo contenuti negli archivi della Soprintendenza Archeologica; eventuale *survey*¹).

¹ In questa fase il *survey* non è stato considerato necessario dal momento che l'area è interessata dalla presenza di un notevole strato di interro (spesso m 2,00-2,50), risultato delle opere di bonifica avvenute presso Maccarese, che potrebbe aver coperto le eventuali testimonianze

Al termine della verifica archeologica sono stati elaborati i seguenti documenti:

1. **Relazione (0A855T0000SITEF03ARCHE00000RARC3601)**, contenente l'analisi di tutte le fasi già precisate nella presentazione della metodologia utilizzata (analisi bibliografica, vincolistica, etc.). Della presente relazione fanno parte i seguenti allegati:
 - Allegato 1: "Schede di catalogo" (schedatura di tutte le presenze archeologiche sul territorio);
 - Allegato 2: "Indagini geologiche effettuate in ambito aeroportuale".
2. **Carta delle presenze archeologiche (0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3602)**, in scala 1:20.000, risultante dal posizionamento di tutti i dati raccolti (corrispondenti a specifiche schede contenute nella Relazione, Allegato 1), finalizzato a presentare un quadro quanto più preciso possibile delle entità archeologiche presenti nell'area di interesse;
3. **Carta del Potenziale Archeologico (0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3603)**, in scala 1:10.000, rappresentazione delle zone a maggiore/minore potenziale archeologico individuate in corrispondenza delle aree di intervento attraverso l'elaborazione di tutti i dati rinvenuti;
4. **Aree di Rischio (0A855T0000SITEF03ARCHE00000RARC3604)**, sintesi del potenziale archeologico.

archeologiche presenti. Inoltre il normale affioramento di materiali antichi in superficie potrebbe essere stato ostacolato dalla natura salmastra del terreno che, avendo reso la zona poco fertile e quindi scarsamente adatta alla coltivazione, non è stata mai oggetto di arature profonde (che, com'è noto, contribuiscono a riportare in superficie resti sepolti).

2. IL PROGETTO

La progettazione del "Potenziamento dell'Aeroporto di Fiumicino" si esplica nella realizzazione di alcuni interventi previsti in Fase 1 (il nuovo sistema di infrastrutture di volo denominato "16R/34L" ed un nuovo piazzale aeromobili denominato "Espansione Est dell'Apron") e successivamente completati dall'iter progettuale della Fase 2 ("Nuovo Terminal Nord" e "Taxiway e piazzali").

2.1 FASE 1: IL NUOVO SISTEMA 16R/34L

La nuova pista di volo si sviluppa in adiacenza all'attuale sedime aeroportuale, ad ovest della pista di volo 16L/34R (da qui denominata Pista 3), su un'area pari a circa 267 ettari.

La soluzione che per posizione, lunghezza ed utilizzo massimizza la capacità airside complessiva, minimizzando nel contempo gli impatti sul territorio, prevede una pista con lunghezza pari a 3.300 m e giacitura parallela alla Pista 3 (con interasse da quest'ultima di 820 m); la pista di volo prevede inoltre una sezione portante di 60 m, più due shoulders di 7,5 m per parte, per un totale pavimentato di 75 m. La definizione degli 820 metri di distanza tra l'asse della nuova pista di volo e quello della Pista 3 è stata dettata dalla volontà di limitare gli impatti sull'ambiente riducendo il più possibile l'occupazione di suolo delle nuove infrastrutture ma garantendo nel contempo una capacità airside di progetto soddisfacente.

A servizio della pista di volo, è prevista la realizzazione di una via di rullaggio parallela denominata "Foxtrot": la distanza asse/asse della pista 16R/34L rispetto alla via di rullaggio in questione è stata posta a 240 m.

Il collegamento tra la pista di volo 16R/34L e la via di rullaggio Foxtrot è garantito da 11 raccordi: n. 5 raccordi di ingresso/uscita, perpendicolari rispetto alla pista di volo ed ubicati in corrispondenza delle testate; n. 6 uscite veloci (da RWY 16R e da RWY 34L), poste con angolo di 30° rispetto alla pista di volo, previste per massimizzare la capacità del sistema e diminuire il tempo di occupazione della pista di volo da parte dell'aeromobile.

Il collegamento del nuovo sistema allo scalo attuale sarà garantito attraverso le attuali vie di rullaggio Charlie e Delta oltre a una serie di raccordi di collegamento nuovi e preesistenti.

A completare il complesso di opere in questione concorreranno tutte le opere idrauliche e impiantistiche dedicate, il relativo sistema viario airside e la recinzione aeroportuale; il progetto contempla inoltre il potenziamento della postazione dei Vigili del Fuoco ubicata a ovest della via di rullaggio Charlie esistente.

2.1.1. Caratterizzazione geotecnica dell'area

L'area su cui sorge l'attuale aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e la zona interessata dalla costruzione della pista "16R/34L" si sviluppa in parte su depositi di origine marina (dune litorali) ed in parte su depositi alluvionali e palustri

olocenici². Sulla base dei dati disponibili è stato possibile riconoscere le seguenti formazioni (procedendo dall'alto verso il basso), da intendersi come unità litotecniche, caratterizzate da differente comportamento dal punto di vista geotecnico:

Formazione 1: materiale di riporto.

Formazione 2: argille limose di origine fluviale (Olocene).

Formazione 3: argille torbose con livelli torbosi di origine palustre (Olocene).

Formazione 4: sabbie fini debolmente limose e limose (depositi dunari litorali).

Formazione 5: argille limose (con sottili intercalazioni sabbiose) di origine fluviale (Olocene)

Formazione 6: argille limose con presenza di detrito conchigliare ed organico di origine lagunare.

Formazione 7: ghiaie e sabbie profonde. Depositi antichi di ambiente marino costituiscono il sub-strato. La formazione si trova a profondità comprese tra i 30÷70m.

Le formazioni 3 e 6 sono caratterizzate da microstrutture metastabili: per effetto di variazioni delle tensioni efficaci a cui sono soggette, possono subire importanti fenomeni di destrutturazione con generazione di deformazioni viscosse nel tempo. In particolare i rilevati del sistema di pista 16L/34R (cioè la Pista 3 e le vie di rullaggio Charlie e Delta) hanno manifestato, dal 1974 ad oggi, fenomeni di cedimento stimati nell'ordine di 200÷300 cm, ancora oggi non completamente esauriti.

Per ovviare tale rischio, è stato effettuato uno studio delle possibili alternative: per quanto attiene alla sezione geotecnica del rilevato della pista di volo e della via di rullaggio si adatterà quindi una soluzione che prevede uno scotico minimo (circa 0,20 m di profondità) a favore di un maggior rilevato (m 2.24-3.09), realizzato in gran parte mediante con materiale alleggerito innovativo.

2.1.2. Il sistema di drenaggio

Allo stato attuale l'area di progetto è caratterizzata da un reticolo di canali e scoline con funzione sia di canali di scolo delle acque, sia di canali di alimentazione dell'area rurale. Il canale principale del reticolo è il Collettore Generale delle Acque Basse (direzione Est-Ovest): questo, unitamente al canale Delle Vergini (SE-NO) e a quello di Coccia di Morto (Sud-Nord), recapita le acque della piana alle due idrovore di Focene (idrovora di Focene Bonifica e idrovora di Focene aeroporto).

Il sistema di drenaggio di progetto prevede la separazione dei contributi provenienti dalle superfici a verde rispetto a quelli delle superfici pavimentate: le prime saranno inviate a gravità al reticolo idrografico esistente mentre le acque di piattaforma saranno recapitate ad una vasca di trattamento prima dell'immissione nel reticolo naturale.

Complessivamente sono previste 6 linee principali di collettamento, longitudinali allo sviluppo della pista, distribuite da Ovest a Est:

1. fosso di guardia di recapito delle acque scolanti sul versante ovest della strip della pista 4;

² V. *infra* cap. 2.

2. collettore PP/ manufatto scatolare di raccolta delle acque di piattaforma della pista 4 posto lungo il ciglio ovest della pavimentazione;
3. collettore PP/ manufatto scatolare di raccolta delle acque scolanti sul versante est della strip della pista 4 e sul versante ovest dell'area a verde della via di rullaggio Foxtrot;
4. collettore PP/ manufatto scatolare di raccolta delle acque di piattaforma della via di rullaggio Foxtrot, dei raccordi di collegamento tra pista di volo e via di rullaggio Foxtrot e tra via di rullaggio Foxtrot e via di rullaggio Charlie;
5. collettore scatolare/PP di raccolta delle acque scolanti sull'area a verde interclusa tra la via di rullaggio Foxtrot e la via di rullaggio Charlie;
6. collettore PP/ manufatto scatolare di raccolta delle acque di piattaforma della via di rullaggio Charlie.

Nell'immagine che segue vengono rappresentate le linee di collettamento principali, indicando in blu quelle relative alla raccolta delle acque sulle superfici a verde, e in rosso quelle relative alle superfici pavimentate.

Le acque di piattaforma (pista di volo, via di rullaggio Foxtrot, raccordi di attraversamento e via di rullaggio Charlie) saranno raccolte da canalette grigliate poste lungo i cigli laterali, che verranno realizzate con uno scavo di circa m 1,50-5,00 di profondità.

Per la raccolta delle acque scolanti lungo le aree a verde delle infrastrutture di volo in progetto, sarà previsto un sistema costituito da cunette confluenti su caditoie, la cui esecuzione prevede uno scavo massimo di circa m 5,00 di profondità.

Le acque provenienti dalle superfici pavimentate verranno infine raccolte mediante una rete di drenaggio costituita da scatolari e da collettori e convogliate in una vasca di trattamento e sollevamento, avente dimensioni in pianta 30x30x7 m, posta nella zona Sud-Ovest dell'area di progetto.

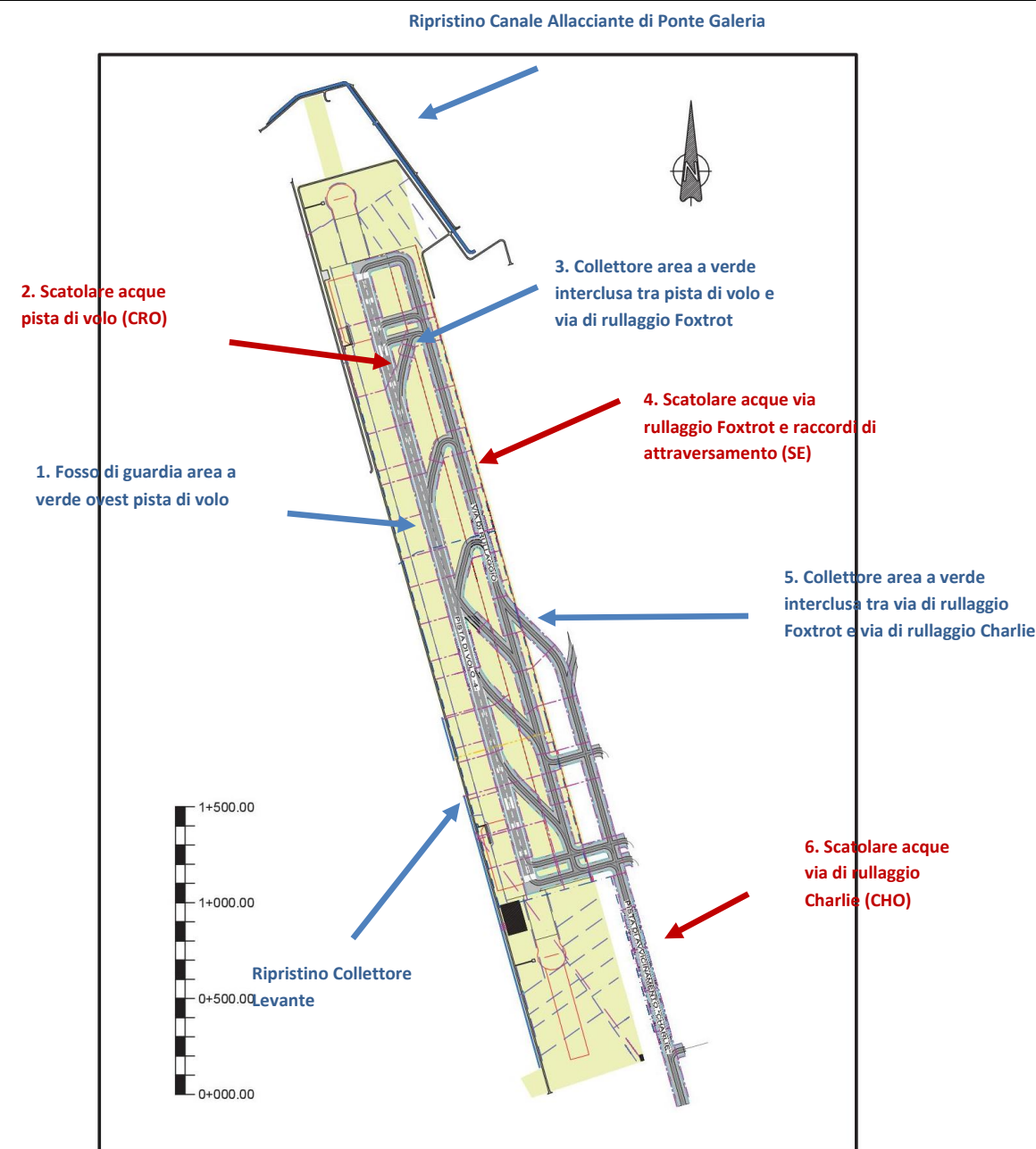


Figura 2.1: Planimetria del nuovo sistema di drenaggio.

2.1.3. La viabilità

La gestione dell'area aeroportuale richiede la presenza di una strada che scorra in stretta adiacenza della recinzione perimetrale: essa si raccorderà all'esistente strada perimetrale, da un lato all'altezza dell'angolo nord ovest in corrispondenza della testata 16L della Pista 3, dall'altro all'altezza del sottopasso in corrispondenza della testata 25 della Pista 2. Per la realizzazione di tale viabilità, a carreggiata unica da 6,5 metri di larghezza, si prevede uno scotico di circa 0.50-1.00 m di profondità.

A completare il sistema viario airside concorrerà un sistema di strade di collegamento della viabilità perimetrale con le nuove infrastrutture di volo, e due strade atte all'intervento dei mezzi di soccorso e d'emergenza alla nuova pista di volo a pista di volo, poste parallelamente alla stessa lungo il bordo della strip. Per tali opere è prevista la stessa pavimentazione indicata per la viabilità perimetrale.

Preventivamente alla realizzazione della nuova recinzione di cantiere, si procederà alla deviazione delle strade interferite dall'area di lavoro. In particolare, l'attuale sedime di Via Cornacchiara, verrà in parte riqualficato per consentirne inoltre l'utilizzo come accesso alle aree di cantiere; lungo questo tratto di strada saranno connesse Viale della Cornacchiara e Viale Fianello dell'Ottobre che saranno deviate e riconnesse con le viabilità esistenti; sarà inoltre deviato parallelamente alla recinzione aeroportuale di progetto Viale di Campo Salino. La sezione tipo adottata per le deviazioni è composta da una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 6,50 m, per la cui realizzazione si prevede uno scotico di circa 0.50-1.00 m di profondità.

Al fine di garantire la continuità tra le viabilità è prevista una nuova opera di scavalco del canale allacciante di Ponte Galeria.

2.1.4. Il progetto di rimodellamento

Verrà eseguito un rimodellamento morfologico riutilizzando il materiale in esubero proveniente dagli scavi: le aree che ospiteranno il rimodellamento morfologico sono situate in corrispondenza delle aree ad est della nuova pista nella sua testata nord, lungo tutto il lato est della Pista 3 esistente e nell'area interclusa tra le testate sud di Pista 4 e Pista 2. I terrapieni presentano altezze variabili in base alla portanza dei terreni interessati.

2.1.5. Le aree di cantiere

Ai due estremi nord e sud il progetto prevede la realizzazione di due aree di cantiere.

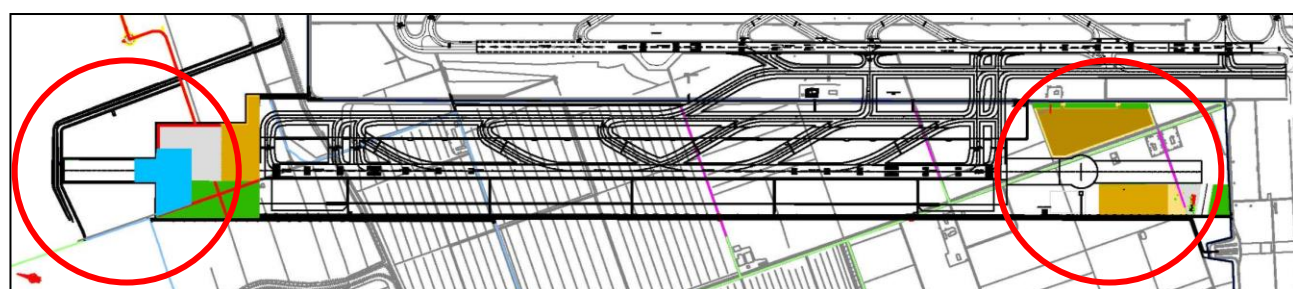


Figura 2.2: Planimetria delle aree di cantiere di Pista 16R/34L.

Le due aree, distanti fra loro più di 3 km, saranno collegate da una strada che ripercorre esattamente l'andamento della futura strada perimetrale. Come quest'ultima, essa sarà di 6,5 metri di larghezza e con uno spessore del pavimentato pari a 49 cm; a fine lavori la strada verrà ripavimentata e dove necessario riconfigurata sul tracciato della strada perimetrale.

2.2. FASE 1: ESPANSIONE EST DELL'APRON

L'Espansione Est dell'Apron si configura come un complesso infrastrutturale mirato a incrementare la capacità del Sistema Piazzali, al fine di far fronte, unitamente alla realizzazione della nuova pista di volo, alle nuove previsioni di traffico aereo atteso. Il nuovo piazzale aeromobili, di tipo remoto, avrà un'estensione di circa 22 ettari e si sviluppa in adiacenza all'attuale sedime aeroportuale in area sud-est dello scalo; è ubicato tra la recinzione doganale esistente e l'autostrada A91 Roma-Fiumicino in adiacenza alle seguenti infrastrutture: Piazzale area tecnica est; Piazzali quadrante 200; Parcheggio personale navigante Alitalia.

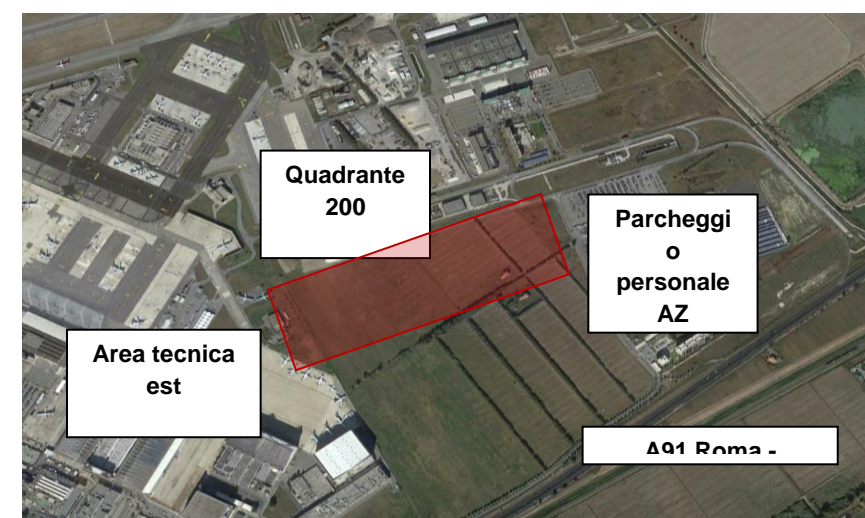


Figura 2.3: Ubicazione Piazzale Apron.

Per l'ingresso/uscita dalla nuova area di parcheggio è stato previsto il prolungamento di vie di rullaggio esistenti nonché la realizzazione di ulteriori nuove 3 infrastrutture.

A servizio dei nuovi piazzali e di quelli limitrofi è stata prevista la realizzazione di un nuovo sistema viario airside nonché di nuove aree per mezzi di rampa (21.350 mq) e la riprotezione di quelle interferite dalle nuove infrastrutture (4.000 mq).

A completare il complesso di opere in questione concorreranno tutte le opere idrauliche e impiantistiche dedicate, il relativo sistema viario *airside* e la recinzione aeroportuale.

L'area oggetto degli interventi è attualmente occupata da aree verdi il cui sistema di drenaggio è costituito da scoline e fossi in terra. La soluzione prescelta per il drenaggio della piattaforma è quella di un sistema continuo, rappresentato da canaline che scaricano in collettori/scatolari sussidiari: per la realizzazione dei componenti idraulici la profondità di scavo sarà compresa fra m 1,50 e 3,00.

Le acque raccolte dagli scatolari e dai collettori sono convogliate in una vasca di trattamento e sollevamento, avente dimensioni di m 20x15,80x7 m, posta nella zona Sud-Est dell'area di progetto. Il recapito della vasca è costituito da un

nuovo canale (profondità pari a m 1,50) da realizzarsi parallelamente a Via Zara, che consentirà il convogliamento delle acque nel Canale Alitalia esistente (a sua volta da adeguare alla nuova portata).

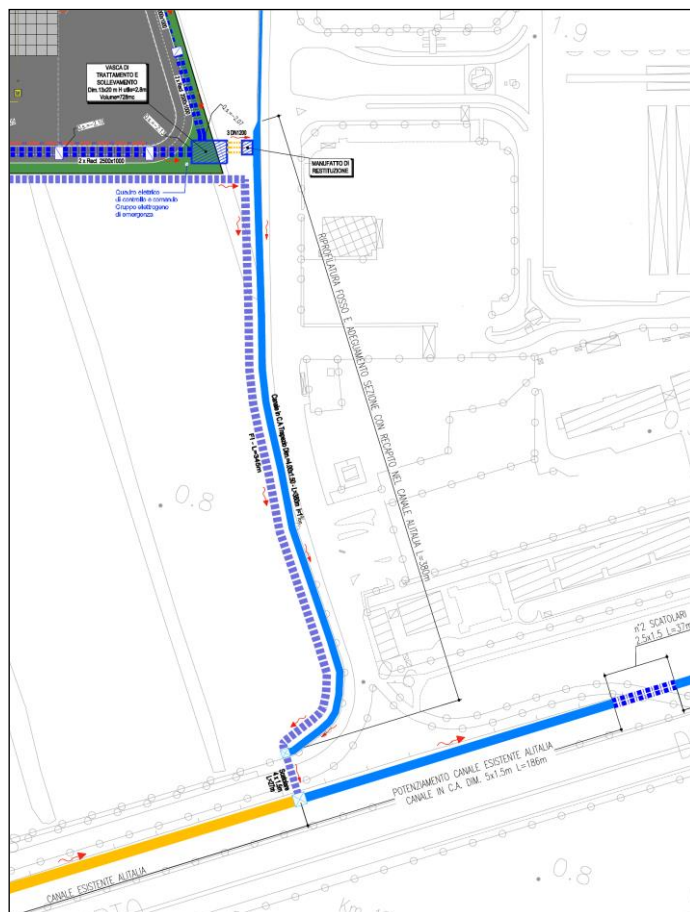


Figura 2.4: Adeguamento canale recapito vasca.

2.3. FASE 1: LE INTERFERENZE IDROGRAFICHE

2.3.1. Adeguamento sistema di adduzione all'idrovora di Focene

La vasca di raccolta posta a sud della Pista 16R/34L convoglia le acque dapprima nel Canale di Levante e successivamente nel Canale delle Acque Basse, che confluisce a sua volta all'idrovora di Focene.

L'incremento della portata adottata al canale, determinato dalla realizzazione della pista di volo e delle vie di rullaggio, determina la necessità di gestire diversamente le acque drenate dal sistema delle idrovore di Focene, e determina quindi la separazione delle acque provenienti dal sistema aeroportuale rispetto a quelle provenienti dai canali di bonifica più a nord. A tale scopo il progetto prevede la realizzazione di un nuovo canale in affiancamento al canale delle acque basse esistente: a sezione trapezoidale, sarà lungo m 2.300, largo m 20,00 (parte sommitale) e profondo fra m 3,00 e 6,00.

Prima dell'immissione nel mandracchio delle idrovore di Focene, il canale esistente verrà deviato e connesso al Canale delle Vergini, che verrà opportunamente potenziato, mentre il nuovo canale a servizio del consorzio sarà convogliato nel tratto terminale del canale esistente delle Acque Basse.

Questi canali saranno caratterizzati da una sezione rettangolare avente larghezza pari a 20 m e altezza pari a 6 m, per il canale in ingresso, e 3,00 m il canale in uscita dalle idrovore.

Infine, la realizzazione delle opere in progetto comporta la necessità di ricollocare alcuni edifici civili interferenti con il nuovo canale di alimentazione e la deviazione della viabilità di accesso al sito con ponticello di scavalco del nuovo canale di scarico.

2.4. FASE 2: TAXIWAY E PIAZZALI

2.4.1. Il progetto

Insieme alla realizzazione del nuovo Terminal, è prevista la realizzazione di un sistema di vie di rullaggio e piazzali: il complesso delle nuove infrastrutture, che si sviluppa a ovest della nuova pista di volo 16R/34L su un'area pari a circa 182 ettari, è funzionale all'utilizzo dello scalo "Fiumicino Nord" e collega la nuova aerostazione con il Sistema a 4 piste di volo (fig. 2.4).

La nuova area relativa ai piazzali aeroportuali si sviluppa in adiacenza alla nuova Pista 4, ad ovest di questa, su territorio attualmente adibito ad uso agricolo. L'intervento interferisce parzialmente con il canale di Levante, il canale delle Acque Alte ed il canale delle Acque Basse e con qualche nucleo abitativo. Rispetto, invece, alle infrastrutture intercettate, l'unico sistema interessato dall'opera risulta essere quello viario (in particolare vengono intercettate unicamente viabilità locali e viabilità interpoderali).

Il complesso infrastrutturale è composto da:

- un sistema di vie di rullaggio (72 ha) da/per le piste di volo;
- un sistema apron costituito da parcheggi aa/mm a contatto (65 ha) e da parcheggi aa/mm remoti (46 ha).

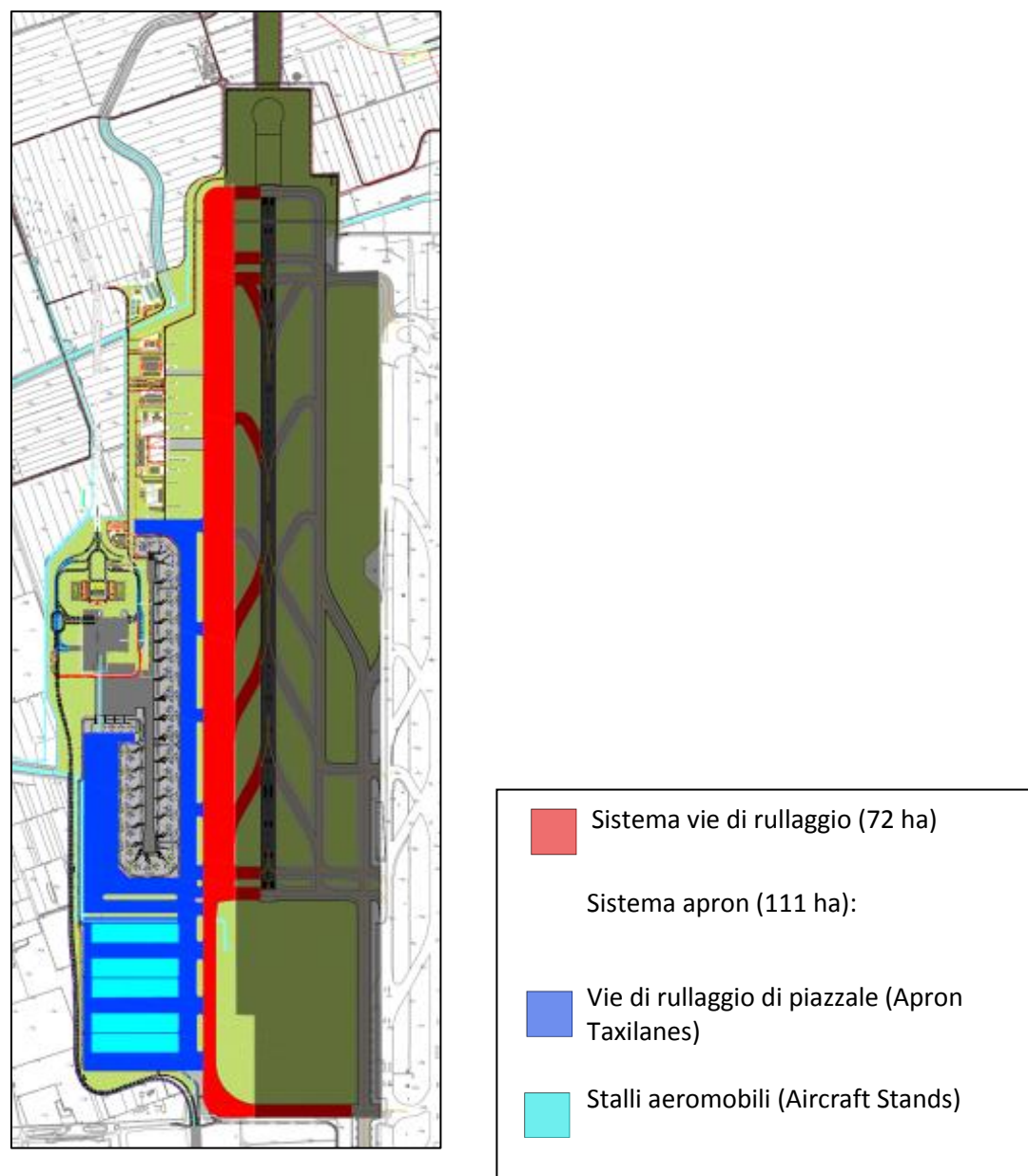


Figura 2.5. Il sistema di vie di rullaggio e piazzali nel loro insieme.

Per quanto riguarda il sistema delle vie di rullaggio queste sono state dimensionate in modo da garantire la massima flessibilità di gestione degli aeromobili a terra con l'intero sistema infrastrutturale airside riducendo le possibili interferenze tra i diversi percorsi e ottimizzando i tempi di spostamento tra il piazzale nord e le diverse testate pista. Il sistema delle vie di rullaggio ha uno sviluppo nord/sud ed è costituito da due taxiway parallele per tutta l'estensione della quarta pista di volo (RWY 16R/34L) che si riduce a unico ramo nella zona sud di collegamento alla seconda pista di volo (RWY 07/25) e allo scalo "Fiumicino Sud" in genere.

A garantire una efficace interconnessione delle nuove vie di rullaggio contribuiscono tutta una serie di raccordi di collegamento tra le taxiway, con la pista di volo e con il sistema apron.

Il sistema apron è organizzato a nord con piazzole a contatto e a sud con piazzole remote.

La parte a contatto è dotata di:

- n. 4 stalli MARS F/C (MARS: Multiple Aircraft Ramp System);
- n. 20 stalli MARS E/C;
- n. 9 stalli per aeromobili fino a codice C.

Il piazzale remoto è dotato di:

- n. 20 stalli MARS E/C che potranno ospitare un aeromobile di codice E/F o due aeromobili di codice C;
- n. 5 stalli per aeromobili fino a codice C.

In generale dal punto di vista altimetrico, per non gravare troppo sui terreni e per raccordare meglio le superfici di rullaggio con le infrastrutture di volo della pista RWY 16R/34L, il profilo di progetto non si discosta troppo dal piano campagna attuale.

Schematicamente, l'intervento prevede:

- nelle aree di tipo III, interessanti solo la parte nord delle vie di rullaggio parallele alla RWY 16R/34L, una sezione del tutto simile a quella della parte settentrionale della via di rullaggio Foxtrot, di cui le infrastrutture rispettano anche l'andamento altimetrico longitudinale;
- nelle aree di tipo II, per la gran parte occupate dai piazzali a contatto e relative taxilane, una bonifica mediamente pari a poco meno di 2 metri con sostituzione del terreno esistente tramite materiale alleggerito;
- nelle aree di tipo I, occupate sostanzialmente dai piazzali remoti e dalle relative taxilane, da uno scavo limitato a poco meno di un metro con preparazione del piano di posa tramite materiale standard;
- per la parte piazzali, si prevede scavo mediamente intorno ai 2 metri.
-

2.4.2. Il sistema idraulico

Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche prevede un insieme di tubazioni che seguono l'andamento dei piazzali verso dei canali di laminazione. Esso sarà costituito sia da elementi di raccolta quali canalette grigliate, sia elementi di convogliamento quali tubazioni e/o scatolari, che dai nuovi piazzali convogliano le acque meteoriche verso canali di recapito, che svolgono in questo caso anche una funzione di laminazione (vedi fig. 2.5.)

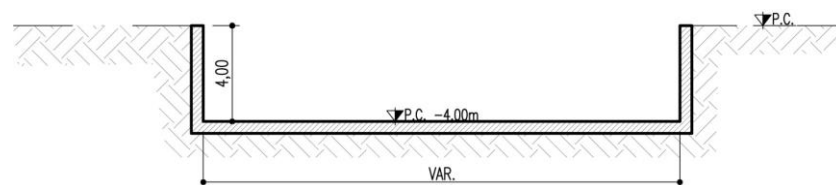
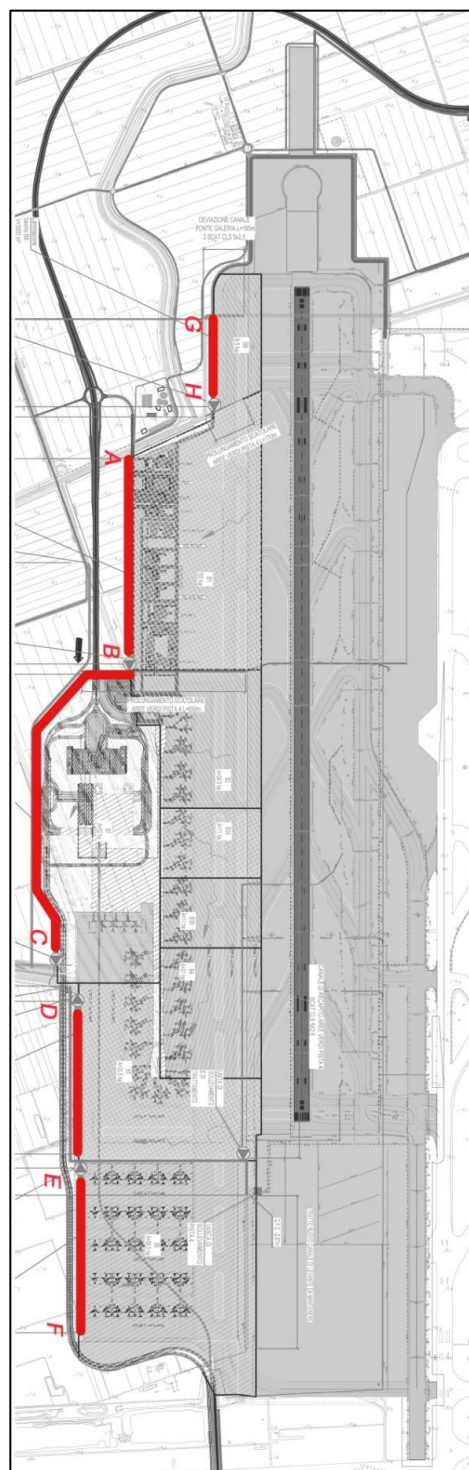


Figura 2.6. Schema dei canali di laminazione e sezione tipo.

L'espansione in direzione ovest del sedime aeroportuale, implica una risoluzione delle interferenze con il reticolo di canali esistenti al contorno, nello specifico il "Canale Allacciante di Ponte Galeria" a Nord e il "Canale di Levante" a Ovest. I previsti recapiti del sistema idraulico di Pista4, saranno mantenuti indipendenti dal sistema in progetto previsti per l'espansione in oggetto, ma deviati così da non interferire con il sistema idraulico proprio della fase 2.

Nello specifico, in direzione Nord-Sud, verrà prolungato lo scatolare corrispondente allo "Scarico Intermedio 1", mantenendo la stessa sezione prevista in precedenza, che recapita i contributi di parte dell'area verde di Pista4, sino a confluire nel nuovo sedime del "Canale Allacciante di Ponte Galeria"

I restanti scarichi delle aree verdi provenienti dalla Pista 4 verranno raccolti in una gronda scatolare di dimensioni 5x2.5 m, che recapiterà in un impianto di sollevamento, che a sua volta recapiterà nel canale di scarico a valle di sezione scatolare 10x2.5m, deputato a ricevere anche i contributi delle aree pavimentate di Pista4. Il recapito finale di tutti i contributi provenienti da pista4 rimane sempre il Canale delle Acque Basse esistente, essendo stata mantenuta la completa disconnessione idraulica dei collettori, fra l'intervento di Pista4 e la nuova espansione.

La deviazione del Canale Allacciante di Ponte Galeria è prevista mediante la posa di due scotalari affiancati di dimensione 5x2.5 m, per una lunghezza di circa 165m a valle dei quali la sezione ritornerà ad essere a cielo aperto con sezione 14x2.5/3.5m sino a raccordarsi con il sedime esistente. La lunghezza complessiva in direzione Est-Ovest della deviazione è di circa 565m.

La deviazione del Canale di Levante è prevista mediante la posa di un manufatto a sezione rettangolare aperta di dimensione 5x2.5m per una lunghezza complessiva in direzione Nord-Sud di circa 1700 m. La Deviazione del suddetto Canale fisserà il recapito nel Nuovo Canale Acque Basse, che avrà il sedime in parallelo all' "Esistente Canale delle Acque Basse", mantenendo però con questo totale assenza di scambio di acqua.

2.4.3. Interferenze idrografiche: il Canale Ponte Galeria - Collettore di Levante

Si prevede la deviazione del canale di scolo denominato "Canale Allacciante di Ponte Galeria". Il nuovo tracciato del suddetto canale seguirà la nuova recinzione dell'Aeroporto di Fiumicino fino ad innestarsi nel Canale Allacciante proveniente da Nord, ripristinando il reticolo attuale. La sezione del nuovo canale rispecchierà quella del tratto esistente, di forma trapezoidale, di base 14,00 m, altezza 2,50-3,50 m e sponde verticali.

Analogamente nella zona Sud-Ovest, lungo la nuova recinzione della zona aeroportuale, sarà ripristinato un tratto del Collettore Levante, che attualmente attraversa obliquamente l'area di progetto. Nel primo tratto a monte della vasca il

canale sarà caratterizzato da una sezione trapezoidale in terra mentre, nel tratto a valle il canale verrà rivestito in cls con una sezione trapezoidale con sponde subverticali.

Lungo lo sviluppo dei nuovi canali sarà ripristinato l'attuale maglia esistente di scoline.

2.5. FASE 2: NUOVO TERMINAL NORD

2.5.1. Il nuovo Terminal Nord

Si localizza ad ovest della "Pista 4", in un sedime oggi a principale destinazione d'uso agricola ed in parte interessato da viabilità locale (in particolare dal Viale dei Collettori), su un tratto del quale si attesta il molo.

Il Terminal è costituito da tre elementi fisicamente e funzionalmente associati:

- Molo Nord (AIN – Area Imbarchi Nord), destinato ad operazioni di imbarco/sbarco per voli "Domestici/Schengen";
- Molo Sud (AIS – Area Imbarchi Sud) per operazioni FLEXI "Schengen/non Schengen";
- Terminal centrale ("Processor"), destinato ai servizi generali per il trattamento di passeggeri e bagagli, quali l'accettazione e la restituzione bagagli, i controlli di sicurezza e passaporti, le attività commerciali e di ristorazione ed i locali tecnologici; il Processor è collegato ai moli da un corpo denominato "Connector".

Planimetricamente il complesso presenta una configurazione a "T" di cui il "Processor" costituisce l'elemento centrale. Sul lato est del Processor si innestano i due moli, in continuità planimetrica tra loro e con giacitura longitudinale parallela alla nuova pista di volo 16CL/34CR. Il fronte est del "complesso Terminal" è interamente costituito dai moli e presenta uno sviluppo di circa 1.380 m. di lunghezza.

L'organizzazione generale dell'intera area terminale è basata sulla composizione di diversi elementi: il "Processor" con il piazzale pedonale di accesso lato terra, il GTC, con le corsie sopraelevate di accosto veicolare e le stazioni FS ed APM, il parcheggio multipiano e le "Aree Imbarchi" Nord e Sud con i relativi piazzali aeromobili.

L'Area Imbarchi Nord (38.250mq) è così articolata:

- quota -6,00 (interrato): galleria in asse al molo, destinata alle distribuzioni impiantistiche principali;
- quota 0,00 (piazzali aa.mm.): sale di imbarco e sbarco; locali tecnico-operativi e aree per mezzi di rampa;
- quota + 5,00: destinata alle partenze;
- quota + 12,00: destinata agli arrivi.

L'Area Imbarchi Sud (80.350mq) è dimensionata per servire con passerelle e pontili telescopici di imbarco/sbarco 35 aeromobili di classe "C". L'opera, in termini di infrastrutture preesistenti, intercetterà unicamente una viabilità locale ed un tratto del collettore "acque basse". In elevazione l'Area è così articolata:

- quota -6,00 (interrato): galleria longitudinale, sviluppata per l'intera lunghezza del molo, destinata alle distribuzioni impiantistiche principali;
- quota 0,00 (piazzali aa.mm.): sale per operazioni di imbarco e sbarco;

- quota + 5,00: destinata alle partenze;
- quota + 12,00: destinata agli arrivi.

Il Processor è costituito da due volumi edilizi ben definiti. Il primo è un rettangolo regolare con un'estensione planimetrica di m. 198 x 252 disposto su maglia regolare di m. 18 x 18, mentre il secondo corpo di fabbrica ha una dimensione planimetrica di circa m. 50 x 198. L'edificio (197.610 mq totali) è articolato su cinque livelli principali: il locale interrato prevede scavi di profondità pari a m 6,00.

2.5.2. Parcheggio multipiano

E' prevista la realizzazione di un parcheggio multipiano in prossimità del Terminal Nord, destinato a soddisfare la domanda di sosta veicolare generata dall'attività del terminal, in cui sono previsti circa 700 posti/auto per ciascun livello, per un totale di circa 2.000 stalli.

Il parcheggio occupa un'area rettangolare ubicata a nord del "Processor" e ad ovest dell'"Area Imbarchi Nord". A nord del parcheggio multipiano sono presenti la Torre di Controllo e due edifici dedicati rispettivamente ad attività ricettive e ad uffici aeroportuali. L'area interessata dalla realizzazione del parcheggio è interamente a destinazione d'uso agricola.

Il parcheggio è costituito da una struttura fuori terra in cemento armato prefabbricato di dimensioni in pianta di m 163,00 x 133,00 per un'altezza di 20,00 m., sviluppata su 4 piani. La maglia dei pilastri è di m. 18,00 x 9,00; la distanza di m 18,00 è costante su tutta la dimensione longitudinale, mentre nella dimensione trasversale sono previste 2 campate laterali da 11,00 m ed una centrale da 7,00 m.

2.5.3. Ground Transportation Center

Il Ground Transportation Center (GTC) consiste nel sistema di accesso intermodale all'aerostazione, nelle diverse tipologie di trasporto possibili, gomma e ferro, pubblico e privato, ed è destinato a servire i flussi passeggeri diretti o provenienti dal Terminal. Esso è ubicato tra il Processor ed il parcheggio multipiano ed occupa un'area attualmente a destinazione d'uso agricola ed interessata da un tratto di viabilità locale.

La configurazione del GTC segue criteri funzionali, adattandosi alle strutture che la circondano e la compongono, nell'ottica dell'ottimizzazione gli spazi.

In particolare fanno parte del GTC:

- La stazione ferroviaria (sotterranea);
- La stazione dell'automated people mover (sotterranea);
- La stazione Bus e Taxi (al piano terra);
- Gli accessi pedonali dal parcheggio multipiano.

Più che di un edificio è opportuno parlare di sistema, in quanto trattasi di un complesso di opere strutturalmente connesso ad altri edifici o parte di essi.

In particolare consiste in:

- Un sistema di strade, sia al livello terra che su viadotti, per l'accesso ai due piani principali del Terminal, gli "Arrivi" (q.ta 0.00) e le "Partenze" (q.ta +12.00);
- Il Curbside, annesso alla struttura del parcheggio multipiano, ossia un sistema di corsie veicolari destinate all'accesso e alla fermata ai marciapiedi di carico/scarico, suddiviso su diversi livelli, ciascuno dedicato ad una specifica tipologia di flusso veicolare.
- Una stazione ferroviaria e una stazione per l'Automated People Mover landside, entrambe a quota -16.00, collegate all'aerostazione attraverso una hall sotterranea a q.ta -10.00 ed impianti di risalita.

2.5.4. Gli edifici complementari

Gli edifici complementari previsti accolgono funzioni di diversa natura e, in relazione alla destinazione d'uso, presentano peculiari caratteristiche distributive e dimensionali e specifica ubicazione all'interno del sedime aeroportuale nord.

I fabbricati, in funzione della loro localizzazione, possono essere raggruppati in tre blocchi (da nord a sud):

- il Blocco 1, più distante dal Terminal Passeggeri, comprende:
 - Isola ecologica (1.570 mq totali), sostanzialmente un'area a cielo aperto, costituita da un piazzale con doppio accesso (entrata/uscita) dalla viabilità di servizio. La circolazione è organizzata ad anello a senso unico, con direzione di percorrenza in senso orario.
 - Edificio catering a servizio dei vettori che operano nel Terminal Nord (mq totali 8.370), costituito da: area esterna di parcheggio e ingresso; edificio catering; area esterna di uscita.
 - Stazione dei VV.F. (3.855 mq totali), dotata di corsia riservata per l'accesso all'area airside, costituita da: corpo di fabbrica principale (80 x 40 m); piazzale di manovra e sosta dei mezzi di soccorso, raccordato all'airside tramite il menzionato varco di accesso; la caserma, costituita da un corpo di fabbrica posto in aderenza al lato ovest dell'edificio principale, sviluppata su un unico piano; la Centrale Operativa; un corpo destinato ai servizi tecnologici, posto a ridosso del confine ovest e dissimulato nel terrapieno, come precedentemente descritto.
 - num. tre nuovi varchi di accesso all'airside, a servizio del settore nord dello scalo: Varco Nord, ubicato tra il catering e la caserma dei Vigili del Fuoco; Varco centrale, situato a sud del Blocco 2; Varco Sud, posto in corrispondenza del confine tra l'attuale perimetro aeroportuale ed il nuovo sedime nord. I varchi costituiscono il confine doganale e di sicurezza tra l'airside ed il landside: le carreggiate di ingresso e di uscita, separate da un'ampia aiuola spartitraffico, sono accessibili dalle viabilità di servizio rispettivamente landside ed airside. Il volume edilizio destinato agli apparati di controllo ed al personale è costituito da un padiglione a pianta rettangolare, di m. 22 x 8 circa (180 mq) ed altezza interna di m. 3,50, ubicato nel marciapiede centrale. Il padiglione e le corrispondenti sezioni di carreggiata sono protetti da un'unica pensilina, di m. 27 x 27 circa ed altezza netta sulle corsie di 5,50 m.

- il Blocco 2, a distanza intermedia dal Terminal, comprende:
 - Edificio Officina (3.000 mq totali): il complesso è costituito da due edifici principali (m 25 x 40), adibiti a ricovero e manutenzione dei mezzi di rampa e alla stazione di servizio, e da un fabbricato ausiliario, dedicato alle attrezzature di servizio ed ai locali tecnologici
 - Edifici handlers ed i depositi (5.000 mq totali): il corpo di fabbrica, delle dimensioni di 21 x 135 m, è caratterizzato da un piazzale antistante di circa 23.500 mq.
 - Edificio "Servizi comuni" airside (2.509 mq totali), costituito da due edifici ubicati nelle aree destinate alle infrastrutture complementari più prossime all'aerostazione.
- il Blocco 3, più prossimo al Terminal, comprende:
 - Varco centrale;
 - Edificio "Servizi comuni" landside (3.561 mq totali), costituito da un edificio previsto nell'area centrale, delimitato ad ovest dalla viabilità di accesso all'aerostazione e, ad est, dalla complanare di servizio. È dotato di un piazzale di servizio ed un piazzale per la sosta degli utenti;
 - Pronto Soccorso (1.105 mq totali). L'edificio è ubicato nella lente di terreno interclusa tra: le rampe del settore est della viabilità centrale; sul lato sud dal raccordo a quota piano di campagna; sul lato nord dalle rampe sopraelevate della viabilità di uscita dal Terminal/GTC verso l'asse viario principale. Il lotto è accessibile dal raccordo a piano campagna ed è anche collegato alla viabilità di servizio mediante un sottopasso delle rampe sopraelevate, che consente un rapido accesso al Varco Ovest per eventuali interventi di soccorso nell'airside;
 - Torre di Controllo ed edifici di pertinenza (1.225 mq totali), ubicati nel settore centrale del landside dello scalo, in asse con la viabilità di accesso, a nord, ed il complesso GTC / Terminal passeggeri a sud;
 - Edificio per attività ricettive ed edificio per uffici aeroportuali (8.000 mq totali), ubicati nei due lotti gemelli posizionati ad est e ad ovest di quello centrale, dedicato al complesso della Torre di controllo. I due lotti sono accessibili da un anello di viabilità riservata che serve anche agli edifici della Torre di controllo. A servizio di queste attività sono previsti tre piazzali di parcheggio, ciascuno con oltre 80 posti auto.

I Blocchi 1 e 2 sono ubicati a settentrione dell'Area di Imbarco Nord ("AIN") mentre il Blocco 3 insiste sull'area centrale, confinante a sud con il GTC e circoscritta dall'anello della viabilità di accesso al Terminal ed al GTC stesso.

Attualmente i siti individuati per l'insediamento delle infrastrutture complementari sono a destinazione d'uso agricola; il solo edificio Servizi Comuni landside insiste su un breve tratto di viabilità locale.

2.5.5. Gli edifici tecnologici

Gli edifici complementari a destinazione tecnologica sono ubicati in due blocchi:

- il blocco 1, più distante dal terminal, comprende:
 - il depuratore (dimensioni lotto mq 20.650);
- il blocco 2, intermedio in termini di distanza dal terminal riguarda le centrali tecnologiche, comprende (superficie totale mq 26.000):
 - la centrale termofrigorifera e di cogenerazione;
 - la centrale elettrica – sottostazione AT/MT;
 - la centrale di emergenza.

Infine fa parte del sistema anche la galleria impianti (o cunicolo servizi) che partendo dalle centrali, distribuisce le varie utilities ai fabbricati. La galleria parte dall'area adibita a centrali tecnologiche e corre parallelo alla struttura del Molo nord fino a servire con diverse ramificazioni i vari fabbricati, principali e di servizio. In particolare in corrispondenza del terminal si ha il locale tecnico in cui si realizza "l'anello" necessario per garantire l'utenza anche in caso di interruzione di uno dei due canali.

Gli edifici di servizio sono distribuiti funzionalmente sul territorio occupando la parte a nord - ovest rispetto all'area di imbarco nord. Le dimensioni delle aree variano in funzione della funzionalità delle stesse. I diversi gruppi di edifici a destinazione tecnologica saranno realizzati in aree che, attualmente, sono caratterizzate da terreni agricoli.

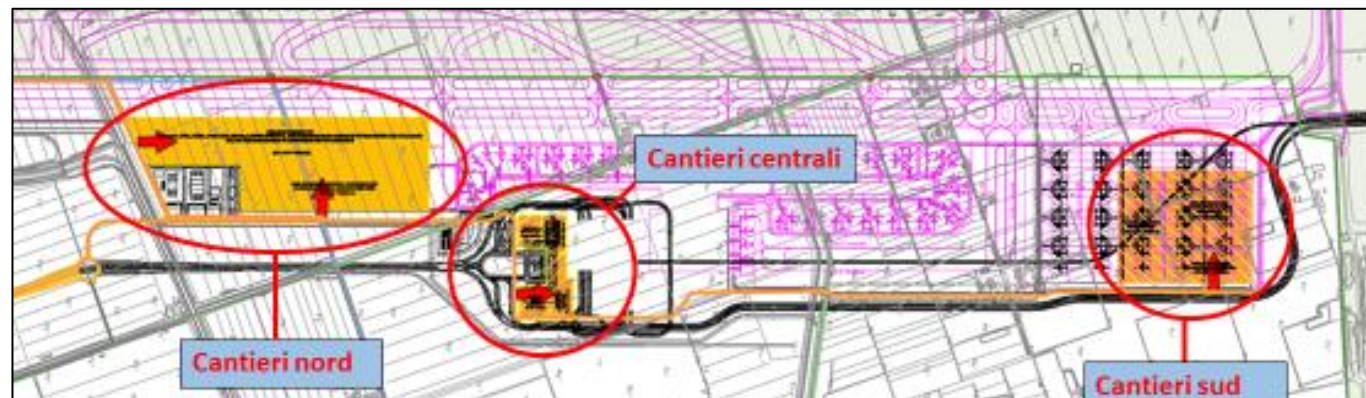


Figura 2.7. Planimetria con le aree di cantiere.

2.5.6. Cantierizzazione

L'estensione geografica dei lavori ha determinato la presenza di tre poli di cantiere, ciascuno dei quali ha una specifica funzione (fig. 2.6.):

- Il primo polo, posto a nord, più vicino alla viabilità di accesso, è destinato ai campi base e ai campi operativi (dimensioni totali pari a circa 22,7 ettari). In tutta l'area è previsto lo scotico di 20 cm;
- il secondo, posto invece in posizione intermedia, ospita gli impianti (area complessiva è pari a circa 4,4 ha);
- Il terzo, posto a sud, alloggia aree per lo stoccaggio del materiale, in particolare quello alleggerito (dimensioni totali pari a circa 14,7 ettari).

Sull'impronta della futura strada di accesso all'aeroporto (in particolare su una delle due carreggiate previste) verrà realizzata invece la strada di cantiere a regime: la strada, in corrispondenza della rotonda a due livelli riconfluirà nella viabilità descritta per le fasi iniziali.

2.6. LA VIABILITÀ NORD DI ACCESSO E LO SVINCOLO SULLA A12

Per quanto riguarda il sistema di accessibilità all'aerostazione, gli interventi previsti in fase 2 prevedono un accesso prevalente da nord, imperneato sullo svincolo con l'A12, il quale non sarà più a servizio del solo cantiere ma che costituirà a tutti gli effetti la porta Nord dal punto di vista delle infrastrutture stradali allo scalo di Fiumicino. Al fine di massimizzare l'efficienza e la funzionalità nell'accesso stesso, per completare tale opera verrà anche risistemata la viabilità di collegamento tra il GTC e l'A12.

Il potenziamento del sistema di accessibilità all'aeroporto di Fiumicino nel Terminal Nord prevede, in dettaglio (fig. 2.7):

- il completamento dello svincolo di cantiere sulla A12. L'opera in esame consiste nel completamento dello svincolo di cantiere sulla A12 Roma – Civitavecchia, localizzato nell'area interclusa tra la viabilità autostradale stessa, Via della Muratella e la linea ferroviaria Roma – Pisa. In dettaglio, l'intervento prevede la realizzazione di due rampe monodirezionali cui sono affidate le manovre di ingresso e uscita rispettivamente dalla carreggiata in direzione Roma e dalla carreggiata in direzione Civitavecchia. Partendo dal nodo di svincolo la viabilità di accesso procede verso ovest superando, mediante un'opera di scavalco per la quale si prevede un intervento di raddoppio, la linea ferroviaria Roma – San Pietro e la parallela via Muratella. Procedendo ancora verso ovest il corridoio supera con un ponte il Canale Allacciante e poi con un sottovia Viale di Campo Salino, dopodiché prosegue verso sud. Lungo tale sviluppo, l'asse principale viene superato, mediante opera di cavalcavia, da Viale del Fiannella. Appena prima del superamento del Collettore Generale Acque Alte, si prevede un nuovo nodo di svincolo costituito da un sistema rotatorio a due livelli. In corrispondenza di tale rotonda, l'intervento prevede la viabilità di accesso passante ed un sistema di quattro rampe garanti della connessione tra il corridoio principale e la viabilità secondaria limitrofa. Al sistema rotatorio convergono, oltre alle rampe di entrata e uscita dalla viabilità principale di accesso, una nuova viabilità ad est (strada di Categoria C - Extraurbana secondaria con piattaforma totale pari a 10.50 m) per l'accesso ai diversi fabbricati ausiliari all'attività dell'aeroporto, ed a ovest una nuova strada di riconnessione alla viabilità locale. Dopo la rotonda l'intervento comprende l'arrivo della viabilità principale di accesso all'aerostazione ed il parallelo asse a servizio degli edifici ausiliari, che forma un anello con la viabilità principale. Nel tratto terminale l'intervento comprende, infine, l'arrivo della viabilità di accesso all'aerostazione mediante due sistemi ubicati su due differenti livelli (uno a piano terra, dedicato agli

arrivi e alle chiocciole di ingresso e uscita al parcheggio e uno, in quota su viadotti, che porta ai vari livelli del curbside.

In considerazione delle componenti di traffico e della sua funzione all'interno del sistema infrastrutturale dell'area in esame si è scelto, per la viabilità di accesso, di dover utilizzare una strada di Categoria B – Extraurbana principale costituita, in dettaglio, da due carreggiate di 9.75 m (2 corsie di marcia di 3.75 m, una banchina in destra di 0.50 m ed una banchina in sinistra di 1.75 m) separate da spartitraffico di 2.50 m, per una piattaforma totale pari a 22.00 m. Le attività di scavo comporteranno una bonifica di circa m 1,50.

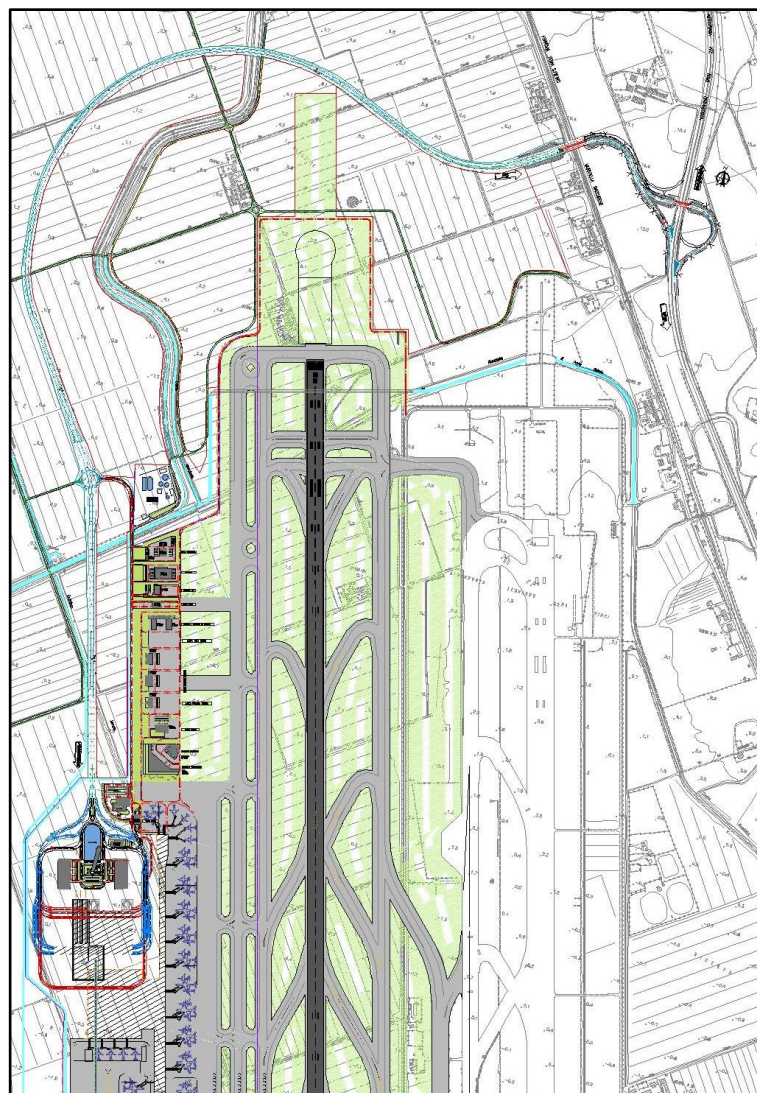


Figura 2.8. Planimetria.

2.7. ACCESSIBILITA' DA SUD

Il sistema di accessibilità all'aerostazione prevede anche la possibilità di accesso da sud, a partire dallo svincolo sulla A91, attraversando l'aeroporto esistente e in particolare la pista di volo 2 tramite il sottopasso esistente sotto di essa.

Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo corridoio che, localizzato a sud di Pista 4, garantisce il collegamento diretto tra l'autostrada A91 Roma-Aeroporto di Fiumicino e il sistema di viabilità del Ground Transportation Center (GTC). Tale corridoio, in particolare, si presta a riconnettere il sistema viario tra Nord e Sud e ad ottimizzare i percorsi dai parcheggi dell'area est per le varie tipologie di flusso veicolare, in particolare per taxi ed NCC: utilizzando lo svincolo in area est, Via Caduti dell'Aviazione Civile ed il sottopasso di pista 2, esso consente di stabilire un link viario accessorio che rende ulteriormente flessibile l'accessibilità su gomma, specie per le categorie veicolari che utilizzano i parcheggi polmone ubicati in area est. Il link consente, inoltre, di unificare e identificare ancor meglio la zona del parcheggio lunga sosta, che rimane un'infrastruttura di sosta condivisa tra il Terminal Nord e il sistema aerostazioni a Sud; inoltre consente di collegare le infrastrutture complementari asservite all'aeroporto previste nell'area a Sud dei piazzali Est con il Terminal Nord.

In considerazione delle componenti di traffico e della sua funzione all'interno del sistema infrastrutturale dell'area in esame si ritiene di dover utilizzare una strada di Categoria E – Urbana di quartiere a doppia carreggiata, costituita, in dettaglio, da margine interno di 2.50 m (spartitraffico di 1.50 m di larghezza e banchine interne di 50 cm); 4 corsie (2 per senso di marcia) di larghezza 3,50 m; margine laterale: banchine in destra di 50 cm; margine esterno: marciapiedi di dimensione minima di 1.50 m, per una larghezza complessiva della piattaforma di 20.50 m.

Possiamo considerare la viabilità di accesso da sud come composta da due parti che sono state trattate, progettualmente, in modo differente:

- Una prima parte a doppia carreggiata parallela (Categoria E – Urbana di quartiere a doppia carreggiata), lunga circa 2,3 km, che ha la sua progressiva iniziale (0+000) appena a sud della rotatoria di smistamento al Terminal, ritenuta invece facente parte del sistema del Ground Transportation Center;
- Una seconda parte, che inizia dove finisce la prima, appena dopo la fine dei piazzali remoti a sud, costituita invece da due tracciati separati (aventi calibro della piattaforma pari alla singola carreggiata del primo tratto), entrambi con lunghezza pari a circa 2,1 km, i quali sono stati considerati come due viabilità separate.

La presenza della strada di accesso da sud che taglia l'aeroporto da nord a sud prima di entrare nel sottopasso, comporta la necessità di deviare la strada di servizio a sud di pista 2, in modo tale da ripristinare il collegamento della due parti di aeroporto, ovest ed est, che vengono separate da dette infrastrutture.

Le attività di scavo comporteranno una bonifica di circa m 1,50.

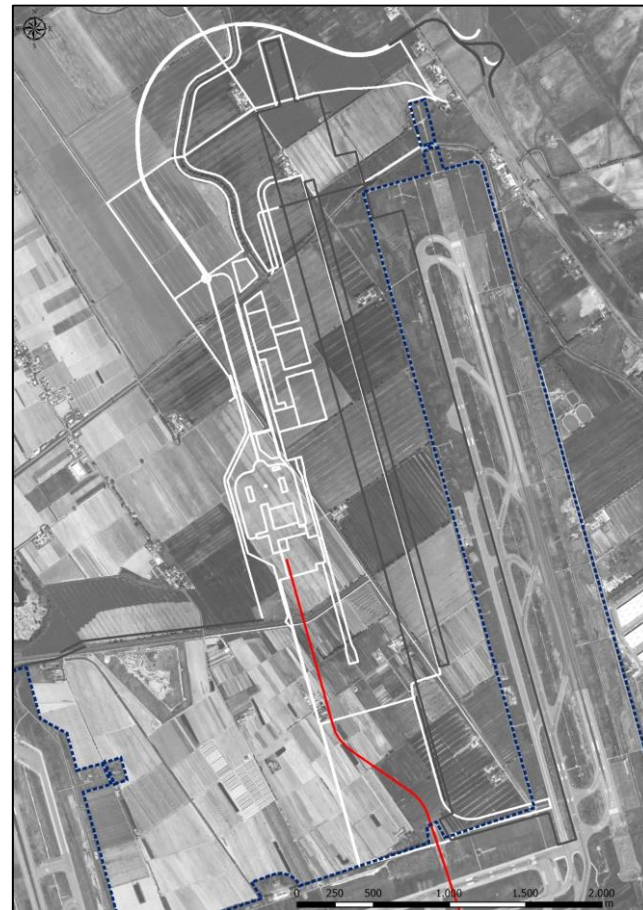


Figura 2.9. Planimetria.

2.8. PEOPLE MOVER

Oggetto della presente intervento è il prolungamento del tracciato del People Mover verso il nuovo terminal di Fiumicino nord, a partire da quello già approvato nell'ambito del progetto di completamento di Fiumicino Sud in sede di VIA, che collega il Terminal T3 con l'area est (fig. 2.9.).

Tale sistema rappresenterà un collegamento in grado di connettere le varie zone dell'aeroporto con particolare riferimento all'accessibilità esterna. Il tracciato previsto sarà su unica piattaforma con linea a doppio binario allo, scopo di garantire la capacità richiesta nel lungo periodo. Esso si articola in tre tratti:

- il primo a partire da sud in viadotto, garantendo così l'attraversamento della viabilità locale esistente. Le fondazioni, che insistono nella zona interessata dalle sabbie, saranno costituite da pali "corti" di grande diametro al fine di non interessare gli strati più profondi con scarse caratteristiche geotecniche;
- il secondo tratto si sviluppa all'interno di un sottopasso per l'attraversamento dell'attuale pista 07/25;

- l'ultimo tratto, che porta alla stazione, si sviluppa in sotterraneo: il tracciato prosegue verso la nuova aerostazione totalmente in galleria artificiale.

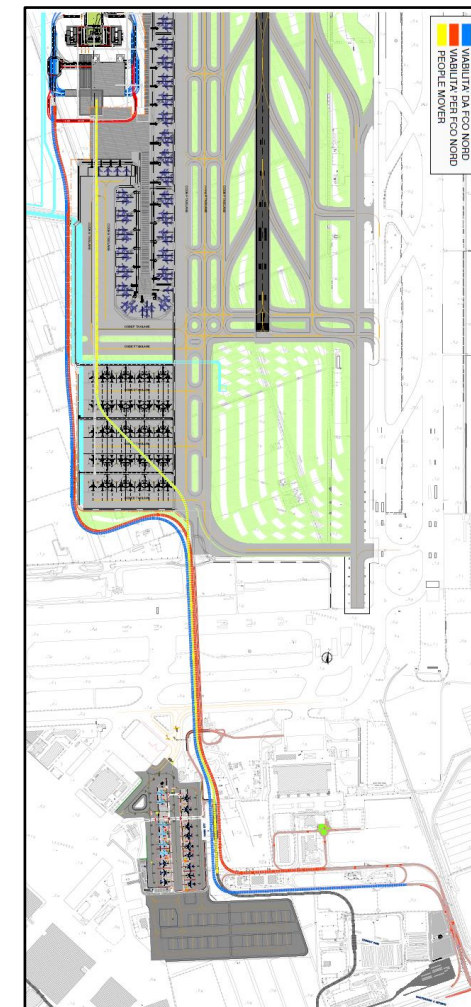


Figura 2.10. Inquadramento dell'intervento in oggetto.

3. BREVE INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E GEOMORFOLOGICO

L'area oggetto del presente studio si situa in corrispondenza della piana di Maccarese, compresa fra il corso dell'Arrone a nord, la foce del Tevere a sud, la costa ad ovest e le prime propaggini collinari ad est.

Il paesaggio attuale è quello delle aree di bonifica, con una piana attraversata da canali artificiali di poca profondità: fino alle attività di bonifica la zona, scarsamente abitata, era attraversata da canali e fossi; tra i corsi d'acqua vanno ricordati la Forma Papale, che tagliava a nord tutto lo Stagno di Maccarese, alimentato dalle piene dell'Arrone; il fosso delle Tre Cannelle, tangente allo Stagno delle Pagliete; La Fornaccia; i fossi della Tomba, delle Cadutelle e dell'Arroncino, affluenti terminali dell'Arrone.

Di notevole importanza per la ricostruzione del paesaggio anteriormente alla bonifica è la carta redatta da Giovanni Amenduni, pubblicata nel 1880 a scala di 1:50.000 (figg. 1, 3); segue la pubblicazione di una serie di mappe, a scala di 1:25.000, che forniscono le quote della superficie precedenti alla bonifica³.

Le attività di bonifica, effettuate tra gli anni Venti e Sessanta del secolo scorso, hanno previsto la realizzazione degli argini del Tevere e lo scavo di due canali, il Collettore delle Acque Alte ed il Collettore di Maccarese, che convogliavano le "acque alte" che arrivavano dalle colline allontanandole dagli stagni; le "acque basse" degli stagni furono sistemate in un complesso impianto idraulico con una rete di canali che le convogliava in vasche dalle quali erano scaricate in mare.

Geomorfologicamente la pianura costiera è caratterizzata da una fascia dunare formatasi nell'Olocene (ed in buona parte spianata nel corso del Novecento durante le attività agricole e di bonifica sopracitate nonché per la realizzazione dei moderni abitati di Fregene, Fiumicino e Focene), con retrostanti lagune oloceniche, il cui riempimento è avvenuto tra 10.000 e 5.000 anni da oggi, e terrazzi costieri pleistocenici (Pleistocene superiore). Verso l'interno, in direzione est, il territorio è chiuso da bassi rilievi collinari di origine vulcanica.

Gli allineamenti dunari, paralleli alla costa per una larghezza di 2-4 km, ben rappresentati nell'ala occidentale tra Fregene e Maccarese, arrivano fino alla quota di 8 m s.l.m. Le zone più interne, anticamente occupate da acque stagnanti note come "Stagni" delle Pagliete, di Maccarese e di Ostia, sono invece caratterizzate da quote negative o molto prossime al livello marino attuale: esse sono distribuite secondo una fascia mediana allungata in senso nord-ovest/sud-est e larga da 1 a 2 km, che viene interrotta e frazionata trasversalmente in tre parti dai corsi del Tevere e dell'Arrone.

Il territorio è stato interessato negli ultimi decenni da indagini geologiche e geomorfologiche che hanno consentito di ricostruire l'aspetto del paesaggio antico ed il susseguirsi delle modifiche ambientali intervenute su di esso, prevalentemente legate alle oscillazioni della linea di riva e della foce del Tevere⁴.

Lo stagno più grande, detto anche Lago di Maccarese (o "grande" laguna), è quello meglio noto e definito nella sua estensione ed evoluzione ambientale, sebbene sia stato cancellato dalle bonifiche effettuate nel XIX e XX secolo.

Le indagini geo-archeologiche hanno permesso in numerosi casi di individuare l'ambiente lagunare⁵: in particolare dalle indagini del 2003 nell'area "Svincolo Nuovo autostrada Roma-Fiumicino/Cargo City" si desume che "la laguna ha avuto probabilmente la sua massima ampiezza intorno a 12.000 anni fa. All'incirca 9.000 anni fa, quando il livello marino era vicino all'attuale quota - 5 m, la barriera sembra essersi spostata molto rapidamente verso terra di circa 8 km. La laguna, oltre a essere diventata più ristretta, aveva un minor scambio col mare aperto, con la conseguente deposizione di sedimenti sempre più fini e, intorno a 5.000 anni fa, di uno strato di torba"⁶. Quindi circa 6.000 anni fa, quando il livello del mare raggiunse pressappoco quello attuale, si fissarono le barriere costiere (cordoni dunari) che isolarono progressivamente la retrostante laguna dal mare, causandone un evidente restringimento. Contemporaneamente il Tevere, tramite una successione di alluvioni, iniziò a colmare la laguna separandola in due parti: lo stagno di Ostia a sud e quello di Maccarese a nord. Secondo alcuni studiosi un ruolo fondamentale fu svolto anche dallo spostamento verso sud della foce del Tevere, che causò un minor apporto di acque dolci nella laguna: ad ogni modo la laguna, separata dal mare, fu per diverso tempo uno stagno di acqua dolce.

In riferimento allo sfruttamento dello stagno va notato come la frequentazione preistorica abbia coinciso con un momento in cui l'area era, plausibilmente, interessata dalla presenza di acqua dolce, dal momento che il materiale preistorico individuato sul fondo della sponda dello specchio d'acqua è associato a gasteropodi. Il successivo sfondamento dei cordoni dunari, probabilmente avvenuto tra il X e il VII secolo a.C., e la conseguente creazione di un canale naturale, permise il collegamento del mar Tirreno con l'entroterra, modificando il carattere del lago che divenne una laguna salmastra. Questo consentì, almeno fin dall'epoca etrusca, l'utilizzo delle sue acque per l'estrazione del sale: in epoca imperiale la laguna salmastra continuava ad essere in comunicazione con il mare mediante aperture naturali.

A partire dalla fine dell'epoca romana la fascia dunare riprese ad ispessirsi, con il conseguente avanzamento della linea di costa (tra il XV ed XVII secolo la costa avanzò in media circa 7,50 m all'anno), causando un progressivo isolamento della struttura: tuttavia, nonostante la laguna continuasse a colmarsi e gradualmente a restringersi, essa continuò ad essere utilizzata come salina almeno sino al XV secolo. In seguito, anche a causa del notevole apporto di sedimenti alluvionali tiberini che ne provocarono un progressivo restringimento, l'intera zona divenne una palude, caratteristica che rimase sino alla prima metà del Novecento nonostante i tentativi di risanamento della fine dell'Ottocento.

³ A. Arnoldus-Huyzendveld, *Notes on the landscape of Ostia and Portus before 1880*, 1999 (<http://www.ostia-antica.org/geology/amend.htm>). La studiosa riporta come le altezze segnate sulle mappe non differiscono da quelle attuali di più di 5-10 cm, una differenza che è presumibilmente dovuta ai cambiamenti nei punti di riferimento geodetici e non ai cambiamenti reali del livello del terreno.

⁴ Dal 1998 al 2014 l'area aeroportuale è stata oggetto di numerose indagini archeologiche e geoarcheologiche, preliminari alla realizzazione di numerose nuove opere infrastrutturali, che hanno consentito di ricavare nuovi ed interessanti dati circa l'assetto geomorfologico e il paleoambiente della zona (al riguardo si veda Allegato 2).

⁵ L'ambiente lagunare è stato riscontrato durante i seguenti lavori: Ampliamento parcheggio Lunga Sosta; Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO"; Svincolo autostrada Roma-Fiumicino/Cargo City; Stazione di servizio; "Nuovo Albergo"; Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO" - 2° fase; Stazione betonaggio/ Cargo City; Completamento Raddoppio della via di Rullaggio "Bravo"; Parcheggio a raso Area Est Lunga Sosta; Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuova Centrale UPS A; Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuova Centrale UPS B; Nuovo svincolo stradale area Est (Cargo City) (v. Allegato 2, Aree G, I, L, M, P, Q, S, AC, AD, AG, AI, AM).

⁶ A. Arnoldus-Huyzendveld, M. L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Svincolo autostrada Roma-Fiumicino / Cargo City Fiumicino RM*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 22/02/2003. Si veda inoltre Allegato 2, Area L.

Gli scavi effettuati nell'area del villaggio eneolitico in località Cerquete-Fianello (scheda n. 17⁷) hanno consentito di verificare come durante il Neolitico finale e parte dell'Eneolitico, durante la media età del Bronzo e nel Medioevo, si siano verificate fasi di basso livello dell'acqua (e quindi riduzioni dell'area palustre), mentre tra l'Eneolitico e il Bronzo medio e nel corso della Piccola Età Glaciale si ebbe un'estensione della palude. All'Eneolitico (tra 3380-3090 a.C. e 3140-2900 a.C.) è attestata una fase abitativa con il villaggio principale individuato in località Cerquete-Fianello e prospiciente il lago costiero; successivi impaludamenti, dovuti anche allo sbarramento dunare, condussero alla formazione di torba e limi torbosi e portarono progressivamente alla chiusura dello specchio d'acqua intorno al villaggio. Seguì una fase di risalita delle acque che causò l'allagamento dell'insediamento; alla metà del II millennio a.C. fenomeni di evaporazione e pedogenesi, con formazione di concrezioni calcaree, seguirono ad un abbassamento dello stagno. In generale, quindi, il complesso dei dati a disposizione permette di ipotizzare che una fase di abbassamento del livello della laguna abbia consentito la frequentazione delle sponde del lago durante l'Eneolitico, e che una o più alluvioni abbiano coperto naturalmente i siti peri-lagunari.

Durante le indagini dell'area della "Lunga Sosta" si sono evidenziate due superfici riferibili all'epoca romana (scheda n. 50), tipologia di evidenza archeologica rinvenuta frequentemente anche in altre aree peri-lagunari (schede nn. 52, 53, 138). Secondo la Arnoldus-Huyzendveld "questo fenomeno è del tutto spiegabile in un ambiente dove si è verificato, secondo lo studio di Leoni e Dai Pra⁸, nel periodo compreso tra il IV secolo a.C. ed il II secolo d.C., una risalita del livello marino da ca. -1.5 m a ca. -0.3 m s.l.m. Indubbiamente, lo specchio d'acqua nella laguna ha seguito la risalita, creando così la possibilità di sovrapposizione di più livelli "romani" all'interno dei sedimenti. Nelle relazioni dell'area "Nuovo Svincolo" si è ipotizzato, per l'epoca romana, un livello lagunare di ca. m 0.50 sopra il mare dell'epoca. Applicando lo schema della risalita marina a questo valore, il livello della laguna dovrebbe essere risalito, nell'arco di questi sei secoli, da ca. -1.00 m a ca. +0.20 m s.l.m. Il processo della risalita del mare – e della falda – implicherebbe l'essersi verificato un graduale allargamento della laguna stessa, cioè uno spostamento del suo margine a scapito della "terra ferma"⁹. Va comunque sottolineato come "nell'ambiente lagunare della fascia costiera di Roma si possono individuare tre tipi di processi che possono avere spostato i limiti tra terre calpestabili e non, e tra specchi d'acqua adatti all'estrazione del sale e non:

- a) la variazione del livello marino (con la conseguente variazione del livello della falda);
- b) l'allontanamento della linea di costa (con copertura dunare dei sedimenti preesistenti, anche quelli lagunari);

⁷ Tutte le schede citate nella presente sintesi fanno riferimento al Catalogo delle Schede di Catalogo contenuto nella Relazione (0A855T0000SITEF03ARCHE00000RARC3601, Allegato 1) e sono localizzate nella Carta delle presenze archeologiche (0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3602).

⁸ G. Leoni, G. Dai Pra, *Variazioni del livello del mare nel tardo Olocene (ultimi 2500 anni), lungo la costa del Lazio, in base ad indicatori geo-archeologici, interazioni fra neotettonica, eustatismo e clima*. ENEA, Dipartimento Ambiente, Centro Ricerche Casaccia, Roma 1997 RT/AMB/97/8.

⁹ A. Arnoldus-Huyzendveld, M. L. Rinaldi, *Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Ampliamento Parcheggio Lunga Sosta" Fiumicino (RM) 2003*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/07/2003, pp. 4-5. Si veda inoltre Allegato 2, Area L.

c) la sedimentazione avvenuta in concomitanza alle alluvioni storiche del Tevere¹⁰.

Durante l'Olocene, secondo la Arnoldus-Huyzendveld¹¹, in base ai dati raccolti durante le indagini nell'area dell'Hotel Hilton, l'ambiente lagunare non si limitava alla "grande" laguna; doveva infatti esservi anche una seconda fascia lagunare, più verso il mare, probabilmente parallela alla prima e di larghezza minore, inserita tra la grande laguna di Maccarese ed il mare. Essa era delimitata verso il mare da una fascia dunare "antica". Tracce della sua presenza sono state rinvenute anche nelle seguenti aree: Impianto Essiccazione Fanghi, Hotel Hilton; Rullaggio Bravo; Comparto Funzionale 2, Area Centrale, attuale Parcheggio Breve Sosta; Multipiano Modulo 5; Monte Giulio (v. Allegato 2, Aree B, C, D, E, F, X). Una serie di sondaggi eseguiti nel 2007-2009 tra il monte Giulio¹², la Capitaneria ed il Museo delle Navi ha permesso di ipotizzare che, prima dell'opera di Claudio, la laguna interdunare si estendesse anche ad ovest del futuro allineamento degli edifici romani (scheda n. 56.4), e che questi fossero posti su una sorta di "molo trasverso". Questa laguna si cominciò a formare dopo lo spostamento della foce tiberina verso sud, per alcuni studiosi iniziato nel X sec. a.C., secondo altri tra l'VIII ed il V sec. a.C.; esisteva ancora nel I secolo d.C., mentre sembra sia stata colmata da depositi alluvionali entro la fine del IV sec. d.C.

L'antica duna olocenica¹³ era caratterizzata "dall'alternanza sedimenti sabbiosi di facies marina e dunare a giacitura tendenzialmente orizzontale, da suoli moderatamente sviluppati di color marrone o arancione, e di tracce della presenza della falda a poca profondità dal piano di calpestio (alcuni metri, talvolta meno ancora). Tali sedimenti, depositatisi in un ambiente costiero, dovrebbero essersi formati a partire dall'inizio dell'Olocene (ca. 10.000 anni fa), per andare a costituire il margine esterno del bacino lagunare di "Maccarese". Indubbiamente, l'ambiente della "duna antica" rappresentava un tratto di "terraferma" già a partire da vari millenni prima dell'epoca romana¹⁴. Un'altra caratteristica è la frequente presenza di concrezioni calcaree: localmente si presentano delle vere croste calcaree suborizzontali, o anche verticali, e si manifesta la separazione dei minerali ferrosi in zone a colorazione intensamente rossastra (ossidi di ferro), nero-violacea (ossidi di manganese) o biancastra (impoverimento di ossidi, precipitazione del carbonato). Questa zonizzazione può seguire la stratificazione originaria dei sedimenti oppure estendersi in domini discontinui disposti in orizzontale. Le concentrazioni calcaree e ferrose sono state imputate alla circolazione di acque idrotermali nel sottosuolo in relazione all'ultima attività del Vulcano Laziale.

¹⁰ A. Arnoldus-Huyzendveld, M. L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Svincolo autostrada Roma-Fiumicino / Cargocity Fiumicino RM*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 22/02/2003. Si veda inoltre Allegato 2, Area G.

¹¹ A. Arnoldus-Huyzendveld, M. L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area destinata alla realizzazione di un edificio per il centro congressi dell'Hotel Hilton all'aeroporto di Fiumicino (RM)*. Relazione tecnico-scientifica, Roma 19/9/2001, p. 8. Si veda inoltre Allegato 2, Area C.

¹² A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18/05/2009, p. 2, fig. 2.

¹³ L'ambiente della duna antica olocenica è stato ricostruito grazie ai risultati provenienti dalle indagini geoarcheologiche ubicate nelle seguenti aree: Rullaggio Bravo; Molo C; Multipiano Modulo 5; Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO"; Elettrodotta; Nuovo edificio smistamento bagagli; Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO" - 2° fase; Nuovo Hangar Air One; Oleodotto; Monte Giulio; Albergo Area Centrale; Area Est-Nuovo CMP; Hub Est; Sottostazione di Porto; Sistema Elettrico Piste di Volo - Cantiere Logistico - AN4 (v. Allegato 2, Aree D, F, H, I, K, N, Q, R, W, X, Y, Z, AF, AL, AN).

¹⁴ A. Arnoldus-Huyzendveld, M. L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area Raddoppio della via di rullaggio "Bravo" nel settore a nord del futuro Molo "C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/05/2002, p. 10.

Tali caratteristiche paleo-ambientali possono essere ricostruite in particolare in base alle indagini effettuate nelle zone *Echo*, *Hub Est* ed *Hangar Airone* (v. Allegato 2, Aree I, Q, R ed AF) che si trovano ubicate in corrispondenza della duna pre-romana, localmente in transizione verso l'ambiente lagunare nel settore più orientale. Il paleoambiente originario, che si modificò nel tempo seguendo il movimento della linea di costa, va riferito ad un ambiente costiero di mare poco profondo/spiaggia che subì progressivamente uno spostamento verso ovest, con passaggio ad un ambiente dunare terrestre: il movimento determinò infatti il lasciarsi alle spalle una serie di cordoni paralleli, orientati NNW-SSE, che costituirono l'ampia fascia dunare pre-romana, posta tra il mare e la laguna di Maccarese ed interrotta da una o più lagune interdunari¹⁵.

La fascia dunare si sarebbe in particolare formata quando il Tevere sfociava ancora all'altezza dei futuri porti imperiali, tra ca. 3000 a.C. fino all'VIII/VII secolo a.C.¹⁶: essa è separata dal mare tramite le barriere costiere formatesi in epoca post-romana. Le indagini preventive effettuate per Cantiere Logistico - AN4 (v. Allegato 2, Area AN) hanno messo in luce la presenza di elementi lignei in un punto intermedio della duna, che può stare ad indicare come essa sia accresciuta in momenti e stadi successivi.

Tale ambiente dunare evolve verso est verso l'ambiente lagunare mediante il succedersi di dune/dossi e depressioni interdunari, le quali ospitarono dei piccoli stagni/specchi d'acqua tardo olocenici, prevalentemente paralleli ai cordoni litoranei, sfruttati in antico come riserva d'acqua dolce. In base alla frequenza di queste depressioni, che aumentano in concomitanza dell'approssimarsi con l'ambiente lagunare, è stato possibile ipotizzare un altro ambiente lagunare situato ad ovest del settore occidentale dell'area di studio *Hub200* (fig. 6).

La transizione tra laguna e paesaggio dunare è ben visibile nell'area AC. La prima parte, quella più orientale, è contraddistinta dalla presenza di strati geologici tipici di ambienti lagunari – alluvionali, per la parte più alta, e lagunari/palustri nella porzione inferiore: l'intera sezione è tipica di paesaggi umidi, caratterizzati da abbondante presenza di acqua. Da un iniziale paesaggio umido si passa ad un'ampia fascia di transizione tra laguna e sabbia, caratterizzata da ripetuti cambiamenti nella stratigrafia che si manifestano con l'alternarsi di livelli argillosi e sabbiosi e soprattutto con una forte risalita degli strati inferiori (in particolare le torbe, che, procedendo verso W, risalgono notevolmente di quota andandosi ad appoggiare ai livelli sabbiosi). Il passaggio tra l'ambiente lagunare e dunare quindi non è netto, ma avviene gradualmente attraverso l'interposizione di una serie di dossi dunari sui quali poggiano le torbe o le argille torbose e le sovrastanti unità lagunari più recenti. In particolare è stato possibile tracciare i limiti di 4 dossi: in corrispondenza di uno di questi si rinvengono tracce di frequentazione di età preistorica. L'ultimo cambiamento è quello registrato presso il margine ovest della trincea e corrispondente al passaggio all'ambiente pienamente dunare, contraddistinto da sabbia olocenica media e medio-fine che in alcuni tratti, specie quelli iniziali, evidenzia una laminazione principalmente in direzione del mare. In questo ambiente si riscontra la presenza di una stretta laguna interdunare.

¹⁵ ARNOLDUS-HUYZENDVELD 2005, MORELLI 2005.

¹⁶ A. ARNOLDUS-HUYZENDVELD, *Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Aerostazioni Hub Est", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica*, Roma 20/12/13.

Nell'area della futura cabina elettrica UPS B (v. Allegato 2, Area AI), la stratigrafia messa in luce è da riferirsi a un ambiente di tipo dunare ma iniziale, dove agli strati sabbiosi si poggiano gli ultimi eventi legati alle ingressioni marine: se ne ricava come la duna non dovesse essere troppo sviluppata, tanto da venire ricoperta in periodi post-romani da ingressioni marine salmastre e dagli strati lagunari più recenti. La "fascia di transizione", ossia il passaggio tra l'ambiente lagunare e dunare, non era netto ma avveniva gradualmente: si tratta di un comparto della laguna originariamente (ancora in età romana) poco profondo, che viene riconosciuto nella sovrapposizione di un sottile strato di argille lagunari su sabbie dunari. Queste dimostrano una superficie debolmente ondulata, con dossi e depressioni paralleli alla linea di costa.

Infine in corrispondenza dei lavori effettuati per la sottostazione di Porto (v. Allegato 2, Area AL) il sedimento dunare sembra essere stato soggetto ad un'intensa attività idrotermale, attività ormai pienamente registrata nella piana costiera di Roma: per le zone sabbiose della Duna Olocenica si tratta di croste calcaree indurite e di "piscine" d'acqua, luoghi di probabile fuoriuscita naturale d'acqua successivamente ampliati dall'uomo.

3.1. EVOLUZIONE DELLA LINEA DI COSTA

Uno degli aspetti più interessanti relativamente alla zona del delta tiberino è rappresentato dal fenomeno dell'avanzamento della linea di spiaggia nei tempi storici, le cui caratteristiche possono essere oggi delineate con l'ausilio di numerose fonti storiche ed archeologiche.

Diverse e divergenti tra loro le ipotesi formulate dagli anni Settanta ad oggi, di seguito riassunte ed illustrate dalla Arnoldus-Huyzendveld (figg. 7, 8).

O. Testaguzza ipotizzò per il I secolo d.C. l'esistenza di una insenatura naturale nella linea di costa a nord del porto di Claudio¹⁷; tale teoria è stata confutata dai risultati delle indagini sopracitate: infatti, se fosse stata veritiera la ricostruzione di Testaguzza, si sarebbero rinvenuti esclusivamente sedimenti marini riferibili all'espansione "storica" della linea di costa, mentre queste aree hanno restituito la presenza di numerose testimonianze archeologiche. Anche secondo quanto riprodotto nella Carta dell'Agro¹⁸ la maggior parte della superficie indagata si sarebbe trovata in epoca romana nel mare, con la linea di costa ubicata in corrispondenza delle due trincee più orientali (III e VI), così come quanto ricostruito da Cairoli Giuliani¹⁹.

Di grande rilevanza per la ricostruzione dell'evoluzione della costa in epoca antica, preromana e romana, sono i dati recentemente acquisiti durante le indagini geo-archeologiche effettuate nell'area aeroportuale dalla fine degli anni Novanta ad oggi, che hanno consentito di definire meglio la questione, in particolare con gli interventi dell'Hotel Hilton

¹⁷ TESTAGUZZA 1970.

¹⁸ *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, f. 21.

¹⁹ GIULIANI 1992, pp. 28-44.

(Allegato 2, Area C), Raddoppio della via di Rullaggio "Bravo" (Allegato 2, Area D), Nuovo Molo "C" (Allegato 2, Area H) e lo scavo effettuato nell'area del Nuovo CMP (2009)²⁰.

In base a questi dati la Arnoldus-Huyzendveld ipotizza la presenza, per l'epoca romana, di una linea di costa "pre-claudia" ed una posteriore agli interventi dell'imperatore Claudio; la prima più verso l'esterno, ad andamento lineare, con un eventuale parziale ritiro verso l'entroterra in epoca successiva, proprio a causa della sporgenza nel mare dei moli portuali. Secondo la studiosa "l'estensione dell'ambiente della "duna antica" [...], come osservata nelle trincee della zona "Rullaggio Bravo", costituisce la prova definitiva dell'assenza, sia in epoca romana, sia prima che dopo, della grande insenatura della linea di costa come ipotizzata da vari autori ed indicata sulla Carta dell'Agro e sulla Carta Geologica. Dai dati raccolti risulta infatti, senza ombra di dubbio, che in questa zona la linea di costa si sia trovata, probabilmente nei primi secoli d.C., all'incirca 250-300 metri più verso l'interno rispetto alla posizione ipotizzata da chi scrive per la costa pre-Claudio [...] L'affermata posizione della costa non risolve definitivamente la sua ubicazione precedentemente al porto di Claudio, che può – o che non può – essere stata più verso mare; ma che in nessun caso può essersi trovata più verso l'interno rispetto alla linea riscontrata"²¹.

Un'ulteriore prova della posizione della linea di costa, a nord del bacino e molto più avanzata verso ovest, è costituita anche dalla presenza di un gruppo di tombe di epoca romana (scheda n. 39), genericamente segnalata dalla Carta dell'Agro subito ad ovest dell'area Nuovo Molo C²². In questo contesto assume un particolare significato anche il rinvenimento, avvenuto nel 1958 a nord del Monte Arena, di un'iscrizione del 210 d.C. contenente un'ordinanza del *praefectus annonae Messius Extricatus*, relativa alla corporazione dei *Saburrarii* incaricati del prelevamento della zavorra, ossia della sabbia necessaria alla stabilità della nave (scheda n. 115). L'iscrizione non fu rinvenuta *in situ*, ma riutilizzata come parte di una tomba che doveva verosimilmente collocarsi proprio al limite della duna olocenica.

Per l'andamento della linea di costa nelle epoche successive si ipotizza che nel XV secolo la linea di riva dovesse essere ancora quella di epoca romana, come testimoniato dalla presenza di due torri di avvistamento della metà circa del Quattrocento (Torre Boacciana, 1420, sulla sponda sinistra del Tevere subito a valle di Ostia; Torre Niccolina, 1450, sulla sponda sinistra della Fossa Traiana)²³. Nel XVI secolo il mare dovette arretrare di molte centinaia di metri, tanto che Pio V dovette fare costruire due nuove torri di avvistamento: la Torre di San Michele (1569), presso la sponda sinistra del Tevere 2.250 m più a valle della Torre Boacciana, e la Torraccia (1570), circa 1500 m più a valle della Torre Niccolina, presso la sponda sinistra del canale che costituiva la naturale continuazione della Fossa Traiana. Sulla sponda destra di questo canale, in seguito, vennero fatte costruire altre due torri, la Alessandrina, 1662, a circa 900 m dalla Torraccia, e la Clementina, 1773 (fig. 10).

²⁰ Sulla questione si veda anche KEAY ET ALII 2005, pp. 2-30.

²¹ A. ARNOLDUS-HUYZENDVELD, M. L. RINALDI, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area Raddoppio della via di rullaggio "Bravo" nel settore a nord del futuro Molo "C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/05/2002, p. 12.

²² MORELLI 2005, pp. 243-248.

²³ BELLUOMINI ET ALII 1986, p. 215.

3.2 EVOLUZIONE DEL DELTA TIBERINO²⁴

Il delta del Tevere è costituito da una sequenza di sedimenti che si è deposta a partire da circa 20.000 anni fa: la sua evoluzione geomorfologica è stata ricostruita per lo più tramite lo studio dei depositi del complesso sedimentario²⁵. Con la risalita del livello del mare, avvenuta tra 18.000 e 10.000 anni fa al termine della glaciazione wurmiana, il fiume arretrò la sua foce all'interno di una laguna, depositando gran parte del suo carico sedimentario. Tra 10.000 e 5.000 anni fa la laguna costiera si ampliò in direzione nord-ovest/sud-est ed il Tevere spostò la sua foce sulla sinistra del vecchio corso costruendo per circa 3.000 anni un secondo corpo deltizio. Tra 7.000 e 5.000 anni fa la foce del Tevere arretrò di nuovo e la laguna si restrinse. Intorno a 5.000 anni fa, quando il livello marino era ormai pressoché stabilizzato, la foce del Tevere progredì rapidamente all'interno della laguna e raggiunse in breve la costa avviando la fase di costruzione del delta marino.

Durante il primo periodo imperiale romano il Tevere sfociava quindi direttamente nel mare; a partire da quel periodo le due lagune rimasero isolate dal fiume. In epoca romana, con i lavori portuali di Claudio e di Traiano, fu aperto il canale artificiale che diede luogo alla foce odierna di Fiumicino: l'antica barra costiera si trasformò in una barriera praticamente continua, ed entrambe le lagune possedevano solamente pochi e stretti canali che le congiungevano al mare.

Da quanto presentato risulta evidente come il delta del Tevere che si osserva oggi si sia costituito durante gli ultimi 2000 anni. Il delta è progredito attraverso stati alterni di erosione ed accumulo durante il Medio Evo, mentre la progradazione è divenuta continua tra il XVI ed il XX secolo. In particolare la sensibile progradazione osservata a partire dal XVI secolo può forse essere collegata alla cosiddetta "piccola età glaciale" (1550-1850 circa), in cui il clima in Europa fu sensibilmente più freddo di oggi. Infine, durante gli ultimi 100 anni, il delta del Tevere ha subito vistosi cambiamenti, come testimoniato dalla migrazione della linea dell'apice deltizio; tra il 1873 ed il 1950 il processo prevalente è stato quello di progradazione di spiaggia, fatta eccezione per due lobi deltizi che sono stati interessati da erosione. Nel periodo seguente (1950-1974) ha prevalso l'erosione nella zona lungo la costa tra il canale di Fiumicino ed il Canale dello Stagno.

²⁴ Molti sono gli studi che negli ultimi trenta anni si sono occupati del delta tiberino e della geomorfologia dell'area. Per questa sintesi sono stati utilizzati in particolare: A. Segre, "Considerazioni sul Tevere e sull'Aniene nel Quaternario", in *Il Tevere e le altre vie d'acqua del Lazio antico*, Archeologia Laziale, VII, 2, 1986, pp. 9-17; G. Belluomini, P. Iuzzolini, L. Manfra, R. Mortari, M. Zalassi, "Evoluzione recente del delta del Tevere", in *Geologica Romana*, n. 25 (1986), pp. 213-234. Inoltre si è fatto ampio uso di quanto edito sia nel sito dell'Autorità del bacino del Tevere in cui sono ampiamente illustrati i lineamenti geomorfologici di questa zona, sia attingendo ad un'ampia ed aggiornata bibliografia sia nel sito del WWF Lazio (www.abtevere.it/ente/bacino/geologia/lineamenti_geologici/capitolio/cap_6.htm; <http://www.wwf.it/Lazio/documenti/tes%20IV%20def.pdf>).

²⁵ P. Bellotti, M. G. Carboni, S. Milli, P. Tortora, P. Valeri, "La piana deltizia del Fiume Tevere: analisi di facies e ipotesi evolutiva dall'ultimo lowstand glaciale all'attuale", in *Giorn. Geol.*, n. 51 (1989), pp. 71-91; P. Bellotti, M. G. Carboni, S. Milli, P. Tortora, P. Valeri, "Sequence stratigraphy and depositional setting of the Tiber delta: integration of high-resolution seismics, well logs, and archaeological data", in *Journal of Sedimentary Research*, n. 64,3 (1994), pp. 416-432; P. Bellotti, C. Caputo, S. Ciccacci, D. De Rita, S. Donati, P. Fredi, R. Funicello, G. B. La Monica, B. Landini, F. Marra, S. Milli, M. Parotto, F. Pugliese, "Fundamentals for a geomorphological overview on Roma and its surroundings", in *Fourth International Conference on Geomorphology, Italy, 1997*, Guide book of the excursions (a cura di C. Caputo), Suppl. Geografia Fisica e Dinamica Quaternaria, III, t. 2, 1997, pp. 105-121.

3.3. ASSETTO GEOLOGICO

L'assetto stratigrafico dell'area deltizia tiberina è caratterizzato da una varietà di sistemi deposizionali quaternari, frutto della concomitante interazione tra eustatismo, tettonica di sollevamento e vulcanismo.

Le aree occupate dal sedime aeroportuale si inseriscono interamente nella porzione costiero - deltizia della valle del Tevere. La ricostruzione litostratigrafica di tali aree individua depositi riconducibili ai differenti ambienti deposizionali, così descritti:

- depositi deltizi e costieri, presenti per una larghezza di circa 3-4 km dalla linea di costa, costituiti da una litofacies sabbiosa e una pelitica; la prima si rinviene nella parte superficiale della piana deltizia e presenta una geometria tipicamente tabulare, con tracce superficiali degli antichi cordoni dunari paralleli alla costa; la seconda è presente più in profondità, a testimoniare l'accumulo di sedimenti presenti lungo la scarpata di prodelta durante il recente spostamento verso mare dell'ambiente deposizionale costiero, durante la fase di stazionamento alto del livello marino;
- depositi riconducibili ad ambienti alluvionali e salmastri retro-costieri, appartenenti alle antiche aree deltizie lagunari del Tevere durante le fasi trasgressive: sono costituiti da sedimenti pelitici, fossiliferi, con intercalazioni torbose (prevalentemente superficiali), e livelli lenticolari sabbiosi fini. In eteropia laterale con i suddetti depositi, generalmente lungo la zona posta a Nord del sedime aeroportuale (limite settentrionale di pista 3, Bonifica di Maccarese e zone limitrofe), si sviluppano depositi alluvionali e fluviali da piana di esondazione recente, sovrapposti a depositi appartenenti ad un apparato fluviale a canali intrecciati: coperture di limi argillosi e sabbiosi localmente concrezionati, con presenza accessoria di materiale vulcanico, sovrapposti a sabbie limose con lenti di ghiaia, a tratti debolmente cementate, con presenze fossilifere riconducibili a faune dulcicole.

Più in particolare, nell'area di pertinenza dell'aeroporto di Fiumicino, le infrastrutture disposte lungo l'asse SO-NE si sviluppano sulle litofacies dei depositi dapprima marino costieri e poi lagunari.

Procedendo da Ovest verso Est secondo una direttrice trasversale alla costa è possibile individuare le seguenti macro aree, caratterizzate da differenti ambienti litostratigrafici:

- I. Il complesso della Pista di volo 1 e parte della Pista di volo 2, nonché quasi tutto il complesso dell'aerostazione si sviluppano sui depositi sabbiosi, da poco a mediamente addensati, generalmente di colore marrone avana in superficie, o grigie, con varie tonalità, più in profondità. Localmente alle sabbie si mescolano anche sottili intercalazioni ghiaiose (fini). Sono comuni i resti fossiliferi, tipicamente costieri, presenti principalmente nella parte bassa dei depositi. Le sabbie costiere presentano spessori variabili da 16 a 25 m di profondità, in relazione alle diverse zone. L'ambiente deposizionale (olocenico) è riconducibile a cordoni dunari in ambiente costiero e retro-costiero per le sabbie più superficiali, passanti verticalmente (oltre i 6 - 10 m di profondità) a depositi di spiaggia sommersa in un contesto deltizio progradante. Le sabbie dunari superficiali più prossime

alla costa, di VII e VIII ordine, sono più recenti (Cordoni dunari attuali e recenti), e sono differenziate dai depositi retrostanti (Dune litoranee antiche).

Più in profondità, i depositi sabbiosi, sono sovrapposti ai sedimenti argillosi limosi e limi sabbiosi, bioclastici, riconducibili ai depositi di scarpata e di transizione alla piattaforma.

- II. La parte centro meridionale del sistema di volo di Pista 3, l'area Cargo e tutta la fascia aeroportuale posta a Sud Est si sviluppa principalmente sugli ambienti alluvionali e salmastri retro-costieri costituiti da peliti grigie con intercalazioni torbose superficiali, tenere e molto compressibili, fossilifere, estese in profondità per alcune decine di m. La potenza dei depositi tende generalmente a crescere procedendo verso Sud, passando da 30 m fino a circa 60-70 m da p.c.
- III. L'area posta a margine Nord di Pista 3, estesa lateralmente verso la costa fino ad incontrare il dominio sabbioso costiero, si sviluppa sui 6-10 m di depositi fluviali e alluvionali di piana di esondazione recente, generalmente fini: limi argillosi sabbiosi, consistenti e a tratti concrezionati, localmente ossidati. In profondità seguono le sabbie limose con lenti di ghiaia, addensate e a tratti debolmente cementate, riconducibili a depositi fluviali recenti in facies trasgressiva; tali sedimenti presentano una potenza di 10-15 m circa. Più in profondità, oltre 20-25 m da p.c., la serie olocenica è chiusa da alcuni m di peliti grigie retro-costiere poco consistenti, simili a quelle descritte al punto precedente.

A profondità ulteriori, sotto le suddette sequenze deposizionali e, più generalmente, in tutta l'area di pertinenza aeroportuale, si individua uno strato plurimetrico sabbioso e ghiaioso, tipicamente alluvionale continentale, riconducibile alla discordanza basale olocenica che dà inizio alla fase trasgressiva post-wurmiana (trasgressione lagunare). Tale unità, ben nota in letteratura, è presente con continuità lungo tutta la piana alluvionale del Tevere; il tetto dell'unità si individua a profondità variabili da 30 m da p.c. fino a circa 65-70 m da p.c. I depositi marini plio-pleistocenici di Monte Mario, chiudono la serie stratigrafica e rappresentano il substrato profondo dell'area aeroportuale, nonché di tutto il bacino deltizio tiberino. Sono costituite da potenti sequenze di argille marine molto consistenti di ambiente di piattaforma.

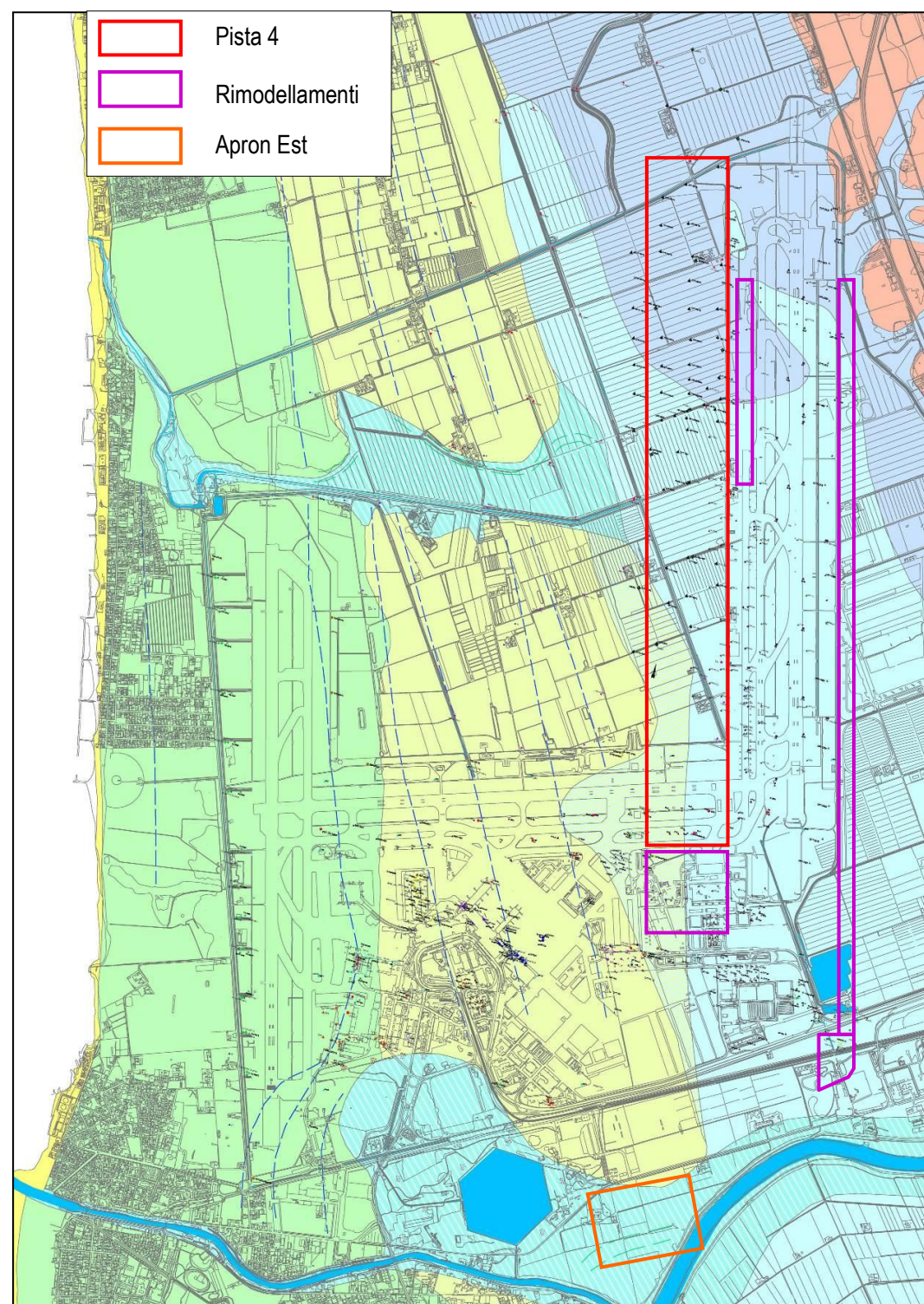


Figura 3.1: Carta geologica di superficie dell'area aeroportuale di Fiumicino.
Nei riquadri sono indicate le aree di studio e di interesse progettuale.

3.3.1. Geologia dell'area di Pista 16R/34L

Nell'area di studio più prossima alla nuova pista di volo si rinvengono alcune delle unità litostratigrafiche precedentemente descritte, secondo una suddivisione del territorio in due macro aree distinte: una netta prevalenza dei domini più fini (peliti più o meno torbose riconducibili ai depositi salmastri retrocostieri) nella fascia sud, compresa tra la recinzione aeroportuale attuale e il canale Acque basse. Tali depositi, molto compressibili, sono presenti dalla superficie per alcune decine di metri di profondità (salvo alcune locali intercalazioni di materiali granulari), fino a intercettare in profondità il substrato pleistocenico. Nella porzione nord dell'area di studio, sotto una copertura di sedimenti fluviali e alluvionali medio fini di piana di esondazione (limi argillosi sabbiosi mediamente consolidati) seguono invece sedimenti sabbiosi addensati, appartenenti ai domini dei depositi fluviali recenti, in spessori tali (10-15 m).

3.3.2. Geologia dell'area occupata dai rimodellamenti

Lungo le aree occupate dai futuri rimodellamenti morfologici si individua una situazione analoga a quanto indicato per il complesso della Pista 16R/34L: domini più fini (peliti più o meno torbose riconducibili ai depositi salmastri retrocostieri) nella fascia centrale e meridionale, presenti dalla superficie e con potenza variabile fino a svariate decine di metri, in aumento procedendo verso Sud, in direzione Tevere. Nei pressi della testata sud di Pista 3 i suddetti depositi raggiungono le profondità di 60-70 m da p.c., per passare successivamente ai materiali granulari che costituiscono il substrato pleistocenico. Nella porzione nord dell'area di interesse si hanno ridotte coperture di sedimenti fluviali e alluvionali medio fini di piana di esondazione (limi argillosi sabbiosi mediamente consolidati), a cui seguono sedimenti sabbiosi addensati. A margine NE del perimetro aeroportuale, poco sotto la superficie, si intercettano i depositi sabbioso ghiaiosi ascrivibili alle formazioni pleistoceniche che caratterizzano i rilievi circostanti. Il substrato pleistocenico di base si individua attorno ai 25 m da p.c.

3.3.3. Geologia dell'area di Espansione Est dell'Apron

L'area prossima all'Espansione Est dell'Apron è caratterizzata dal passaggio tra due zone caratterizzate da differente assetto lito-stratigrafico. Lungo la porzione ovest dei futuri piazzali, per circa 500-550 m in direzione est, si rientra nel dominio delle dune litoranee antiche costiere, costituito da sabbie (dunari in superficie, di barra costiera in profondità) per circa 20 m da p.c.; in profondità si ha il passaggio a litotipi prevalentemente argillosi riconducibili a depositi lagunari salmastri retro-costieri. Lungo il margine est dei futuri piazzali le indagini geognostiche mostrano un profilo stratigrafico costituito prevalentemente da depositi fini, limoso argillosi, presenti fin dalla superficie, con potenza maggiore di 55-65 m attribuibili agli stessi depositi alluvionali e lagunari salmastri retro-costieri. Tra 5 e 15 m di profondità le frazioni fini sono interrotte da un banco sabbioso deltizio, caratterizzato da profili di resistenza variabili.

4. INQUADRAMENTO STORICO-TOPOGRAFICO

La conoscenza da un punto di vista archeologico del territorio preso in esame è stata fortemente limitata e compromessa dalle profonde trasformazioni che l'area subì fra il XIX ed il XX secolo, quando venne sottoposta agli interventi di bonifica che non solo determinarono la scomparsa dello Stagno di Maccarese ma causarono anche il deposito di ingenti riporti di terreno che obliterarono ogni traccia superficiale dei resti antichi²⁶. Solo alcuni insediamenti di maggior rilievo, come i porti di Claudio e Traiano, la via Portuense e l'acquedotto Portuense, sfuggirono parzialmente a tale obliterazione e furono pertanto maggiormente studiati. A partire dalla fine del XX secolo il territorio è stato oggetto di frequenti e continue attività di archeologia preventiva, necessarie alla luce dell'intensa urbanizzazione che ha coinvolto negli ultimi due decenni il territorio limitrofo all'Aeroporto Leonardo da Vinci, oltre ad attività riguardanti l'ampliamento della stessa infrastruttura aeroportuale: tali ricerche archeologiche non solo hanno fornito nuovi dati riguardanti l'impianto e la ricostruzione dei porti di Claudio e Traiano, ma hanno più in generale permesso di ricostruire l'assetto insediativo antico dell'area, dall'epoca preistorica a quella moderna.

4.1. PREISTORIA E PROTOSTORIA

In corrispondenza dell'area di innesto del Canale di Maccarese con il Collettore generale delle Acque Alte sono state individuate nel 1973 tre aree con addensamento di materiali litici attribuibili al Paleolitico, di cui due al Paleolitico medio (**schede nn. 21, 22**) e uno al Paleolitico medio-superiore (**scheda n. 20**). Ad un'epoca più recente appartengono i siti riferibili ad un arco cronologico compreso tra il Neolitico finale (**schede nn. 15, 19**), l'Eneolitico (**schede nn. 13, 18, 23**) e l'età del Bronzo (**scheda n. 16**).

Entro la zona aeroportuale si segnala la presenza di almeno tre aree costituite da gettate più o meno organizzate di frammenti ceramici, interpretabili come punti di frequentazione, tutti attribuibili all'Eneolitico (**schede nn. 46, 46.1, 47, 137**). Tali punti sono dislocati lungo il margine meridionale della zona paludosa, in genere in corrispondenza di piccole insenature o di stagni peri-lacustri, con l'evidente scopo di facilitare l'accesso e lo sfruttamento dell'acqua che in età preistorica doveva essere acqua dolce. Considerando l'intensa attività di allevamento nota per il periodo in esame, è possibile anche ipotizzare che i luoghi di accesso facilitato all'acqua siano da riferire a punti preferenziali di abbeveraggio per il bestiame e che di conseguenza tutto l'area circostante fosse destinata e sfruttata per le attività di produzione.

Materiale genericamente attribuito ad epoca preistorica è stato individuato anche nell'area del Nuovo *Hangar Airone* (**scheda n. 44**).

Va in particolare segnalato il rinvenimento di un insediamento eneolitico, effettuato in località Le Cerquete-Fianello durante ricerche di superficie condotte alla fine degli anni Ottanta ed oggetto di campagne di scavo archeologico dal 1992 ad oggi (**scheda n. 17**). Si tratta di un villaggio che si sviluppò tra il 3380-3090 a.C. ed il 3140-2900 a.C. lungo le rive del

lago di Maccarese, che a quell'epoca si presentavano interrotte da insenature e basse penisole: il villaggio si trovava proprio in corrispondenza di una bassa penisola ad una quota di poco superiore al livello dell'acqua della palude; l'aumento di livello causò in seguito l'allagamento dell'area.

Questo insediamento costituisce una rilevante testimonianza della modalità di occupazione e sfruttamento della bassa valle del Tevere tra la fine del IV e gli inizi del III millennio a.C., dove si impiantarono villaggi stabili e strutturati al loro interno, generalmente in corrispondenza di zone umide, pianeggianti e collinari, in prossimità di laghi costieri o corsi d'acqua minori dei quali sfruttavano le risorse. Malgrado l'esame dei materiali abbia mostrato la presenza di caratteri autonomi, è possibile comunque documentare, per somiglianze formali con altre facies contemporanee, un'articolata rete di comunicazioni, che in particolare preferiva un percorso parallelo alla costa.

Essendo la cultura eneolitica perlopiù nota da dati ricavati da contesti funerari, ed essendo l'aspetto insediativo poco noto, l'abitato di Maccarese, la cui ampiezza è stata valutata intorno all'ettaro, risulta essere di grande rilevanza per la conoscenza delle caratteristiche insediative eneolitiche. Gli scavi hanno restituito i resti di cinque grandi capanne (ricostruite grazie alla disposizione dei fori praticati nel terreno per l'inserimento dei pali in legno che sostenevano le strutture); all'esterno delle capanne è stata individuata una serie di strutture accessorie (silos, recinti, aree pavimentate), mentre in un'area marginale è stata individuata una sepoltura in fossa senza corredo, riferibile ad un giovane maschio. È stata inoltre rinvenuta la deposizione di un cavallo entro un pozzetto, accompagnato da due cuccioli di cane, attestante la più antica domesticazione di questa specie in Europa (intorno alla metà del III millennio a.C.).

Quindi, in base ai dati fino ad oggi acquisiti, è possibile ipotizzare all'interno dell'insediamento un'articolata ripartizione dello spazio, legata non solo a motivi funzionali ma anche di culto ed ideologici. Lo studio dei materiali consente di ipotizzare inoltre una produzione artigianale con uso di materie prime locali; si suppone anche che vi fosse praticata l'agricoltura, anche se probabilmente con un ruolo marginale nell'economia di sussistenza: di sicuro si praticava anche l'allevamento, come testimoniato dai resti di animali domestici. Per la vicinanza del mare è stata ipotizzata un'attività di produzione del sale, che all'epoca si ricavava mediante l'evaporazione al sole dell'acqua di mare, finalizzata alla conservazione del cibo e all'integrazione alimentare del gregge.

Unendo i diversi dati a disposizione, appare evidente una notevole presenza insediativa in età pre-protostorica: in particolare per l'Eneolitico è possibile ipotizzare un quadro insediativo articolato e organizzato, con la collocazione di abitati più o meno stabili ed estesi lungo la sponda dello stagno ed una sistemazione capillare ed organizzata del territorio di pertinenza che coinvolge l'intera area ecotonale circostante l'antico lago.

In località Le Vignole, ad est dell'area aeroportuale, è stata rinvenuta una sistemazione dell'area inquadrabile fra il Bronzo Finale-Bronzo Medio (**scheda n. 120**): lungo la fascia meridionale della palude sono state messe in evidenza e scavate tre aree di frequentazione, separate tra loro, costituite da un complesso sistema di dossi artificiali, di morfologia subcircolare, con estensioni e altezze variabili, alla cui base si situano articolate preparazioni lignee talvolta associate a fascine vegetali. La sovrapposizione dei dati archeologici alla cartografia storica pre-bonifica ha evidenziato come le

²⁶ MORELLI ET ALII 2011, p. 261.

sponde e l'estensione della palude/laguna siano rimaste piuttosto costanti nel tempo: le tracce riferibili al Bronzo Medio e al Bronzo Finale evidenziano la volontà di rendere frequentabili le aree di sponda o quelle periodicamente asciutte, con lo scopo di facilitare l'accesso all'acqua e svolgere le proprie attività su superfici più solide.

E' possibile inoltre ipotizzare che lo sfruttamento dei margini dell'antica palude avvenisse durante le stagioni calde, quando l'acqua si ritirava restituendo porzioni di terreno sfruttabili: queste superfici emerse, forse mai completamente asciutte, venivano rese frequentabili per mezzo di preparazioni lignee e di vari apporti sabbiosi. Quindi la crescita e lo sfruttamento dei dossi avveniva stagionalmente, in modo ripetuto, con continue obliterazioni e creazioni di nuovi piani di frequentazione con le medesime modalità costruttive. Le dimensioni ridotte della superficie utilizzabile dei dossi e le particolarità delle strutture lignee contraddicono per ora l'ipotesi dell'esistenza di strutture abitative stabili.

4.2. ETA' ROMANA

4.2.1. I porti di Claudio e Traiano

L'evidenza archeologica più nota nella zona, riferibile all'età romana, risulta essere la realizzazione dell'innovativo sistema portuale che, in più riprese tra il 42 a.C. ed il 112 d.C., venne eseguito al servizio della città di Roma (**scheda n. 58**).

La realizzazione di uno scalo marittimo in prossimità di Roma si rese necessaria per risolvere il problema, aggravatosi dalla tarda età repubblicana, dell'approvvigionamento (in special modo quello granario) che avveniva soprattutto via mare. Nel 42 d.C. l'imperatore Claudio decise pertanto di realizzare un porto a circa 3 km a nord della foce del Tevere, operando un grande sbancamento sulla terraferma e costruendo in mare due moli ed un faro (figg. 15-16); i lavori, interrotti nel 46 d.C., furono probabilmente completati da Nerone nel 64 d.C. Accanto alle installazioni portuali si sviluppò nel sito, noto come *Portus Augusti Ostiensis* o *Portus Ostiensis*, un piccolo abitato formato dagli addetti ai servizi e all'amministrazione del porto e in misura minore da imprenditori.

Nonostante le considerevoli sopravvivenze di strutture antiche, la ricostruzione del porto di Claudio è stata a lungo dibattuta. Attualmente, la teoria più accreditata, si fonda sull'esame delle fotografie aeree dei primi del secolo che, unitamente allo studio della posizione della linea di costa nel XVI-XVII secolo e alla documentazione cartografica dello stesso periodo, ha permesso di ipotizzare la forma del bacino, caratterizzato da dimensioni ragguardevoli (l'area doveva aggirarsi su misure di oltre m 1.200 x 1.300, per una superficie di almeno 150 ettari)²⁷. Questa ricostruzione è supportata anche dai risultati delle numerose indagini geoarcheologiche condotte nell'area aeroportuale dal 1998 ad oggi, in base ai quali è possibile ipotizzare una linea di costa in epoca romana, a nord del bacino, molto più avanzata verso ovest rispetto alle vecchie ricostruzioni della Carta dell'Agro, del Testaguzza e del Giuliani. Le stesse indagini geoarcheologiche hanno accertato che il bacino portuale era costituito da due moli disposti a tenaglia (di cui quello settentrionale doveva

probabilmente curvare nella parte finale), un'isola-faro e tre ingressi (**scheda n. 56.1**): i due ingressi occidentali del bacino portuale avevano una larghezza di almeno 200 metri, mentre l'ingresso settentrionale era più stretto e consisteva probabilmente solo in un canale.

In merito ai moli, va detto che il molo sinistro, che si estendeva lungo la Fossa Traiana, era stato già identificato durante gli scavi dell'Ottocento e sembrava costruito in maniera simile al destro, i cui resti, scavati nel 1957, sono visibili per circa un chilometro a nord-ovest del Museo delle Navi. Attraverso i carotaggi realizzati nell'Area *De Icing* (v. Allegato 2, Area AE), sono stati individuati i resti del molo settentrionale del Porto di Claudio²⁸ e, immediatamente a sud, una porzione del bacino²⁹. Il basamento si presenta come una struttura costituita da gettate sovrapposte di blocchi di tufo lionato rosso, insieme a pezzi di pietre basaltiche, mattoni, frammenti ceramici, frammenti di cementizio. Resta l'incognita dell'allettamento o meno delle pietre³⁰: è anche plausibile l'impiego di una doppia tecnica - basamento inferiore a pietre sciolte e basamento superiore a cementizio idraulico - vista anche la profondità del mare e la notevole altezza del molo.

Il porto di Claudio fu collegato al Tevere mediante alcuni canali navigabili o *fossae* che, scavalcando la congestionata situazione ostiense, avevano anche la funzione di limitare il fenomeno dell'interramento del bacino e di ridurre il pericolo di inondazioni per Roma in caso di piena del fiume³¹.

Sul lato ovest della banchina orientale, il cosiddetto molo destro, si trovavano allineati degli edifici, di cui si conservano oggi alcuni resti (**scheda n. 56.4**): si tratta di un gruppo di ambienti adibiti a magazzini, un piccolo complesso termale (II secolo d.C.) ed una cisterna. Nel corso del II secolo d.C. venne realizzato un edificio con murature in opera listata, la cd. Capitaneria di Porto (**scheda n. 56.3**), con restauri databili fino all'età costantiniana: sebbene la sua funzione rimanga incerta, è possibile ipotizzare che si trattasse di una struttura di servizio situata al fondo del bacino.

²⁸ L'andamento della struttura è confermato in senso E-W, con una larghezza almeno di 40 m e uno spessore compreso tra 4 m e 10 m: la lunghezza riscontrata è di 180 m circa; il tetto della struttura si trova a profondità variabile tra 3.00 e 9.50 m dal p.d.c., la base tra 10.60 e 14.40 m dal p.d.c. L'altezza ricostruibile della struttura si aggira tra 4 m e 10 m (con una media 7.50 m): la porzione sud della struttura si conserva per una maggiore altezza, il che può dipendere, oltre che dalla conformazione della struttura stessa, dalla forza di erosione del mare durante la fase di abbandono, per cui la porzione più esposta ha subito in modo maggiore la forza del moto ondoso, rispetto alla parte che risulta più protetta all'interno del bacino.

²⁹ In merito al bacino emerge un contesto del tutto logico di spazio privo di strutture e con scarso materiale archeologico, coperto da sedimenti sabbio-limo-argillosi che denotano un ambiente tranquillo anche per successive sedimentazioni. Anche il bacino ha un fondo marino, ma resta tuttavia difficile stabilire la quota originaria, essendo quasi privo di materiali archeologici relativi all'attività portuale, forse a causa delle sistemazioni periodiche di dragaggio interno.

³⁰ Se è vero che la disposizione a secco poteva comunque assolvere alla funzione di basamento e veniva utilizzata anche in contesti in cui l'uso del cementizio era comunemente diffuso, in alcuni punti dei carotaggi la 'sabbia' tra le pietre tufacee fa pensare, più che ad una sabbia naturale, ad una miscela simile a quella della malta idraulica. Mancano segni effettivi di gettate entro casseformi: tuttavia, considerando che la cassaforma veniva rimossa una volta che il cementizio aveva preso, i frammenti residui di fibre lignee possono essere stati completamente dissolti dal mare. Del resto anche in punti in cui non si osserva una serrata sovrapposizione di blocchi tufacei, si legge tuttavia un ripetersi di una certa modularità degli elementi, tipica di una disposizione pianificata e non casuale. Fa pensare invece a una disposizione 'a secco' l'intrusione di sabbia all'interno della struttura del molo, che indicherebbe una sorta di spazio non colmato, dovuto proprio ad un accumulo controllato solo dall'alto a gettate successive (Archivio ADR Engineering: A. Facciololo, M.C. Grossi, M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, *Indagini geognostiche Area De Icing - Pista volo 1 R16*, Roma Aprile-Maggio 2014; Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., *Aspetti geoarcheologici dei carotaggi effettuati nell'ambito del progetto "Area De Icing - Pista Uno" dell'Aeroporto di Roma"*, (Fiumicino RM) 2014, *Relazione Tecnico-Scientifica*, Rocca di Papa 4 giugno 2014).

³¹ La lettura della fotografia aerea effettuato da Giuliani ha confermato la presenza di due canali già rilevati da Castagnoli nel 1963 (si veda GIULIANI 1992, pp. 40-41): una prima fossa doveva essere esterna al bacino portuale e gettarsi in mare proprio all'altezza dell'ipotizzata bocca nord del bacino di Claudio; la seconda sboccava direttamente nel bacino e fu direttamente investita dai lavori di Traiano che la cancellarono completamente. Il tratto più prossimo al fiume di questa seconda fossa, ancora visibile in traccia nelle fotografie aeree, venne interrato e sopra di esso, in età severiana, fu costruito il cosiddetto Tempio di Portuno (**scheda n. 64**).

²⁷ GIULIANI 1992.

Tra il 100 e il 112 d.C., l'imperatore Traiano intervenne con un nuovo progetto che prevedeva lo scavo di un grande bacino esagonale, interno e quindi più riparato rispetto al porto di Claudio, eccessivamente esposto alle tempeste e a problemi di insabbiamento (figg. 13-16). Il nuovo bacino esagonale (**scheda n. 58.1**) era collegato al porto di Claudio, che continuò a funzionare come rada, mediante un canale posto presso il lato sud ovest; il progetto traiano comprendeva anche un molo trasverso (**scheda n. 58.5**) con piccolo faro terminale (**scheda n. 58.7**), avente la funzione di barriera dall'insabbiamento e di difesa del canale d'ingresso, la cosiddetta darsena (**scheda n. 58.4**), il canale di collegamento con la Fossa Traiana e la maggior parte delle infrastrutture di sud-est e sud-ovest.

La nuova installazione prese il nome di *Portus Traiani*, mentre l'insieme del porto di Claudio e del porto di Traiano era ricordato come *portus uterque* o *Portus Augusti et Traiani*, ma, già alla fine del II sec. d.C., la città era nota solo come *Portus*.

La forma esagonale del nuovo bacino (m 357,77 di lato, diametro di m 715,54 m e superficie totale di ha 32,199) fu ritenuta dai progettisti la più sicura dal punto di vista strutturale e la più idonea allo svolgimento contemporaneo delle molteplici operazioni di attracco delle navi, carico, scarico e trasporto delle merci. Il bacino era circondato da una banchina in muratura munita di bitte d'ormeggio e integralmente perimetrata da un muro, probabilmente una barriera doganale, con cinque varchi per ogni lato. Al di là un'ampia strada basolata disimpegnava i magazzini disposti intorno all'intero complesso. Il fondo del bacino si trovava in media a m 5 di profondità, era inclinato verso il mare e lastricato con grandi pietre.

I Magazzini Traianeî (**scheda n. 58.6**), situati a sud del canale d'ingresso al bacino esagonale, si componevano di una serie di corridoi e cortili interni che facilitavano la distribuzione, mentre un sistema di rampe, ed il trasporto dei carichi ai piani superiori. I vani di stoccaggio misuravano m 14 x 6 ed avevano una copertura a botte; l'edificio era caratterizzato da un portico continuo che si apriva direttamente sulle banchine di attracco mettendole in comunicazione con gli ambienti di stivaggio. Sul portico occidentale si aprivano due ingressi, di cui uno monumentale (il Portico di Claudio): tombe ad inumazione testimoniano l'abbandono di questi edifici prospicienti il mare già nel V-VI secolo d.C.

Il lato nord del canale d'ingresso al bacino era fronteggiato dal lato lungo dei Magazzini cosiddetti Severiani (**scheda n. 58.3**): la struttura era organizzata in modo che lo scarico, lo smistamento, lo stoccaggio e il carico delle merci avvenissero contemporaneamente in ogni settore senza intralci, grazie alla distribuzione dei sistemi di rampe. Le parti adibite a magazzino non avevano vespai di mattoni come nei Magazzini Traianeî, in quanto per isolare dall'umidità si preferì sfruttare gli interi pianterreni, in realtà tutti seminterrati, utilizzati per contenere materiali non deperibili.

Le mura di IV-V secolo d.C. (**scheda n. 62**) sfruttarono questo edificio sovrapponendosi a parte del lato lungo e riducendone gli spazi al pianoterra.

Dalla banchina che si trovava davanti ai Magazzini cd. Severiani, si staccava un grande molo (**scheda n. 58.7**) che veniva così a fiancheggiare a nord il grande canale d'ingresso al bacino esagonale. Su di esso erano presenti strutture

diverse, fra cui i resti di un impianto termale di epoca non anteriore al IV secolo d.C.: inserite nella gettata di calcestruzzo si notano alcune basi di colonne che dovevano servire quali ormeggi per le imbarcazioni. Qui doveva trovarsi un faro.

Ad angolo retto con il lato nord-orientale dei Magazzini cd. Severiani si trovava il vasto complesso edilizio noto come Palazzo imperiale (**scheda n. 58.2**), struttura probabilmente risale all'epoca neroniana. L'estensione del complesso, come anche la differenziazione funzionale delle sue parti (con l'eccezione di due impianti termali), non è ancora conosciuta: la posizione privilegiata e il fatto che vi giungesse un'apposita deviazione dell'acquedotto portuense farebbero pensare a un quartiere di rappresentanza per i viaggiatori di alto rango, per ambascierie e per le soste della famiglia imperiale.

Parallelamente al canale di ingresso, verso sud, si apriva un vasto bacino di forma rettangolare, convenzionalmente definito "darsena" (**scheda n. 58.4**), con l'apertura rivolta verso l'esagono, collegata con il Tevere mediante la Fossa Traiana, che probabilmente veniva utilizzata per il carico e lo smistamento verso Roma di imbarcazioni di medio e piccolo tonnellaggio, adatte a risalire il fiume.

L'imperatore Traiano, per mettere in comunicazione il suo porto con il Tevere, realizzò un canale artificiale, largo m 50 (Fossa Traiana, attualmente Canale di Fiumicino, **scheda n. 92**), realizzato forse sfruttando una delle precedenti canalizzazioni realizzate da Claudio. Questo canale era fiancheggiato da banchine e magazzini (**scheda n. 103**), tra cui il deposito dei marmi (**scheda n. 91**).

4.2.2. Il territorio portuense

La zona portuale era collegata a Roma tramite la via Portuense (**scheda n. 65**), costruita a partire dalla fine del I secolo d.C.: il suo percorso coincideva in parte con quello di un asse viario più antico (via Campana) che, costeggiando i meandri del fiume, collegava Roma con le saline a nord della foce del Tevere (*Campi Salinarum Romanorum*). Superando il corso del fiume Galeria, la strada continuava con andamento rettilineo: presso l'attuale km 17,500, dove è stato rinvenuto un tratto di strada con muri di contenimento (**scheda n. 65.1**), piegava verso il Tevere e si ricongiungeva alla via dell'alaggio. Un altro tratto della via Portuense prossimo al fiume è stato trovato all'altezza del km. 19,700 (**scheda n. 65.2**). Da qui continuava a seguire il corso del fiume per poi distaccarsene all'altezza della necropoli individuata in località Stalla Buoi (**scheda n. 66**) e dirigersi verso Porto, separandosi dalla via dell'alaggio che proseguiva verso la foce. In prossimità della via Portuense, ed in relazione con essa, sono documentate, numerose presenze archeologiche di epoca romana, tra cui sepolcreti (**schede nn. 69, 71, 83, 87, 90**), impianti rustici (**schede nn. 82, 85**), piccoli insediamenti (**schede nn. 74, 79, 80, 81**) e due fornaci (**schede nn. 76, 77**).

Parallelamente alla via Portuense correva l'acquedotto (**scheda n. 86**) che serviva la zona portuale, con una prima fase di epoca claudio-neroniana seguita da una di epoca traiana: lungo il suo percorso sono state identificate alcune cisterne (**schede nn. 70, 84**).

Le indagini archeologiche effettuate in corrispondenza dell'area occupata dall'Interporto Roma-Fiumicino hanno permesso di individuare tracce di opere idrauliche probabilmente afferenti alle antiche saline (*Campus Salinarum Romanarum*, **scheda n. 35**)³²: si tratta di un'estesa e complessa rete di canalizzazioni artificiali destinata a convogliare e distribuire l'acqua salmastra proveniente dallo Stagno di Maccarese. In particolare sono state individuate due distinte fasi: una più antica, pertinente all'età romana, ed una più recente databile al pieno medioevo. Le canalizzazioni di epoca romana si datano a partire dal II sec. a.C. e furono utilizzate per tutta l'epoca imperiale: restano chiare testimonianze dei numerosi interventi di manutenzione ed implementazione subita dal sistema idrico in tale periodo. La regolarità del sistema di canalizzazioni disposte "a scacchiera", funzionali alla distribuzione dell'acqua salata sulle ampie zone di terreno circostanti lo stagno, consente di ipotizzarne una stretta connessione con gli impianti di estrazione del sale: non essendo state individuate vere e proprie vasche di essiccazione, si può ipotizzare che l'acqua salata, distribuita tramite le canalizzazioni artificiali, venisse fatta straripare al fine di allagare le vaste aree in cui avveniva il processo di evaporazione dell'acqua e di deposito del sale.

Nel settore posto a nord degli impianti di canalizzazione è stato rinvenuto un allineamento di circa 1.439 anfore, lungo più di 1 km, che costituiva l'armatura di una diga in terra; questa diga risulta attraversata perpendicolarmente da due canali in muratura, muniti di chiuse, dai quali si dipartivano due canalizzazioni artificiali scavate entro terra. Nell'area così delimitata, posta alle spalle della diga stessa, il flusso dell'acqua, proveniente dalla laguna salmastra, poteva essere controllato tramite le chiuse inserite nei canali in muratura; l'acqua salata veniva poi distribuita nel territorio circostante tramite le canalizzazioni artificiali scavate entro terra ed i canali minori ad esse connessi. Questo impianto, databile ad un periodo compreso tra l'età augustea e la prima metà del I sec. d.C., collocata sul margine sud-orientale dello Stagno di Maccarese, aveva probabilmente funzione di contenere l'acqua ed isolare quest'area periferica dell'antico stagno.

A sud del complesso portuale, oltre la Fossa Traiana, si sviluppava l'Isola Sacra, che ha restituito consistenti evidenze archeologiche di epoca romana e tardoantica, testimoni della notevole importanza e valenza storica dell'area: oltre alla Necropoli dell'Isola Sacra (**scheda n. 96**), si possono ricordare, lungo la via di collegamento tra Ostia e Porto (**scheda n. 95**), l'Iseo e la Basilica di S. Ippolito (**scheda n. 100**)³³.

A nord dell'area portuale si localizza una zona che, in epoca romana, era occupata da insediamenti disposti lungo una serie di assi viari, il cui percorso ad oggi è solo ipotizzato. Una strada (**scheda n. 8**) doveva correre in prossimità della linea di costa e ad essa parallela, mentre più internamente correva un'altra via sempre parallela alla costa (**scheda n. 30**). Lungo la prima è segnalata la presenza di tre ville (**schede nn. 2, 11, 37**), di un complesso termale (**scheda n. 10**) e, più distanti, due aree di frammenti fittili (**schede nn. 12, 24**) ed una necropoli (**scheda n. 25**). Lungo la strada più interna sono segnalate solo aree di frammenti fittili (**schede nn. 28, 29, 31**); immediatamente più verso il mare, in località

Olivetello, si trova l'insediamento agricolo di epoca romana oggetto di vincolo³⁴ (**scheda n. 27**) ed un'altra area di frammenti fittili di epoca romana (**scheda n. 26**).

Le indagini geo-archeologiche effettuate negli ultimi due decenni (v. Allegato 2) hanno portato alla luce significative testimonianze di epoca romana, consistenti perlopiù in sistemi idraulici legati all'uso delle saline: si tratta in particolare di canalizzazioni (**schede nn. 33, 35, 48, 52, 138**) e fosse di captazione dell'acqua (**schede nn. 38, 44, 47, 54**). Sono state inoltre riscontrate tracce di frequentazione, sempre di epoca romana, perlopiù consistenti in attività di sistemazione e consolidamento per rendere accessibile la riva della "grande laguna" o comunque più genericamente definibili come piani di calpestio (**schede nn. 40, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 138**). La presenza di questi strati di frequentazione, corrispondenti per lo più ad azioni di sistemazione della superficie e a strutture idrauliche, ha permesso la ricostruzione dei limiti della laguna; tracce di frequentazione, spesso sotto forma di canali, sono presenti anche in aree, a quote più basse e tendenzialmente più verso il centro della laguna: questo complesso di dati indica, per l'epoca romana, un livello dell'acqua relativamente basso, con una buona accessibilità dell'insenatura. Successivamente, sempre nell'arco dell'epoca romana, avvenne il probabile rialzo della laguna, che avrebbe costretto la frequentazione più verso la periferia. Immediatamente al di fuori della riva della laguna, in un punto in cui la duna appare particolarmente elevata, è stata rinvenuta una villa della media età imperiale (**scheda n. 137**). La posizione scelta non sembra essere collegata direttamente con la necessità di uno sfruttamento diretto dell'acqua salmastra della laguna: il rinvenimento di un pozzo ed un tubulo è più da collegare ai fenomeni geotermali caratteristici di questa fascia dunare.

Altre tracce di frequentazione antropica di età romana in ambiente dunare si riscontrano in corrispondenza delle depressioni interdunari, di forma ovale, orientate nord-sud, probabilmente riserve di acqua dolce (**scheda n. 139**). Gli stessi rinvenimenti effettuati nelle Aree Z ed AL (**schede nn. 111, 140**), sempre riferibili alla presenza di strutture idrauliche, permettono di ricostruire un'ampia zona dunare caratterizzata da una certa facilità di accesso a fonti di acqua dolce, grazie ad una falda particolarmente alta e alla presenza di piccoli specchi d'acqua (le piscine interdunali).

Nell'area *Impianto essiccazione fanghi* (Allegato 2, Area B) è stata rinvenuta, oltre ad una discreta quantità di materiali ceramici, una sepoltura in terra con almeno 3 individui attribuita ad un momento non meglio precisabile precedente la metà circa del I secolo d.C. (**scheda n. 42**). Altre otto tombe di epoca romana e tardo-antica (**scheda n. 110**) sono state recentemente scavate in località Pianabella, nel corso dei lavori per l'interramento dei cavi dell'alta tensione (Elettrodotta), e datate ad un periodo compreso fra il II ed il IV secolo d.C.: l'area è contigua a quella in cui la Carta dell'Agro segnala la presenza di una necropoli di epoca romana (**scheda n. 55**). La presenza di un altro «gruppo di tombe» di epoca romana (**scheda n. 39**) è genericamente segnalata sempre dalla *Carta dell'Agro* subito ad ovest dell'area Nuovo Molo C, ulteriore prova di una linea di costa in epoca romana, a nord del bacino, molto più avanzata verso ovest rispetto alle vecchie ricostruzioni della Carta dell'Agro, del Testaguzza e del Giuliani³⁵. In questo contesto

³² Va sottolineato come ad oggi non siano state individuate testimonianze appartenenti alle saline etrusche, probabilmente da ricercare nelle zone non ancora indagate

³³ Riguardo le nuove e più recenti acquisizioni riguardanti l'Isola Sacra, si veda KEAY-PAROLI 2011, pp. 231-260.

³⁴ Vincolo archeologico DM 04.06.1976 ex Lege 1089/39.

³⁵ MORELLI 2005, pp. 243-248.

assume un particolare significato anche il rinvenimento, a nord del Monte Arena, di un'iscrizione del 210 d.C. contenente un'ordinanza del *praefectus annonae Messius Extricatus*, relativa alla corporazione dei Saburrarii incaricati del prelevamento della zavorra, ossia della sabbia necessaria alla stabilità della nave (**scheda n. 115**): l'iscrizione non fu rinvenuta *in situ*, ma riutilizzata come parte di una tomba, che doveva verosimilmente collocarsi proprio al limite della duna olocenica.

Questi dati ben si inseriscono nell'ambito dei risultati delle recenti ricerche condotte dalla Soprintendenza Archeologica che hanno permesso di evidenziare nel territorio percorso dalla via Campana e dalla *via Portuensis* strutture commerciali e produttive collegate al deposito e allo smistamento del sale, con diverse fasi cronologiche che comprendono l'epoca medio repubblicana, l'età imperiale e, in alcuni casi, l'epoca tardo-antica.

4.3. EPOCA TARDO-ANTICA

La città di Porto si sviluppò in conseguenza della creazione dei bacini portuali di Claudio e Traiano. L'installazione portuale di Claudio era nota come *Portus Augusti Ostiensis* o *Portus Ostiensis*, quella di Traiano come *Portus Traiani* mentre l'insieme dei due porti era ricordato come *portus uterque* o *Portus Augusti et Traiani*; già dalla fine del II secolo d.C., la città era nota solo come *Portus*. Lo scalo marittimo, oggetto di numerosi interventi edilizi, soprattutto sotto Settimio Severo, acquistò un'importanza sempre maggiore, ma continuò a dipendere da Ostia per alcune funzioni e da Roma per altre fino al IV secolo d.C.

Nel 313 o 314 d.C. essa ottenne piena autonomia amministrativa, per venire dopo pochi anni definita *civitas Flavia Costantiniana Portuensis* o più comunemente *Portus Romae* o *Portus Urbi*.

Fu in seguito dotata di strutture difensive databili tra la fine del IV e gli inizi del V secolo o all'ultimo quarto del V secolo d.C. (**scheda n. 62**): le mura, restaurate a più riprese, rimasero in funzione per tutta l'età tardoantica e l'alto Medioevo.

Il cristianesimo si diffuse presto a Porto ed ebbe in questa città uno sviluppo maggiore che a Ostia: a sud-est della cosiddetta "darsena" vennero messe in luce le strutture di un grande edificio cristiano a tre navate, identificato come lo Xenodochio (ospizio per i pellegrini) costruito dal senatore Pammachio alla fine del IV secolo d.C. (**scheda n. 59**).

Recenti scavi hanno portato alla definitiva identificazione della basilica cristiana che, fondata nella seconda metà del IV secolo d.C., fu utilizzata per tutto l'alto Medioevo ed abbandonata fra nel X-XI secolo.

Intorno al 425 d.C. fu costruito uno dei più grandiosi monumenti pubblici di Porto, la *porticus Placidiana* (**scheda n. 58.8**), commemorante Placidia, madre dell'imperatore Valentiniano III: si trattava di un colonnato che correva per 200 m lungo la banchina destra della Fossa Traiana. Questa è l'ultima costruzione portuense a noi nota.

Nonostante l'attacco dei Vandali (455 d.C.), alla fine del V o agli inizi del VI d.C. il porto, secondo Cassiodoro, era ancora affollato di navi; durante la guerra greco-gotica subì assedi e distruzioni che causarono una diminuzione notevole della popolazione.

La crisi definitiva, contemporanea all'insabbiamento del bacino, sopravvenne nell'VIII secolo d.C.: in seguito Portus fu saccheggiata e devastata dai pirati saraceni (846 d.C.); i pochi abitanti si rifugiarono probabilmente nell'Episcopio sulla riva destra del Tevere (**scheda n. 61**).

5. ACQUISIZIONE DATI

5.1. RICERCA BIBLIOGRAFICA E D'ARCHIVIO

La prima fase di lavoro ha riguardato l'acquisizione ed analisi dei dati relativi alle evidenze archeologiche presenti sul territorio attraverso la ricerca bibliografica che, condotta nell'ambito della letteratura storico-archeologica, ha previsto lo spoglio di studi specialistici sul territorio, dei principali repertori bibliografici di scavo e dei periodici interessati all'area oggetto di studio. L'acquisizione dei dati ha preso le mosse sia da testi più a carattere generale, sia da contributi relativi ad alcuni aspetti particolari del territorio, focalizzando l'attenzione sui nuovi ed ultimi ritrovamenti.

Molto utile è stata poi l'analisi della documentazione relativa alle indagini geoarcheologiche effettuate, fra il 1998 ed il 2014, all'interno dell'ambito aeroportuale (conservate presso l'Archivio ADR ed l'Archivio ADR Engineering), che, oltre al rinvenimento di numerose attestazioni archeologiche, hanno contribuito significativamente alla ricostruzione del paesaggio antico e delle modifiche intervenute nel tempo. La sintesi ed elaborazione dei dati raccolti durante queste indagini sono contenute nell'Allegato 2, Indagini geoarcheologiche effettuate in ambito aeroportuale.

Anche gli interventi di archeologia preventiva localizzati all'esterno del sedime aeroportuale hanno restituito dati interessanti: in corrispondenza della Nuova Fiera di Roma e dell'Interporto Roma-Fiumicino sono stati infatti rinvenuti importanti insediamenti gravitanti l'area di interesse, sia di età romana (epoca repubblicana ed imperiale) che preistorica (Bronzo Medio - Bronzo Finale).

Le informazioni acquisite sono state editate in apposite Schede di catalogo (vedi Allegato 1): la compilazione più o meno completa dei campi è dipesa da quanto fosse precisa ed esauriente la segnalazione bibliografica dalla quale sono stati desunti i dati.

Segue la descrizione e particolarità dei singoli campi.

Scheda Numero progressivo che corrisponde a quello indicante il punto sulla Carta delle presenze archeologiche.

Sottoscheda

Dati amministrativi e Localizzazione geografica

Provincia

Comune

Località

Specifica Indicazione di ulteriori precisazioni relative all'ubicazione dell'oggetto, ove note.

Vincoli esistenti Indicazione dei vincoli esistenti, ove presenti.

Quota Indicazione della quota dell'area del rinvenimento..

Dati cartografici Indicazione della cartografia IGM oppure della Carta Tecnica Regionale nella quale rientra la segnalazione.

Dati ambientali

Carta Geologica Indicazione del foglio a scala 1:100.000.

Geologia Indicazione della geologia della zona entro la quale rientra la segnalazione. La voce viene compilata solo per le presenze comprese nell'area aeroportuale.

Geomorfologia Indicazione dell'assetto geomorfologico della zona entro la quale la segnalazione rientra. La voce viene compilata solo per le presenze comprese nell'area aeroportuale.

Paleoambiente Tracce dell'assetto ambientale in epoca antica. La voce viene compilata solo per le presenze comprese nell'area aeroportuale.

Dati identificativi

Oggetto Individuazione dell'oggetto della scheda (es. area di frammenti fittili, insediamento, strada, etc.).

Localizzazione Puntuale o generica, per indicare cioè se la segnalazione della presenza archeologica sia stata definita puntualmente o meno. Per gli itinerari stradali viene indicata una localizzazione generica in quanto il loro tracciato segnato in cartografia è soltanto ipotizzato e non è ricostruibile con certezza.

Descrizione Si riporta a testo libero e in forma sintetica la descrizione dell'oggetto della scheda.

Cronologia Indicazione del periodo (es.: età preromana, romana, Medioevo...) o del secolo; ove noto, si fornisce una datazione puntuale.

Bibliografia Indicazione, in ordine cronologico, dei testi relativi all'oggetto della scheda.

Altre fonti Indicazione di eventuali altri fonti, quali ad es. archivio, fonti cartografiche, fotografie aeree.

Modalità di rinvenimento Indicazione delle attività che hanno determinato la scoperta (scavo, **ricognizione, identificazione, rinvenimento, non determinata**).

Pertinenza ad un'unità topografica Indicazione dell'appartenenza della segnalazione ad complesso archeologico (es. una tomba appartenente ad una necropoli).

Rimando ad altre schede Indicazione del numero di scheda relativo ad altre presenze citate nella descrizione.

Tutte le segnalazioni schedate sono state posizionate sulla Carta delle presenze archeologiche (**0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3602**), su Cartografia Tecnica Regionale a scala 1:20.000, sulla quale si riporta:

- ogni presenza archeologica, indicata con un numero progressivo (cui fa riferimento la relativa scheda) ed un simbolo indicante la tipologia dell'evidenza, in colore rosso; è stata utilizzata la consueta simbologia in uso nella cartografia archeologica;
- le aree vincolate, perimetrate in colore turchese;
- le aree di indagini geoarcheologiche effettuate, perimetrate in colore verde, con relativa lettera dell'alfabeto identificativa. Ove nota, è stata riportata in carta l'esatta planimetria dei saggi esplorativi; nei casi in cui non è stato possibile esaminare la documentazione relativa alle relazioni di scavo, le aree sono state indicate convenzionalmente con un cerchietto (lettere U, V, W, X, Y);
- gli elementi geomorfologici – quali la duna olocenica, la laguna "grande" di Maccarese, la laguna "piccola" e la linea di costa – sono indicati in colore blu.

5.2. QUADRO VINCOLISTICO

La verifica della presenza di beni/complessi di interesse archeologico o soggetti a vincolo ministeriale (ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.lii o della precedente L. n. 1089 del 1939) interferenti con le infrastrutture in progettazione, è stata eseguita esaminando il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) – Regione Lazio.

Da questa analisi si ricava la presenza di numerose "Aree e Beni puntuali di interesse archeologico" sia interferenti che limitrofe con il nuovo sistema di infrastrutture di volo denominato "16R/34L" (tav. B del PTPR). Nella tav. C del PTPR, tra

gli "Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale", viene segnalata un'area definita "Parchi archeologici e culturali".

In merito all'area di Espansione Est dell'Apron si individuano due "Aree di interesse archeologico" limitrofe al piazzale in progettazione (tav. B del PTPR); essa è inoltre inserita tra gli "Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale", come area definita "Parchi archeologici e culturali" (tav. C del PTPR).

Anche l'area interessata dal Nuovo Svincolo sulla A12 ricade nell'area "Parchi archeologici e culturali" (tav. C del PTPR).

Si segnala infine la presenza di vincoli ministeriali limitrofi al nuovo sistema di infrastrutture di volo e al Canale di Raddoppio delle Acque Basse³⁶.

6. VALUTAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO

6.1. DEFINIZIONE DEI CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO

La procedura disciplinata all'articolo 95, comma 1 del Codice dei contratti, ha come scopo quello di definire, sulla base dell'analisi comparata di tutti i dati raccolti in fase di progettazione preliminare di un'opera, il grado di potenziale archeologico di una data porzione di territorio, ovvero il livello di probabilità che in essa sia conservata una stratificazione archeologica.

L'analisi e lo studio dei dati storico-archeologici emersi in fase di studio porta quindi alla redazione di una carta finalizzata alla definizione delle potenzialità archeologiche intrinseche dell'area interessata dal progetto, il cui livello di approssimazione nella definizione varia a seconda della quantità e della qualità dei dati a disposizione (**0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3603**). Sulla base della Carta del potenziale archeologico andranno poi pianificati gli interventi archeologici da eseguire nel corso dell'approfondimento della progettazione: nei casi in cui, sulla base dei dati raccolti, l'opera in progettazione ricada in aree con potenziale archeologico medio o alto, già in fase preliminare potranno essere individuate le indagini più adeguate per definire l'effettivo impatto sui depositi archeologici presenti nel sottosuolo.

In questa sede si procede quindi all'utilizzo combinato di vari strumenti di analisi storica, archeologica e territoriale che possano definire e circoscrivere il potenziale dell'area interessata dai lavori, individuando in particolare quei settori del territorio caratterizzati da una maggiore probabilità di ritrovamenti antichi.

Tale lavoro prevede in sostanza di interfacciare i dati relativi ai ritrovamenti archeologici noti, i quali definiscono la Carta delle presenze archeologiche, con altre informazioni (in particolare lo studio dei caratteri insediativi e dei dati geomorfologici, pedologici, idrografici dell'area in esame), al fine di individuare le unità morfologiche che potrebbero essere state nell'antichità sedi preferenziali per l'insediamento.

Per quanto riguarda i fattori che possono costituire una realistica fonte di rischio, questi sono costituiti da interferenze dirette da sito bibliografico o rinvenuto tramite ricognizione, dalla valutazione della distanza fra queste emergenze e l'opera in progetto, nonché dalla densità di tali presenze in un tratto di territorio limitrofo all'opera. Anche la presenza di aree vincolate, sia interferenti sia nel territorio circostante, sono fondamentali indicatori del fattore di rischio. E' infine evidente che aree ad alta densità abitativa moderna possiedono un potenziale archeologico minore rispetto a quelle con bassa densità, dal momento che una maggiore urbanizzazione è indice di un degrado più rilevante degli insediamenti antichi, sia in termini di livelli di conservazione del giacimento sia in termini di potenzialità distruttiva.

Va poi sottolineato come l'assenza di informazioni, nella ricerca archeologica, non può essere sempre tradotta in assenza insediativa, ma può essere imputabile anche ad altri fattori: ne consegue come sebbene alcuni territori allo stato attuale delle conoscenze non abbiano restituito alcuna evidenza archeologica, possono essere stati insediati in antico.

³⁶ Per una trattazione più esaustiva sulle singole aree di rischio si veda l'elaborato 0A855T0000SITEF03ARCHE00000RARC3604.

In base al grado di potenziale archeologico definito sarà quindi possibile distinguere il grado di rischio per il progetto ed accertare il grado di impatto sull'area interessata.

Quanto detto può essere schematicamente riassunto dalla tabella che segue (Tabella n.1), contenuta nell'Allegato 3 della Circolare n. 1/2016, emanata dalla Direzione Generale Archeologia in data 20-01-2016.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Grado di potenziale archeologico del sito	Nulla. Non sussistono elementi d'interesse di nessun genere. Si ha la certezza di questa condizione.	Improbabile. Mancanza quasi totale di elementi indiziari all'esistenza di beni archeologici. Non è possibile escludere del tutto la possibilità di rinvenimenti sporadici.	Molto basso. Anche se il sito presenta caratteristiche favorevoli all'insediamento antico, in base allo studio del contesto fisico e morfologico non sussistono elementi che possano confermare una frequentazione in epoca antica. Nel contesto territoriale limitrofo sono attestate tracce di tipo archeologico.	Basso. Il contesto territoriale circostante dà esito positivo. Il sito si trova in una posizione favorevole (geografia, geologia, geomorfologia, pedologia) ma sono scarsissimi gli elementi concreti che attestino la presenza di beni archeologici.	Non determinabile. Esistono elementi (geomorfologia, immediata prossimità, pochi elementi materiali etc.) per riconoscere un potenziale di tipo archeologico ma i dati raccolti non sono sufficienti a definirne l'entità. Le tracce potrebbero non palesarsi, anche qualora fossero presenti (es. presenza di coltri detritiche).	Indiziato da elementi documentari oggettivi, non riconducibili oltre ogni dubbio all'esatta collocazione in questione (ad es. dubbi sulla erraticità degli stessi), che lasciano intendere un potenziale di tipo archeologico (geomorfologia, topografia, toponomastica, notizie) senza la possibilità di intrecciare più fonti in modo definitivo.	Indiziato da dati topografici o da osservazioni remote, ricorrenti nel tempo e interpretabili oggettivamente come degni di nota (es. <i>soilmark, cropmark</i> , micromorfologia, tracce centuriali). Può essere presente o anche assente il rinvenimento materiale.	Indiziato da ritrovamenti materiali localizzati: rinvenimenti di materiale nel sito, in contesti chiari e con quantità tali da non poter essere di natura erratica. Elementi di supporto raccolti dalla topografia e dalle fonti. Le tracce possono essere di natura puntiforme o anche diffusa/discontinua.	Indiziato da ritrovamenti diffusi. Diversi ambiti di ricerca danno esito positivo. Numerosi rinvenimenti materiali dalla provenienza assolutamente certa. L'estensione e la pluralità delle tracce coprono una vasta area, tale da indicare la presenza nel sottosuolo di contesti archeologici.	Certo, non delimitato. Tracce evidenti ed incontrovertibili (come affioramenti di strutture, palinsesti stratigrafici o rinvenimenti da scavo). Il sito, però, non è stato mai indagato o è verosimile che sia noto solo in parte.	Certo, ben documentato e delimitato. Tracce evidenti ed incontrovertibili (come affioramenti di strutture, palinsesti stratigrafici o rinvenimenti da scavo). Il sito è noto in tutte le sue parti, in seguito a studi approfonditi e grazie ad indagini pregresse sul campo, sia stratigrafiche che di <i>remote sensing</i> .
Grado di rischio per il progetto	Nessun rischio	Rischio inconsistente	Rischio molto basso	Rischio basso	Rischio medio			Rischio medio-alto	Rischio alto	Rischio esplicito	
Impatto accertabile	Non determinato. Il progetto investe un'area in cui non è stata accertata presenza di tracce di tipo archeologico.			Basso. Il progetto ricade in aree prive di testimonianze di frequentazioni antiche oppure a distanza sufficiente da garantire un'adeguata tutela a contesti archeologici la cui sussistenza è comprovata e chiara.	Medio. Il progetto investe l'area indiziata o le sue immediate prossimità.			Alto. Il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica (o le dirette prossimità).	Difficilmente compatibile Il progetto investe un'area non delimitabile con chiara presenza di siti archeologici. Può palesarsi la condizione per cui il progetto sia sottoposto a varianti sostanziali o a parere negativo.		Il progetto investe un'area con chiara presenza di siti archeologici o aree limitrofe.

Tabella 1. Allegato 3 della Circolare n. 1/2016, emanata dalla Direzione Generale Archeologia in data 20-01-2016.

6.2. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

Tenuto conto della metodologia applicata e chiarite le modalità con cui è stato definito il rischio archeologico, si procede alla sua valutazione in merito alle aree interessate dal lavoro.

Relativamente al presente studio gli aspetti fondamentali da considerare per la verifica dell'interesse archeologico sono:

- la presenza di alcune evidenze archeologiche direttamente impattanti con il progetto;
- la presenza di numerosissime evidenze archeologiche di natura, tipologia e cronologia varia, dislocate nel territorio circostante l'area di progetto senza soluzione di continuità, a testimonianza di un'intensissima frequentazione della zona durante tutta l'epoca antica;
- la tipologia delle evidenze archeologiche presenti nelle aree, legate alla frequentazione della laguna e dell'ambiente dunare in epoca preistorica, protostorica e romana (frequentazione che può essere riassunta nelle seguenti principali tipologie: sistemazioni della sponda del lago attribuibili all'Eneolitico e realizzate allo scopo di rendere più facile lo sfruttamento dell'acqua; presenze di età romana riferibili soprattutto a sistemi idraulici con funzione di drenaggio o approvvigionamento dell'acqua, concentrate lungo le sponde della laguna ed in corrispondenza di depressioni interdunari; numerose altre tipologie di epoca romana, quali necropoli, insediamenti, strutture abitative e produttive, connesse alle attività che si svolgevano nelle saline ed indicatrici dell'importante estensione insediativa nel territorio).
- l'estremo interesse scientifico delle aree interessate dai lavori da un punto di vista geomorfologico, trovandoci nell'ambito di una zona il cui paleoambiente originario (che ha ovviamente determinato le scelte insediative antiche) è completamente scomparso ed è tuttavia oggi rintracciabile mediante analisi ed indagini apposite;
- la morfologia delle aree interessate dai lavori, caratterizzate da uno scarso grado di urbanizzazione;
- le caratteristiche progettuali delle infrastrutture di nuova realizzazione, quali:
 - la progettazione delle nuove infrastrutture di volo "16R/34L" prevede uno scotico minimo (circa 0,20-0,50 m di profondità) a favore di un maggior rilevato: questa scelta progettuale è stata operata per limitare quanto più possibile la forte tendenza al cedimento tipica dei terreni presenti nell'area. Lo scavo prevede maggior profondità solo in corrispondenza delle opere idrauliche (m 1,50-5,00) e della viabilità (m 0,20-1,00).
 - per la realizzazione del piazzale "Espansione est dell'Apron" si prevede uno scavo ad una profondità media di m 1,50. Le opere idrauliche prevedono scavi della profondità media di m 2,00;
 - nuovo taxiway e piazzali in adiacenza alla pista di volo "16R/34L";
 - nuovo Terminal nord, costituito da numerosi edifici e strutture progettistiche diverse, con scavi profondi sino ad un massimo di m 16,00 (nuova stazione Terminal Nord);
 - per la realizzazione del nuovo svincolo A12 gli scavi si attestano su una profondità media di m 1,50;

- accessibilità da sud, con scavi caratterizzati dalla profondità media di m 1,50;
- il progetto prevede inoltre il raddoppio del canale delle Acque Basse, oltre all'allargamento, deviazione e riprofilatura di numerosi fossi e canali ubicati lungo tutta l'area di progetto;

In base a tutte queste considerazioni, emerge come tutta l'area a nord e sud dell'attuale struttura aeroportuale sia caratterizzata da un rischio archeologico medio/alto (**0A855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3603**). In particolare, in corrispondenza delle zone che saranno interessate dalle nuove infrastrutture, è stato possibile distinguere num. 7 aree di rischio archeologico (una a medio rischio, una a rischio medio/alto e tre ad alto rischio archeologico), ipotizzare la loro estensione, valutarne l'impatto archeologico.

Seguono delle schede riassuntive delle Aree di Rischio: per una trattazione più esaustiva si rimanda all'elaborato Aree di Rischio (**0A855T0000SITEF03ARCHE00000RARC3604**).

AREA DI RISCHIO 1: PARTE SETTENTRIONALE DEL NUOVO SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO "16R/34L"

PRESENZA DI MOLTEPLICI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO IMMEDIATAMENTE LIMITROFE CON L'OPERA

- ad una distanza compresa fra 50 e 500 m dall'area di intervento, concentrazione di numerose ed importanti presenze pre-protostoriche, databili dal Paleolitico all'Eneolitico all'antica età del Bronzo, dislocate lungo le sponde della antica laguna di Maccarese. Tra queste l'importante sito eneolitico in località Le Cerquete-Fianello, oggetto di vincolo (scheda n. 17);
- a sud, ad una distanza di 1-1,5 km circa dall'area di intervento, presenza di necropoli e numerose aree di frammenti fittili;
- a nord si ipotizza un tracciato stradale intorno al quale sono state individuate numerose aree di frammenti fittili, oltre ad un insediamento agricolo, oggetto di vincolo (scheda n. 27).

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- Presenza di un ambiente tipicamente lagunare (Olocene), su cui affacciava un terrazzo perilacustre pleistocenico fortemente abitato sin dall'epoca più antica.

PRESENZA DI VINCOLI

- Aree di interesse archeologico e Beni puntuali di interesse archeologico con fasce di rispetto sia interferenti con l'area di progetto che limitrofi ad essa (tav. B del PTPR);
- l'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR);
- i siti nn. 17 e 27 sono vincolati ai sensi del Vincolo archeologico ex *Lege* 1089/39.

AREA NON URBANIZZATA

- L'assenza di interventi edificatori sul territorio, che non hanno degradato eventuali insediamenti antichi, indica una elevata possibilità di interferire in giacimenti non noti anche ben conservati.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

- Per l'esecuzione della Pista, Via di Rullaggio, dei Raccordi, del Cantiere di Testata si prevede uno scavo compreso fra m 0,20 e m 0,50;
- per le viabilità lo scavo sarà compreso fra m 0,50 e 1,00;
- per i componenti idraulici lo scavo raggiungerà profondità comprese fra 1,50-5,00 m;
- il nuovo Canale di Ponte Galeria prevede uno scavo largo m 14,00 e profondo m 3,50 circa.

CONCLUSIONE:

IL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' "ALTO".

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "ALTO" (Il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica).

L'area appare essere stata oggetto preferenziale di insediamenti riferibili ad un arco cronologico compreso fra l'età preistorica e quella romana.

Vi è quindi un'elevata probabilità di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

AREA DI RISCHIO 2: PARTE MERIDIONALE DEL NUOVO SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO "16R/34L"

PRESENZA DI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO IMMEDIATAMENTE LIMITROFE ALL'OPERA

- L'analisi della cartografia storica dell'Amenduni permette di ipotizzare che quest'area fosse interessata principalmente dalla presenza dello Stagno di Maccarese;
- in corrispondenza di quest'area non si conoscono elementi archeologici, ma la Carta delle Presenze Archeologiche (OA855T0000SITEF03ARCHE00000DARC3602) mostra numerosissime evidenze sia a nord (insediamento dell'età del Bronzo in località Le Vignole, *Campus Salinarum*, schede nn. 35, 120), sia ad est (segnalazioni pre-protostoriche; attività di sistemazione e consolidamento della "grande laguna", piani di calpestio, necropoli, insediamenti, strutture abitative e produttive di età romana) che a sud (necropoli, acquedotto, villa di età romana), che evidenziano un'intensa e sistematica occupazione del territorio sia in età preistorica che romana.

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- Presenza di un ambiente dunare che verso est evolve verso un ambiente lagunare mediante il succedersi di dune/dossi e depressioni interdunari, le quali ospitarono dei piccoli stagni/specchi d'acqua tardo olocenici/storici prevalentemente paralleli ai cordoni litoranei.

PRESENZA DI VINCOLI

- Assenti Aree di interesse archeologico e Beni puntuali di interesse archeologico interferenti con l'area di progetto (tav. B del PTPR);
- l'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR).

AREA NON URBANIZZATA

- l'assenza di interventi edificatori sul territorio, che non hanno degradato eventuali insediamenti antichi, indica una elevata possibilità di interferire in giacimenti non noti anche ben conservati.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

- Per l'esecuzione della Pista, Via di Rullaggio e dei Raccordi si prevede uno scavo compreso fra m 0,20 e m 0,50;
- per la viabilità gli scavi raggiungeranno profondità pari a m 1,00;
- per i componenti idraulici lo scavo avrà profondità media compresa fra 1,50-5,00 m;
- la vasca di sollevamento avrà profondità pari a m 7,00.

CONCLUSIONE:

IL RISCHIO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' MEDIO/ALTO.

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "ALTO".

Pur non essendovi documentate direttamente presenze archeologiche e/o tracce paleoambientali, le caratteristiche geomorfologiche, nonché la stretta contiguità ed il collegamento con le numerose testimonianze note inducono a considerare quest'area come un territorio quasi certamente frequentato senza soluzione di continuità in tutta l'epoca antica e quindi con buona probabilità di restituire ulteriori ed importanti resti archeologici e geoarcheologici.

Vi è quindi un'elevata probabilità di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

AREA DI RISCHIO 3: ESPANSIONE EST DELL'APRON

PRESENZA DI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO IMMEDIATAMENTE LIMITROFE ALL'OPERA

- Presso il limite nord del futuro Piazzale sono stati rinvenuti sporadici materiali pre-protostorici, tombe, strutture murarie, sistemi idraulici di età romana (schede nn. 47, 139);
- ad una distanza compresa fra 50 e 500 m si localizzano numerosissime evidenze archeologiche di natura e cronologia diversa: insediamento eneolitico/Bronzo antico (scheda n. 46); sistemi idraulici e piani di calpestio/frequentazione di età romana (schede nn. 48-54, 138); area di frammenti fittili/strutture murarie di età romana (scheda n. 72), la fossa Claudia (scheda n. 121);
- numerose altre evidenze archeologiche sono dislocate nel territorio ad una distanza compresa fra 500 m ed 1,5 km.

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- Presenza di un ambiente dunare che verso est evolve verso un ambiente lagunare mediante il succedersi di dune/dossi e depressioni interdunari, le quali ospitarono dei piccoli stagni/specchi d'acqua tardo olocenici/storici prevalentemente paralleli ai cordoni litoranei.

PRESENZA DI VINCOLI

- Presenti n. 2 Aree di interesse archeologico limitrofe all'area di progetto (tav. B del PTPR);
- l'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR).

AREA NON URBANIZZATA

- l'assenza di interventi edificatori sul territorio, che non hanno degradato eventuali insediamenti antichi, indica una elevata possibilità di interferire in giacimenti non noti anche ben conservati.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

- Il piazzale avrà dimensioni di 750x300 m: la profondità di scavo sarà compresa fra m 1,00 e 2,00;
- lo scavo per la realizzazione del cantiere avrà profondità pari a m 0,20-0,50;
- per la realizzazione dei componenti idraulici la profondità di scavo sarà compresa fra m 1,50 e 3,00; la vasca di trattamento avrà profondità pari a m 7,00; il nuovo canale di collegamento con il Canale Alitalia sarà profondo m 1,50.

CONCLUSIONE:

IL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' ALTO.

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "ALTO" (Il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica).

La vicinanza con le numerose testimonianze note, risultanti per lo più da indagini di archeologia preventiva condotte negli ultimi anni, inducono a considerare quest'area come un territorio quasi certamente frequentato senza soluzione di continuità in tutta l'epoca antica.

Vi è quindi un'elevata probabilità di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

AREA DI RISCHIO 4: VIABILITA' NORD DI ACCESSO E SVINCOLO SULLA A12

PRESENZA DI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO INTERFERENTI CON L'OPERA O IMMEDIATAMENTE LIMITROFE

- Probabile interferenza con l'ipotetico tracciato viario antico corrispondente con via della Muratella antica (scheda n. 30);
- ad una distanza compresa fra 350 e 750 m circa dall'intervento, si individuano num. 4 aree riferibili a presenze archeologiche cronologicamente attestabili fra il Paleolitico e l'età del Bronzo (schede nn. 13-16);
- l'intervento è tangente al sito vincolato n. 17 (villaggio di età eneolitica de Le Cerquete);
- a sud-ovest, ad una distanza compresa fra 190 e 450 m circa dall'intervento, si localizzano tre insediamenti riferibili al Paleolitico (schede nn. 20-22), due aree di frammenti fittili di età neolitica/eneolitica (schede nn. 18-19) ed un'area di frequentazione di età eneolitica/età del Bronzo con presenza di necropoli di età romana (scheda n. 23).

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- I sondaggi effettuati in corrispondenza dell'area AH individuano una situazione stratigrafica caratteristica di un ambiente di terrazzo perilacustre pleistocenico degradante da nord verso sud, cioè verso un ambiente tipicamente lagunare (Olocene), passando per una fascia di transizione graduale in cui prevalgono i sedimenti provenienti dal disfacimento del terrazzo marino.

PRESENZA DI VINCOLI

- Aree di interesse archeologico e Beni puntuali di interesse archeologico con fasce di rispetto sia interferenti con l'area di progetto che limitrofi ad essa (tav. B del PTPR);
- l'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR);
- il sito n. 17 è vincolato ai sensi del Vincolo archeologico DM 03.02.1991 ex Lege 1089/39.

AREA NON URBANIZZATA

- L'area, con l'eccezione di via della Muratella e della A12, non è urbanizzata. L'assenza di interventi edificatori sul territorio, che non hanno degradato eventuali insediamenti antichi, indica una elevata possibilità di interferire in giacimenti non noti anche ben conservati.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

Lo svincolo prevede la realizzazione di:

- due cavalcavia (su via della Muratella e sulla A12), per la cui esecuzione si prevede uno scotico di circa m 0,20;
- sedime stradale, per la cui esecuzione si prevede uno scotico compreso fra m 0,20 e m 1,50.

CONCLUSIONE:

IL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' ALTO.

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "ALTO" (Il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica).

L'area appare essere stata oggetto preferenziale di insediamenti riferibili ad un arco cronologico compreso fra l'età preistorica e quella romana.

Vi è quindi una probabilità medio/alta di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

AREA DI RISCHIO 5: ADEGUAMENTO SISTEMA DI ADDUZIONE ALL'IDROVORA DI FOCENE

PRESENZA DI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO LIMITROFE O IMMEDIATAMENTE LIMITROFE CON L'OPERA:

- Probabile interferenza con un ipotetico tracciato viario antico (scheda n. 8);
- a sud, ad una distanza compresa fra 700 e 1.300 m, si localizzano due complessi archeologici vincolati (schede nn. 36-37);
- a nord, ad una distanza di 700-800 m circa dall'area di intervento, presenza di due aree di frammenti fittili (schede nn. 24-25), di cui una riferibile a necropoli.

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- In corrispondenza dell'area interessata dall'opera non sono stati effettuate indagini geoarcheologiche specifiche. L'analogia con aree vicine ci permette di ipotizzare che si tratti di un ambiente tipicamente lagunare, su cui forse si affacciavano terrazzi perilacustri abitati.

PRESENZA DI VINCOLI

- Aree di interesse archeologico e Beni puntuali di interesse archeologico con fasce di rispetto interferenti e limitrofe all'area di progetto (tav. B del PTPR);
- L'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR);
- I siti nn. 36 e 37 sono vincolati ai sensi del Vincolo archeologico DM 04.06.1976 ex *Legge* 1089/39.

AREA NON URBANIZZATA

- L'area, ad eccezione dell'attuale Canale delle Acque basse, non è urbanizzata. L'assenza di interventi edificatori sul territorio, che non hanno degradato eventuali insediamenti antichi, indica una elevata possibilità di interferire in giacimenti non noti anche ben conservati.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

- Ripristino del Collettore di Levante;
- il Nuovo Canale Acque Basse, a sezione trapezoidale, sarà lungo m 2.300, largo m 20,00 (parte sommitale) e profondo m 3,00-6,00;
- la riprofilatura del Canale delle Vergini prevede uno scavo largo m 20,00 (parte sommitale) e profondo m 3,00-6,00.

CONCLUSIONE:

IL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' MEDIO.

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "MEDIO" (Il progetto investe l'area indiziata o le sue immediate prossimità.).

L'area potrebbe restituire la presenza di insediamenti riferibili ad un arco cronologico compreso fra l'età preistorica e quella romana.

Vi è quindi una probabilità media di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

AREA DI RISCHIO 6: NUOVA TAXIWAY E PIAZZALI – NUOVO TERMINAL NORD

PRESENZA DI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO INTERFERENTI CON L'OPERA O IMMEDIATAMENTE LIMITROFE

- Interferenza del nuovo depuratore (v. cap. 2.5.4.) con un'area di frammenti riferibile al Neolitico (scheda n. 19) ed un'area di frequentazione compresa fra l'Eneolitico e l'età romana (scheda n. 23). L'area è inoltre limitrofa a tre insediamenti riferibili al Paleolitico (schede nn. 20-22) ed un'area di frammenti fittili del Neolitico/Eneolitico (scheda n. 18);
- ad una distanza compresa fra 100 e 600 m dall'area comprendente il Parcheggio Multipiano e il GTC, si attesta la presenza di due aree di frammenti fittili (schede nn. 24-25), di cui una riferibile a necropoli;
- il piazzale remoto più meridionale (v. cap. 2.4.) è attraversato dall'antica riva della laguna di Maccarese. È inoltre distante circa 450 m dal sito vincolato n. 36, corrispondente alla presenza di un acquedotto; infine, ad una distanza di m 700, sono state rinvenuti, durante indagini geognostiche, un piano di frequentazione antropica preistorica e strutture murarie pertinenti a villa (scheda n. 137).

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- L'intervento si situa in corrispondenza dell'antica riva della laguna di Maccarese. I sondaggi effettuati in corrispondenza delle aree AI e AN hanno messo in luce un ambiente "di transizione", ossia di passaggio tra l'ambiente lagunare (AI) e dunare (AN).

PRESENZA DI VINCOLI

- Aree di interesse archeologico e Beni puntuali di interesse archeologico con fasce di rispetto sia interferenti con l'area di progetto che limitrofi ad essa (tav. B del PTPR);
- l'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR);
- il sito n. 36 è vincolato ai sensi del vincolo archeologico DM 05.08.1969 e 05.09.1969 ex *Legge* 1089/39.

AREA NON URBANIZZATA

- L'area non è urbanizzata. L'assenza di interventi edificatori sul territorio, che non hanno degradato eventuali insediamenti antichi, indica una elevata possibilità di interferire in giacimenti non noti anche ben conservati.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

L'intervento in oggetto prevede:

- Per la Taxiway ed il piazzale, uno scavo compreso fra m 0,20 e m 0,50; per i componenti idraulici lo scavo avrà profondità media compresa fra 1,50-5,00 m;
- Il Terminal Nord è caratterizzato dalla realizzazione di nuovi edifici con scavi di profondità variabile (profondità massima per stazione, m 16,00).

CONCLUSIONE:

IL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' ALTO.

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "ALTO" (Il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica).

L'area appare essere stata oggetto preferenziale di insediamenti riferibili ad un arco cronologico compreso fra l'età preistorica e quella romana.

Vi è quindi una probabilità medio/alta di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

AREA DI RISCHIO 7: VIABILITA' SUD DI ACCESSO

PRESENZA DI AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO INTERFERENTI CON L'OPERA O IMMEDIATAMENTE LIMITROFE

- l'intervento è immediatamente limitrofo alle numerose presenze archeologiche rinvenute nell'area del Nuovo Hangar Air One (materiale pre-protostorico; tombe, strutture murarie, sistema idraulico di età romana, v. scheda 47);
- l'intervento è distante circa 60 m da un piano di frequentazione antropica preistorico ed un livello di frequentazione eneolitico, entrambi rinvenuti durante la campagna di indagini geognostiche (schede nn. 46, 137);
- ad una distanza compresa fra 250 e 400 m dall'area in oggetto, si attesta la presenza di tre sistemi idraulici ed un piano di frequentazione di età romana (schede nn. 48-50, 139).

PECULIARITA' DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI

- Presenza di un ambiente dunare che verso est evolve verso un ambiente lagunare mediante il succedersi di dune/dossi e depressioni interdunari, le quali ospitarono dei piccoli stagni/specchi d'acqua tardo olocenici/storici prevalentemente paralleli ai cordoni litoranei.

PRESENZA DI VINCOLI

- Aree di interesse archeologico e Beni puntuali di interesse archeologico con fasce di rispetto limitrofi all'area di progetto (tav. B del PTPR);
- l'area è inserita tra gli Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (tav. C del PTPR).

AREA URBANIZZATA

- L'area si presenta già fortemente compromessa da numerosi interventi edificatori pregressi.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROGETTAZIONE

Dove l'intervento passa all'interno del sottopasso esistente, la profondità media è di 6,00 m; negli altri punti si prevede uno scotico superficiale di circa m 0,50.

CONCLUSIONE:

IL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RISULTANTE E' ALTO.

L'IMPATTO ACCERTABILE DEL PROGETTO E' "MEDIO/ALTO" (Il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica).

L'area appare essere stata oggetto preferenziale di insediamenti riferibili ad un arco cronologico compreso fra l'età preistorica e quella romana.

Vi è quindi una probabilità medio/alta di rinvenire:

1. elementi geomorfologici peculiari;
2. evidenze archeologiche (di età preistorica/romana).

6.3. INDAGINI ARCHEOLOGICHE PREVENTIVE

La piana costiera di Ostia e Maccarese è stata oggetto di due opere di bonifica che hanno determinato un notevole riporto di terra, con conseguente copertura di tutte le eventuali testimonianze archeologiche presenti. Il forte strato di interro, che può raggiungere anche un'altezza di 2,00-2,50 metri, impedisce il normale affioramento di materiali antichi in superficie, normalmente individuabili durante le attività di *survey* (ricognizione). Inoltre, la natura salmastra del terreno, dovuta alla presenza delle antiche lagune ed al fenomeno di avanzamento della linea di costa, ha reso poco fertile e scarsamente adatta alla coltivazione l'intera zona, che quindi non è mai stata oggetto di arature profonde, che in molti casi contribuiscono a riportare alla luce i resti di strutture antiche sepolte.

Per tale motivo si esclude la possibilità di effettuare il *survey*, mentre risultano di notevole interesse ed utilità le indagini geoarcheologiche preventive, utilizzate sistematicamente negli ultimi decenni dalla Soprintendenza Archeologica per ottenere dati che permettano sia la ricostruzione del paleoambiente e delle complesse vicende geomorfologiche locali del territorio sia la verifica della presenza di eventuali evidenze archeologiche.

La progettazione delle nuove infrastrutture di volo (Pista 16R/34L, Taxiway, Nuovi piazzali) prevede uno scotico minimo a favore di un maggior rilevato, scelta operata per limitare quanto più possibile la forte tendenza al cedimento tipica dei terreni presenti nell'area³⁷: per tale motivo sarebbe auspicabile limitare le indagini archeologiche preliminari alle sole aree dove si prevedono, da progetto, scavi a maggiori profondità, corrispondenti cioè alle opere idrauliche (collettori, scolarari, vasca di sollevamento). Tale prospettiva potrebbe essere contemplata anche per l'Espansione Est dell'Apron in località Pianabella.

In merito invece alle aree interessate dalla realizzazione del nuovo svincolo sulla A12, della viabilità di accesso da nord e sud, la Soprintendenza Archeologica chiarirà eventuali prescrizioni corrispondenti o ad indagini archeologiche preventive o all'assistenza archeologica in corso d'opera.

³⁷ V. *supra*, cap. 1.

7. CONCLUSIONI

Da questa verifica preventiva emerge come tutto l'aeroporto di Fiumicino si collochi in un territorio di rilevante interesse archeologico, immediatamente a ridosso dei due complessi portuali della città di Ostia.

In particolare l'area a nord delle strutture aeroportuali è caratterizzata da un rischio archeologico medio/alto. Prendendo in esame più approfonditamente l'area occupata dalla Pista 16R/34L, sono state individuate due distinte aree di rischio (a medio/alto ed alto rischio archeologico), caratterizzate in generale da un'alta probabilità di restituire importanti resti archeologici e geoarcheologici, frequentemente riconosciuti in tutte le aree del circondario che negli ultimi anni sono state oggetto di indagini geoarcheologiche. In queste aree la progettazione delle indagini archeologiche preliminari sarà particolarmente delicata, dal momento che interessa terreni caratterizzati da un forte tendenza al cedimento: per tale motivo sarebbe auspicabile limitare le indagini archeologiche preliminari alle sole aree dove si prevedono, da progetto, scavi a maggiori profondità, evitando di sollecitare ulteriormente zone particolarmente sensibili.

L'area individuata per la realizzazione dell'Espansione Est dell'Apron si configura, in base a quanto rinvenuto nelle indagini geoarcheologiche effettuate nelle zone immediatamente limitrofe, come ad alto rischio archeologico: anche in questo caso andranno certamente programmate indagini preventive specifiche.

Anche l'area interessata dal Nuovo Svincolo sulla A12 possiede un alto rischio archeologico: date le scarse profondità di scavo potrebbe ritenersi sufficiente la sola assistenza archeologica in corso d'opera. Lo stesso potrebbe essere proposto l'area interessata dall'adeguamento sistema di adduzione all'idrovora di Focene, che insiste in un'area a medio rischio archeologico.

In merito alle attività previste nella fase 2, ossia la realizzazione di Piazzali e taxiway, insieme al nuovo complesso del Terminal Nord, anche queste insistono su un territorio ad alto rischio archeologico dove dovranno presumibilmente essere previste indagini archeologiche preventive.

8. BIBLIOGRAFIA

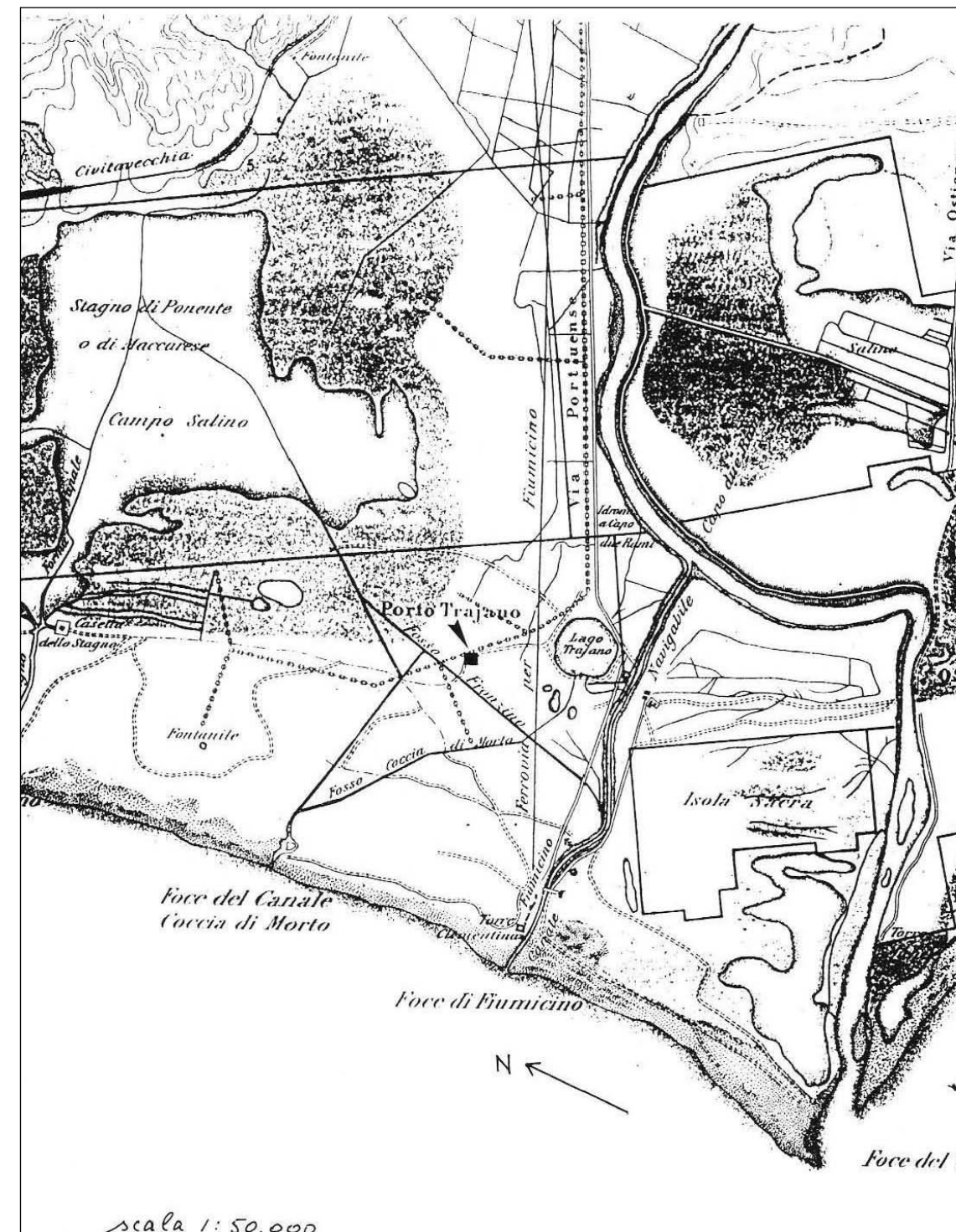
- AA.VV. 1995 Aa.Vv., "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAeI*, n. 24 (1995), pp. 361-373.
- AMENDOLEA 2004 B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004.
- AMENDUNI 1880 G. Amenduni, *Sulle opere di bonificazione della plaga litoranea dell'agro romano che comprende le paludi e gli stagni di Ostia, Porto, Maccarese e delle terre vallive di Stracciaccappa, Baccano, Pantano, Lago dei Tartari: relazione del progetto generale*, Roma 1880.
- ARNOLDUS HUYZENVELD 2005 A. Arnoldus Huyzendveld, "The natural environment of the Agro Portuense", in S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt (a cura di), *Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome*, Roma 2005 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 15), pp. 14-30.
- ARNOLDUS HUYZENVELD ET ALII 1992 A. Arnoldus Huyzendveld, P. Gioia, P. Pascucci, "A Systematic Survey Project in the Roman Coastal Area", in *Paper of the Fourth Conference of Italian Archaeology*, n. 3, 1 (1992), pp. 91-109.
- ARNOLDUS HUYZENVELD - PAROLI 1995 A. Arnoldus-Huyzendveld, L. Paroli, "Alcune considerazioni sullo sviluppo storico dell'ansa del Tevere presso Ostia", in *QuadAeI*, n. 24 (1995), pp. 383-392
- ARNOLDUS HUYZENVELD ET ALII 2009 A. Arnoldus Huyzendveld, A. Carbonara, C. Ceracchi, C. Morelli, "La viabilità nel territorio portuense", in V. Jolivet, C. Pavolini, M. A. Tomei, R. Volpe (a cura di), *Suburbium II: il suburbio di Roma dalla fine dell'età monarchica alla nascita del sistema delle ville (V - II secolo a.C.)*, Roma 2009 (Collection de l'École française de Rome, 419), pp. 599-619.
- BAGNASCO 1998 C. Bagnasco (a cura di), *Il delta del Tevere. Un viaggio tra passato e futuro*, Roma 1998.
- BEDELLO TATA - GIOIA - PASCUCCI 1993 M. Bedello Tata, P. Gioia, P. Pascucci, "Ricognizioni di superficie nel territorio costiero di Roma: prospettive di ricerca e di tutela", in *QuadAeI* 1993.
- BELFIORE ET ALII 1987 A. Belfiore, P. Bellotti, M.G. Carboni, R. Chiari, S. Evangelista, P. Tortora, P. Valeri, "Il delta del Tevere: le facies sedimentarie della conoide sommersa. Un'analisi statistica sui caratteri tessiturali microfaunistici e mineralogici", in *Bollettino della Società Geologica Italiana*, n. 106 (1987), pp. 425-445.
- BELLOTTI ET ALII 1986 P. Bellotti, P.F. Biagi, P. Tortora, P. Valeri, "Il delta del Tevere: facies deposizionali ed ipotesi evolutiva", in *Memorie della Soc. Geologica Italiana*, n. 35 (1986), pp. 797-803.
- BELLUOMINI ET ALII 1986 G. Belluomini, P. Iuzzolini, L. Manfra, R. Mortari, M. Zalaffi, "Evoluzione recente del delta del Tevere", in *Geologica romana*, n. 25 (1986), pp. 213-234.
- BRUUN - ZEVI 2002 Ch. Bruun, A. Gallina Zevi (a cura di), *Ostia e Portus nelle loro relazioni con Roma*, in *AIRF*, 27, Roma, 2002.

CARBONI - SALVADEI 1993	G. Carboni, L. Salvadei, "Indagini archeologiche nella piana della bonifica di Maccarese (Fiumicino-Roma). Il neolitico e l'eneolitico", in <i>Origini</i> , n. XVII (1993), pp. 255-286.	MANFREDINI 2002	A. Manfredini (a cura di), <i>Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese</i> , Firenze 2002.
CASTAGNOLI ET ALII 1972-73	F. Castagnoli, C. Colini, C. Buzzetti, "Notiziario di scavi, scoperte e studi intorno alle antichità di Roma e Campagna romana 1946-1960. Prima Parte", in <i>Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma</i> , n. 83 (1972-73), pp. 5-156.	MANFREDINI ET ALII 1995	A. Manfredini, G. Carboni, C. Conati Barbaro, A. Curci, A. Tagliacozzo, "Scavi nel sito eneolitico di "Le Cerquete-Fianello" (Maccarese): risultati preliminari", in <i>QuadAeI</i> , 24 (1995), pp. 349-360.
CASTELLI ET ALII 2008	R. Castelli, A. Facciolo, M. Gala, M.C. Grossi, M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, S. Sivilli, "Scavi e ritrovamenti", in L. Caravaggi, O. Carpenzano (a cura di), <i>Interporto Roma-Fiumicino. Prove di dialogo tra archeologia, architettura e paesaggio</i> , Firenze 2008, pp. 69-86.	MORELLI 2005	C. Morelli, "The Claudian Harbour in Light of New Investigations", in S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt (a cura di), <i>Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome</i> , Roma 2005 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 15), pp. 241-268.
CHIUMENTI - BILANCIA 1979	L. Chiumenti, F. Bilancia, <i>La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Via Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti</i> , Roma 1979.	MORELLI 2008	C. Morelli, "Tracce dei sistemi territoriali e ambientali antichi", in L. Caravaggi, O. Carpenzano (a cura di), <i>Interporto Roma-Fiumicino. Prove di dialogo tra archeologia, architettura e paesaggio</i> , Firenze, pp. 69-86.
CINGOLANI 1774	G. B. Cingolani, <i>Topografia geometrica dell'Agro Romano</i> , 1774.	MORELLI - OLCESE - ZEVI 2004	C. Morelli, G. Olcese, F. Zevi, "Scoperte recenti nelle saline portuensi (<i>Campus Salinarum Romanarum</i>) e un progetto di ricerca sulla ceramica di area ostiense in età repubblicana", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (a cura di), <i>Méditerranée occidentale antique: les échanges</i> , Soveria Mannelli, 2004, pp. 43-55.
DAI PRA - ARNOLDUS-HUYZENDVELD 1984	G. Dai Pra, A. Arnoldus-Huyzendveld, "Lineamenti stratigrafici, morfologici e pedologici della fascia costiera dal Fiume Tevere al Fiume Astura", in <i>Geologica Romana</i> , n. 23 (1984).	MORELLI ET ALII 2008	C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, R. Giudice, P. Manacorda, "The landscape of the Ager Portuensis, Roma: some new discoveries, 2000-2002", in G. Lock, A. Faustoferri (a cura di), <i>Archaeology and landscape in central Italy: Papers in memory of John A. Lloyd</i> , Oxford 2008 (Oxford University School of Archaeology, Monograph 69), pp. 213-232.
DE ROSSI - DI DOMENICO - QUILICI 1968	G.M. De Rossi, P.G. Di Domenico, L. Quilici, <i>La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia</i> , Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968.	MORELLI ET ALII 2011	C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, M. C. Grossi, A. Arnoldus-Huyzendveld, "La topografia romana dell'agro portuense alla luce delle nuove indagini", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), <i>Portus and its Hinterlands: recent archaeological research</i> , Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 261-285.
DESCOEUDRES 2001	J.-P. Descoedres (a cura di), <i>Ostie - port et porte de la Rome antique</i> [catalogo della mostra], Geneve 2001.	MORELLI - FORTE 2014	C. Morelli, V. Forte, "Il Campus Salinarum Romanarum e l'epigrafe dei conductores", in <i>Mélanges de l'École française de Rome - Antiquité</i> [Online], 126-1 (2014).
GERMONI 2008	P. Germoni, "Fiumicino-Isola Sacra. Vecchi e nuovi rinvenimenti", in <i>Bullettino della Commissione Archeologica di Roma</i> , n. CX (2008), pp. 398-344.	NIBBY 1848	A. Nibby, <i>Analisi storica, topografica, antiquaria della carta de'dintorni di Roma</i> , voll. I-II, 1848.
GIRAUDI 2004	C. Giraudi, "Evoluzione tardo-olocenica del delta del Tevere", in <i>Il Quaternario - Italian Journal of Quaternary Science</i> 17, 2/2 (2004), pp. 477-492.	NOLI 2014	A. Noli, "Il porto antico di Roma in una rivisitazione ingegneristica", in <i>L'Acqua</i> , n. 4 (2014), pp. 59-74.
GIULIANI 1992	C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (ed), <i>Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano: metodo e progetto</i> , Roma 1992, pp. 29-43.	PANI-ERMINI 1979	L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in <i>QuadAeI</i> , n. 3 (1979), pp. 243-249.
GROSSI ET ALII 2009	M.C. Grossi, C. Morelli, D. Citro, A. Facciolo, M. Gala, S. Medaglia, M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, S. Sivilli, <i>Un'estesa struttura idraulica di prima età imperiale nel territorio di Maccarese (Fiumicino-Roma)</i> , in <i>www.fastionline.org</i> , 2009.	PAVOLINI 1988	C. Pavolini, <i>Ostia</i> , Guide archeologiche Laterza, Bari 1988.
KEAY ET ALII 2005	S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt (a cura di), <i>Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome</i> , Ostia 2005.	PELLEGRINO ET ALII 1995	A. Pellegrino, P. Olivanti, F. Panariti, "Ricerche archeologiche nel Trastevere Ostiense", in <i>QuadAeI</i> , n. 24 (1995), pp. 393-400.
KEAY - PAROLI 2011	S. Keay, L. Paroli (a cura di), <i>Portus and its Hinterlands: recent archaeological research</i> , Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18).	PETRIAGGI ET ALII 1995	R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in <i>QuadAeI</i> , n. 24 (1995), pp.361-373.

<p>PETRIAGGI - VITTORI -VOLI 2001</p> <p>QUILICI 1976</p> <p>RUGGERI ET ALII 2010</p> <p>SCRINARI 1960</p> <p>SERLORENZI ET ALII 2004</p> <p>SERLORENZI - DI GIUSEPPE 2009</p> <p>SERRA 2007</p> <p>TESTAGUZZA 1970</p> <p>VITTORI - VORI 1999</p>	<p>R. Petriaggi, M.C. Vittori, P. Vori, "Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto", in <i>Atlante Tematico di Topografia Antica</i>, n. 10 (2001), pp. 139-150.</p> <p>L. Quilici, "Ambiente storico e preesistenze archeologiche nella regione di foce del Tevere e lungo il basso corso a valle di Roma", in L. Borroni, V. Giorgi (a cura di), <i>Roma ovest lungo il Tevere</i>, Roma 1976, pp. 175-178.</p> <p>D. Ruggeri, M. Gala, A. Facciolo, M. C. Grossi, C. Morelli, M. L. Rinaldi, S. Sivilli, E. Carrisi, D. Citro, F. R. De Castro, "Località Le Vignole, Maccarese (Fiumicino-Roma): risultati preliminari dello scavo protostorico", in N. Negroni Catacchio (a cura di), <i>Atti del IX incontro di studi del Centro di studi di preistoria e archeologia (Valentano-Pitigliano 12-14 settembre 2008)</i>, Milano, 2010, pp. 327-338.</p> <p>V. Scrinari, "Aeroporto Intercontinentale di Roma a Fiumicino", in <i>Fasti Archeologici</i>, n. 15 (1960), n. 4489</p> <p>M. Serlorenzi, B. Amatucci, A. Arnoldus Huyzendveld, A. De Tomassi, H. Di Giuseppe, C. La Rocca, G. Ricci, E. Spagnoli, "Nuove acquisizioni sulla viabilità dell'agro portuense: il rinvenimento di un Tratto della via Campana e della via Portuense", in <i>BCom</i>, n. 105 (2004), pp. 47-114.</p> <p>M. Serlorenzi, H. Di Giuseppe, "La via Campana: aspetti topografici e rituali", in V. Jolivet, C. Pavolini, M. A. Tomei, R. Volpe (a cura di), <i>Suburbium II: il suburbio di Roma dalla fine dell'età monarchica alla nascita del sistema delle ville (V – II secolo a.C.)</i>, Roma, 2009 (Collection de l'École française de Rome, 419), pp. 573-598.</p> <p>S. Serra, "Via Ostiense-via Portuense", in <i>Antiche strade del Lazio</i>, Roma 2007.</p> <p>O. Testaguzza, <i>Portus. Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino</i>, Roma 1970.</p> <p>M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in <i>Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome</i>, n. (58), 1999, pp. 48-52.</p>	<p>Relazioni interne della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia (Archivio ADR Engineering; Archivio ADR)</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., <i>Ricostruzione ambientale per l'epoca romana dell'area a sud del parcheggio a lunga sosta Fiumicino – Aeroporto.Relazione interna della Soprintendenza Archeologica di Ostia</i>, Ministero dei Lavori Pubblici del 21/4/1999.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Nuovo Hangar Air One" Fiumicino (RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12/09/04.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche delle indagini effettuate nell'area "Sottostazione di Porto", (Fiumicino RM) 2012, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/08/12.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Aerostazioni Hub Est", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 20/12/13.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per il "Parcheggio a raso Lunga Sosta. Parte I", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/12/13.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per il "Parcheggio a raso Lunga Sosta. Parte II", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 29/12/2013.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche effettuate nell'area "Raddoppio Rullaggio Bravo" dell'Aeroporto di Roma, (Fiumicino RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Rocca di Papa 22/01/14.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per l'area "Ampliamento Area W" Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 29/01/14.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Aspetti geoarcheologici dei carotaggi effettuati nell'ambito del progetto "Area De Icing - Pista Uno" dell'Aeroporto di Roma", (Fiumicino RM) 2014, Relazione Tecnico-Scientifica, Rocca di Papa 04/06/14.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuove Centrali UPS A e UPS B", Fiumicino (RM) 2014, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 15/07/14.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Cantiere Logistico - AN4", Fiumicino (RM) 2014, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 17/11/14.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Cavidotto Cabina AN 13", Fiumicino (RM) 2015, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 02/02/15.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Aspetti geoarcheologici dell'area "Piazzali ovest – I fase - ULD", Fiumicino (RM) 2015, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 20/05/2015.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche nell'area "Lost & Found Alitalia", Fiumicino (RM) 2016, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 21/11/2016.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Indagini geoarcheologiche nell'area "Crew Briefing Center Alitalia", Fiumicino (RM) 2016, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 21/11/2016.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'ambito del Porto di Claudio, Aeroporti di Roma, area impianto essiccazione fanghi (Fiumicino, RM), 2001. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12/3/2001.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area destinata alla realizzazione di un edificio per il centro congressi dell'Hotel Hilton all'aeroporto di Fiumicino (RM). Relazione tecnico-scientifica, Roma 19/9/2001.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nel Comparto Funzionale 2, "Area Centrale" (attuale "Parcheggio Breve Sosta") dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 13/04/2002.</p> <p>Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area Raddoppio della via di rullaggio "Bravo" nel settore a nord del futuro Molo "C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/05/2002.</p>
--	--	--

- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo Parcheggio Multipiano, 5° Modulo" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 04/06/2002.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo Molo C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 14/12/2002.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Svincolo autostrada Roma-Fiumicino / Cargocity Fiumicino RM. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 22/02/2003.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazzali aeromobili zona sud-est Echo degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 14/07/2003.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Ampliamento Parcheggio Lunga Sosta" Fiumicino (RM) 2003. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/07/2003.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo edificio smistamento bagagli" degli Aeroporti di Roma (Fiumicino Rm) 2003. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 07/11/2003.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Nuovo Albergo" Fiumicino RM. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 09/03/2004.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazzali aeromobili zona sud-est Echo - 2° fase degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 10/07/2004.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Stazione di Betonaggio" Fiumicino (RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12/10/2004.
- Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., Aspetti geoarcheologici dello scavo archeologico dell'area "Nuovo Albergo" Fiumicino RM. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/04/2005.
- Arnoldus-Huyzendveld A., D. Girasoli, Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18/05/2009.
- Castagna M.A., Rinaldi M.L., Ampliamento Piazzali Aeromobili Area Ovest e Magazzino Gomme. Relazione di Scavo, Roma 2013.
- Castagna M.A., De Castro F.R., Rinaldi M.L., Adeguamento capacitivo ed estensione dell'esistente piazzale aeromobili settore 200 in area Sud – Est - Sistema Aerostazioni Hub Est, Roma 2013.
- Facciolo A., Grossi M.C., Rinaldi M.L., Ruggeri D., Progetto di completamento Fiumicino sud - Completamento Raddoppio della via di Rullaggio Bravo, Roma 2013.
- Facciolo A., Grossi M.C., Rinaldi M.L., Ruggeri D., Indagini geognostiche Area De Icing - Pista volo 1 R16, Roma 2014.
- Fronti D., Sarocchi M. F., Sileoni A., Zegretti C., Sorveglianza archeologica ai lavori di interrimento degli elettrodotti 150kv "Porto Ponte Galeria" e "Porto Raffinerie". Relazione dell'intervento archeologico, Roma 2009.
- Grossi M.C., Rinaldi M.L., Indagini archeologiche preventive. Parcheggio a raso Area Est Lunga Sosta, Roma 2013.
- Rinaldi M. L., Area Est-Stazione di servizio, Relazione di scavo, Roma 2003.
- Rinaldi M. L., Lavori per la collocazione di un aerogeneratore minieolico. Analisi di 1 carotaggio, Roma 2015.
- Rinaldi M. L., Realizzazione "Cartellone pubblicitario WELCOME TO ROME AIRPORT". Indagini archeologiche preventive, Roma 2015.
- Rinaldi M. L., Ampliamento piazzali AZ. Indagini archeologiche preventive, Roma 2016.
- Rinaldi M. L., Sivilli S., Area Est, Nuovo Hangar "Air One", Fiumicino (RM), Sondaggi archeologici 2004. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 2004.
- Rinaldi M. L., Sivilli S., Ampliamento Area Ovest, Sondaggi archeologici. Relazione di Scavo, Roma 13 gennaio 2005.
- Rinaldi M.L., Ruggeri D., Realizzazione di trincee preventive nell'ambito dei lavori di ampliamento della Sottostazione di Porto, Roma 2012.
- Ruggeri D., Realizzazione della nuova rete elettrica delle piste di volo . Cavidotto An13 (Punti A081-A087), Roma 2014.
- Ruggeri D., Riconfigurazione e ampliamento Piazzali Ovest – Area verde ULD. Indagini archeologiche preventive, Roma 2015.
- Ruggeri D., Realizzazione della nuova rete elettrica delle Piste di volo. Cavidotto AN13-AN12 (Pozzetti A081-A035), Roma 2016.

IMMAGINI



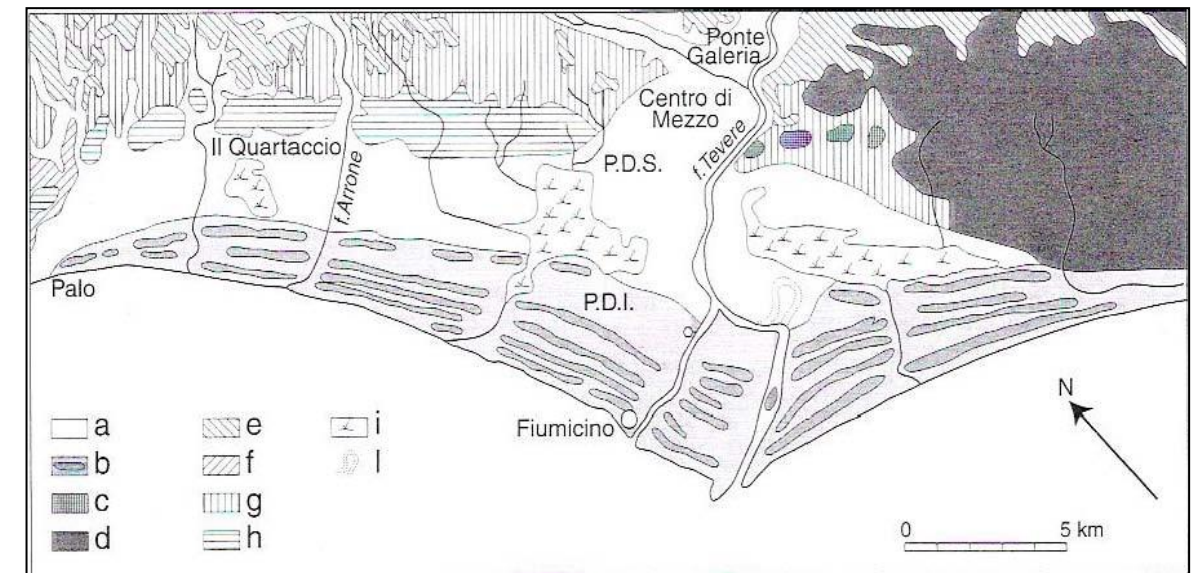
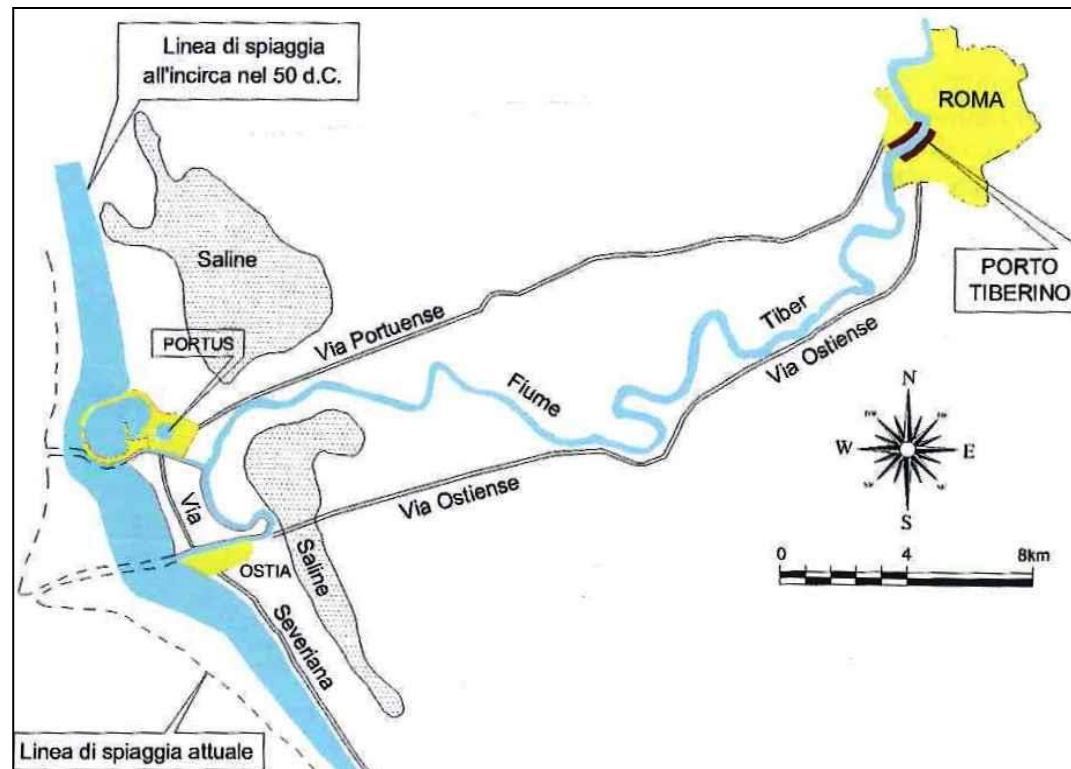


Figura 2. Elementi morfologici e litologici della Piana Deltizia del Tevere. a. alluvioni recenti; b. sedimenti dunari ed interdunari recenti; c. alluvioni antiche; d. sabbie rossastre (dune antiche); e. piroclastiti pleistoceniche; f. travertini; g. argille, argille sabbiose, sabbia, lenti di ciottolame con abbondante malacofauna; h. ghiaie e ghiaie sabbiose poligeniche; i. antichi stagni bonificati; l. canali fluviali fossili; P.D.I. piana deltizia interna; P.D.S piana deltizia superiore (da MANFREDINI 2002).

Figura 4. Inquadramento topografico del complesso portuale di Ostia e Portus: si notino le due saline a nord e sud del Tevere, la linea di costa arretrata rispetto all'attuale (da NOLI 2014).

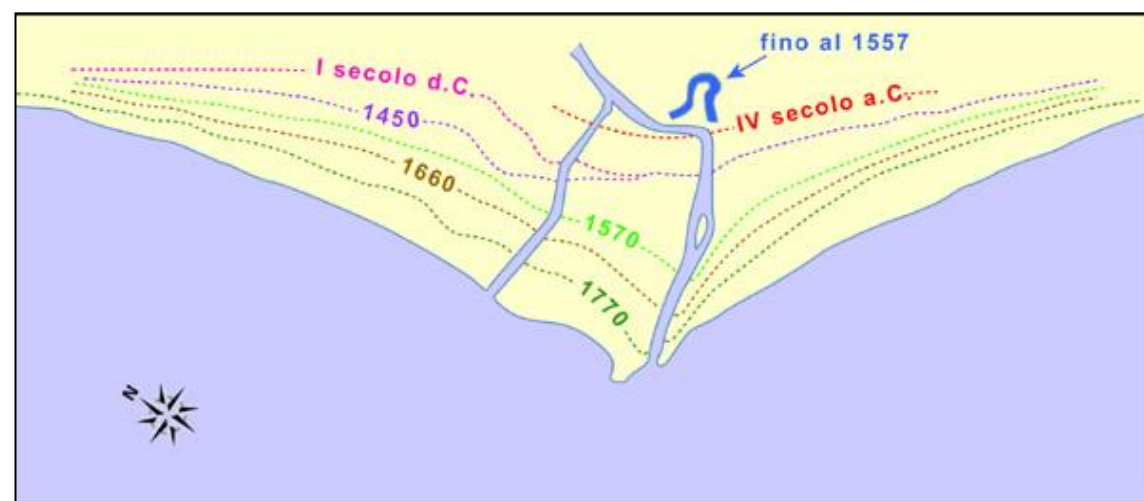


Figura 3. Planimetria dell'area litoranea tiberina di G. Amenduni in cui è rappresentato lo Stagno di Maccarese prima della bonifica (da MORELLI-FORTE 2014).

Figura 5. Variazioni storiche della linea di costa in corrispondenza della foce del Tevere (da BAGNASCO 1998).

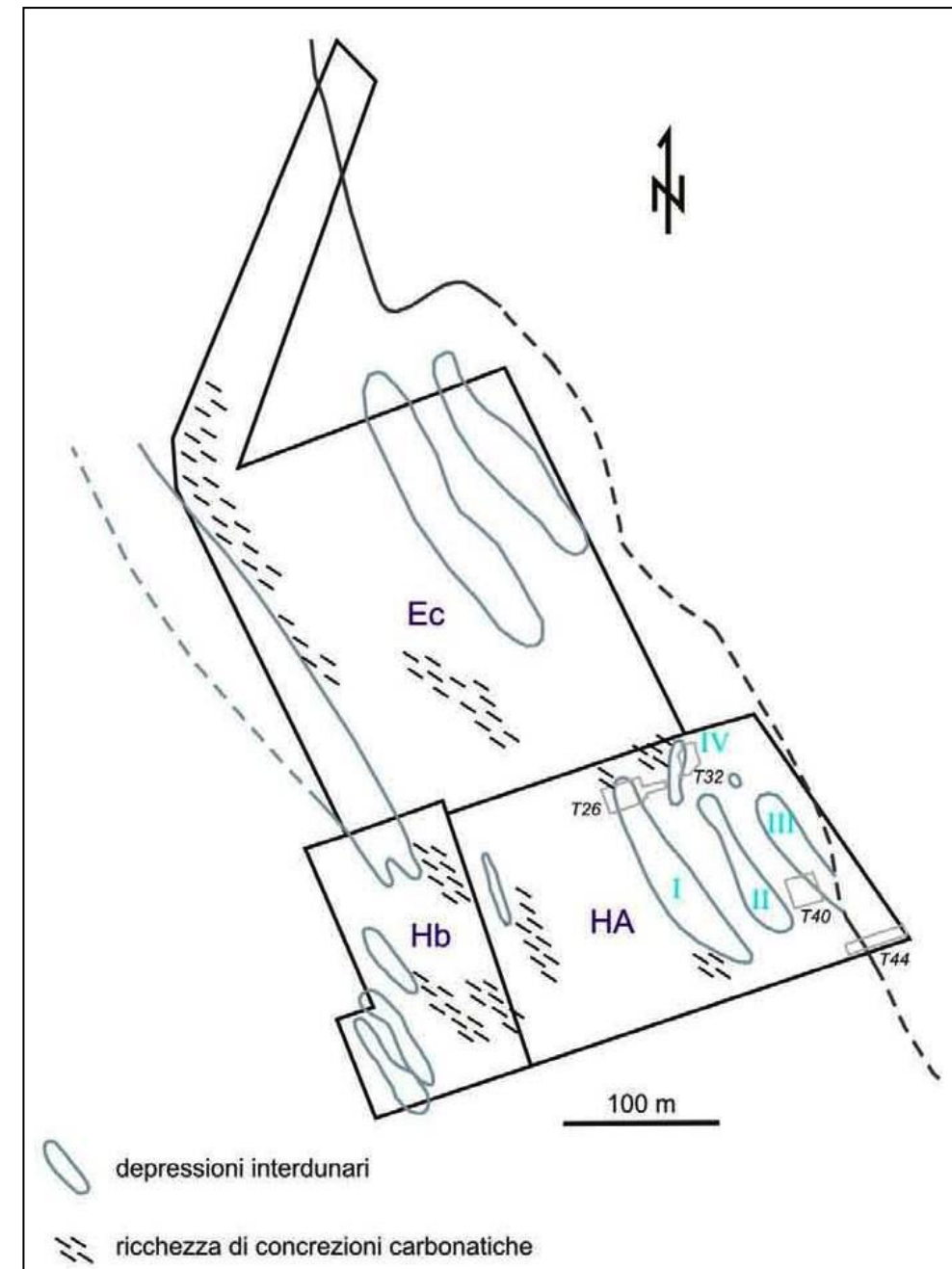
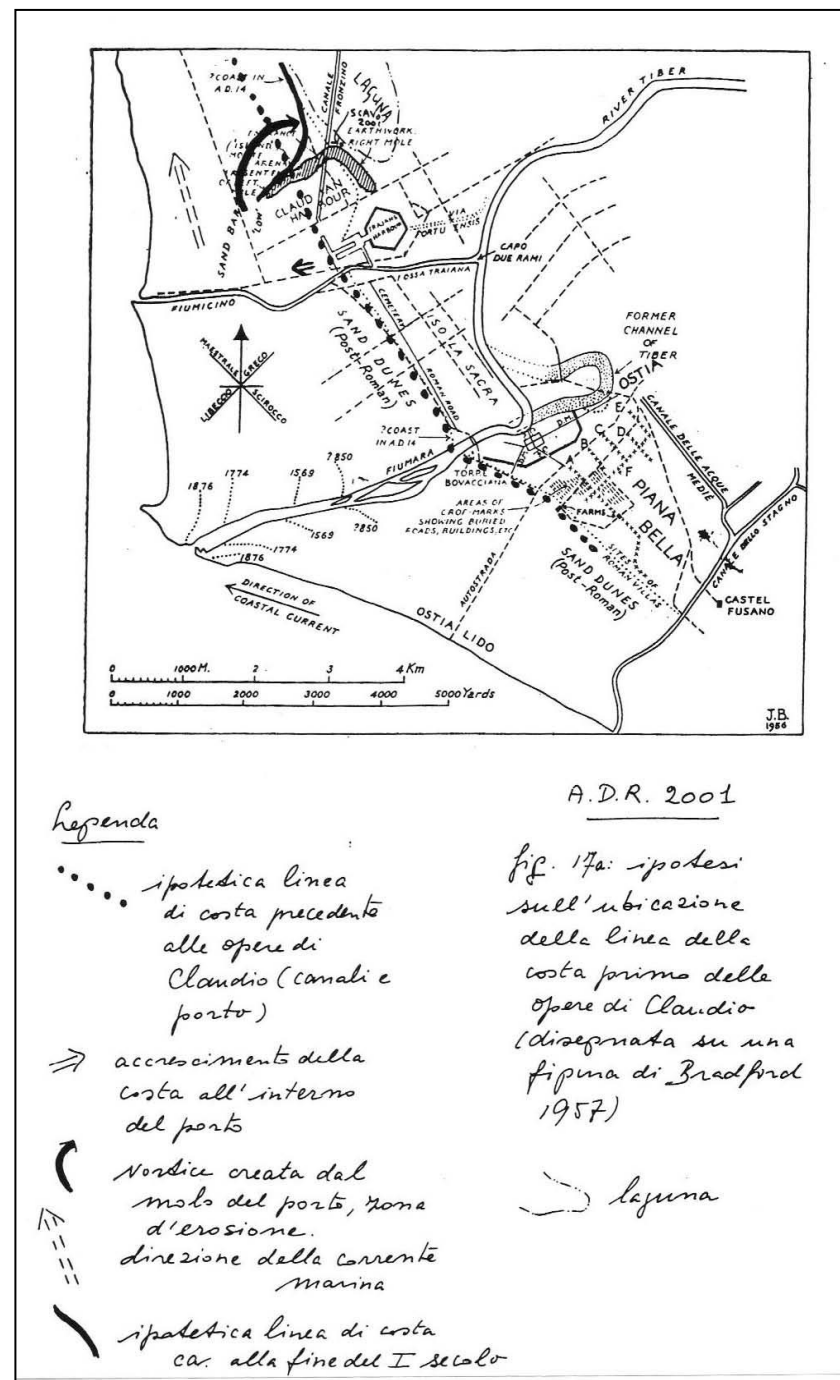


Figura 6. Pianta schematica di unione delle aree di indagine: Echo 2003; Hangar Airone 2004; Hub200 2013. I numeri romani si riferiscono alla depressioni riconosciute nell'area Hangar (da A. Arnoldus-Huyzendveld, *Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Aerostazioni Hub Est", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 20/12/13*).

Figura 7. Ipotesi sull'ubicazione della linea della costa prima delle opere di Claudio, disegnata su una figura di Bradford (1957) e formulata dopo le indagini del 2001 (da A. Arnoldus-Huyzendveld, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'ambito del Porto di Claudio, Aeroporti di Roma, area impianto essiccazione fanghi (Fiumicino, RM), 2001. Relazione tecnico-scientifica, Roma 12.3.2001*).

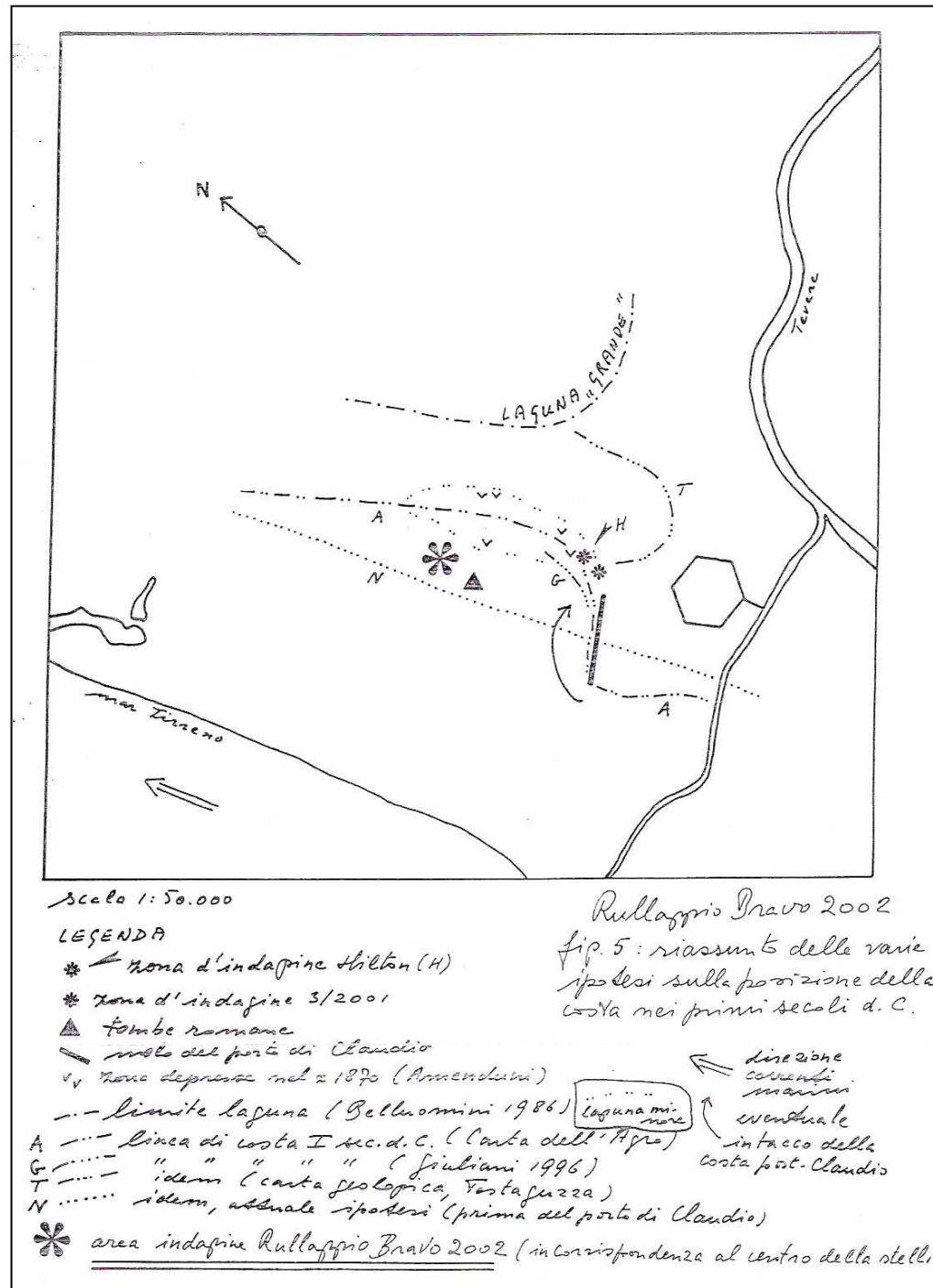


Figura 8. Illustrazione delle diverse teorie sulla linea di costa in epoca romana con l'ipotesi formulata dopo le indagini del 2002 (da A. Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area Raddoppio della via di rullaggio "Bravo" nel settore a nord del futuro Molo "C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/05/2002).

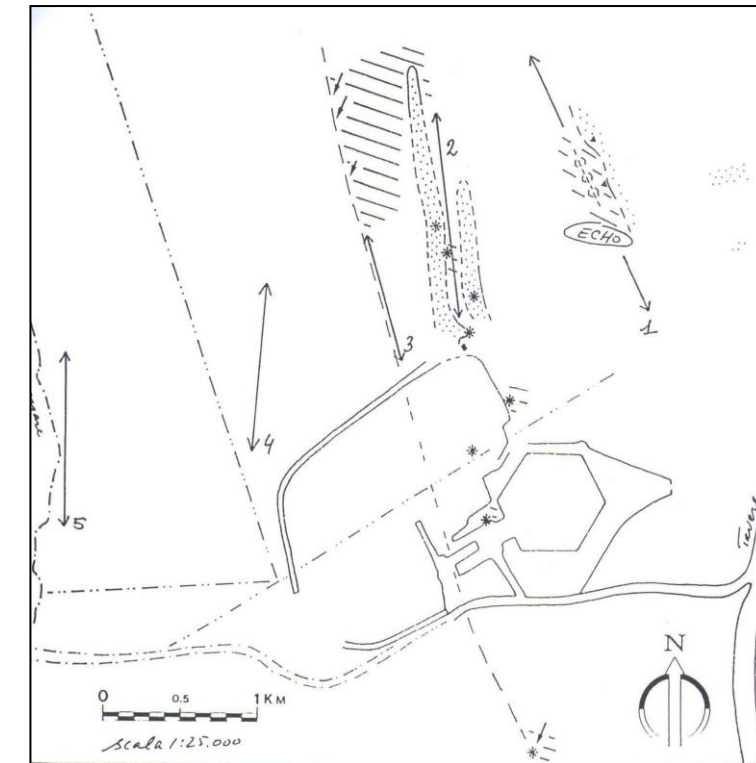


Figura 9. Direzione dei cordoni litorali (da Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L., *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazze aeree zona sud-est Echo - 2° fase degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM)*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 10/07/2004).

1. Echo 2003; 2. vari siti indagati; 3. costa "romana"; 4. accrescimento post-romano

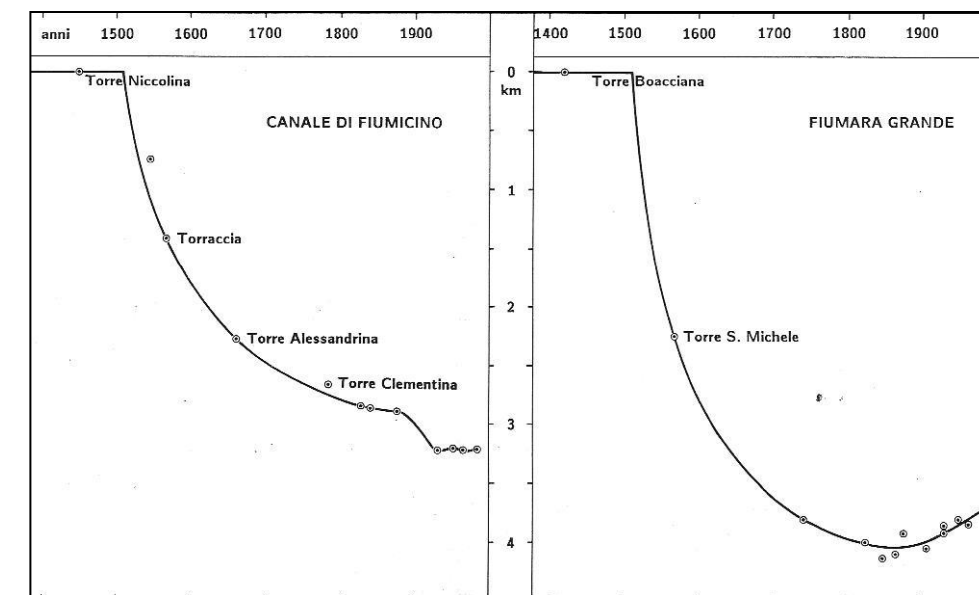


Figura 10. Spostamenti della linea di costa nel XV e XVI secolo ricostruiti in base al posizionamento delle torri moderne (da BELLUOMINI ET ALII 1986).

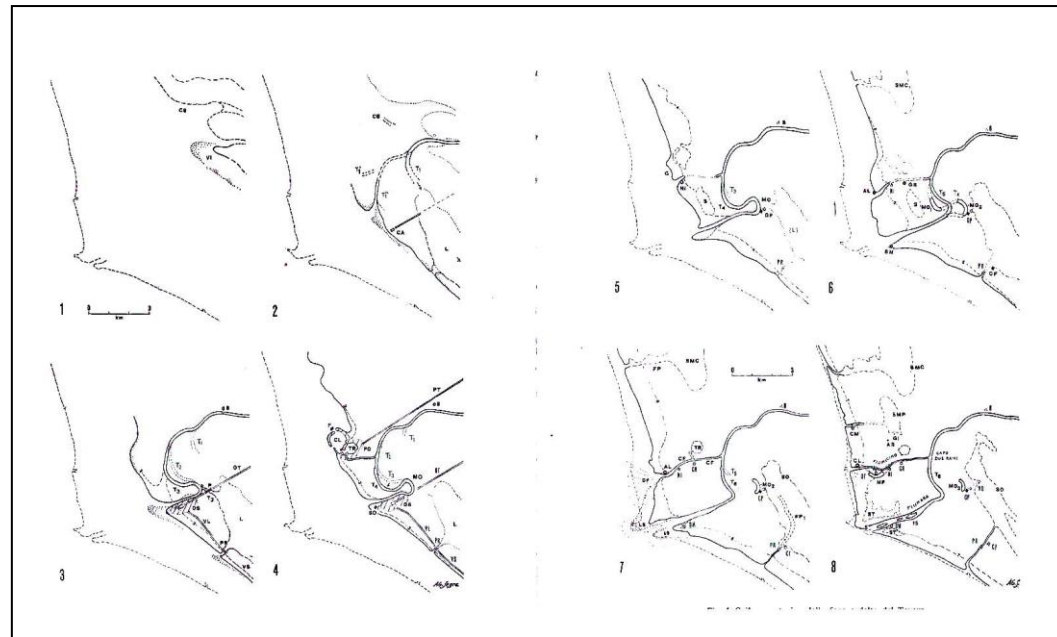


Figura 11. Sviluppo protostorico e storico del delta del Tevere. (da A. Segre, "Considerazioni sul Tevere e sull'Aniene nel Quaternario", in *Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica* 12, 1986).



Figura 13. Ricostruzione assometrica dei porti imperiali (da P.A. Verduchi, *Il porto di Traiano, dépliant*, Roma 1999).



Figura 12. Pianta di Cingolani in cui sono indicate le *Vetere Salinae Veientibus Ablatae* presso la Stagno di Maccarese (da CINGOLANI 1774).

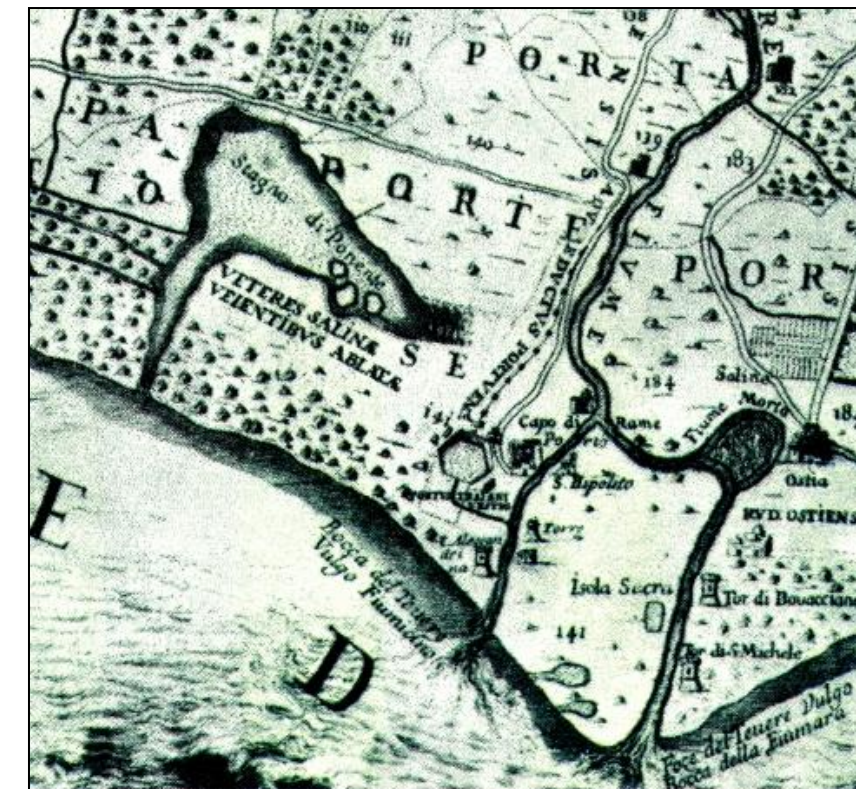


Figura 14. La confluenza tra la Fossa Traiana (a sinistra) e il Tevere (a destra) (da <http://www2.rgzm.de/navis2/harbours/ostia/0048Tteverefossatraiana.htm>).

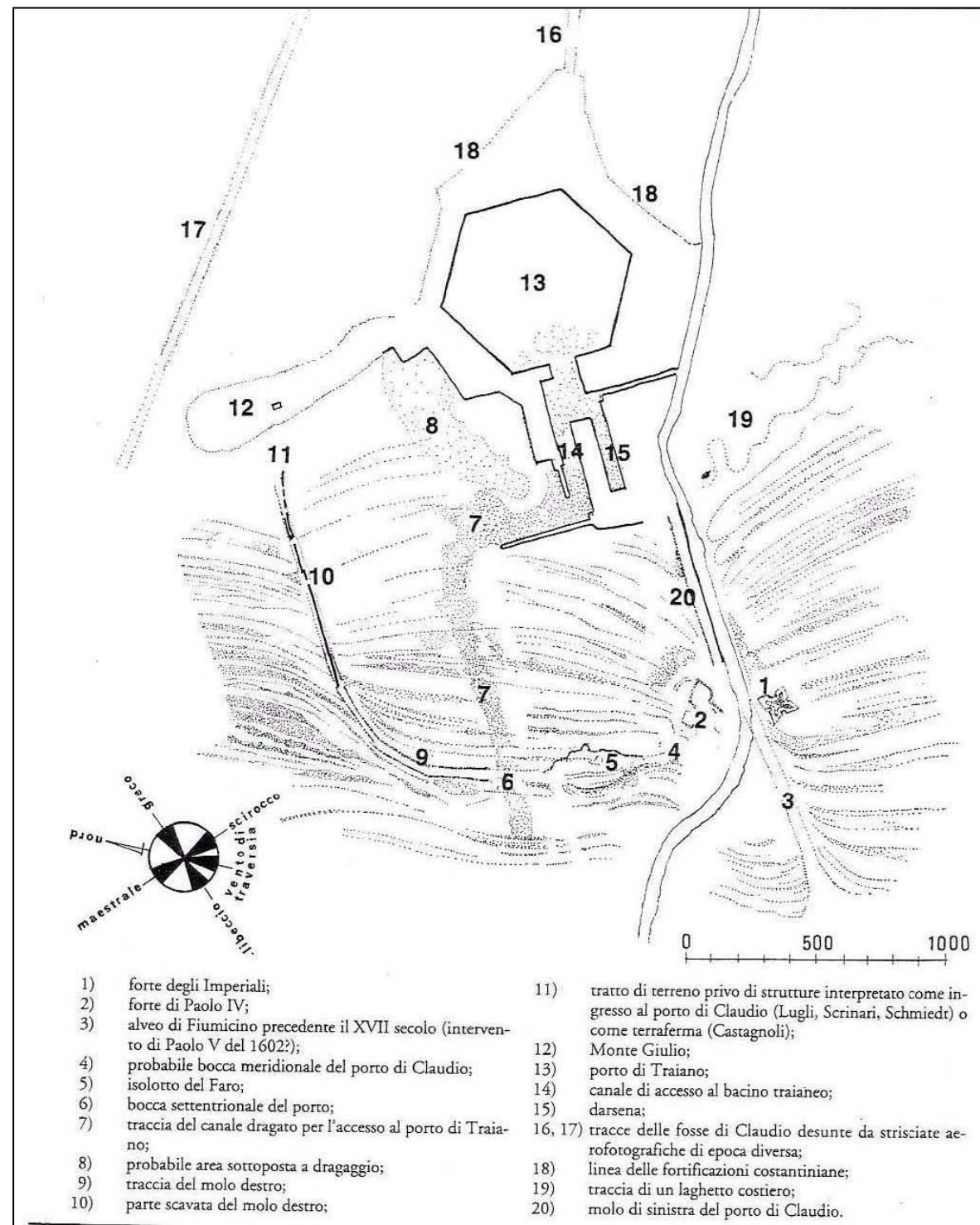


Figura 15. Ricostruzione dei Porti di Claudio e di Traiano (da KEAY ET ALII 2005).

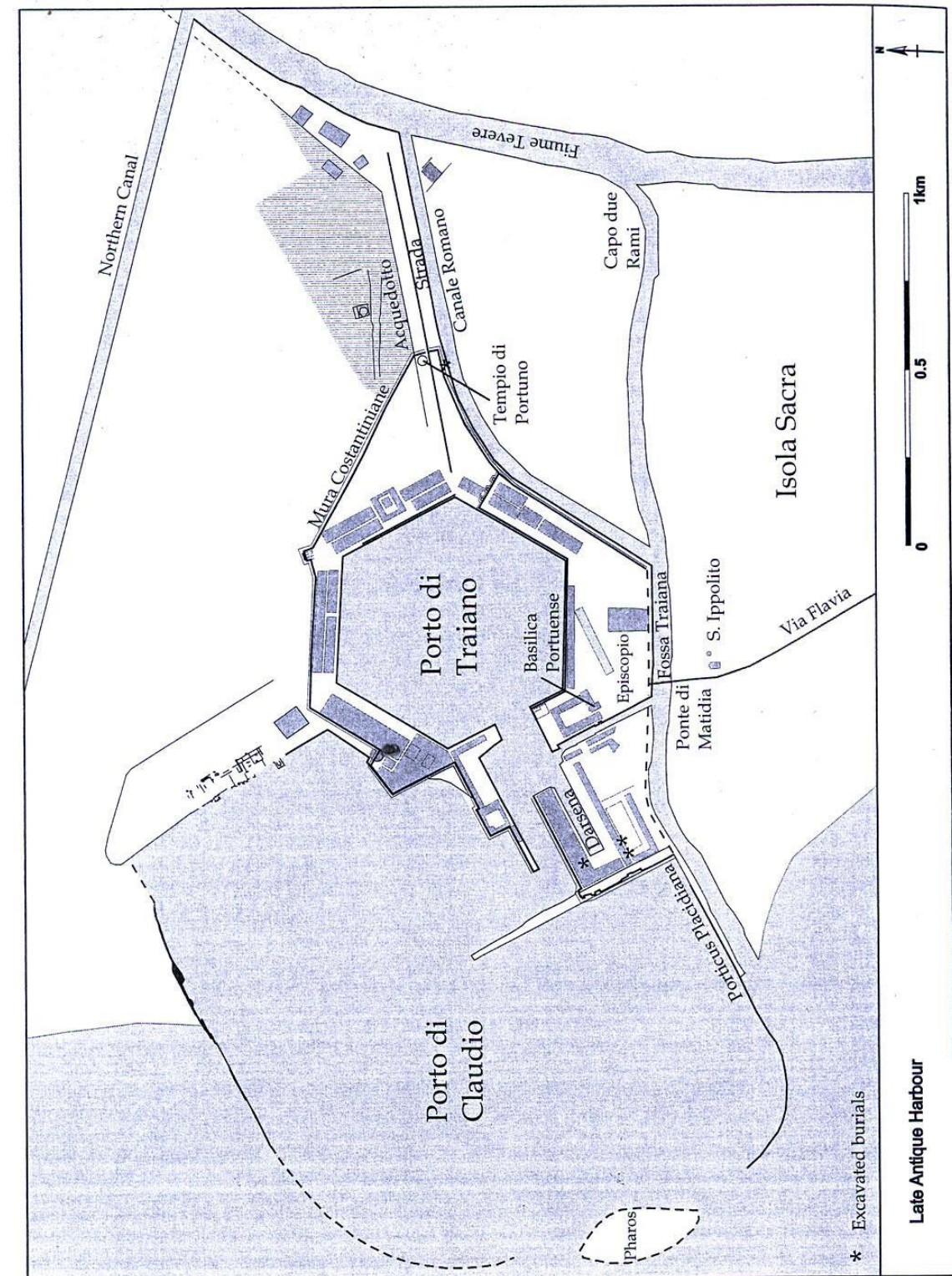


Figura 16. Schematizzazione delle strutture dell'area del porto di Traiano (da GIULIANI 1992).

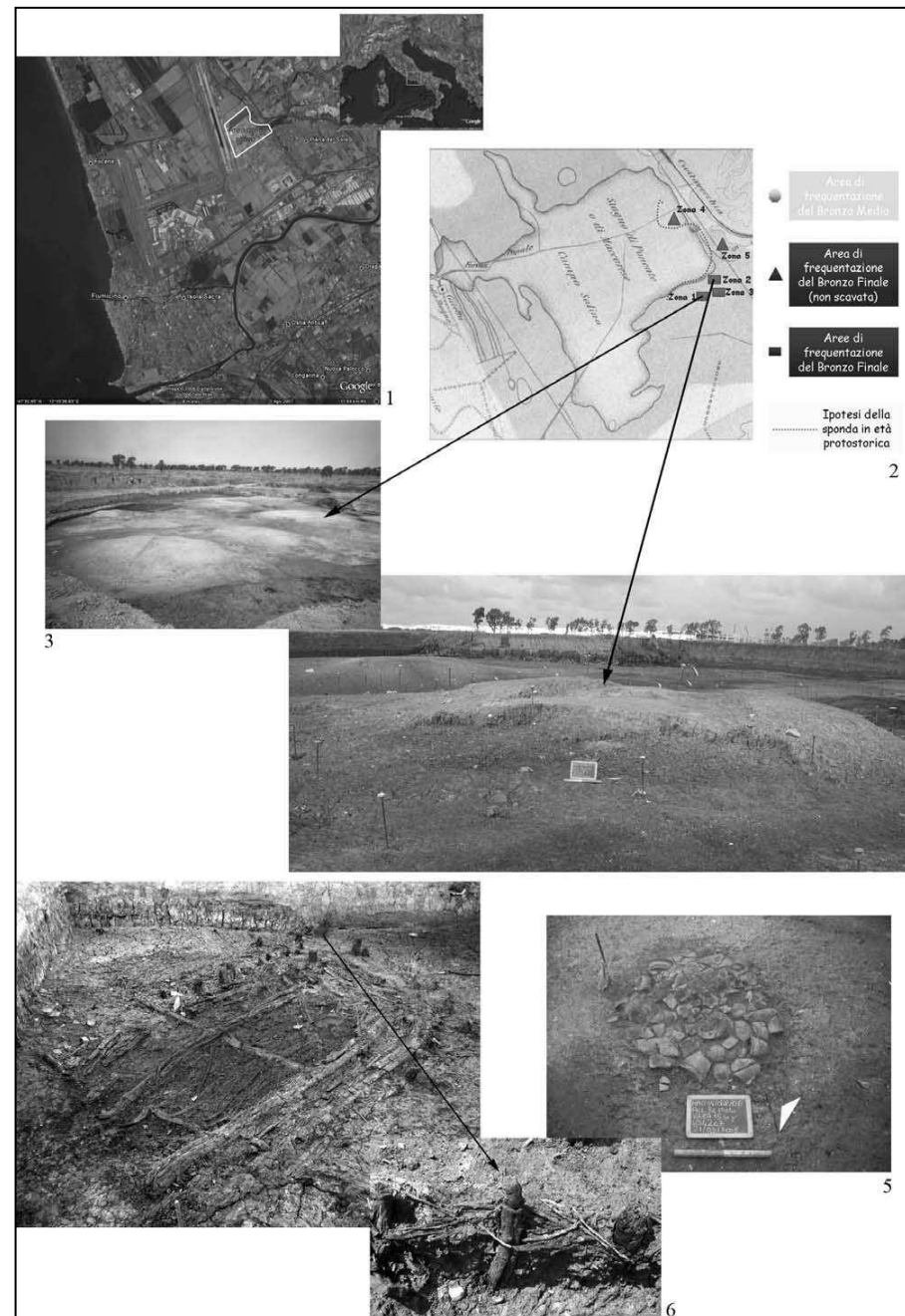


Figura 17. L'insediamento dell'età del Bronzo rinvenuto presso Maccarese, Le Vignole (Scheda n. 120, da RUGGERI ET ALII).

1. Localizzazione del sito.
2. Carta storica con sovrapposizione dei rinvenimenti.
- 3-4. Dossi artificiali.
5. Piastra di cottura
6. Preparazione lignea al base di un fosso.

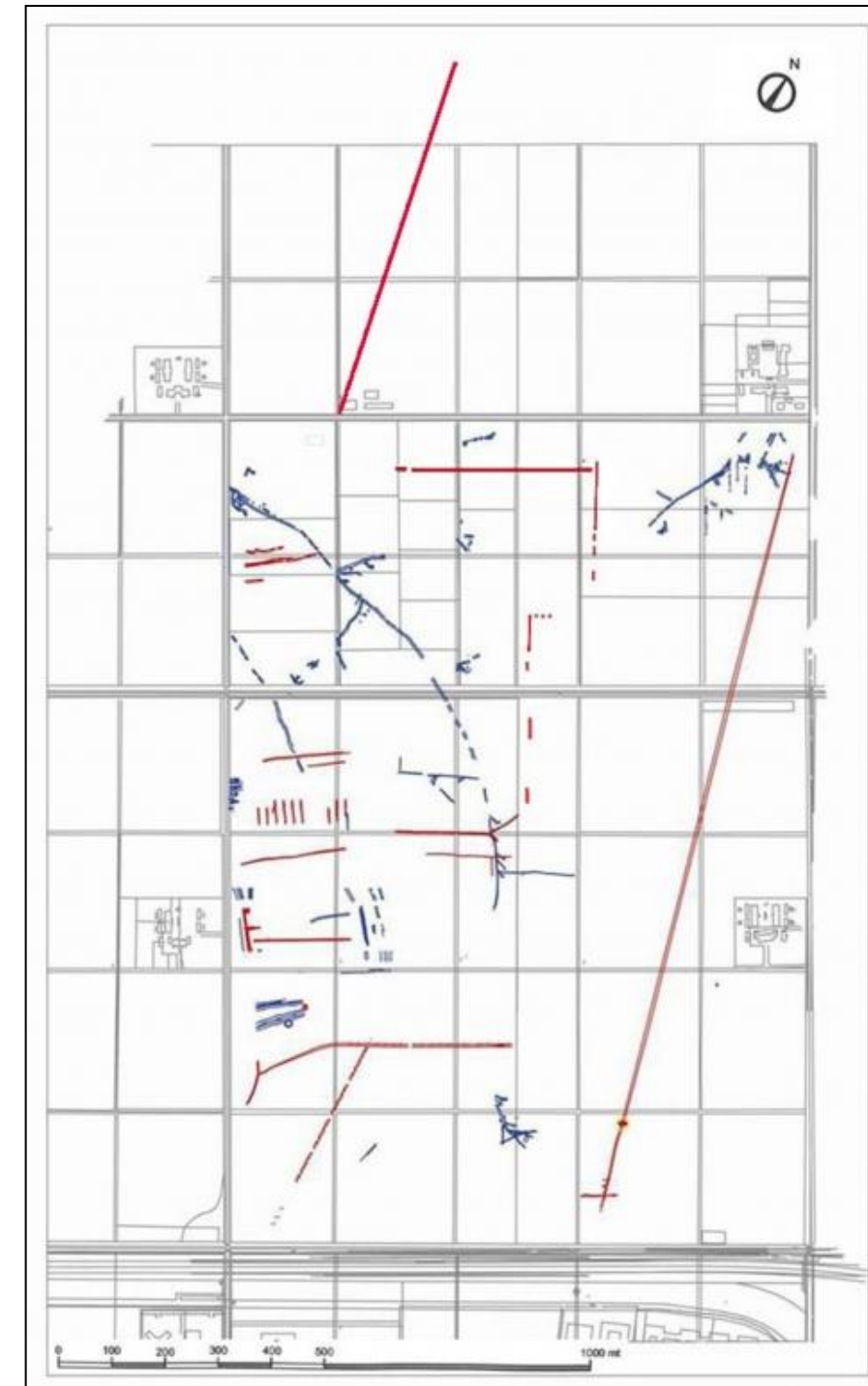


Figura 18. *Campus Salinarum Romanorum*. Le principali opere di canalizzazione di epoca romana (in colore rosso) e medievale (in colore blu) sino ad oggi individuate nell'area delle saline (Scheda n. 35, da MORELLI-FORTE 2014).



Figura 19. Veduta di una vasca appartenente alla fase medievale delle antiche saline (da MORELLI-FORTE 2014).



Figura 20. Immagine da pallone di uno dei canali in muratura che attraversano la diga ad anfore rinvenuta all'interno dell'Interporto Roma-Fiumicino (da MORELLI-FORTE 2014).

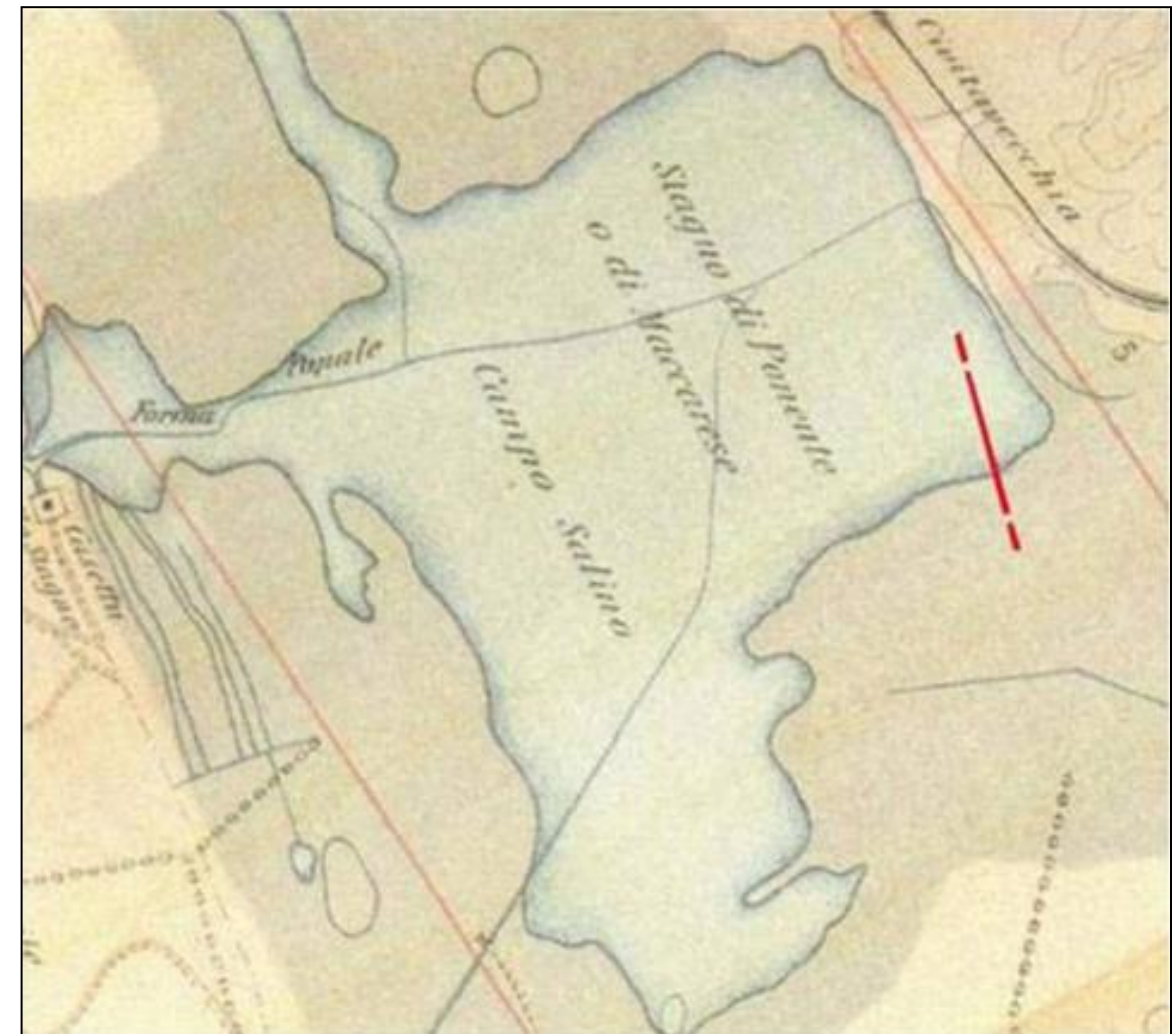


Figura 21. Posizionamento della diga ad anfore (in rosso) rispetto alla Stagno di Maccarese così come rappresentato sulla pianta di G. Amenduni (da MORELLI-FORTE 2014).



Figura 22. L'edificio con l'epigrafe dei *conductores* (Scheda n. 74). Immagine da pallone dell'edificio: In giallo è evidenziato l'ambiente all'interno del quale è stata rinvenuta l'epigrafe dei *conductores* (da MORELLI-FORTE 2014).

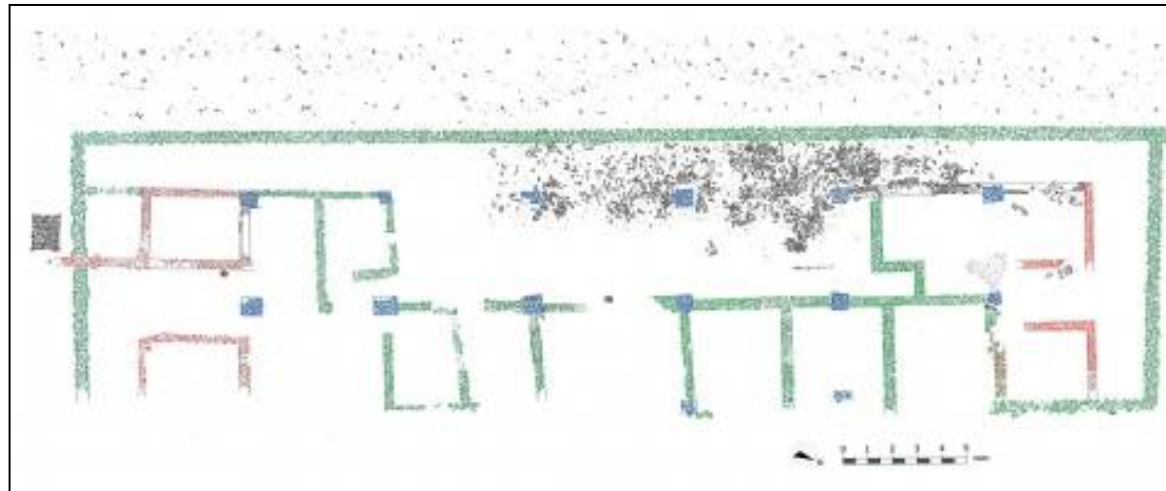


Figura 23. L'edificio con l'epigrafe dei *conductores* (Scheda n. 74). Planimetria: sono evidenziate in blu le strutture appartenenti alla prima fase, in rosso quelle appartenenti alla seconda ed in verde quelle della terza (da MORELLI-FORTE 2014).



Figura 24. Scheda n. 74. La superficie della fossa in cui erano collocati i due blocchi in travertino: sono visibili i frammenti del blocco recante l'epigrafe deposti con il retro a vista (da MORELLI-FORTE 2014).



Figura 25. Scheda n. 119. Edificio rinvenuto a sud dell'Autostrada Roma-Fiumicino (da MORELLI)

ALLEGATO 1
SCHEDE DI CATALOGO

SCHEDA 1 SOTTOSCHEDA 0**Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Torre di Maccarese**Dati cartografici** CTR 373110 Maccarese**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** strutture murarie/area di frammenti fittili/torre**Localizzazione** puntuale

Descrizione In prossimità della Torre di Maccarese è segnalata la presenza di un'area con affioramento di materiali di età medievale, interpretabile come una presenza abitativa di tale epoca. Nello studio di De Rossi, Di Domenico, Quilici (1968) è localizzato presso la Torre il sito della colonia romana di *Fregenae*, localizzato invece più ad est nella Carta dell'Agro (scheda n. 3). In particolare si precisa che a nord della Torre esistevano "avanzi di antichi edifici" (già segnalati da A. Coppi alla metà dell'Ottocento) che all'inizio del Novecento furono completamente distrutti per essere usati nella costruzione di un nuovo edificio nella tenuta di Cortecchia; le tracce non dovettero però andare completamente perdute se Tomassetti afferma di aver visto resti di muri, in parte sepolti nella sabbia, in *opus incertum* internamente e mattoni all'esterno nello stesso punto precisato da Coppi. Inoltre in questa zona si trovarono iscrizioni (*CIL* XI, 3227-29), di cui una rinvenuta presso la foce dell'Arrone nel 1929 riporta il vocabolo *coloni*; Tomassetti riporta poi la notizia di del ritrovamento nel 1907 presso la Torre di una lapide che nominava una *Diana Fregenas*.

Cronologia età romana/Medioevo

Bibliografia G.M. De Rossi, P.G. Di Domenico, L. Quilici, *La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968, p. 43, n. 69; *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 20, n. 6; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373110 Maccarese, tav. LXVII, 5.

Modalità di rinvenimento ricognizione**SCHEDA 2 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Fregene, Casale Primavera**Vincoli** vincolo archeologico DM 12.9.1975 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 373110 Maccarese**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** villa**Localizzazione** puntuale

Descrizione In località Casale di Primavera, la documentazione fornita dall'Archivio della Soprintendenza Archeologica di Ostia e la Carta dell'Agro indicano la presenza di una villa rustica di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 12, B5; Archivio Soprintendenza Archeologica di Ostia.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** ricognizione**SCHEDA 3 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Fregene, Casale Primavera**Dati cartografici** CTR 373110 Maccarese**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** abitato/area di frammenti fittili**Localizzazione** puntuale

Descrizione In località Casale Primavera, la documentazione fornita dall'Archivio della Soprintendenza Archeologica di Ostia e dalla Carta dell'Agro, indicano la presenza di un'area di frammenti fittili. Secondo gli editori di quest'ultima in quest'area potrebbe localizzarsi l'abitato dell'antica *Fregenae*, colonia romana del 246 a.C. Nello studio di De Rossi, Di Domenico e Quilici il sito dell'abitato è stato identificato più ad ovest, presso la Torre di Maccarese (scheda n. 1), sia in base agli antichi Itinerari sia per i rinvenimenti archeologici. In particolare l'*Itinerarium Antonini* pone Fregene a nove miglia di distanza da Porto e da *Alsium*, sulla

strada litoranea Porto-*Centumcellae*; la *Tabula Peutingeriana* indica dopo porto solo la cifra VIII senza precisare il nome della stazione (si potrebbe integrare con il nome di *Fregenae*) e poi cita *Alsium*, senza cifra. In base a tali distanze antiche il sito può comunque essere collocato alla foce dell'Arrone.

Cronologia età romana (fondazione 246 a.C.)

Bibliografia G.M. De Rossi, P.G. Di Domenico, L. Quilici, *La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968, pp. 42-43; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373110 Maccarese, tav. LXVII, 1; Carta Agro, tav. 20, 7.

Modalità di rinvenimento ricognizione**SCHEDA 4 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino/Roma**Specifico** Via della Muratella, Pronto Soccorso Torre di Maccarese**Dati cartografici** CTR 373110 Maccarese**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** strada**Localizzazione** generica

Descrizione Le carte topografiche dal Cinquecento indicano una strada da Malagrotta alla Torre di Maccarese; si potrebbe trattare della via che collegava Roma con la colonia di *Fregenae* fondata nel 246 a.C.

Cronologia età romana

Bibliografia G.M. De Rossi, P.G. Di Domenico, L. Quilici, *La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968, p. 42; *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, fogli 12,178s, 20,2s, 2, 1s; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373110 Maccarese, tav. LXVII, 3

SCHEDA 5 SOTTOSCHEDA 0**Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese**Dati cartografici** CTR 373110 Maccarese**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** abitato**Localizzazione** puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro segnala la presenza dell'antico abitato di Maccarese.

Cronologia epoca antica?

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 12, n. 194; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373110 Maccarese, tav. LXVII, 6.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 6 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino**Specifico** Via della Muratella, Pronto Soccorso, Castel S. Giorgio (Maccarese)**Dati cartografici** CTR 373110 Maccarese**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** strada**Localizzazione** generica

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un antico tracciato stradale.

Cronologia età romana?

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 12, 148s.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

SCHEDA 7 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un insediamento preistorico.

Cronologia Preistoria

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 12, 193.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 8 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Casale Primavera, Fregene, P.z

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione generica

Descrizione In base alla presenza di basoli, fuoriposto, in località Passoscuro è stata ipotizzata la presenza di un asse viario tra *Fregenae* ed *Alsium*. Si potrebbe trattare del tracciato viario che la Carta dell'Agro ipotizza come antico.

Cronologia età romana (?)

Bibliografia G. M. De Rossi, P. G. Di Domenico, L. Quilici, *La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968, p. 43; *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 33G; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373110 Maccarese, tav. LXVII, 4.

SCHEDA 9 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Specificazione via Ortona/via della Pineta

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di un lacerto di un tracciato viario portelanico, individuata nei pressi di via Ortona, che riutilizza basoli della viabilità costiera di epoca romana (scheda n. 8).

Cronologia età moderna (?)

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Rimando ad altre schede 8

SCHEDA 10 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Fiumicino

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto terme

Localizzazione puntuale

Descrizione Nello studio di De Rossi, Di Domenico, Quilici è segnalata la presenza "a levante della pineta, tra questa e la macchia di faggi, a circa m 600 dal mare, di un edificio balneare scavato nel 1929" (da *Notizie degli Scavi di Antichità* 1929, pp. 168-172), databile alla prima metà del I secolo d.C., del quale all'epoca della pubblicazione non esisteva più nulla. La Carta dell'Agro posiziona l'impianto termale più a sud, in corrispondenza del sito della villa romana (scheda n. 11) segnalata nella documentazione della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia; non risulta pertanto chiaro se il presente impianto termale sia stato erroneamente localizzato nello studio di De Rossi, Di Domenico, Quilici e sia da identificarsi con strutture pertinenti la villa o se si tratti di due complessi distinti.

Cronologia prima metà I d.C.

Bibliografia G.M. De Rossi, P.G. Di Domenico, L. Quilici, *La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968, p. 43 n. 70; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373110 Maccarese, tav. LXVII, 2.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1929

Rimando ad altre schede 11

SCHEDA 11 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Campo delle Corse

Vincoli vincolo archeologico DM 23.06.1972 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto villa

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro riporta la presenza di un impianto termale in corrispondenza del sito di una villa romana (scheda n. 11) segnalata nella documentazione della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia. Nello studio di De Rossi, Di Domenico, Quilici le terme sono posizionate più a nord; non risulta chiaro se l'impianto termale sia stato erroneamente localizzato nello studio di De Rossi, Di Domenico, Quilici (1968) e sia da identificarsi con strutture pertinenti la villa o se si tratti di due complessi distinti.

Cronologia età romana

Bibliografia G.M. De Rossi, P.G. Di Domenico, L. Quilici, *La Via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, Quaderni Istituto Topografia Antica IV, 1968, p. 43 n. 70; *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 12, C.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

Rimando ad altre schede 11

SCHEDA 12 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** La Rotonda

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 25.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 13 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese - Canale

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione Presso il Canale allacciante di Maccarese si trova un sito eneolitico individuato durante le ricognizioni della fine anni Ottanta.

Cronologia Eneolitico

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, K, L.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: fine anni Ottanta

SCHEDA 14 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese - Canale

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di un'area di frequentazione dal Paleolitico al Neolitico.

Cronologia Paleolitico-Neolitico

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 15 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese - Canale

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione Durante le ricognizioni effettuate alla fine degli anni Ottanta è stata individuata un'area di frequentazione attribuita al Neolitico finale.

Cronologia Neolitico finale

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 40-41, fig. 11, n.

SCHEDA 16 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese - Canale

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione Presso il Canale allacciante di Maccarese è segnalato un sito dell'età del Bronzo, individuato durante le ricognizioni della fine anni Ottanta.

Cronologia età del Bronzo

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, m.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: fine anni Ottanta

SCHEDA 17 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Le Cerquete-Fianello

Vincoli vincolo archeologico DM 03.02.1991 ex Lege 1089/39

Specifico circa m 200 a sud del Canale Allacciante di Maccarese; circa m 150 ad est di via di Fianello

Quota m 2-3 slm

Dati cartografici CTR 373150 Fregene; IGM: F. 149 I SO Torre in Pietra/catastale: F. n. 717, part. 24

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione Il sito del villaggio di età eneolitica, che si situava ai margini di una laguna, corrisponde ad un'area indagata mediante ricognizioni di superficie e scavi archeologici a partire dal 1992. In particolare gli scavi, principalmente nelle campagne degli ultimi anni (eseguiti dall'Università di Roma "La Sapienza", con la direzione della prof. A. Manfredini ed in collaborazione con la Soprintendenza Archeologica di Ostia), hanno restituito i resti di cinque grandi capanne, delle quali è stata ricostruita la planimetria grazie alla disposizione dei fori praticati nel terreno per l'inserimento dei pali in legno che sostenevano le strutture; all'esterno delle capanne è stata individuata una serie di strutture accessorie (silos, recinti, aree pavimentate), mentre in un'area marginale è stata rinvenuta una sepoltura in fossa senza corredo, riferibile ad un giovane maschio. Inoltre è stata rinvenuta la deposizione di un cavallo entro un pozzetto, accompagnato da due cuccioli di cane, attestante la più antica domesticazione di questa specie in Europa intorno alla metà del III millennio a.C. In base ai dati fino ad oggi acquisiti è stata ipotizzata un'articolata ripartizione dello spazio all'interno dell'insediamento, legata non solo a motivi funzionali, ma anche culturali e ideologici.

Cronologia Eneolitico

Bibliografia A. Arnoldus Huyzenveld, P. Gioia, P. Pascucci, "A Systematic Survey Project in the Roman Coastal Area", in *Paper of the Fourth Conference of Italian Archaeology*, n. 3, 1 (1992), pp. 91-109; M. Bedello Tata, P. Gioia, P. Pascucci, "Ricognizioni di superficie nel territorio costiero di Roma: prospettive di ricerca e di tutela", in *Archeologia Laziale XI*, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica, 1993, pp. 131-133; G. Carboni, L. Salvadei, "Indagini archeologiche nella piana della bonifica di Maccarese (Fiumicino-Roma). Il neolitico e l'eneolitico", in *Origini*, n. XVII (1993), pp. 255-286; A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002 (con bibliografia precedente a pp. 271-272).

Modalità di rinvenimento ricognizione/scavo archeologico: dal 1992

SCHEDA 18 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione Si tratta di un'area di frammenti fittili individuata durante le ricognizioni della fine anni Ottanta. La documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia attribuisce il sito al Neolitico. Recentemente (*Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, a cura di A. Manfredini, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11,i) è stato attribuito all'Eneolitico.

Cronologia Neolitico o Eneolitico

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, i.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: fine anni Ottanta

SCHEDA 19 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frequentazione/necropoli

Localizzazione puntuale

Descrizione L'archivio della Soprintendenza Archeologica di Ostia riporta l'individuazione di un'area di frequentazione e di una necropoli. Viene inoltre indicata l'età neolitica come epoca di riferimento. Nella pubblicazione di Manfredini si individua in quest'area un sito con il rinvenimento, lungo un canale che lo tagliava in due di una sepoltura in fossa con scheletro rannicchiato risalente al neolitico finale, oggetto di un recupero nel giugno 1989.

Cronologia Neolitico

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, d (con bibliografia precedente).

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione/recupero della sepoltura: 1989

SCHEDA 20 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione Il sito è stato individuato nel 1973. Esso è collocato sulla superficie del terrazzo costiero, dove si concentravano circa 4.000 manufatti litici riferibili al Paleolitico medio e superiore. È stata messa in evidenza la stretta connessione dei rinvenimenti con un'area molto circoscritta dove affiora un paleosuolo (Chromic Luvisol). Le indagini hanno confermato l'ipotesi che vi sia un'altissima probabilità di rinvenimenti paleolitici laddove si conservi ancor oggi un suolo antico esposto. Saggi di scavo sono stati effettuati agli inizi degli anni Novanta.

Cronologia Paleolitico medio e superiore

Bibliografia M. Bedello Tata, P. Gioia, P. Pascucci, "Ricognizioni di superficie nel territorio costiero di Roma: prospettive di ricerca e di tutela", in *Archeologia Laziale XI*, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica, 1993, p. 131; A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, b (con bibliografia precedente).

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: 1973/ scavo archeologico: inizi anni Novanta

SCHEDA 21 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel 1973 è stato individuato un sito databile al Paleolitico medio

Cronologia Paleolitico medio

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, a.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: 1973

SCHEDA 22 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel 1973 è stato individuato un sito databile al Paleolitico medio.

Cronologia Paleolitico medio

Bibliografia A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, c.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: 1973

SCHEDA 23 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frequentazione/necropoli

Localizzazione puntuale

Descrizione Durante alcune ricognizioni effettuate alla fine anni Ottanta nell'area sono stati individuati tre siti dell'Eneolitico e uno dell'età del Bronzo. La ricognizione nell'area del sito dell'età del Bronzo ha consentito la raccolta di abbondante materiale, comprendente ceramica decorata nello stile appenninico della fase avanzata della media età del Bronzo. Uno scavo archeologico ha interessato l'area agli inizi anni Novanta: sono stati rinvenuti resti faunistici e numerosi frammenti di ceramica, alcuni dei quali ricongiungibili con quelli delle raccolte di superficie. Ad una prima analisi, il materiale, specialmente la ceramica decorata, risulta avere parecchi elementi in comune con quello dei siti appenninici del territorio di Civitavecchia. Relativamente all'epoca romana, durante le ricognizioni sono stati rinvenuti numerosi frammenti fittili. Per quest'area, la documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di un'area di frequentazione e di una necropoli. Vengono inoltre indicate l'età eneolitica e il Bronzo come epoche di riferimento.

Cronologia Eneolitico/età del Bronzo/età romana

Bibliografia M. Bedello Tata, P. Gioia, P. Pascucci, "Ricognizioni di superficie nel territorio costiero di Roma: prospettive di ricerca e di tutela", in *Archeologia Laziale XI*, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica, 1993, p. 133; A. Manfredini (a cura di), *Le dune, il lago, il mare. Una comunità di villaggio dell'età del Rame a Maccarese*, Firenze 2002, pp. 39-47, fig. 11, e-f-g-h.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione: fine anni Ottanta/scavo archeologico: inizi anni Novanta

SCHEDA 24 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese

Specificazione Centro 15

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro segnala la presenza di affioramento di materiale che testimonierebbe una presenza abitativa non specificabile.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 57; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373150 Fregene, tav. LXVIII, 2.

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 25 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Bonifica di Maccarese, Olivetello

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto necropoli

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di una necropoli di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 26 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Specifica Aeroporto, Centro 9

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili/tombe

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di area di frammenti fittili e tombe di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 45.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 27 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese

Specifica Olivetello

Vincoli vincolo archeologico DM 04.06.1976 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Geomorfologia pianura alluvionale

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di un insediamento agricolo di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 28 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese, Olivetello

Specifica Centro 23

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 40.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 29 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Dati cartografici** CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 37.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 30 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino/Roma

Specifica Via della Muratella

Dati cartografici CTR 373110 Maccarese/CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione generica

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un probabile tracciato viario antico (via della Muratella).

Cronologia epoca antica

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 2s.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

SCHEDA 31 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Specifica Via della Muratella, Centro 24

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 48.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 32 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino/Roma

Specifica Via della Muratella, Valle del Bottegone

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione generica

Descrizione La Carta dell'Agro e la documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnalano la presenza di un probabile tracciato viario antico (via della Pisana).

Cronologia epoca antica

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 46s.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

SCHEDA 33 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto sistema idraulico

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di due canali ciascuno con due chiuse.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

SCHEDA 34 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto livelli di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un livello di frequentazione di epoca protostorica.

Cronologia epoca protostorica

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

SCHEDA 35 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese (località Le Vignole, Lingua d'Oca, Cento Rubbia)

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto *Campus Salinarum Romanorum*

Localizzazione puntuale

Descrizione Le indagini archeologiche effettuate nell'ultimo decennio in corrispondenza dell'area occupata dall'Interporto Roma-Fiumicino hanno permesso di individuare tracce di opere idrauliche afferenti probabilmente alle antiche saline: si tratta di un'estesa e complessa rete di canalizzazioni artificiali destinata a convogliare e distribuire l'acqua salmastra proveniente dallo Stagno di Maccarese.

In particolare sono state individuate due distinte fasi: una più antica, pertinente all'età romana, ed una più recente databile al pieno medioevo.

Alla fase romana appartengono una serie di canali orientati NE/SO e NO/SE, disposti ortogonalmente fra loro ed organizzati secondo una maglia piuttosto regolare. Essi erano scavati nel terreno senza l'ausilio di particolari strutture di contenimento e presentano dimensioni e profili diversi; almeno in un caso le canalizzazioni erano munite di paratie lignee mobili destinate al controllo del flusso delle acque. Queste canalizzazioni di epoca romana, disposte su un ampio territorio, si datano a partire dal II sec. a.C. e furono utilizzate per tutta l'epoca imperiale: restano chiare testimonianze dei numerosi interventi di manutenzione ed implementazione che il sistema idrico subì in tale periodo. La regolarità del sistema di canalizzazioni disposte "a scacchiera", funzionali alla distribuzione dell'acqua salata sulle ampie zone di terreno circostanti lo stagno, consente di ipotizzare per esse una stretta connessione con gli impianti di estrazione del sale: non essendo state individuate vere e proprie vasche di essiccazione, si può ipotizzare che l'acqua salata, distribuita tramite le canalizzazioni artificiali, venisse fatta straripare al fine di allagare le vaste aree in cui avveniva il processo di evaporazione dell'acqua e di deposito del sale.

Nel settore posto a nord degli impianti di canalizzazione è stato rinvenuto un allineamento di circa 1.439 anfore, lungo più di 1 km, che costituiva l'armatura di una diga in terra; questa diga risulta attraversata perpendicolarmente da due canali in muratura, muniti di chiuse, dai quali si dipartono due canalizzazioni artificiali scavate entro terra. Nell'area così delimitata, posta alle spalle della diga stessa, il flusso dell'acqua, proveniente dalla laguna salmastra, poteva essere controllato tramite le chiuse inserite nei canali in muratura; l'acqua salata veniva poi distribuita nel territorio circostante tramite le canalizzazioni artificiali scavate entro terra ed i canali minori ad esse connessi.

In base all'analisi tipologica sia delle anfore sia dei bolli, si può attribuire la creazione dell'impianto ad un periodo compreso tra l'età augustea e la prima metà del I sec. d.C.: questa diga, collocata sul margine sud-orientale dello Stagno di Maccarese, aveva probabilmente funzione di contenere l'acqua ed isolare quest'area periferica dell'antico stagno. Il sistema idrico di epoca medievale presenta un'organizzazione meno regolare rispetto a quella romana (che venne in parte riutilizzata): i canali si dipartono dall'area dello stagno e si diramano seguendo un modello a "raggiera". La presenza di fosse generalmente subcircolari a fondo concavo e la presenza all'interno di tali fosse di strutture lignee e a graticcio disposte in modo da suddividere il volume, permette di ipotizzare per quest'epoca una diversa destinazione d'uso del sistema idrico, forse riconvertito in impianti per la cattura e l'allevamento del pesce. Le datazioni effettuate con il metodo del radiocarbonio degli elementi lignei rinvenuti all'interno delle vasche indicano un utilizzo degli impianti dalla fine del X agli inizi del XV secolo, con una particolare concentrazione nel periodo compreso tra la metà dell'XI e la metà del XIII sec. d.C.

Non sono mai state individuate testimonianze appartenenti alle saline etrusche, probabilmente da ricercare nelle zone non ancora indagate.

Cronologia età romana-medievale

Bibliografia C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, M. C. Grossi, A. Arnoldus-Huyzendveld, "La topografia romana dell'agro portuense alla luce delle nuove indagini", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 266-269; C. Morelli, V. Forte, "Il Campus Salinarum Romanorum e l'epigrafe dei conductores", in *Mélanges de l'École française de Rome - Antiquité [Online]*, 126-1 (2014).

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento Indagini archeologiche preventive alla realizzazione dell'Interporto Roma-Fiumicino (2005/2011)

SCHEDA 36 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Fontanile S. Ninfa

Vincoli vincolo archeologico DM 05.08.1969 e 05.09.1969 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 373150 Fregene

Carta Geologica F 149 Cerveteri**Oggetto** acquedotto?**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Presso il Fontanile di S. Ninfa la Carta dell'Agro segnala genericamente la presenza di un complesso archeologico vincolato non meglio specificato. Nella documentazione dell'Archivio della Soprintendenza Archeologica di Ostia si fa riferimento ad un acquedotto.**Cronologia** età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21D; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373150 Fregene, tav. LXVIII, 1.**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 37 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Riserva di S. Ninfa**Specifica** presso la chiesa di S. Ninfa**Vincoli** vincolo archeologico DM 05.08.1969 e 05.09.1969 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 373150 Fregene**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** villa**Localizzazione** puntuale**Descrizione** La Carta dell'Agro segnala la presenza di strutture murarie presso la chiesetta di S. Ninfa. Dalla documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia si evince che si tratta di una villa di epoca romana.**Cronologia** età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21C; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 136, 373150 Fregene, tav. LXVIII, 3.**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 38 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Area di ampliamento della Via di Rullaggio "Bravo", nelle aree verdi presenti lungo i margini della pista di rullaggio stessa**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti**Paleoambiente** ambiente dunare**Geomorfologia** duna olocenica**Oggetto** sistema idraulico**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Tra il 25 marzo e il 24 aprile 2002, nell'ambito dei lavori previsti per l'ampliamento della via di Rullaggio Bravo è stato effettuato lo scavo di 6 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica, nelle aree verdi presenti lungo i margini della pista di rullaggio stessa (v. Allegato 2, Area D). Le trincee hanno tutte un orientamento NNE-SSO ed una larghezza di m 1,40-1,50; la lunghezza varia da un minimo di m 50 ed un massimo di m 500; la profondità varia a seconda del livello della falda acquifera, che aumenta man mano che si procede in direzione est (profondità media m 2,20 - m 2,50). Sono stati, inoltre, realizzati tre ampliamenti (tr. 5 e 6). L'area esaminata si trova nella fascia costiera romana, a NNW dei porti romani di Claudio e Traiano; all'interno sono stati individuati due soli punti di interesse archeologico. Tra i 170 e i 180 m dal limite W della trincea 5, era presente una concentrazione di frammenti di anfora; ad un livello immediatamente inferiore, è stata evidenziata la presenza di 2 fosse artificiali, di forma conica, con pareti oblique piuttosto ripide e con una sorta di risega in

prossimità del fondo, il quale si approfondisce al centro creando una ulteriore piccola fossa. Sul fondo della fossa 1, inoltre, si osserva la presenza di una sorta di sifone che, con molta probabilità, collegava la fossa con la falda acquifera. Entrambe le fosse sono collocate in un'area in cui l'accessibilità all'acqua era facilitata da una situazione naturale favorevole. Le due strutture furono, dunque, plausibilmente realizzate per la captazione dell'acqua, magari estemporanea o non usuale, in un luogo in cui essa era facilmente raggiungibile anche con un piccolo scavo. Il materiale rinvenuto nei riempimenti permette di attribuire i due "pozzi" (sia il periodo di uso che quello di obliterazione) genericamente all'età romana. L'area era, con molta probabilità, ancora frequentata dai "romani" anche successivamente all'obliterazione delle strutture.

Cronologia età romana**Bibliografia Altre fonti** Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area Raddoppio della via di rullaggio "Bravo" nel settore a nord del futuro Molo "C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/05/2002.**Modalità di rinvenimento** scavo archeologico: 2002**SCHEDA 39 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Dati cartografici** CTR 386330 Fiumicino**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti**Paleoambiente** fascia costiera in epoca romana**Oggetto** tombe**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Nell'area dell'Aeroporto la Carta dell'Agro segnala genericamente la presenza di un "gruppo di tombe" di epoca romana.**Cronologia** età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, n. 82; B. Amendolea (a cura di), *Un repertorio bibliografico per la Carta Archeologica della Provincia di Roma*, Roma 2004, p. 183, 386030 Fiumicino, tav. XCIII, 1.**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 40 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Area nuovo Molo C**Dati cartografici** CTR 386330 Fiumicino**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti**Paleoambiente** ambiente dunare**Geomorfologia** duna olocenica**Oggetto** piano di calpestio**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Tra il 22 ottobre e il 22 novembre 2002, nell'ambito dei lavori previsti per l'ampliamento dell'edificio "Molo C", è stato effettuato lo scavo di 8 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica (v. Allegato 2, Area H). Il livello alto della falda acquifera, provocando il crollo delle pareti delle trincee, ha reso impossibile effettuare i 3 saggi di scavo in profondità previsti dal progetto (tr. 2, 3, 8). Le cinque trincee realizzate (tr. 1, 4, 5, 6, 7) sono orientate tutte in senso NE-SW tranne la n. 5, in senso NW/SE, hanno una lunghezza che varia tra i 15 e i 30 m, una larghezza di circa 1,60-1,70 m ed una profondità di circa 2,70 m dal p.d.c. (quota della falda acquifera e oltre). Il livello superficiale è a una quota varia (1,60-1,90 m s.l.m.). La situazione stratigrafica evidenziata ha permesso di confermare il panorama geologicoambientale già osservato nella zona circostante durante lo scavo per l'ampliamento della via di Rullaggio Bravo (scheda n. 38) e ha fornito un ulteriore dato per la ricostruzione della linea di costa romana. Nel corso dello scavo in esame sono state distinte, infatti, due aree differenti caratterizzate l'una da sedimenti marini, l'altra da sedimenti collegabili a formazioni dunari con vari gradi di pedogenizzazione; è

stato, inoltre, individuato almeno un punto riferibile ad una situazione di spiaggia in cui sono stati evidenziati frammenti ceramici romani fluitati. Non sono state rinvenute evidenze archeologiche, ma solo frammenti ceramici sparsi sulla superficie dello strato di probabile calpestio di età romana. La dispersione del materiale ceramico e la sua posizione stratigrafica hanno, comunque, permesso di ipotizzare l'esistenza (tr. 1, 4, 5) di qualche punto di frequentazione, magari estemporanea, dell'area circostante la spiaggia.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo Molo C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 14/12/2002.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2002

Rimando ad altre schede 38

SCHEDA 41 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Urbanizzazione Area Ovest- Ampliamento I

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Paleoambiente fascia costiera post-romana

Oggetto materiali sporadico

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 3 ed il 13 gennaio 2005, nell'ambito dei lavori previsti per l'ampliamento dei piazzali nell'area ovest dell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", è stato effettuato lo scavo di 7 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica, tutte orientate est-ovest, con lunghezze differenti condizionate dall'accessibilità delle aree di scavo poste tra varie vie di rullaggio degli aerei (v. Allegato 2, Area T). Secondo la documentazione disponibile sull'area e dai dati acquisiti nel corso delle precedenti indagini arqueo-geologiche effettuate nella zona aeroportuale, l'area di scavo è plausibilmente posta 100-150 m ca. ad ovest della linea di costa romana. I sedimenti rinvenuti nel corso delle attuali operazioni di scavo sono, dunque, da riferire all'accrescimento della fascia costiera post-romana. Le situazioni stratigrafiche evidenziate hanno comunque portato alla distinzione di tre aree caratterizzate da diverse unità sedimentarie indicate con le lettere A, B, C. Tra le bande degli ambienti A e C sono stati individuati alcuni frammenti ceramici di età romana (soprattutto frammenti di anfora di medie dimensioni, molto fluitati), da riferire probabilmente ad un rimescolamento, dovuto all'azione marino-eolica, del materiale depositato sul fondale marino (di bassa profondità) o su aree di battigia di epoca romana, avvenuto all'inizio di uno dei cicli deposizionali.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: M.L. Rinaldi, S. Sivilli, *Ampliamento Area Ovest, Sondaggi archeologici*. Relazione di Scavo, Roma 13 gennaio 2005.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2005

SCHEDA 42 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica area Impianto Essiccazione Fanghi

Quota - m 2,20

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente epoca romana: ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto tomba/materiale sporadico

Descrizione Tra il 12 e il 23 febbraio 2001, nell'ambito dei lavori previsti per l'Impianto Essiccazione Fanghi, sono state eseguite n. 7 trincee esplorative larghe circa m 1 nell'area a nord del molo destro del porto di Claudio (v. Allegato 2, Area B). Al di sotto dello strato di *humus* contemporaneo è stato individuato uno strato di limi tiberini formatosi in epoca romana, con una discreta quantità di materiali ceramici, quali soprattutto frammenti di anfora, ceramica comune e da cucina, pochi esemplari di sigillata ed una lucerna, databili fra la metà circa del I secolo d.C. e gli inizi del IV secolo d.C. I materiali appaiono non fluitati (non trasportati dal fiume) e sono quindi riconducibili all'insediamento di Porto; tale dato conferma le tradizionali ipotesi ricostruttive dell'impianto del porto di Claudio che presentano il territorio ad ovest del molo destro e della cd. Capitaneria libero da costruzioni. Nello scavo della tr. 6, all'estremità sud dell'area, è stata rinvenuta a m - 2,20 una sepoltura in terra con almeno 3 individui (tre crani e alcune ossa lunghe), non indagata; assenza di materiale ceramico negli strati di riempimento. La tomba si colloca in ambiente sopra terra, fatto che confermerebbe il livello marino romano più basso dell'attuale, ed era sigillata da uno strato di sabbia sul quale si è in seguito steso lo strato di limi tiberini e, quindi, deve essere attribuita ad un momento non meglio precisabile precedente la metà circa del I secolo d.C. Le indagini geomorfologiche hanno evidenziato, tra la fine del I ed il IV d.C., la presenza dietro il molo della cd. Capitaneria di un bacino stretto e lungo, probabilmente di origine naturale ed aperto verso ovest e una profondità massima accertata di circa 1 m. E' possibile ipotizzare che prima del porto esistesse una normale linea di costa dritta composta da sabbie della barriera costiera e della fascia dunare, e con una retrostante laguna. Nella zona a nord del futuro molo sinistro tale linea si sarebbe trovata più avanzata rispetto al mare rispetto a quanto ipotizzato da Castagnoli e da Giuliani. Successivamente dovette esserci un locale e temporaneo ritiro della linea di costa a nord del molo sinistro, causato dall'interazione tra le correnti marine e la nuova struttura sporgente. In seguito è ipotizzabile la formazione di una insenatura in concomitanza alla rottura o all'indebolimento della barriera costiera che separava in origine la laguna dal mare susseguente inizio dell'avanzamento della linea di costa in concomitanza dello spostamento dell'equilibrio tra erosione e sedimentazione in favore della sedimentazione, sia marina sia fluviale. La fase si sarebbe conclusa alla fine del IV d.C.

Cronologia metà circa I d.C.-inizi IV d.C.

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld A., M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'ambito del Porto di Claudio, Aeroporti di Roma, area impianto essiccazione fanghi (Fiumicino, RM), 2001*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12 marzo 2001.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2001

SCHEDA 43 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Hotel Hilton

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto materiale sporadico

Localizzazione puntuale

Descrizione

Tra l'11 e il 17 settembre 2001 nell'ambito dei lavori previsti nell'area dell'Hotel Hilton, sono state eseguite n. 6 trincee esplorative (v. Allegato 2, Area C). L'area in considerazione si trova nella fascia costiera romana, non lontano dai porti romani di Claudio e Traiano. Nelle trincee 1, 2, 4, 5, 6 non sono state rinvenute evidenze archeologiche; nella trincea 3, invece, è stato individuato un frammento di cornice in marmo di età romana. Tale rinvenimento, per quanto unico, è stato fondamentale per l'individuazione di quello che doveva essere il piano di calpestio e di frequentazione in età romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area destinata alla realizzazione di un edificio per il centro congressi dell'Hotel Hilton all'aeroporto di Fiumicino (RM)*. Relazione tecnico-scientifica, Roma 19 settembre 2001.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2001

SCHEDA 44 SOTTOSCHEDA 0**Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Nuovo Parcheggio Multipiano, 5° Modulo**Quota** max -m 0,30 slm**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti**Paleoambiente** ambiente dunare**Geomorfologia** duna olocenica**Oggetto** sistema idraulico**Localizzazione** puntuale

Descrizione Le indagini condotte nel 2002 nella zona del "Nuovo Parcheggio Multipiano, 5° Modulo" (v. Allegato 2, Area F), hanno messo in luce un'area pressoché totalmente assegnabile all'ambiente della "duna antica", completa di un "pozzo" (taglio di una fossa artificiale) scavato in epoca "romana" per raggiungere la falda. Il riempimento del pozzo era ricco di frammenti di ceramica comune e acroma, ceramica a vernice nera, ceramica a pareti sottili, anfore, gusci integri di malacofauna (vongole e telline: resti di pasto?), gasteropodi e comuni lumache. Tra il materiale raccolto, si hanno anche frammenti di spilloni in bronzo e di elementi e chiodi in ferro. La situazione descritta ha permesso di ipotizzare che la struttura fosse stata riempita in una unica volta (o comunque in un periodo ristretto) e pertanto obliterata intenzionalmente. La tipologia del materiale permette, inoltre, di individuare almeno il momento di obliterazione della struttura in esame, che va collocato nell'ambito del II secolo a.C. È comunque da tener presente che l'inconsistenza di base caratteristica del terreno sabbioso in cui il taglio della fossa artificiale è stato effettuato doveva condizionare la durata di una struttura per la captazione dell'acqua, il cui uso doveva essere piuttosto limitato nel tempo e la cui realizzazione può, dunque, essere collocata in un periodo non eccessivamente lontano da quello della obliterazione. L'area individuata presenta soltanto nell'estremità nord-occidentale un ambiente lagunare/lacustre.

Cronologia III-II secolo a.C.

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo Parcheggio Multipiano, 5° Modulo" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM)*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 4 giugno 2002.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2002**SCHEDA 45 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Nuovo edificio smistamento bagagli**Quota** quota della superficie romana "superiore" fra -0.40 e +0.20 m.**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti**Paleoambiente** ambiente dunare**Geomorfologia** duna olocenica**Oggetto** livello di frequentazione**Localizzazione** puntuale

Descrizione Tra il 21 e il 23 ottobre 2003, nell'ambito dei lavori previsti per l'ampliamento del Deposito per lo smistamento bagagli nell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", è stato effettuato lo scavo di 1 trincea esplorativa, a scopo di indagine archeologica e geologica, di fronte all'odierna struttura del "deposito bagagli" (v. Allegato 2, Area N). È da segnalare che durante i lavori, per la presenza di alcune strutture di servizio funzionali all'aeroporto, lo scavo è stato interrotto tra 4 e 11 m dal limite ovest della trincea e per gli ultimi 5 m. La trincea è lunga 70 m, larga 1,60 m ca. (taglio nell'asfalto 3 m), profonda 3 m ca. dal piano stradale, con un approfondimento fino a 4 m, ed è orientata all'incirca est-ovest. Il livello superficiale si trova a quota 1,94-1,96 metri s.l.m. Nel corso dello scavo sono stati evidenziati sedimenti collegabili ad un ambiente dunare caratterizzato da una particolare attività della falda acquifera sottostante. Non sono, invece, state rinvenute evidenze archeologiche, ma l'assimilazione con le altre zone caratterizzate dallo stesso ambiente permette di ipotizzare che la superficie dello strato US2 rappresenta il piano di calpestio di età romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo edificio smistamento bagagli" degli Aeroporti di Roma (Fiumicino Rm) 2003*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 7 novembre 2003.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2003**SCHEDA 46 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO"**Dati cartografici** CTR373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti/ argille e sabbie**Paleoambiente** ambiente dunare/ambiente lagunare**Geomorfologia** laguna/duna olocenica**Oggetto** insediamento (?)**Localizzazione** puntuale

Descrizione Tra il 9 dicembre 2002 e il 27 febbraio 2003, nell'ambito dei lavori per la realizzazione dei Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO" (v. Allegato 2, Area I), è stato effettuato lo scavo di 48 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica, realizzate a distanze regolari tra loro (10 m ca. da N a S, mentre si accavallano per 20 m ca. da S a N) su 3 file parallele; i sondaggi, orientati più o meno N-S, sono lunghi 40, 84,5 e 100 m e larghi tra 1,60-1,70 m. La stratigrafia evidenziata è, in generale, piuttosto semplice e ha permesso di individuare almeno 2 aree con caratteristiche relativamente omogenee e una terza area (sett. 3), marginale rispetto alle precedenti, con differenze stratigrafiche più spiccate. Gran parte dell'area di indagine (sett. 1 e 2) era interessata da un ambiente di dune omogeneo e saltuariamente frequentato in età romana, come mostrano gli scarsi frammenti ceramici rinvenuti. In corrispondenza dei limiti NE ed E del settore 3, in almeno due punti, è stato, però, possibile delineare una zona di passaggio tra l'ambiente dunare scarsamente antropizzato verso un ambiente lagunare apparentemente frequentato in modo più assiduo (abitato ?), almeno in epoca pre-protostorica (trr. 12 e 21). L'entità e il tipo di sedimenti rinvenuti testimoniano il limite ambientale delineato rappresenti il passaggio tra la fascia dunare e la laguna di Maccarese. In tal senso acquista ancora maggior valore, la presenza di almeno due punti di frequentazione durante l'Eneolitico-Bronzo antico, di cui uno più sporadico ed uno, apparentemente, più stabile (insediamento ?). Sono stati inoltre individuati due piccoli stagni frequentati genericamente in periodo pre-protostorico e in modo sporadico anche in età romana, il primo nella trincea 21 ed il secondo poco più ad est, il cui riempimento ha restituito rari frammenti ceramici romani e rari frammenti ossei di erbivori di grandi dimensioni.

Cronologia Eneolitico-Bronzo antico/età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazzali aeromobili zona sud-est Echo degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM)*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 14 luglio 2003.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2002/2003**SCHEDA 46 SOTTOSCHEDA 1****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO"**Dati cartografici** CTR373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti/ argille e sabbie**Paleoambiente** ambiente dunare/ambiente lagunare**Geomorfologia** laguna**Oggetto** livello di frequentazione**Localizzazione** puntuale

Descrizione Tra il 29 marzo e il 26 maggio 2004 è stato effettuato lo scavo archeologico in corrispondenza della trincea n. 12 dell'area indagata nel 2002-2003 per la realizzazione dei Piazzali aeromobili nella zona sud-est ECHO (scheda n. 46), in cui era stato individuato materiale ceramico preistorico di epoca eneolitica (v. Allegato 2, Area Q). Sulla base delle varie indagini effettuate nelle aree circostanti si ricorda che la zona è caratterizzata dalla presenza di due ambienti diversi, quello dunare che si sviluppa in direzione ovest verso il mare e quello lagunare che si sviluppa verso l'entroterra in direzione est. Lo scavo ha confermato che l'area rientra nella zona di passaggio (settore 3) da un ambiente dunare e scarsamente antropizzato (settori 1 e 2) ad un ambiente lagunare probabilmente frequentato in modo più assiduo. In esso sono presenti "piscine" perlagunari di varie dimensioni una delle quali evidenziata nello scavo archeologico in esame, simile a quella individuata nel precedente scavo della trincea 21. Le sponde dello stagno, caratterizzato dal consolidamento naturale per mezzo delle formazioni carbonatiche, sono state sfruttate e probabilmente "strutturate" con l'apporto di materiale ceramico. Tra i reperti sono presenti: orli di scodelle, vasi troncoconici e olle ovoidi; frammenti di pareti con cordoni plastici orizzontali, verticali e incrociati, decorati a tacche e digitati; anse a nastro e prese semicircolari e a lingua. I frammenti, di piccole e medie dimensioni, sono sparsi lungo le sponde in giacitura generalmente orizzontale, mentre aumentano in quantità procedendo verso il centro dello specchio d'acqua in direzione nord e ovest. Si sottolinea come la scarsità nell'ambiente circostante di materiale litico e in generale inerte duro (pietre, massi) rende economico l'uso dei frammenti fittili per il consolidamento del piano di calpestio. Tale pratica è stata già osservata nella zona nell'insediamento eneolitico di Le Cerquete - Fianello (Maccarese).

Cronologia Eneolitico

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazzali aeromobili zona sud-est Echo - 2° fase degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM)*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 10 luglio 2004.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2004

SCHEDA 47 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Nuovo Hangar Air One

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti/ argille e sabbie

Paleoambiente ambiente dunare/ambiente lagunare

Geomorfologia laguna/duna olocenica

Oggetto tombe/strutture murarie/sistema idraulico/materiale sporadico pre-protostorico

Localizzazione puntuale

Descrizione Nell'estate 2004 nell'area del Nuovo Hangar Air One sono state effettuate 46 trincee esplorative a scopo di indagine archeologica e geologica: da giugno a dicembre del 2013 sono stati effettuati degli approfondimenti, richiesti dalla Soprintendenza, finalizzati a chiarire alcune evidenze archeologiche emergenti (v. Allegato 2, Area R).

Trincea 22. Si rinvenivano numerosi lacerti di strutture di età romana, poste sulla duna olocenica: malgrado il cattivo stato di conservazione, la tipologia del materiale ceramico ed edilizio che costituisce le strutture stesse e del materiale disperso alla base dello strato di obliterazione della duna, consente di ipotizzare che si tratti di piccole strutture non residenziali, collegabili alla coltivazione della campagna. Purtroppo tali strutture risultano di difficile interpretazione proprio a causa del loro pessimo stato di conservazione: non si esclude che le parti più evidenti delle strutture fossero costruite principalmente con legno e frasche, ragione per cui di esse non ci rimane quasi più nulla, se non un breve tratto di stradello che portava ad un pozzo di captazione dell'acqua, nelle cui vicinanze sono presenti tracce di canalette agrarie. In generale le tracce di attività agricole attribuibili all'età romana sono particolarmente poco presenti; i cordoni dunari appaiono meno interessati dalla frequentazione "stabile e organizzata" che interessa invece l'ambiente lagunare.

Trincea 26. Si rinvenivano una serie di fosse di varie estensioni (una di medie dimensioni, altre 6 più piccole), appartenenti forse a un "sistema" finalizzato all'approvvigionamento di acqua. La Fossa 1 risulta realizzata artificialmente al centro di quella che in antico doveva essere una depressione interdunare, presente intorno ad uno stagno naturale peri-lacustre che doveva rappresentare, in antico, una riserva di acqua dolce piuttosto stabile all'interno dei cordoni dunari. La scelta della zona per la realizzazione della piscina quindi sarebbe, dunque, da collegarsi direttamente con la presenza dello stagno peri-lacustre. Alla base della piscina, nella sua parte centrale, è stata messa in luce una zona più profonda, delimitata da due o tre concentrazioni

di frammenti ceramici posti a semicerchio ed infissi verticalmente nella sabbia. La presenza dei livelli lagunari alla base del bacino centrale consente di ipotizzare che nell'area fosse presente un punto di raccolta naturale, piuttosto permanente, di acqua dolce: l'intervento umano antico sarebbe andato quindi a regolarizzare una situazione naturale pre-esistente, sia attraverso l'ampliamento della parte superficiale del bacino naturale, creando così un'ampia piscina, sia attraverso il consolidamento delle sue sponde realizzato con materiale di risulta. Il contesto così rielaborato doveva rendere più agevole la fruibilità della fonte d'acqua, migliorandone l'accesso e garantendone una presenza più costante e forse per un periodo maggiore di tempo. Per quanto concerne l'interpretazione delle piccole fosse, realizzate lungo la fascia perimetrale della Fossa 1 e sul fondo, non è possibile dire con certezza se esse fossero contemporanee e collegate al processo di rimaneggiamento del contesto naturale o se fossero successive. Nel primo caso si potrebbe ipotizzare che le "fossette" avessero la funzione di favorire l'accumulo dall'acqua di falda e/o piovana, funzionando come piccoli bacini per l'approvvigionamento di supporto nei momenti più secchi. Nel secondo caso si può immaginare che in una fase successiva rispetto a quella relativa alla strutturazione della fonte di approvvigionamento, fase durante il quale il bacino principale era parzialmente colmato, le fossette perimetrali e centrale andarono a sostituirsi all'impianto principale precedente. La Fossa 2 venne intaccata da un successivo intervento legato alla "deposizione" di un bovino: probabilmente il bovino annegò dopo essere rimasto incastrato con l'arto sinistro nella sabbia fangosa della sponda. La presenza del bovino ed il contesto della sua morte consentono di ipotizzare che la vasca, così come la piscina, avessero tra le altre una funzione di abbeveraggio del bestiame, come già ipotizzato in contesti simili evidenziati nell'area e soprattutto come riscontrato in varie epoche (soprattutto nell'eneolitico).

Trincea 32. Rinvenimento di due tombe a cappuccina e due anfore interrate (frammentate in posto e mancanti di collo e orlo), forse da riferire ad altre due sepolture in *enchytrismos*.

Trincea 40. Rinvenimento di una tomba a cappuccina e di una serie di canalette orientate est-ovest che, sebbene non restituiscano materiale archeologico, dovrebbero riferirsi ad un sistema idraulico di epoca romana. In questa area la duna Olocenica presentava una depressione colmata da un sedimento limo - sabbioso, originatosi da un accumulo sporadico di acqua: tale depressione, al momento dell'impostazione del sistema di canalizzazioni evidenziato nell'area, doveva già essere colmata, per cui il piano di calpestio in età classica doveva risultare omogeneo e in lieve pendenza da W ad E. È possibile ipotizzare che nel suo insieme il sistema di canalizzazione avesse una funzione di drenaggio per tenere asciutta l'area dunare scaricando l'acqua in eccesso nella laguna. Questa esigenza sembra opposta alla funzione genericamente ipotizzabile per le strutture idrauliche evidenziate in pieno ambiente dunare che sembrano rispondere alla necessità di accumulare acqua e renderla accessibile e utilizzabile con scopi più direttamente agricoli. Risulta, comunque, impossibile fornire una sicura ricostruzione dello sfruttamento dell'area in età romana. L'unicità prolungata della superficie di calpestio (che rende impossibile utilizzare la stratigrafia come variabile cronologica) unita alla rarità del materiale archeologico sparso che appare sempre poco diagnostico e di generica valenza cronologica, non consentono una attribuzione specifica delle varie strutture agricole e legate allo sfruttamento della laguna: le diverse attività ipotizzate e di conseguenza le differenti strutture, potrebbero essere state tanto contemporanee quanto diversificate nel tempo.

Trincea 44. Rinvenimento di sistema idraulico riferibile all'età classica. Tutte le canalette, malgrado caratterizzate da differenti orientamenti, sembrano convergere verso la laguna, che in questo periodo era costituita da presenza di acqua salmastra. Più precisamente l'osservazione che gran parte dei tagli del sistema idraulico incidono alcuni livelli lagunari consente di ipotizzare che in età classica la presenza dell'acqua salmastra doveva coinvolgere un'area più interna rispetto alla sponda definita dalla presenza della duna vera e propria; le canalette sembrano infatti procedere per vari metri oltre la riva. Il confronto con altri sistemi idraulici registrati in aree limitrofe e nello stesso contesto ambientale di sponda lagunare, consente di ipotizzare che il sistema in esame avesse una generica funzione di drenaggio per convogliare acqua dalla zona immediatamente circostante la riva verso il centro della laguna. Il sistema, infatti, sembra concentrato solo in prossimità della laguna: man mano che ci si allontana dalla sponda le canalette divengono rare e perdono notevolmente profondità. Lo sfruttamento dell'acqua nelle aree più distanti dalla laguna sembra invece essere legato soprattutto al prelievo all'acqua di falda per mezzo della realizzazione di fosse di captazione (di varie dimensioni); queste, benché sparse sul territorio, sembrano essere particolarmente concentrate in corrispondenza di depressioni interdunari caratterizzate dal ristagno e di stagni peri-lagunari.

Nell'area si rinviene inoltre materiale sporadico riferibile all'età del Rame. È importante tener presente come nelle aree limitrofe siano stati messi in evidenza almeno altri due punti di sistemazione della fascia di sponda dell'antico lago di Maccarese, sempre costituiti da gettate più o meno organizzate di frammenti ceramici e sempre attribuibili all'eneolitico (v. schede nn. 46, 137). Tali punti sono dislocati lungo il margine meridionale della zona paludosa, in genere in corrispondenza di piccole insenature o di stagni peri-lacustri, con l'evidente scopo di facilitare l'accesso e lo sfruttamento all'acqua che, come dimostrato dalla tipologia della malacofauna dulcicola rinvenuta (gasteropodi), in età preistorica doveva essere acqua dolce. Considerando l'intensa

attività di allevamento nota per il periodo in esame, si ipotizza che i luoghi di accesso facilitato all'acqua siano da riferire a punti preferenziali di abbeveraggio per il bestiame e che di conseguenza tutto l'area circostante come territorio di sfruttamento per le attività di produzione (agricoltura, allevamento, oltre che caccia e pesca). Unendo i risultati derivanti da indagini preventive effettuate nell'ultimo decennio (rese necessarie dalla forte urbanizzazione che ha coinvolto la sede aeroportuale) con l'attività di ricerca di superficie negli anni '70 - '80 svolta in corrispondenza della sponda settentrionale della stessa palude/laguna, appare evidente una notevole presenza insediativa in età pre-protostorica. E' quindi ipotizzabile, per l'età del Rame, un quadro insediativo articolato e organizzato, con la collocazione di abitati più o meno stabili ed estesi lungo la fascia settentrionale della palude ed una sistemazione capillare del territorio di pertinenza e di sfruttamento che coinvolge l'intera area ecotonale circostante dell'antico lago.

Durante lo scavo viene messa in luce infine una tomba ad inumazione, in fossa semplice, contenente due individui di sesso opposto, di incerta cronologia.

Dal punto di vista geomorfologico, lo scavo ha inoltre fornito dati per la ricomposizione del paesaggio antico nella zona circostante l'area est dell'aeroporto, caratterizzato dalla presenza di due ambienti diversi, quello dunare che si sviluppa in direzione ovest verso il mare, e quello lagunare che si sviluppa verso l'entroterra in direzione est. Sono state riconosciute due aree, entrambe caratterizzate da strati di sabbia dunare e marina depositata in livelli sovrapposti in pendenza da est a ovest, che si differenziano per peculiarità geologiche, per tipo e quantità di evidenze antropiche. Le indagini hanno dimostrato un aumento della frequentazione antropica procedendo verso est e verso il limite della laguna. Ciò potrebbe essere messo in relazione ad una maggiore e più assidua frequentazione, almeno in un determinato periodo, dell'ambiente lagunare rispetto a quello dunare.

Cronologia epoca pre-protostorica/età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, *Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Nuovo Hangar Air One" Fiumicino (RM)*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12 settembre 2004; M.L. Rinaldi, S. Sivilli, *Area Est, Nuovo Hangar "Air One", Fiumicino (RM), Sondaggi archeologici 2004*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 2004.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2004, 2013.

SCHEDA 48 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica "Nuovo albergo", Area Est, antistante le strutture della Cargo City

Dati cartografici CTR373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto sistema idraulico/piano di calpestio

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 9 dicembre 2003 e il 22 gennaio 2004, nell'ambito dei lavori previsti per la realizzazione del "Nuovo albergo", area Cargocity, sono state effettuate 18 trincee a scopo di indagine archeologica, tutte orientate E-W, delle quali solo 4 (tr. 2, 3, 6, 12) concentrate nella parte NE dell'area non hanno restituito evidenze archeologiche (v. Allegato 2, Area P). Le trincee effettuate in profondità hanno permesso di individuare una stratigrafia ed una serie di interventi antropici da collegare, con molta probabilità, a quelli della vicina area del Lunga Sosta (scheda n. 50), posta immediatamente a sud-est. Si ricorda che la stratigrafia in esame si riferisce ai depositi pertinenti alla grande laguna di Maccarese. I nuovi dati hanno permesso di evidenziare l'alternarsi di livelli più e meno umidi all'interno dello strato di deposito lagunare, con almeno due momenti di frequentazione differenti. Le indagini hanno evidenziato l'esistenza di almeno 7 canalette, che probabilmente facevano parte di un sistema idraulico piuttosto regolare, costituito da interventi ripetuti nel tempo (sono stati individuati due livelli di imposta delle canalette entrambi orientati prevalentemente NW-SE) finalizzato al drenaggio e/o consolidamento di un'area di frequentazione di epoca romana. Nell'area SW del lotto, è stato messo in luce anche un vero e proprio piano di calpestio romano, costituito da materiale ceramico (prevalentemente edilizio) frammentario e/o gettate di pozzolana. Tale piano, già evidenziato durante le indagini nelle aree adiacenti, conferma la presenza di un metodo di consolidamento di una superficie particolarmente soggetta ad episodi di allagamento e impaludamento cui, ipoteticamente, può essere collegato anche il sistema di canalizzazione idraulica. Nell'area SW il livello di consolidamento coincide con quello di imposta delle canalette relative alla fase più antica;

l'andamento, infine, suggerisce uno sviluppo della superficie di calpestio in direzione W, area purtroppo attualmente non indagabile.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Nuovo Albergo" Fiumicino RM*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 9 marzo 2004.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2003-2004

Rimando ad altre schede 50

SCHEDA 48 SOTTOSCHEDA 1

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica "Nuovo albergo", Area Est, antistante le strutture della Cargo City

Quota quota della superficie romana "superiore" ca. -1.0 m

Dati cartografici CTR373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto sistema idraulico

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 17 gennaio e il 25 marzo 2005, sono stati effettuati due ampliamenti di scavo archeologico (v. Allegato 2, Area P). Il primo (25x35 m) è stato realizzato tra le trincee n. 16 e 18, interessate dalla presenza di un livello romano di consolidamento del piano di calpestio su cui era impostata una "struttura in tegole" e dalla presenza di sottostanti pali lignei. Il secondo (20x20 m), ha, invece, coinvolto l'area compresa tra le trincee n. 5 e 8, interessata dalla presenza di almeno tre canalette idrauliche parallele, di cui una relativa alla fase di frequentazione antropica più antica e due a quella più recente. Le evidenze archeologiche riscontrate permettono di collegare gli interventi antropici a quelli indagati nella vicina area del Lunga Sosta (scheda n. 50), posta a SE di quella in oggetto, e sono tutte pertinenti ad un sistema idraulico finalizzato al drenaggio e/o consolidamento di un'area di frequentazione di epoca romana. All'interno e sulla superficie dello strato del piano di calpestio erano presenti numerosi frammenti fittili di grandi dimensioni, prevalentemente materiale edile, e in misura minore a contenitori ceramici sia di grandi che di piccole dimensioni. Un'altra zona, di limitata estensione, con rari frammenti ceramici di piccole dimensioni, si trova nell'angolo SE dell'ampliamento, in corrispondenza della "fossa strutturata", di forma quadrata (60 cm ca. di lato), foderata da tegole con una pietra levigata artificialmente inserita nel mezzo. L'ampliamento 1 è inoltre interessato dalla presenza di un sistema idraulico costituito da due canali orientati in senso SW-NE e da 5 canalette in direzione NW-SE che in parte vanno ad incrociare i due canali, tutti contestuali al piano di calpestio. Il canale 1 è di notevoli dimensioni e portata, con un riempimento ricco di frammenti lignei di medie e grandi dimensioni concentrati; in funzione con il sistema idraulico sono stati riconosciuti alcuni allineamenti di pali, rami o altri elementi con funzione di pali.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Aspetti geoarcheologici dello scavo archeologico dell'area "Nuovo Albergo" Fiumicino RM*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24 maggio 2005.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2005

Rimando ad altre schede 50

SCHEDA 49 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Area est - Stazione di servizio

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto livello di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 21 e il 28 maggio 2003 nell'ambito dei lavori previsti per la realizzazione di una nuova Stazione di servizio nell'area dell'ampliamento del parcheggio "Lunga Sosta" dell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", è stato effettuato lo scavo di 3 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica (v. Allegato 2, Area M). Le trincee sono state realizzate da est ad ovest lasciando un margine di passaggio di 10 m ca. tra l'una e l'altra. I sondaggi hanno permesso di individuare una zona interessata da resti archeologici in cui è stato realizzato un ampliamento per consentire lo scavo archeologico; la stratigrafia evidenziata è la stessa individuata nell'area di indagine per l'ampliamento del parcheggio Lunga Sosta posta poco più a sud di quella in oggetto (scheda n. 50). Gran parte delle evidenze archeologiche sono state rinvenute nella tr. 3, la cui area doveva essere interessata da uno specchio d'acqua dall'estensione indefinibile (a causa della parzialità dell'indagine), sulle cui sponde probabilmente sono state effettuate alcune sistemazioni per rendere accessibile la riva per motivi che al momento non è possibile comprendere. Tali sistemazioni sono state realizzate attraverso accumuli di materiale ligneo nell'area più vicino all'acqua e con molta probabilità sommersa, e accumuli di materiale ceramico e marmoreo di età classica, chiaramente di riutilizzo lungo le sponde per consolidare il terreno in pendenza verso l'invaso. L'uso secondario di materiale di espiazione non permette di definire un momento cronologico preciso per la frequentazione dell'area. La presenza di alcuni elementi lignei che sembrano sostenere i reperti ceramici e marmorei fanno ipotizzare che le sistemazioni siano da riferire ad un unico momento di sistemazione, effettuato in un periodo più tardo rispetto ai momenti di maggiore frequentazione dell'area.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: M.L. Rinaldi, *Area Est-Stazione di servizio*, Relazione di scavo, Roma 2003.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2003

Rimando ad altre schede 50

SCHEDA 50 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Ampliamento parcheggio Lunga sosta

Quota quota della superficie romana "superiore" tra -0.40 e -0.80 m.

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto sistema idraulico/livello di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 16 settembre 2002 e il 3 ottobre 2002 nell'ambito dei lavori previsti per l'ampliamento del parcheggio "Lunga Sosta" (v. Allegato 2, Area G), è stato effettuato lo scavo di 70 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica, nell'area verde a nord dell'attuale parcheggio. Le trincee di scavo sono state realizzate a distanze regolari tra loro (20 m ca. da E ad W e 10 m ca. da nord a sud), su 4 file parallele; i sondaggi, orientati più o meno nord-sud, sono lunghi tra 15 e 20 m e larghi tra 1,40 e 2m. Dal 24 febbraio al 20 maggio 2003 è stato condotto uno scavo di approfondimento in 22 trincee ed 4 allargamenti nei punti considerati di maggiore interesse. I sedimenti riconosciuti indicano che l'intera area era interessata da un ambiente lagunare caratterizzato dall'alternarsi, nel corso del tempo, di fenomeni di risalita e di discesa dell'acqua, con aree di terraferma esposte e poi a loro volta allagate. Su alcune di queste aree rimaste esposte, probabilmente per un periodo prolungato, sono stati rinvenuti resti archeologici che ne dimostrano la frequentazione antropica riferibile principalmente a due momenti d'uso, inquadrabili nel III secolo a.C. e nel II secolo d.C. La dispersione dei rinvenimenti, permettono di delineare due aree di frequentazione ben precise (settori I e III) che delimitano al loro interno una ampia zona sterile (settore II) caratterizzata dalla presenza dello strato più direttamente lagunare. La presenza, infatti, di un canale di notevole entità, sviluppo e frequentazione (settore I) e di una serie di canali di varie dimensioni collegati tra loro ed in relazione con strutture lignee dalle funzioni probabilmente idrauliche (settore III) permette di ipotizzare che la frequentazione e lo sfruttamento dell'area coinvolgesse anche l'ambiente umido (specchio d'acqua?) del settore II.

Cronologia età romana (III a.C./II d.C.)

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Ampliamento Parcheggio Lunga Sosta" Fiumicino (RM) 2003*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28 luglio 2003.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2002/2003

SCHEDA 51 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Stazione betonaggio/Cargo City

Quota ca. -0.60 m (livello di calpestio)/-1.00 -1.15 m (rialzo antropico)

Dati cartografici CTR373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto livello di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 13 e il 21 settembre 2004, nell'ambito dei lavori previsti per la realizzazione della Stazione di Betonaggio, nell'area delle strutture della Cargocity dell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", sono state effettuate due trincee a scopo di indagine archeologica, orientate nord-ovest/sud-est (v. Allegato 2, Area S). La zona indagata è stata utilizzata come cantiere e scarico della terra asportata durante la realizzazione delle strutture di Cargocity; il riporto interessa, infatti, le trincee fino a 2,60-3 m di profondità. Per questo motivo lo scavo dei sondaggi ha raggiunto una profondità oscillante tra 3,40 m e 5,60 m rallentando moltissimo i lavori e creando forti problemi di sicurezza. La stratigrafia evidenziata al di sotto del pesante riporto, in linea di massima, è la stessa individuata nelle aree circostanti, in particolare nell'area del Lunga sosta (scheda n. 50), del Nuovo Svincolo (scheda n. 52) e del Nuovo Albergo (scheda n. 48). La Stazione di Betonaggio, infatti, si trova integralmente nell'ambito dei depositi lagunari della fascia costiera di Roma. Specificatamente, l'area è ubicata il corrispondenza al margine sud-orientale della grande laguna di Maccarese. L'intera area di scavo indagata sembra interessata da almeno 2 livelli di frequentazione di età romana consolidati con materiale di riporto: un probabile strato di calpestio, con rari frammenti fittili, ad una quota di circa -0.60 metri s.l.m., ed uno strato di rialzo antropico, ricco di frammenti fittili, ad una quota di circa -1.00/-1.15 metri s.l.m. Date le condizioni difficili e insicure dello scavo non è stato possibile esaminare il materiale archeologico per desumere maggiori informazioni.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Stazione di Betonaggio" Fiumicino (RM)*. Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12 ottobre 2004.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2004

Rimando ad altre schede 48/50/52

SCHEDA 52 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Svincolo autostrada Roma-Fiumicino/Cargo City

Quota da +0.50 a -0.60 / -0.80 m

Dati cartografici CTR373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto livello di frequentazione/sistema idraulico

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 12 e il 17 febbraio 2003, nell'ambito dei lavori previsti per la realizzazione dello Svincolo nuovo di collegamento tra l'autostrada Roma-Fiumicino e la Cargo City, è stato effettuato lo scavo di 11 trincee esplorative, a scopo di indagine archeologica e geologica, nell'area verde lungo il margine ovest dello svincolo stesso già parzialmente realizzato (v.

Allegato 2, Area L). Le trincee sono lunghe 20 m e distano tra loro 10 m circa salvo eccezioni dovute alla presenza di alcuni servizi (tralicci, metanodotto e altro). La stratigrafia evidenziata appare, nel complesso, piuttosto semplice ed omogenea ed è simile a quella osservata nel corso delle indagini archeologiche effettuate nell'area dell'ampliamento del parcheggio "Lunga sosta" (scheda n. 50), posta ad ovest della zona in corso di scavo. Nel corso dello scavo sono state individuati almeno due livelli di frequentazione di cui uno più antico e sporadico rappresentato da rari frammenti ceramici, il secondo più intenso, interpretabile come uno strato di frequentazione o sistemazione della superficie. Erano, inoltre, presenti almeno due "strutture idrauliche", costituite da un canale e da una canaletta, impostate a partire dalla stessa posizione stratigrafica. Le dimensioni e la genericità del materiale ceramico raccolto non permette, purtroppo, di individuare la differenza cronologica tra i due livelli di frequentazione. I dati suggeriscono che, nell'epoca "romana", la zona dello Svincolo Nuovo si trovava al margine di una laguna (verosimilmente la grande laguna di Maccarese), con presenza di una riva calpestabile posta a quota circa 0.50 m. sopra l'attuale livello del mare, e in graduale discesa verso l'acqua della laguna.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Svincolo autostrada Roma-Fiumicino/Cargocity Fiumicino RM.* Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 22 febbraio 2003

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2003

Rimando ad altre schede 50

SCHEDA 53 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Pianabella

Specifica Autostrada Roma-Fiumicino, Caserma Guardia di Finanza

Quota ca. m 0. s.l.m./ m -0.75 s.l.m./ m -1.75 s.l.m. (livelli romani)

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Paleoambiente ambiente lagunare

Geomorfologia laguna

Oggetto strutture murarie/livello di frequentazione

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel 1998-1999, in località Pianabella, durante lo scavo di trincee presso il parcheggio Lunga Sosta dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci", luogo dell'attuale Caserma della Guardia di Finanza, sono stati rinvenuti tre livelli assoluti di reperti romani (v. Allegato 2, Area A): un livello "romano" circa a quota m 0. s.l.m., presente nell'ambito dell'edificio e nella fascia a sud-ovest di esso; un livello "romano" circa a quota m -0.75 s.l.m., sulla superficie delle argille/argille limose di color marrone o delle argille grigiastre con sostanza organica; il livello dell'anfora, inglobata in argille grigio-bluastre, sottostante all'edificio, a quota circa m -1.75 s.l.m. Nell'area compresa tra il Nuovo Svincolo (area di indagine L), la via Portuense e la presente area di indagini sembrano quindi delinearsi effettivamente due superfici riferibili all'epoca romana. La prima, in basso, in corrispondenza alla chiusura della sedimentazione in pieno ambiente lagunare, la seconda, più in alto, in corrispondenza alla superficie con locali tracce di calpestio e pedogenesi presente all'interno (o al tetto) dei depositi argilloso-limosi. Tale fenomeno è del tutto spiegabile nell'ambiente lagunare, in particolare in un periodo di risalita del livello del mare, noto, tra l'altro, dallo studio di Leoni e Dai Pra del 1997. Secondo i dati forniti dagli Autori, nella fascia costiera di Roma, nei quattro secoli a.C. sarebbe avvenuta una risalita del mare da un livello di ca. -1,5 m. a ca. -0,55 m. e nei primi due secoli d.C., una risalita del mare da ca. -0,55 m. a -0,3 m. Indubbiamente, lo specchio d'acqua nella laguna ha seguito questa risalita marina, fornendo così lo spazio (sotto acqua) per ulteriore sedimentazione e creando la possibilità di sovrapposizione di più livelli "romani" all'interno della stratigrafia. In concomitanza alla risalita dell'acqua, dovrebbe essere avvenuto l'allargamento della laguna stessa, cioè lo spostamento del suo margine a scapito della "terra ferma". Durante le indagini, inoltre, sono state rinvenute alcune strutture di epoca romana con noria.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Arnoldus-Huyzendveld, *Ricostruzione ambientale per l'epoca romana dell'area a sud del parcheggio a lunga sosta Fiumicino – Aeroporto.* Relazione interna della Soprintendenza Archeologica di Ostia, Ministero dei Lavori Pubblici del 21 aprile 1999.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1998-99

SCHEDA 54 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Pianabella

Specifica nuova sede Alitalia

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Oggetto sistema idraulico

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia indica la presenza di una fossa di captazione dell'acqua, rivestita di anfore.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 55 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Specifica Autostrada Roma-Fiumicino, km 18

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Oggetto necropoli

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di una necropoli di epoca romana all'altezza del km 18,00 dell'autostrada Roma/Fiumicino.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 1.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 56 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma

Comune Fiumicino

Località Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Legge 1089/39

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino/CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto porto

Localizzazione puntuale

Descrizione La realizzazione di uno scalo marittimo in prossimità di Roma si rese necessaria per risolvere il problema, già grave nella tarda età repubblicana, dell'approvvigionamento in special modo granario, che avveniva soprattutto via mare. Nel 42 d.C. l'imperatore Claudio decise di realizzare un porto circa 2 miglia a nord della foce del Tevere operando un grande sbancamento sulla terraferma: il porto fu collegato al Tevere mediante alcuni canali o *fossae*, che avevano anche funzione di limitare il fenomeno dell'interramento del bacino e di ridurre il pericolo di inondazioni per Roma in caso di piena del fiume. I lavori, interrotti nel 46 d.C., furono probabilmente completati da Nerone nel 64 d.C. Le due principali ipotesi riguardo la ricostruzione del sistema portuale divergevano in merito alla posizione dell'ingresso e del faro e per le dimensioni dell'invaso portuale. Una prima ipotesi, accettata fin verso il 1960, poneva l'ingresso al porto a nord, a filo della costa; le teorie più recenti, a partire dallo studio delle foto aeree di F. Castagnoli (1963), propongono l'estensione del bacino verso occidente dove vengono collocati l'ingresso principale ed il faro. Secondo questa seconda teoria, l'invaso avrebbe avuto dimensioni ragguardevoli in

quanto l'area si sarebbe aggirata su misure di oltre 1.200 x 1.300 m, per una superficie di almeno 150 ettari. Questa seconda ricostruzione è supportata dai risultati delle numerose indagini geologiche condotte nell'area aeroportuale, dal 1998 ad oggi, in base ai quali è possibile ipotizzare una linea di costa in epoca romana, a nord del bacino, molto più avanzata verso ovest, rispetto alle vecchie ricostruzioni della Carta dell'Agro, del Testaguzza (1970) e del Giuliani (1992). Le stesse indagini geologiche hanno accertato che il bacino portuale è caratterizzato da due moli (di cui quello settentrionale doveva probabilmente curvarsi nella parte finale), un'isola-faro e tre ingressi. I due ingressi occidentali del bacino portuale avevano una larghezza di almeno 200 metri, mentre l'ingresso settentrionale era più stretto e consisteva probabilmente solo in un canale.

Il complesso portuale era costituito da numerose strutture ad esso funzionali (schede nn. 56.1-56.2).

Cronologia 42 d.C.- 64 d.C.

Bibliografia O. Testaguzza, *Portus. Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino*, Roma 1970; L. Chiumenti, F. Bilancia, *La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Vie Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina*, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti, Roma 1979, pp. 432-435; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, pp. 276-277 e 284-286; C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 28-44; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, pp. 48-50; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005 (con bibliografia precedente); J. Ph. Goiran Ph., F. Salomon, H. Tronchere, P. Carbonel, H. Djerb, C. Ognard, "Caractéristiques sédimentaires du bassin portuaire de Claude: nouvelles données pour la localisation des ouvertures", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 31-45; C. Morelli, A. Marinucci, A. Arnoldus-Huyzendveld, "Il Porto di Claudio: nuove scoperte", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 47-65.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1864-1867/bonifiche Principi Torlonia: 1919-1924/lavori per la costruzione dell'Aeroporto: dagli anni Cinquanta in poi. Indagini geognostiche.

SCHEDA 56 SOTTOSCHEDA 1

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino/CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto molo

Localizzazione puntuale

Descrizione Secondo la teoria più accreditata (Castagnoli, Giuliani), avvalorata dallo studio delle fotografie aeree della zona, il porto di Claudio avrebbe avuto due moli disposti a tenaglia. Il molo sinistro, che si estendeva lungo la Fossa Traiana era stato già identificato durante gli scavi dell'Ottocento e sembrava costruito in maniera simile al destro. I resti affioranti delle fondazioni del molo destro, ovvero il molo settentrionale, scavato nel 1957, sono visibili per circa un chilometro a nord-ovest del Museo delle Navi e sono tagliati dalla via F. De Pinedo e dalla via dell'aeroporto di Fiumicino per lo scalo internazionale. La funzione di questo grande molo doveva essere quello di proteggere il porto dai venti di maestrale, ponente e libeccio, similmente a quanto avveniva per la maggioranza dei porti della fascia medio tirrenica (Astura, Anzio, etc.).

Attraverso i carotaggi realizzati nell'Area De Icing (v. Allegato 2 Area AE), sono stati individuati, al di sotto di strati essenzialmente naturali o con intrusioni di materiali frammisti, i resti del molo settentrionale del Porto di Claudio e, immediatamente a Sud, una porzione del Bacino. Di quest'ultimo non sono emersi rinvenimenti archeologici, anche per la sua natura di spazio vuoto delimitato, ma esclusivamente gli strati basali su cui esso si imposta e quelli che nel tempo lo hanno riempito fino a causarne il disuso.

L'andamento della struttura è confermato in senso E-W, con una larghezza almeno di 40 m e uno spessore compreso tra 4 m e 10 m: la lunghezza riscontrata è di 180 m circa; il tetto della struttura si trova a profondità variabile tra 3.00 e 9.50 m dal p.d.c., la base tra 10.60 e 14.40 m dal p.d.c.

L'altezza ricostruibile della struttura si aggira tra 4 m e 10 m (con una media 7.50 m): la porzione sud della struttura si conserva per una maggiore altezza, il che può dipendere, oltre che dalla conformazione della struttura stessa, dalla forza di erosione del

mare durante la fase di abbandono, per cui la porzione più esposta ha subito in modo maggiore la forza del moto ondoso, rispetto alla parte che risulta più protetta all'interno del Bacino.

Il basamento si presenta come una struttura costituita da gettate sovrapposte di blocchi di tufo, come documentano le fonti moderne dirette (scavi e documentazione fotografica Testaguzza 1970) e le precedenti indagini effettuate (scavi preventivi anni 2000).

Il basamento è composto in particolare da pietre di tufo lionato rosso o alterato fino a diventare nerastro (nei casi più estermi le pietre completamente sbriciolate e forse mischiate con sabbia marina); sono presenti anche pezzi di pietre basaltiche, mattoni, frammenti ceramici e pezzi di cementizio con malta e mattoni. La differenza tra le due unità consiste in sostanza nel colore, che originariamente doveva essere rossiccio (tufo lionato), ma che ha subito delle alterazioni in colore e in consistenza con l'esposizione all'acqua: perché questo sia avvenuto solo per alcuni blocchi e non per tutti è difficilmente spiegabile, ma, considerando l'estensione del molo, è ovvio che le sollecitazioni e l'esposizione non dovevano essere totalmente uniformi.

Resta l'incognita dell'allettamento o meno delle pietre: se è vero che la disposizione a secco poteva comunque assolvere alla funzione di basamento e veniva utilizzata anche in contesti in cui l'uso del cementizio era comunemente diffuso, in alcuni punti dei carotaggi la 'sabbia' tra le pietre tufacee fa pensare, più che ad una sabbia naturale, ad una miscela simile a quella della malta idraulica. Mancano segni effettivi di gettate entro casseformi, ma la natura stessa del carotaggio non consente probabilmente un'analisi approfondita in tal senso; inoltre, considerando che la cassaforma veniva rimossa una volta che il cementizio aveva preso, i frammenti residui di fibre lignee possono essere stati completamente dissolti dal mare. Del resto, anche in punti in cui non si osserva una serrata sovrapposizione di blocchi tufacei, si legge tuttavia un ripetersi di una certa modularità degli elementi, tipica di una disposizione pianificata e non casuale. Fa pensare invece a una disposizione 'a secco' l'intrusione di sabbia all'interno della struttura del molo, che indicherebbe una sorta di spazio non colmato, dovuto proprio ad un accumulo controllato solo dall'alto a gettate successive.

In questo periodo la regola per le costruzioni subacquee era costruire in cementizio idraulico, come testimoniano i resti di una serie di strutture portuali ancora conservate (Porto neroniano di Anzio). E' anche plausibile l'impiego di una doppia tecnica - basamento inferiore a pietre sciolte e basamento superiore a cementizio idraulico - vista anche la profondità del mare e la notevole altezza, in alcuni punti, del Molo. A tal proposito, risulta esplicativo il rilievo del Molo meridionale, realizzato in corso di scavo all'interno dell'aeroporto da O. Testaguzza (1970), in cui per un'altezza di circa 6 m è incluso sia il basamento di blocchi apparentemente non legati da malta, sia la parte del basamento superiore in cementizio.

Riguardo il bacino, come si è visto esaminando la stratigrafia, emerge un contesto del tutto logico di spazio privo di strutture e con scarso materiale archeologico, coperto in seguito da sedimenti sabbio-limo-argillosi che denotano un ambiente tranquillo anche per successive sedimentazioni. Anche il bacino ha un fondo marino, ma resta tuttavia difficile stabilire la quota originaria, essendo quasi privo di materiali archeologici relativi all'attività portuale, forse per sistemazioni periodiche di dragaggio interno.

I suddetti carotaggi risultano inoltre interessanti per la possibilità di informazioni relative alla sequenza stratigrafica completa: la parte superiore al molo è caratterizzata dalla presenza di una duna "storica" al di sotto della quale sono stati individuati livelli che hanno ricoperto la struttura in fase di degrado (sec. XV-XVI) e hanno colmato il bacino portuale. Questi strati sono costituiti da sedimenti di tipo fluvio-marino a medio-bassa energia in cui sono presenti materiali del disfacimento della struttura, mentre all'interno del bacino appaiono poveri di rinvenimenti e caratterizzati da sedimenti sabbiosi a forte componente limoso-argillosa. Al di sotto del molo si evidenzia invece una fase di disturbo del fondale marino sicuramente in fase con la costruzione del Molo e forse legata all'impatto della struttura stessa sulla delicata stratigrafia del fondale. La parte finale della sequenza esaminata indica una fase di preesistenti depositi marini di scarsa energia, compatibili con un ambiente lontano dalla foce e dal moto ondoso della costa.

Cronologia 42 d.C.- 64 d.C.

Bibliografia L. Chiumenti, F. Bilancia, *La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Vie Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina*, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti, Roma 1979, pp. 432-435; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, pp. 284-286; C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 28-44; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, pp. 58-60 e 64-66; C. Morelli, "The claudian Harbour in the light of new investigations", in S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 243-248; C. Morelli, A. Marinucci, A. Arnoldus-Huyzendveld, "Il Porto di Claudio: nuove scoperte", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 47-65.

Altre fonti Archivio ADR Engineering: A. Facciolo, M.C. Grossi, M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, *Indagini geognostiche Area De Icing - Pista volo 1 R16*, Roma Aprile-Maggio 2014; Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., *Aspetti geoarcheologici dei carotaggi effettuati nell'ambito del progetto "Area De Icing - Pista Uno" dell'Aeroporto di Roma"*, (Fiumicino RM) 2014, *Relazione Tecnico-Scientifica*, Rocca di Papa 4 giugno 2014.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico/indagini geoarcheologiche

SCHEDA 56 SOTTOSCHEDA 2

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geomorfologia

Oggetto bacino

Localizzazione puntuale

Descrizione L'esame aerofotografico dei primi del Novecento della zona del porto di Claudio (Giuliani 1992, p. 34, fig. 38), unitamente allo studio della posizione della linea di costa nel XVI-XVII secolo e alla documentazione cartografica dello stesso periodo, hanno permesso di ipotizzare la forma del bacino del porto di Claudio. In particolare, le fotografie aeree mostrano una tessitura differenziata dei cordoni dunosi ostacolati dalla presenza di strutture precedenti. Si delinea così un bacino con due moli disposti a tenaglia, un ingresso principale a occidente e probabilmente un secondo ingresso secondario più a sud. Tra i due ingressi le tracce della fotografia aerea delineano un'area ovoidale allungata, forse identificabile con l'isola che ospitava il faro. L'invaso del bacino verrebbe dunque ad essere di dimensioni ragguardevoli, se si pensa che, pur tenendo conto dell'approssimazione della scala della fotografia aerea, l'area si aggira su misure di oltre m 1.200 x 1.300 per una superficie di almeno 150 ettari. Al suo interno, la fotografia aerea ha identificato una traccia che dovrebbe corrispondere al canale di ingresso al porto traiano, che ancora in età tarda veniva tenuto sgombro con operazioni di dragaggio. Con operazioni di dragaggio doveva essere protetta dall'insabbiamento, almeno inizialmente, anche la zona a nord est del molo traverso (Giuliani 1992, p. 35, fig. 39).

Cronologia 42 d.C.- 64 d.C.

Bibliografia L. Chiumenti, F. Bilancia, *La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Vie Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina*, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti, Roma 1979, pp. 432-435; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, pp. 284-286; C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 28-44; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, pp. 58-60; C. Morelli, "The claudian Harbour in the light of new investigations", in S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 243-248.

SCHEDA 56 SOTTOSCHEDA 3

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto edificio

Localizzazione puntuale

Descrizione Alle spalle del Museo delle Navi, a oriente, si trova un edificio con murature in opera listata, la cosiddetta Capitaneria di Porto, datata al II secolo d.C. ma con restauri fino all'età costantiniana. La sua funzione rimane incerta, anche se probabilmente si trattava di una struttura di servizio situata al fondo del bacino, sicuramente dotata di un piano superiore, come attestato dalla presenza di scale. All'interno restano tracce della decorazione dipinta. I recenti *survey* geofisici condotti fra il 1997 ed il 2004 (S. Keay et alii 2005) hanno individuato la presenza di ulteriori ambienti, disposti a nord e a sud dell'edificio.

Cronologia II d.C.

Bibliografia V. Scrinari, "Indagini al porto di Claudio", in *Archeologia Laziale* VIII, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica 14 (1987), pp. 181-188; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, p. 272.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico:anni Ottanta

SCHEDA 56 SOTTOSCHEDA 4

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto cisterna/terme/tombe/magazzini

Localizzazione generica

Descrizione In località Monte Giulio, a sud di via Guidoni, presso l'estremità orientale della via, sono stati rinvenuti resti degli edifici situati sulla banchina orientale (cd. Molo destro). Si tratta di un gruppo di ambienti adibiti a magazzini, un piccolo complesso termale (II sec. d.C.) e una cisterna. Le terme, dotate di un secondo piano come indica la presenza di scale, erano probabilmente utilizzate dal personale delle navi. Dalle terme una fontana aggettava verso il bacino, forse per il rifornimento delle imbarcazioni in attracco al porto. Adiacente all'impianto termale è una cisterna (m 27x15), databile al secondo ventennio del II secolo d.C. La costruzione, divisa in una prima fase in due navate, separate da tre pilastri, fu successivamente ripartita in quattro vani ed un ambiente trasversale di manovra. La struttura, probabilmente collegata con l'acquedotto di Traiano (scheda n. 86), è caratterizzata all'esterno da una serie di nicchie. Gli scavi effettuati negli anni Ottanta hanno portato alla luce un consistente interrimento che aveva sepolto, nel corso di almeno cinque alluvioni marine e fluviali associate a sismi e maremoti, l'intera cisterna e le opere ad essa collegate durante il III e il IV secolo d.C. La prima ondata di maremoto è stata datata alla metà del III secolo d.C. sulla base di monete dell'imperatore Massimino il Trace (datate al 236 d.C.) e Gordiano III (datate al 238 d.C.), rinvenute in alcune tombe sovrapposte alla cisterna ma anche sulla base degli interventi di restauro alle murature di III e inizio IV d.C.

Cronologia primo ventennio II sec. d.C./III d.C./IV d.C.

Bibliografia G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'agro portuense*, Roma, 1935; O. Testaguzza, *Portus. Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino*, Roma 1970, fig. 1; V. Scrinari, "Il problema di Ostia", in *Archeologia Laziale*, n. VI (1984), pp. 358-363; V. Scrinari, "Indagini al porto di Claudio", in *Archeologia Laziale* VIII, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica 14 (1987), pp. 181-188; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, p. 64; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, p. 75.

Modalità di rinvenimento

scavo archeologico: anni Ottanta

Rimando ad altre schede 86

SCHEDA 56 SOTTOSCHEDA 5

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto faro

Localizzazione puntuale

Descrizione I dati desunti dallo studio delle fotografie aeree della zona dell'Aeroporto Leonardo da Vinci sembrano supportare l'ipotesi secondo la quale l'apertura principale del porto di Claudio dovesse trovarsi a occidente del bacino. In fotografia aerea, nei pressi del Forte di Paolo IV (1557), l'andamento delle linee di duna sembrerebbe indicare un secondo ingresso. Tra quest'ultimo e l'ingresso accertato, si nota un'area ovoidale allungata abbastanza sfumata nei contorni ma globalmente molto più ampia della linea dei moli: potrebbe essere questo il luogo del faro. In tal caso esso si troverebbe allineato con i moli e non aggettante in funzione antemurale. Il faro fu fondato sulla nave in disarmo che per volere di Caligola aveva trasportato l'obelisco

per il Circo Vaticano (Suet., *Claud.* 20.3; Plin. *N.H.* XVI,40,201), una nave enorme che ebbe un carico di zavorra di oltre 1.000 tonnellate. Altri autori, tra cui Svetonio e Cassio Dione, parlano invece di un isolotto (Suet. *Claud.* 20.3; Cass. Dio., *Rom.* LX.11.4), Plinio invece (*N.H.* XVI,40,201 ss.; XXXVI,9,70) sostiene che il faro era tutt'uno con il molo di sinistra. La discrepanza si può facilmente superare supponendo un errore di Plinio o immaginando che ci si riferisca a momenti differenti della storia dei moli, che per giacitura ed estensione dovettero andare soggetti a continui aggiustamenti e modifiche.

Cronologia 42 d.C.-64 d.C.

Bibliografia C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 28-44, pp. 30-36.

Modalità di rinvenimento identificazione sulla base di foto aerea

SCHEDA 57 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area archeologica

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro delimita un'area pertinente al complesso portuale di Claudio, definendola genericamente "area archeologica"

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 15.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino/CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto porto

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 100 e il 112 d.C., l'imperatore Traiano intervenne con un nuovo progetto che prevede l'escavazione di un grande bacino esagonale, interno e quindi più riparato rispetto al porto di Claudio (scheda n. 56) che era stato giudicato inaffidabile sia perché eccessivamente esposto alle tempeste che per problemi di insabbiamento. Il nuovo bacino esagonale era collegato al porto di Claudio, che continuò a funzionare come rada, mediante un canale posto al lato sud ovest. Il progetto traiano comprendeva oltre al bacino esagonale (scheda n. 58.1) e al canale d'ingresso: un molo trasverso (scheda n. 58.5) con piccolo faro terminale (scheda n. 58.7), avente la funzione di barriera dall'insabbiamento e di difesa del canale d'ingresso; la cosiddetta darsena (scheda n. 58.4), il canale di collegamento con la Fossa Traiana e la maggior parte delle infrastrutture di sud-est e sud-ovest. La nuova installazione prese il nome di *Portus Traiani*, mentre l'insieme del porto di Claudio e del porto di Traiano era ricordato come *portus uterque* o *Portus Augusti et Traiani*, ma già alla fine del II secolo d.C. la città era nota solo come *Portus*. Lo scalo marittimo, oggetto di numerosi interventi edilizi, soprattutto sotto Settimio Severo, acquistò un'importanza sempre maggiore, ma continuò a dipendere da Ostia e da Roma fino al IV secolo d.C. A partire dal 314 d.C., anno del Concilio di Arles, la città portuale fu resa autonoma e diventò a tutti gli effetti, per decreto di Costantino "Portus Romae".

Cronologia 100-112 d.C.

Bibliografia L. Chiumenti, F. Bilancia, *La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Vie Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina*, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti, Roma 1979, pp. 432-449; C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 28-44; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, pp. 54-58; P.A. Verduchi, "Notizie e riflessioni sul porto di Roma", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (a cura di), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi: Il seminario*, Roma-Ostia Antica, 16-17 aprile 2004, pp. 233-245; S. Keay, M. M.

Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005; S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18).

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: dal 1864 in poi

Rimando ad altre schede 56

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 1

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto bacino

Localizzazione puntuale

Descrizione Il nuovo bacino esagonale aveva una forma esagonale di m 357,77 di lato, un diametro di m 715,54 m e una superficie totale di ha 32,199. La forma esagonale fu ritenuta dai progettisti la più sicura dal punto di vista strutturale e la più idonea allo svolgimento contemporaneo delle molteplici operazioni di attracco delle navi, carico, scarico e trasporto delle merci. Per la costruzione si approfittò probabilmente della fossa meridionale di Claudio (fossa claudia II1). Il bacino era circondato da una banchina in muratura munita di bitte d'ormeggio e integralmente perimetrata da un muro, probabilmente una barriera doganale, con cinque piccoli varchi (m 1,80) per ogni lato. Al di là un'ampia strada basolata disimpegnava i magazzini disposti intorno all'intero complesso. L'assetto attuale dell'invaso è il risultato della bonifica completata negli anni Trenta, quando i lati dell'esagono vennero messi allo scoperto, restaurati e foderati con nuove murature prima dell'immissione dell'acqua pompata direttamente dal Tevere. R. Lanciani, che nel 1868 assisté ai lavori di bonifica, scrive che il fondo del bacino si trovava a m 5 di profondità media, era inclinato verso il mare ed era lastricato con grandi pietre.

Cronologia 100-112 d.C.

Bibliografia L. Chiumenti, F. Bilancia, *La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Vie Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina*, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti, Roma 1979, pp. 432-449; C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 41-43; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, pp. 54-58; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005; S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 47-65.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: dal 1864 in poi

Rimando ad altre schede 56

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 2

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto edifici

Localizzazione puntuale

Descrizione Ad angolo retto con il lato nord-orientale dei Magazzini cd. Severiani si trova il vasto complesso edilizio noto come Palazzo imperiale. Nel passato esso è stato solo in parte oggetto di scavi, o meglio di recuperi, per l'acquisizione di suppellettili preziose e materiale architettonico di grande qualità. In origine l'edificio aveva un doppio affaccio sia sul porto di Claudio che su quello di Traiano. Dalla parte del bacino di Claudio era presente una terrazza pensile su archi ciechi; questa struttura probabilmente risale all'epoca neroniana. Crollati per intero i piani superiori, resta in discreto stato quasi dovunque la rete sotterranea dei servizi, penalizzata soprattutto dall'incuria e dalle infiltrazioni delle radici delle piante di alto fusto sviluppatasi sugli interri. L'estensione del complesso, come anche la differenziazione funzionale delle sue parti (con l'eccezione di due impianti termali), non sono ancora conosciute: la posizione privilegiata e il fatto che vi giungesse un'apposita deviazione

dell'acquedotto portuense, oltre alla qualità delle decorazioni di cui ancora ci si meravigliava nel Rinascimento, farebbero pensare a un quartiere di rappresentanza per i viaggiatori di alto rango, per ambascierie e per le soste della famiglia imperiale.

Cronologia terrazze di Traiano: età neroniana

Bibliografia P.A. Verduchi, "Some Thoughts on the infrastructures of the port of Rome", in S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 249-268; S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18); G. Boetto, "Il porto di Traiano", <http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/HarbourFullTextOutput.cfm?HarbourNR=Ostia-Traiano>.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 3

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto edifici

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel settore nord-orientale del porto di Traiano si trovano i Magazzini cosiddetti Severiani che vennero in realtà costruiti in età antonina. L'edificio, dalla inconsueta planimetria a L, fronteggiava il canale principale d'ingresso al bacino traiano con il lato lungo mentre con quello corto parte di un lato del bacino stesso. Il magazzino era organizzato in modo che lo scarico, lo smistamento, lo stoccaggio e il carico delle merci avvenissero contemporaneamente in ogni settore senza intralci, grazie alla distribuzione dei sistemi di rampe. L'accesso ai vani sui vari livelli avveniva da un corridoio distributivo illuminato da finestre che garantivano anche la visibilità negli interni, aperti solo con feritoie per l'aerazione. A differenza dei Magazzini Traiane (scheda n. 58.6) qui manca la fondazione a cassoni e al posto delle volte a botte si trovano quasi esclusivamente coperture a crociera, impiegate sia nei vani di stoccaggio veri e propri sia nell'ampio corridoio di distribuzione. Le parti adibite a magazzino non hanno vespai di mattoni, come nei Magazzini Traiane, in quanto per isolare dall'umidità si è preferito sfruttare gli interi pianterreni, che in realtà sono tutti seminterrati. I pianterreni venivano evidentemente utilizzati per contenere materiali non deperibili. Le mura di IV-V secolo d.C. (scheda n. 62) sfruttarono questo edificio sovrapponendosi a parte del lato lungo e riducendone gli spazi al pianoterra. A proposito della dismissione dell'edificio, la posizione e il tipo dei crolli messi in luce nei magazzini indicano uno o più eventi sismici, verificatisi verso la metà del V secolo d.C., quando ancora la struttura era in buone condizioni ed utilizzata.

Cronologia età antonina

Bibliografia V. Mannucci, P. Verduchi, "Portus: nuove acquisizioni", in *Archeologia Laziale* XII, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica 24, 1995, pp. 378-382; P.A. Verduchi, "Notizie e riflessioni sul porto di Roma", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (a cura di), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi: Il seminario*, Roma-Ostia Antica, 16-17 aprile 2004, pp. 233-245;

Modalità di rinvenimento scavo archeologico

Rimando ad altre schede 58.6/62

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 4

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto bacino

Localizzazione puntuale

Descrizione Parallelamente al canale di ingresso, verso sud, si apriva un vasto bacino di forma rettangolare (m 224x47), convenzionalmente definito "darsena". Per avere idea delle sue proporzioni basterà dire che le misure, anche se di poco, sono maggiori di quelle della darsena 5 del porto di Genova. L'apertura era rivolta a nord-est, verso l'esagono, sugli altri tre lati è contornata da una banchina profonda m 6, che serve i Magazzini Traiane. Utile la descrizione di R. Lanciani: «tutto

intorno la darsena è circondata da un muro in calcestruzzo con paramento in laterizio, in cui si aprono porte con soglie, mentre alcune scalette a due rampe permettevano di scendere fino al fondo del bacino situato a circa m 8 dal piano di campagna». Essa era collegata con il Tevere mediante la Fossa Traiana e probabilmente veniva utilizzata per il carico e lo smistamento verso Roma di imbarcazioni di medio e piccolo tonnellaggio, adatte a risalire il fiume.

Cronologia 100-112 d.C.

Bibliografia C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 42-43; P. Coltorti, M.C. Gagliardo, P. Vori, "Il Porto imperiale di Roma: primi interventi di scavo", in *Archeologia Laziale* XI, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica, 21, 1993, pp. 161-163.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 5

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto molo

Localizzazione puntuale

Descrizione Dall'angolo nord-occidentale del complesso dei Magazzini Traiane si staccava un molo, lungo m 380 per una larghezza di m 12. Questo molo traverso doveva avere una funzione di barriera dall'insabbiamento e difesa del canale d'ingresso al bacino esagonale. In occasione della ristrutturazione di una casa rurale sono stati effettuati alcuni saggi sia all'esterno che all'interno dell'edificio per verificare le sottostanti strutture appartenenti al molo (Coltorti, Gagliardo, Vori 1993). Sono state individuate fondazioni in calcestruzzo formate da scaglie tufacee di media grandezza allettate in gettate successive impiegando malte eterogenee. Inglobati nel conglomerato si trovano singoli blocchi rettangolari di marmo atti ad irrobustire la struttura del molo. Nel breve tratto esaminato il molo ha una larghezza di quasi m 15 e non conserva alcun paramento. La platea è stata edificata impiegando scapoli di tufo quasi quadrati e di forma allungata, allettati per piani orizzontali. La denominazione "tardo" di G. Lugli riferita al molo non sembra essere comprovata da alcun elemento e generalmente le strutture comprese tra il canale d'ingresso al porto e la Fossa Traiana vengono attribuite al progetto unitario di età traiana (Giuliani 1992; Cioffarelli 1993; Coltorti, Gagliardo, Vori 1993). Semmai tardo potrebbe essere il restauro o il suo rifacimento.

Cronologia 100-112 d.C. (?)

Bibliografia C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 42-43; A. Cioffarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, p. 54; P. Coltorti, M.C. Gagliardo, P. Vori, "Il Porto imperiale di Roma: primi interventi di scavo", in *Archeologia Laziale* XI, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica, 21, 1993, pp. 161-163.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: anni Novanta

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 6

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto portico/edifici/tombe

Localizzazione puntuale

Descrizione I Magazzini Traiane vennero progettati e iniziati con il nuovo porto, ma completati nell'arco di ottanta anni. Il terreno poco coerente su cui vennero costruiti fu consolidato da una fitta trama di cassoni in muratura, colmati con le terre dello scavo del bacino esagonale. Una serie di corridoi e cortili interni facilitavano la distribuzione, mentre un sistema di rampe permetteva il trasporto dei carichi ai piani superiori. I vani di stoccaggio misurano m 14x6 ed hanno una copertura a botte. A seguito di un innalzamento della falda del II secolo d.C. si dovettero rialzare i pavimenti con un sistema di vespai che consentiva di isolare i magazzini dall'umidità proveniente dal suolo permettendo così una migliore conservazione delle scorte di cereali. L'edificio era caratterizzato da un portico continuo che ne sottolineava il perimetro al pianterreno e che si apriva direttamente

sulle banchine di attracco mettendole in comunicazione con gli ambienti di stivaggio. Sul portico occidentale si aprivano due ingressi di cui uno monumentale. Si tratta del cosiddetto Portico di Claudio (anche detto Colonnacce). La sua costruzione è stata attribuita al I secolo d.C. per le colonne rozzamente bugnate; in realtà l'impianto è sicuramente traiano. Le banchine, più volte restaurate in epoca antica, conservano ancora le rampe per la discesa in acqua. Alcune tombe ad inumazione, rinvenute negli ambienti dei Magazzini Traianei e tra i muretti dei vespai di un ambiente dei magazzini del Portico di Claudio, testimoniano l'abbandono di questi edifici prospicienti il mare già nel V-VI secolo d.C., quando perdendo la loro originaria funzione divennero luogo di sepoltura.

Cronologia 100-180 d.C. circa (Portico e Magazzini)/V d.C. (tombe)

Bibliografia P. Coltorti, M.C. Gagliardo, P. Vori, "Il Porto imperiale di Roma: primi interventi di scavo", in *Archeologia Laziale* XI, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italia, 21, 1993, pp. 159-161; V. Mannucci, P. Verduchi, "Portus: Nuove Acquisizioni", in *Archeologia Laziale* XII, Quaderni Di Archeologia Etrusco-Italia 24, 1995, pp. 375-378; P.A. Verduchi, "Some Thoughts on the infrastructures of the port of Rome", in S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 249-268

Modalità di rinvenimento sterri durante bonifica Torlonia: anni Trenta/scavo archeologico: inizi anni Novanta

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 7

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto molo/faro/terme

Localizzazione puntuale

Descrizione Dalla banchina che si trovava davanti ai Magazzini cd. Severiani (scheda n. 58.3), si staccava un grande molo che veniva così a fiancheggiare a nord il grande canale d'ingresso al bacino esagonale (scheda n. 58.1). Su di esso sono presenti strutture diverse, fra cui i resti di un impianto termale di epoca non anteriore al IV secolo d.C. Il molo, lungo m 150 e largo all'incirca m 8, è costituito da gettate di calcestruzzo. Inserite nella gettata di calcestruzzo si notano alcune basi di colonne che dovevano servire quali ormeggi per le imbarcazioni. La testata del molo si allargava in una base il cui lato lungo misura m 21,8. Qui doveva trovarsi un faro, ancora in parte visibile agli inizi del Novecento.

Cronologia età romana/post IV d.C. (terme)

Bibliografia G. Boetto, "Il porto di Traiano",

<http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/HarbourFullTextOutput.cfm?HarbourNR=Ostia-Traiano>.

Modalità di rinvenimento non determinata

Rimando ad altre schede 58.1/58.3

SCHEDA 58 SOTTOSCHEDA 8

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 23.05.1957 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto portico

Localizzazione puntuale

Descrizione Intorno al 425 d.C. fu costruito uno dei più grandiosi monumenti pubblici di Porto: la "porticus Placidiana" commemorante Placidia, madre dell'imperatore Valentiniano III. Si trattava di un colonnato che correva per 200 m lungo la banchina destra della Fossa Traiana. È questa l'ultima costruzione portuense a noi nota.

Cronologia 425 d.C. circa

Bibliografia C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, fig. p. 281, n. 21 e p. 283.

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 59 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico assoluto art. 1-3 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto basilica

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel XIX secolo vennero messe in luce le strutture di un grande edificio cristiano a tre navate, preceduta da un cortile con quadriportico e fontana, fiancheggiata da sale, identificato da G.B. De Rossi con uno xenodochio (ospizio per i pellegrini cristiani diretti a Roma), costruito dal senatore Pammachio alla fine del IV secolo d.C. Secondo altri poteva invece trattarsi della chiesa dei Ss. Pietro e Paolo (PAVOLINI 1988). I recenti sondaggi condotti a partire dal 1991 dalla Soprintendenza archeologica di Ostia e dalla Cooperativa di Roma "Archeologia" hanno tuttavia dimostrato che l'edificio già esisteva nella seconda metà del IV secolo d.C., per la presenza di un'iscrizione damasiana. Le recenti indagini hanno inoltre mostrato forti discrepanze con le ricostruzioni eseguite nel secolo scorso da R. Lanciani a proposito degli edifici annessi al cosiddetto xenodochio e della viabilità. La basilica fu utilizzata per tutto l'alto Medioevo, con numerosi restauri e rinnovamenti della decorazione pittorica e scultorea. L'abbandono sembra attribuibile al X-XI secolo.

Cronologia ante seconda metà IV d.C.

Bibliografia A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, p. 52; S. Coccia, L. Paroli, "Indagini preliminari sui depositi archeologici della città di Porto", in *Archeologia laziale* XI, 1993, pp. 179-180; L. Paroli, "Scavi recenti a Porto: nuovi dati sulle fasi tardo antiche e alto-medievali", in *Rivista di Archeologia Cristiana*, n. 72, (1996), pp. 410-414.

Modalità di rinvenimento

scavo archeologico: 1860 circa, 1991

SCHEDA 60 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Specifico Fiume Tevere

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto ponte

Localizzazione puntuale

Descrizione Ricerche subacquee compiute negli anni Settanta hanno individuato il pilone intermedio di un ponte al centro della Fossa Traiana e la spalletta destra sulla sponda opposta: si tratta del *pons Matidia*, per mezzo del quale la strada di comunicazione Ostia-Porto (scheda n. 95) attraversava la Fossa Traiana (Canale di Fiumicino). Matidia era la nipote di Traiano, la quale evidentemente, dopo la costruzione del porto, volle completare l'opera dello zio, finanziando la costruzione di un ponte sul canale. Il ponte fu incendiato nel 408 d.C. dai Goti di Alarico, ricostruito sotto Teodosio e Onorio (412-423 d.C.) e poi nuovamente restaurato nel V secolo d.C., come ricorda un'epigrafe opistografa rinvenuta durante gli scavi.

Cronologia prima metà II d.C.

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 25; L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *Archeologia laziale* II, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italia 3, 1979 (con bibliografia precedente), p. 243; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 273.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricerche subacquee: anni Settanta

SCHEDA 61 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico assoluto art. 1-3 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri**Oggetto** borgo fortificato**Localizzazione** puntuale

Descrizione Ubicato in località Porto, sul lato sinistro della via Portuense, procedendo da Roma verso il litorale, l'Episcopio di Porto, più noto come Castello di Porto, è l'unico complesso edilizio che, grazie ai numerosi interventi di restauro e di ristrutturazione che si sono succeduti nel corso dei secoli, è possibile ammirare nella sua imponente magnificenza. Il sito, data la sua posizione favorevole al controllo sia del bacino esagonale sia della Fossa Traiana, era probabilmente occupato in età romana dalla sede amministrativa del porto. Ricordato per la prima volta in un documento di donazione dell'anno 983 d.C. con il nome di rocca, l'attuale episcopio ebbe inizialmente funzione di *castrum*, cioè di insediamento fortificato, cinto da mura difensive e dotato di rocca; alcune citazioni confermano che si trattasse di un castello, come risulta dalla bolla emessa da papa Benedetto VIII nel 1018 allo scopo di confermare alla Chiesa il possesso di alcuni beni nel territorio di Porto. La rocca medievale costituisce probabilmente il nucleo dell'odierno complesso e attorno ad essa si raccolse nel corso del XII secolo l'esigua popolazione rimasta nella zona. Si offre agli occhi dei visitatori nel suo caratteristico aspetto di borgo di origine medievale con una cinta muraria ancora integra ed il portale di accesso ben conservato, sul quale è possibile distinguere le insegne di papa Sisto IV. L'aspetto attuale è per lo più da attribuirsi all'opera di restauro voluta dal cardinale Fulvio Corneo e, di notevole interesse, all'interno del castello, nel suggestivo cortile, è la chiesa dedicata ai Ss. Ippolito e Lucia nella quale, sotto l'altare, dal 1988 sono conservate le reliquie di s. Ippolito. Nessuna testimonianza riguardante la dignità di sede episcopale di questo borgo medioevale si riscontra prima del XV secolo.

Cronologia Medioevo**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 21, 24; A. Ciofarelli, *Via Portuense, via Campana. Da Porta Portese a Isola Sacra*, Percorsi archeologici 8, 1993, p. 58.**Modalità di rinvenimento** identificazione (in sito)**SCHEDA 62 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto**Vincoli** vincolo archeologico assoluto art. 1-3 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** mura**Localizzazione** puntuale

Descrizione Il porto non ebbe bisogno di essere difeso fino a quando le trasformazioni avviate in tutto l'Impero all'inizio del IV secolo d.C. incominciarono a ripercuotersi su Roma con una serie di problemi, fra cui quello sostanziale del rifornimento dei generi di prima necessità. Con il doppio obiettivo di salvaguardare i magazzini e controllare più strettamente gli accessi alla Capitale minacciata dalle continue incursioni barbariche, tra la fine del IV e gli inizi del V secolo d.C. fu eretta una cinta difensiva delle strutture portuali. Quest'ultima datazione è emersa in seguito ad indagini iniziate nel 1991 dalla Soprintendenza Archeologica di Ostia; più recentemente è stata proposta da L. Paroli una cronologia all'ultimo quarto del V secolo d.C., sulla base dei ricchissimi materiali rinvenuti nelle terre di colmataura dell'approdo antistante individuati nel 2005 (L. Paroli). Le mura, restaurate a più riprese, rimasero in funzione per tutta l'età tardoantica e l'alto Medioevo. Nel 2005 sono stati eseguiti due sondaggi all'esterno e all'interno delle mura tardoantiche di Porto presso l'ingresso dell'area archeologica; di essi viene fornita una comunicazione da parte di L. Paroli (in http://www.fastionline.org/php/content.php?lang=it&item=4&site_id=661). Questi interventi hanno consentito di determinare che le mura si addossarono al fronte esterno dei due magazzini qui individuati costruiti tra fine IV e prima metà del V secolo sulla banchina est del porto di Claudio che si trovavano a nord e a sud di un asse, passaggio che viene sbarrato, tra la metà e il terzo quarto del V secolo d.C., da una porta che impediva l'accesso in città dalla parte del mare. Questo passaggio viene mantenuto con la costruzione del circuito murario mediante una postierla che venne murata durante la guerra gotica. Gli spazi retrostanti le mura vennero colmati da un enorme terrapieno che rialzò il piano di calpestio di oltre m 3. Dallo scavo si evince che a cavallo delle mura tra la metà del VI e la metà/fine del VII secolo d.C. si formò una piccola necropoli (15 tombe già scavate) e che all'VIII-IX secolo d.C. va fatto risalire un restauro della cortina esterna. A questo intervento si riconnette una vasca per lo spegnimento della calce che si sovrappone alle sepolture nell'area antistante le mura.

Cronologia fine IV-inizi V d.C. o ultimo quarto V d.C.

Bibliografia G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'agro portuense*, Roma, 1935, carta III; S. Coccia, L. Paroli, "Indagini preliminari sui depositi archeologici della città di Porto", in *Archeologia laziale* XI, 1993, pp. 176-178; L. Paroli, "Scavi recenti a Porto: nuovi dati sulle fasi tardo antiche e alto-medievali", in *Rivista di Archeologia Cristiana*, n. 72, (1996), pp. 410-411; L. Paroli, http://www.fastionline.org/php/content.php?lang=it&item=4&site_id=661

Modalità di rinvenimento lettura foto aeree/scavo archeologico: dal 1991**SCHEDA 63 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località****Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** area archeologica**Localizzazione** puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro delimita un'area a est/sud-est del porto di Traiano (n. 58), definendola genericamente "area archeologica".

Cronologia età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 21.**Rimando ad altre schede** 58**SCHEDA 64 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto**Vincoli** vincolo archeologico assoluto art. 1-3 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** tempio**Localizzazione** puntuale

Descrizione Il cd. Tempio di Portuno, a pianta circolare, costruito in laterizio, conserva solo due nicchioni del piano superiore, mentre parte dell'inferiore affiora dal terreno. L'edificio, di cui resta incerta la funzione è stato attribuito agli inizi del III secolo d.C. Incluso nell'angolo interno est delle mura (scheda n. 62), si trovava accanto alla porta da cui aveva inizio la via Portuense (n. 65).

Cronologia inizi III d.C.**Bibliografia** G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'agro portuense*, Roma, 1935, pp. 42 ss.; O. Testaguzza, *Portus. Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino*, Roma 1970, p. 23 ss.; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 281.**Modalità di rinvenimento** identificazione (in sito)**Rimando ad altre schede** 62/65**SCHEDA 65 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino/Roma **Località****Vincoli** vincolo archeologico parziale art. 21 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** strada**Localizzazione** puntuale

Descrizione La via Portuense fu costruita a partire dalla fine del I secolo d.C. in relazione all'impianto portuale voluto dall'imperatore Claudio (scheda n. 56). Il suo percorso coincideva in parte con quello di un asse viario più antico costituito dalla via Campana che, costeggiando i meandri del fiume, collegava Roma con le saline a nord della foce del Tevere (*Campi Salinarum Romanorum*, da cui la strada derivò il suo nome). In particolare, la via Portuense usciva da Roma attraverso la Porta *Portuensis* e dopo circa un miglio deviava a destra, separandosi dall'antico tracciato della via Campana. Quindi, superando il

corso del fiume Galeria, attraverso un ponte situato presso la località che ne tramanda l'esistenza (Ponte Galeria), la strada continuava con un andamento rettilineo e, poco prima dell'attuale km 17,500, dove è stato rinvenuto un tratto di strada con muri di contenimento (scheda n. 65.1), piegava verso il Tevere e si ricongiungeva alla via dell'alaggio. Un tratto della via Portuense prossimo al fiume è stato trovato all'altezza del km. 19,700 (scheda n. 65.2). Di qui, la via Portuense continuava a seguire il corso del fiume per poi distaccarsene all'altezza della necropoli individuata in località Stalla Buoi (scheda n. 25) e dirigersi verso Porto, separandosi dalla via dell'alaggio che proseguiva verso la foce. Il tratto finale del suo percorso, fra la località Stalla-Buoi ed il tempio di Portuno (scheda n. 64), è stato individuato con precisione nei recenti *survey* geofisici e topografici, nonché con l'ausilio della fotografia aerea (S. Keay *et alii* 2005).

Cronologia fine I d.C.

Bibliografia R. Petriaggi *et alii*, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *Archeologia Laziale* XII, 2, Quaderni di Archeologia Etrusco-Italica 24, 1995, pp. 361-373; R. Petriaggi, M.C. Vittori, P. Vori, "Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto", in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, n. 10 (2001), pp. 139-150 (con bibliografia precedente); M. Serlorenzi, B. Amatucci, A. Arnoldus Huyzendveld, A. De Tomassi, H. Di Giuseppe, C. La Rocca, G. Ricci, E. Spagnoli E., "Nuove acquisizioni sulla viabilità dell'agro portuense: il rinvenimento di un tratto della via Campana e della via Portuense", in *BCom*, n. 105 (2004), pp. 47-114, fig. 28; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 127-129; 279-281; S. Serra, "Via Ostiense-via Portuense", in *Antiche strade del Lazio*, Roma 2007; S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18).

Modalità di rinvenimento scavo archeologico

Pertinenza ad una unità topografica 25/56

SCHEDA 65 SOTTOSCHEDA 1

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Tenuta delle Vignole

Specifica presso km 17,500 circa della via Portuense moderna, tra essa ed il Tevere

Vincoli vincolo archeologico DDMM 17.11.1993/12.02.1996 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione puntuale

Descrizione Presso il km 17,500 circa della via Portuense moderna, tra essa ed il Tevere, è stato messo in luce un tratto di strada per una lunghezza di m 21,70, orientato nord-est/sud-ovest, costituito da una carreggiata compresa all'interno di due muri di contenimento in diversa tecnica costruttiva: quello di nord-ovest in opera reticolata con contrafforti, quello a sud-est in opera quadrata di tufo. La larghezza della massicciata stradale, esclusi i muri di contenimento, è di m 5,15 circa; la larghezza massima, compresi i muri di contenimento, è di m 6,50 circa. Della sede stradale, non essendosi rinvenuto il basolato, resta uno strato molto compatto di ciottoli fluviali di diverse dimensioni, legati con malta e ben costipati che, lungo il margine nord-ovest ingloba alcuni resti di basoli di medie dimensioni. Sotto a questo primo strato è stato evidenziato un ulteriore strato costituito da ghiaia molto fine mista a sabbia gialla a grana media ed infine un terzo strato di preparazione costituito da scheggioni di tufo rosso irregolari, di medie dimensioni, ben costipati ma non legati con malta. Questi strati di preparazione si addossano direttamente al lato interno dei due muri di contenimento e poggiano su uno strato di argilla grigia, sterile. La carreggiata ed i due muri di contenimento erano interamente coperti da uno strato di limo giallo di origine alluvionale misto a materiale di disfacimento della strada stessa.

Cronologia fine I d.C.

Bibliografia

R. Petriaggi, M.C. Vittori, P. Vori, "Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto", in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, n. 10 (2001), pp. 139-150; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 279-281.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1996

SCHEDA 65 SOTTOSCHEDA 2

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica presso km 19,700 circa della via Portuense moderna (Riserva della Longarina)

Vincoli vincolo archeologico DM 27.10.1976 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica/catastale: Comune di Roma f. 724, part. 52

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione puntuale

Descrizione Un tratto della via Portuense prossimo al fiume è stato rinvenuto nel 1973 dalla Soprintendenza Archeologica di Ostia, tra il lato sinistro della moderna via Portuense e il Tevere, all'altezza del km 19,700. Il tratto misurava circa m 80 ed aveva caratteristiche simili a quelle del tratto rinvenuto presso il km. 17,500 (scheda n. 65.1). Qui la strada, che correva a sinistra dell'acquedotto (scheda n. 86), ad un certo punto convergeva e vi si addossava, sfruttandone la struttura come muro di contenimento a nord-ovest.

Cronologia fine I d.C.

Bibliografia R. Petriaggi, M.C. Vittori, P. Vori, "Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto", in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, n. 10 (2001), p. 149, p. 140 fig. 1,3; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 127-129; 279-281.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1973

Pertinenza ad una unità topografica 86

SCHEDA 66 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Stalla Buoi

Vincoli vincolo archeologico DM 25.06.1977 ex Lege 1089/39

Specifica all'altezza del km 21,00 della via Portuense moderna

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto necropoli

Localizzazione puntuale

Descrizione In uno scavo di emergenza del 1984, eseguito all'altezza del km 21,00 della via Portuense moderna, sono state messe in luce e in buona parte distrutte, circa 20 tombe, in un'area di mq 5.000. Si tratta di tombe a camera con vari arcosoli e con varie sepolture multiple sovrapposte al di sotto del pavimento, della tipologia attestata ampiamente all'Isola Sacra. La necropoli fu frequentata nel III secolo d.C., ma probabilmente fu in uso già in precedenza (da rilevare come al di fuori del bacino traiano siano documentate tombe di età flavia – «Notizie degli Scavi di Antichità» 1925, p. 60 ss. –, fatto che porta a pensare che l'area tra la via Portuense e il porto potesse essere stata usata in parte come area cimiteriale).

Cronologia età imperiale

Bibliografia A. Pellegrino, R. Petriaggi, "Contributo allo studio della necropoli romana della via Portuense, in località Fiumicino", in *Archeologia Laziale*, n. VII (1985), pp. 224-232 (con bibliografia precedente).

Modalità di rinvenimento scavo archeologico di emergenza: 1984

SCHEDA 67 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Vincoli vincolo archeologico DDMM 27.10.1969/19.11.1973 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica/catastale: Comune di Roma, f. 738, part. 26

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto villa

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro segnala la presenza di una villa rustica di epoca romana. I recenti *survey* geofisici condotti fra il 1997 ed il 2004, nonché lo studio delle fotografie aeree (S. Keay *et alii* 2005), hanno individuato la presenza di numerosi edifici nell'area circostante, compresa fra il corso del fiume Tevere, la località Stalla-Buoi e l'antico acquedotto (scheda n. 86).

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, E; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 135-156.

SCHEDA 68 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica Autostrada Roma-Fiumicino, km 17,00-18,00

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione L'Archivio della Soprintendenza Archeologica di Ostia segnala la presenza di una vasta area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 69 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica tra la via Portuense e il Tevere

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto tombe

Localizzazione puntuale

Descrizione La *Carta dell'Agro* e la documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riportano la presenza di tombe.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 7.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 70 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica via Portuense, km 19,700 circa

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto cisterne

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di cisterne romane, collegate all'acquedotto (scheda n. 86).

Cronologia età romana

Bibliografia **Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

Rimando ad altre schede 86

SCHEDA 71 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica via Portuense, km 19,700 circa

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto tomba

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di una tomba a cappuccina di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia **Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 72 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica via Portuense, km 19,700 circa

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili/strutture murarie

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel 1998-1999, sulla via Portuense, all'altezza del km 19,700, è stato effettuato lo scavo di alcune trincee. Il rinvenimento di alcune strutture murarie con noria insieme a materiale fittile ed edilizio, ha consentito di individuare la presenza un insediamento di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia **Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento scavo archeologico (trincee): 1998-1999

SCHEDA 73 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto piano di calpestio/area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un piano di calpestio e di un'area di frammenti fittili.

Cronologia età romana

Bibliografia **Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 74 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Specifica via Portuense, km 19,700 circa

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione Nell'area posta a sud del complesso delle saline, a circa 50 m a nord di via Portuense, è stato riportato in luce un edificio, solo parzialmente indagato, orientato in senso NNW/SSE (m 44x11,80). Le strutture, conservate per la maggior parte a livello di fondazione, erano poste a circa - m 2,00 dal piano di campagna: al di sotto dello strato di humus erano presenti gli

strati di interro pertinenti alle bonifiche e, a contatto con le murature, uno strato alluvionale che obliterò il complesso dopo il suo abbandono. Si segnala la mancanza di tracce riferibili ad apparati decorativi: i pochi lacerti conservati di pavimenti sembrano costituiti da semplici strati di sabbia o da battuti in elementi fittili; non sono stati rinvenuti frammenti appartenenti a pavimentazioni più strutturate o a decorazioni parietali.

Nell'ultima fase di vita dell'edificio si inquadra il rinvenimento più interessante di tutto il complesso: si tratta di due grandi blocchi in travertino gemelli, su uno dei quali era incisa un'epigrafe recante la dedica a Nettuno da parte di due *conductores Campi Salinarum Romanarum*. Le caratteristiche del rinvenimento dei blocchi, all'interno di una fossa delimitata perimetralmente da tegole, indicano che non dovette trattarsi di un "riversamento" casuale in una fase di riutilizzo o di abbandono dell'edificio, ma di una vera e propria "deposizione" entro un'area circoscritta e ben delimitata, secondo un ordine prefissato. L'accuratezza nella sistemazione può essere spiegata attribuendo un carattere sacro ai due blocchi, carattere che sembra confermato dal contenuto dell'epigrafe. Allo stato attuale delle nostre conoscenze, non è stato possibile individuare spazi in cui riposizionare i blocchi o strutture cui ricollegarli: non si conosce quindi la loro originaria collocazione ed il rapporto reciproco che doveva esistere tra di loro. Tuttavia, in base alle caratteristiche strutturali dei blocchi, è possibile ipotizzare che i due elementi in travertino fossero originariamente collocati verticalmente in posizione tale da mantenere a vista i tre lati rifiniti mentre il quarto, appena sbizzato, doveva probabilmente essere addossato ad una struttura. Essi dovevano inoltre essere ancorati mediante i perni ad una base e ad un elemento sommitale, probabilmente lapidei, che garantivano la loro stabilità ed al contempo li collegavano. Considerata la dedica a Nettuno che compare sull'iscrizione, è possibile immaginare che i due blocchi appartenessero ad un'area sacra al dio, esistente all'interno dell'edificio o nelle sue immediate pertinenze, forse identificabile con un'edicola od un sacello. I due dedicanti sono identificati come *conductores Campi Salinarum Romanarum*: ciò sembra chiaramente indicare un collegamento tra il complesso in cui è stata rinvenuta e le grandi saline che si sviluppavano più a nord.

E' quindi possibile ipotizzare che l'edificio fosse una costruzione adibita a funzioni di servizio (magazzino, uffici, residenza dei lavoratori) che gravitava intorno agli impianti di estrazione del sale, all'interno della quale doveva collocarsi uno spazio dedicato a Nettuno.

Cronologia Età romana (I sec. a.C.-II sec. d.C.)

Bibliografia C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, M. C. Grossi, A. Arnoldus-Huyzendveld, "La topografia romana dell'agro portuense alla luce delle nuove indagini", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), pp. 275-277; C. Morelli, V. Forte, "Il Campus Salinarum Romanarum e l'epigrafe dei conductores", in *Mélanges de l'École française de Rome - Antiquité* [Online], 126-1 (2014).

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento Indagini archeologiche preventive alla realizzazione del Piano Particolareggiato L23.

SCHEDA 75 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Casale Cento Rubbia

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto piano di calpestio/area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un piano di calpestio e di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 76 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto fornace (?)

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un impianto produttivo di età medio repubblicana, probabilmente identificabile con una fornace.

Cronologia età romana (epoca medio-repubblicana)

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 77 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto fornace

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di una fornace di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 78 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto piano di calpestio/area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un piano di calpestio, di frammenti ceramici e di una fossa.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 79 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia

Specificazione nei pressi dell'autostrada Roma-Fiumicino

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di un insediamento di età medio-repubblicana.

Cronologia età romana (epoca medio-repubblicana)

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 80 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri**Localizzazione** puntuale**Descrizione** La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza di un insediamento di età medio-repubblicana.**Cronologia** età romana (epoca medio-repubblicana)**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** non determinata**Oggetto** insediamento**SCHEDA 81 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Cento Rubbia**Dati cartografici** CTR 373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** insediamento**Localizzazione** puntuale**Descrizione** La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia segnala la presenza un insediamento di età medio-repubblicana.**Cronologia** età romana (epoca medio-repubblicana)**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 82 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Roma **Località** Roma**Specifica** FS Roma/Fiumicino, via delle Corone Boreali, proprietà Ontagri**Dati cartografici** CTR 373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** impianto rustico**Localizzazione** puntuale**Descrizione** La documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un impianto rustico di epoca romana.**Cronologia** età romana**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** ricognizione**SCHEDA 83 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Roma **Località** Ponte Galeria**Specifica** Centro Commerciale "Autoporto", zona M2**Quota** m -1,80 dal piano di campagna**Dati cartografici** CTR 373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** necropoli**Localizzazione** puntuale**Descrizione** A Ponte Galeria, presso il centro commerciale "Autoporto" (zona M2), è stata rinvenuta un'area sepolcrale, in connessione con il vicino impianto repubblicano (scheda n. 85). Si tratta di sepolture quasi esclusivamente ad incinerazione, solo due ad inumazione, ma il cattivo stato di conservazione non ha permesso il recupero di alcun reperto osteologico. Le tombe si trovano a circa m -1,80 dal piano di campagna.**Cronologia** fine IV-fine III a.C. (?)**Bibliografia** R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAEI*, n. 24 (1995), p. 364.**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** scavo archeologico: dal 1992**Rimando ad altre schede** 85**SCHEDA 84 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Roma **Località** Ponte Galeria**Specifica** Centro Commerciale "Autoporto", zona M2**Vincoli** vincolo archeologico DDMM 17.11.1993/22.04.1995 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** cisterna**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Si tratta di una grande riserva d'acqua, certamente in relazione con la prima fase edilizia dell'acquedotto (scheda n. 86), distante m 16 verso nord. La pianta è rettangolare (m 8,20 x 5,50), con muri perimetrali a cortina in opera reticolata con ammorsature in tufelli, conservati per un'altezza di m 1,15. All'esterno del muro nord-est è stato rinvenuto un tratto di fistula plumbea con due iscrizioni mutile in cui si menziona un *procurator* di Nerone. Si ritiene che la struttura sia da ricondurre ad una fase progettuale di epoca claudio-neroniana.**Cronologia** età claudio-neroniana**Bibliografia** R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAEI*, n. 24 (1995), pp. 362, 370.**Altre fonti** Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia**Modalità di rinvenimento** scavo archeologico**Rimando ad altre schede** 86**SCHEDA 85 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Roma **Località** Ponte Galeria**Specifica** Centro Commerciale "Autoporto", zona M2**Vincoli** vincolo archeologico DDMM 17.11.1993/21.01.1996 ex Lege 1089/39**Quota** m -1,80 dal piano di campagna**Dati cartografici** CTR 373160 Lingua d'Oca**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** impianto rustico**Localizzazione** puntuale**Descrizione** In località Quartaccio, presso Ponte Galeria, tra il km 15 e il km 18 della moderna Portuense, a circa m -1,80 dal piano di campagna, è stato parzialmente evidenziato per un'estensione di circa mq 300, un edificio a pianta rettangolare, orientato nord-sud/est-ovest. La struttura, di cui sono visibili i due muri perimetrali nord ed ovest spessi m 0,80, è conservata a livello di fondazione ed era articolata al suo interno in una serie di ambienti di varie dimensioni, delimitati da muri (largh. m 0,60) di cui sono stati evidenziati alcuni tratti. La fondazione, conservata ad una stessa quota per un'altezza di m 0,40 circa, è costituita da scheggioni e blocchi di travertino a secco di diverso taglio e più o meno lavorati, in alcuni punti con l'inserzione di scaglie di tufo. L'alzato poteva essere costituito da una struttura a secco sostenuta da una intelaiatura lignea. La struttura si identifica probabilmente con un impianto a carattere rurale; tale ipotesi è avvalorata dalla presenza, all'interno di uno degli ambienti, di un pozzo, costituito da elementi cilindri di d'impasto (diam. m 0,60) sovrapposti ad incastro. I confronti con strutture coeve ed il materiale ceramico associato farebbero propendere per una datazione del complesso tra la fine del IV e la fine del III secolo a.C. All'impianto è pertinente il vicino sepolcreto (scheda n. 83).**Cronologia** fine IV-fine III a.C.**Bibliografia** R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAEI*, n. 24 (1995), p. 363.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: dal 1992

Rimando ad altre schede 85

SCHEDA 86 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Roma/Fiumicino **Località** Ponte Galeria

Specifica Centro Commerciale "Autoporto" (zona M2)

Vincoli vincolo archeologico assoluto DDMM 23.10.1976/ 17.11.1993 ex Lege 1089/39

Quota max m -0,40 dal piano di campagna

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto acquedotto

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel 1976 la Soprintendenza Archeologica di Ostia individuò in ricognizione tratti dell'acquedotto e li sottopose a vincolo. Negli scavi archeologici del 1992, in località Quartaccio, tra il km 15,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, ne è stato evidenziato il percorso per oltre km 2. Secondo R. Petriaggi è probabile che la struttura dell'acquedotto, che segue un andamento nord-est/sud-ovest, costituisca una linea di demarcazione tra due zone dalle caratteristiche paleo-ambientali diverse (a sud dell'acquedotto infatti il terreno doveva essere basso e paludoso e non favorevole all'insediamento umano; a nord i terreni erano più sabbiosi con zone di affioramento di acque di buona qualità sotto forma di polle). I dati forniti dallo scavo hanno consentito di ipotizzare una prima fase in epoca claudio-neroniana seguita da una in epoca traianea in concomitanza con i lavori per il nuovo porto. I lavori di bonifica hanno causato un livellamento omogeneo della struttura e dei relativi crolli ad una quota costante di m -0,40 dal piano di campagna. La struttura è in opera mista di reticolato e laterizio, è larga m 1,80 e si conserva per un'altezza massima di m 0,50; si imposta su una fondazione continua a sacco in conglomerato cementizio di tufo e pietra ampia m 2,00 per una profondità di m 1,80 circa. È stata riscontrata la presenza di arcate. Il tratto finale del suo percorso, fra la località Stalla-Buoi ed il tempio di Portuno (scheda n. 64), è stato individuato con precisione nei recenti *survey* geofisici e topografici, nonché con l'ausilio della fotografia aerea (S. Keay *et alii* 2005). Lungo il suo percorso sono state identificate alcune cisterne. Una prima (scheda n. 84) a Ponte Galeria, Centro Commerciale "Autoporto", che doveva essere in relazione con la prima fase edilizia dell'acquedotto, distante m 16 verso nord. La pianta è rettangolare (m 8,20x5,50), con muri perimetrali a cortina in opera reticolata con ammassature in tuffelli, conservati per un'altezza di m 1,15. All'esterno del muro nord-est è stato rinvenuto un tratto di fistula plumbea con due iscrizioni mutile in cui si menziona un *procurator* di Nerone. Le altre sono state messe in luce presso la via Portuense al km 19,700 circa (scheda n. 70).

Cronologia età claudio-neroniana

Bibliografia R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAEl*, n. 24 (1995), pp. 361-373; R. Petriaggi, M.C. Vittori, P. Vori, "Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto", in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, n. 10 (2001), pp. 139-150; M. Serlorenzi, B. Amatucci, A. Arnoldus Huyzendveld, A. De Tomassi, H. Di Giuseppe, C. La Rocca, G. Ricci, E. Spagnoli, "Nuove acquisizioni sulla viabilità dell'agro portuense: il rinvenimento di un Tratto della via Campana e della via Portuense", in *BCom*, n. 105 (2004), pp. 47-114, fig. 28; S. Keay, M. M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, pp. 127-129; 278.

Modalità di rinvenimento ricognizione: 1976; scavi archeologici: 1992

Rimando ad altre schede 70/84

SCHEDA 87 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Quartaccio

Specifica tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, presso il Tevere

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto mausoleo/impianto artigianale/molo/tombe/torre

Localizzazione puntuale

Descrizione Nell'estate 1998, in località Quartaccio a Ponte Galeria, tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Salaria, un' esplorazione archeologica ha permesso di individuare alcune strutture di età repubblicana prospicienti il corso del fiume. Sono stati rinvenuti un basamento a pianta quadrata relativo ad un mausoleo (scheda 87.1); una struttura costituita da un nucleo in conglomerato cementizio con paramento in opera quadrata di tufo, con andamento obliquo rispetto al corso del fiume, identificato come molo (scheda 87.2); alcuni ambienti edificati a ridosso del molo con paramenti irregolari in reticolato, misto a scheggiosi di tufo, attribuiti ad un probabile impianto artigianale (scheda 87.3); alcune deposizioni a cappuccina a ridosso del mausoleo e alcune sepolture a fossa, scavate nel nucleo cementizio del molo (scheda 87.4). In questa zona era localizzata genericamente anche la Torre Buffalara, di età medievale, nota solo da documenti cartografici e di archivio. Con la scoperta del complesso repubblicano di cui fa parte il mausoleo e uno studio approfondito delle antiche carte (carta di Eufrosino della Volpaia; Catasto Alessandrino), è stato supposto che la Torre potesse appoggiarsi, alla pari di tante altre torri medievali della Campagna Romana, alla possente struttura del mausoleo repubblicano. Utile il posizionamento della Torre operato da A.G. Segre (1986, p. 16; fig. 3, nn. 3 e 4, lettera B; fig. 4, nn. 5-8, lettera B) in relazione allo sviluppo storico della foce e del delta del Tevere.

Cronologia età romana/Medioevo

Bibliografia A. Segre, "Considerazioni sul Tevere e sull'Aniene nel Quaternario", in *QuadAEl*, n. 12 (1986), pp. 9-17; M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome*, n. 58 (1999), pp. 48-52.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1998

SCHEDA 87 SOTTOSCHEDA 1

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Quartaccio

Specifica tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, presso il Tevere

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto mausoleo

Localizzazione puntuale

Descrizione I resti più imponenti rinvenuti nello scavo archeologico del 1998 appartengono al basamento di un grandioso mausoleo, orientato nord-sud/est-ovest, a pianta quadrata (m 14,30 di lato), costituito di un nucleo in conglomerato cementizio di scheggioni di tufo e malta pozzolanica con paramenti in opera quadrata di blocchi di tufo rosso litoide, legati da grappe a P greco in piombo e messi in opera alternatamente di testa e di taglio. Individuati attraverso due saggi anche quattro filari di blocchi relativi alla fondazione. Relativamente alla decorazione architettonica dell'alzato, sono stati rinvenuti quattro rocchi di colonna scanalati in travertino (diam. cm 89) e l'elemento inferiore di un capitello corinzio in travertino (diam. cm 70; alt. cm 41). Il mausoleo va presumibilmente riferito ad un predio imponente, e perciò ad un personaggio e ad una famiglia importante dell'epoca medio e tardo repubblicana, che affidava la propria celebrazione funeraria ad una struttura affacciata sul fiume. Addossati al lato settentrionale del mausoleo, ma ad una quota più elevata, si trovano strutture in opera reticolata e mista, orientate come il basamento, forse con funzione sepolcrale.

Cronologia età medio e tardo repubblicana

Bibliografia M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome*, n. 58 (1999), pp. 48-52.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1998

SCHEDA 87 SOTTOSCHEDA 2

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Quartaccio

Specifica tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, presso il Tevere

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto molo

Localizzazione puntuale

Descrizione Ad ovest del mausoleo individuato nello scavo archeologico del 1998 è stata scavata una struttura nella quale è stato riconosciuto un molo, con andamento obliquo alla corrente del Tevere. La struttura è lunga m 24,50 e larga m 9 ed è costituita da un nucleo in conglomerato cementizio di grossi scheggioni di tufo e malta idraulica, con un paramento in opera quadrata di tufo, caratterizzato da una tessitura regolare a filari alternati di blocchi testa-taglio, non rifiniti e legati da grappe a coda di rondine di cui restano gli alloggiamenti. Il lato nord conserva, a partire dalla quota di spiccato, un elevato con paramento in opera incerta. Il molo, coevo al mausoleo, potrebbe aver avuto la funzione di pennello frangicorrente per regolarizzare la sponda fluviale in corrispondenza del monumento funerario, ma non è escluso che potesse essere utilizzato anche come approdo.

Cronologia età medio- tardo repubblicana

Bibliografia M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome*, n. 58 (1999), pp. 48-52.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1998

SCHEDA 87 SOTTOSCHEDA 3

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Quartaccio

Specifica tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, presso il Tevere

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto impianto artigianale

Localizzazione puntuale

Descrizione Ad una successiva occupazione della zona in cui sono stati costruiti il mausoleo ed il molo, è da ascrivere un possibile impianto artigianale, articolato in ambienti edificati a ridosso del molo, i cui muri conservano irregolari paramenti in reticolato, misto a scheggiosi di tufo; in uno vi è un piano inclinato di malta, con alloggiamento forse di una piccola vasca in uno spazio triangolare, mentre un'immissione di acqua tramite fistula plumbea confluisce in una canaletta fatta con coppi affiancati. Di un altro ambiente rivestito in cocciopesto, cospicui resti di lavorazione fanno ipotizzare un possibile uso di vasca per la calce.

Cronologia post età repubblicana

Bibliografia M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome*, n. 58 (1999), pp. 48-52.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico 1998

SCHEDA 87 SOTTOSCHEDA 4

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Quartaccio

Specifica tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, presso il Tevere

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto tombe

Localizzazione puntuale

Descrizione Nello scavo archeologico del 1998 sono state rinvenute alcune deposizioni a cappuccina a ridosso del mausoleo ed alcune sepolture a fossa scavate nel nucleo cementizio del molo. La copertura di una deposizione a cappuccina ha restituito due bolli laterizi databili alla seconda metà del I secolo d.C. (cfr. *CIL* XV, 992d, 1097-1098).

Cronologia età romana (post seconda metà I d.C.)

Bibliografia M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome*, n. 58 (1999), pp. 48-52.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1998

SCHEDA 87 SOTTOSCHEDA 5

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Quartaccio

Specifica tra il km 17,00 e il km 18,00 della via Portuense moderna, presso il Tevere

Dati cartografici CTR 373160 Lingua d'Oca

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto torre

Localizzazione puntuale

Descrizione Il rinvenimento del mausoleo nel 1998 ha permesso inoltre di individuare l'ubicazione della Torre Bufalara, una torre medievale nota solo da documenti cartografici e di archivio. È stato infatti supposto che la torre potesse appoggiarsi, alla pari di tante altre torri medievali della Campagna Romana, alla possente struttura del mausoleo repubblicano.

Cronologia Medioevo

Bibliografia M.C. Vittori, P. Vori, "Un complesso repubblicano sulla riva destra del Tevere in località Quartaccio (Ponte Galeria)", in *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome*, n. 58 (1999), pp. 48-52.

SCHEDA 88 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica Via Portuense, fiume Tevere

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riporta la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 89 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica Via Portuense, fiume Tevere

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia, riporta la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 90 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Tenuta delle Vignole

Vincoli vincolo archeologico DM 27.10.1976 ex Lege 1089/39

Specifica Riserva della Longarina

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto necropoli

Localizzazione puntuale

Descrizione L'Archivio della Soprintendenza di Ostia indica in località Tenuta delle Vignole, Riserva della Longarina, i resti di una necropoli, verosimilmente di età romana.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 91 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica presso la Fossa Traiana

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto deposito di marmi

Localizzazione puntuale

Descrizione Sulla sponda sinistra della Fossa Traiana è stata rinvenuta una "statio marmorum" (deposito di marmi). Importanti ritrovamenti vennero effettuati nel 1959 sulla sponda sinistra del Canale di Fiumicino (Fossa Traiana), presso l'Isola Sacra, e nel fondo stesso del Canale, durante opere di drenaggio. Fu recuperato un notevole quantitativo di marmi di cava di dimensioni Tali marmi, oltre 200 esemplari, provenivano in gran parte dalla Grecia (Pentelico, Cipollino, Pari o), dall'Asi (Africano, Pavonazzetto, Portasanta, Bigio) e dall'Africa (Giallo Antico). In genere hanno una forma gross parallelepipedica e presentano la tipica lavorazione a gradini. In alcuni casi sono anche sbazzati assumendo sommaria forma dell'oggetto a cui erano destinati: ad esempio il coperchio di un sarcofago, una vaschetta, una colonna, ma a solo blocco in cui sono riunite e sbazzate ben quattro colonne, un capitello, ecc. Molti marmi si caratterizzano per le I segni che vi sono incisi, veri e propri marchi di cava, a vol te accompagnati anche dall'indicazione del nome dell'imper dalla data consolare: questi ultimi due elementi consentono di ipotizzare che il commercio di questi marmi ebbe d soprattutto nel I e II secolo d.C. In alcuni blocchi è stata anche accertata la presenza di bolli in piombo co dell'imperatore il che stava ad indicare l'appartenenza della merce al "patrimonium Caesaris". Si presume che sulla vicino alla *statio marmorum*, esistessero officine, servizi, banchine per l'attracco delle chiatte adibite al trasporto fino Molti di questi blocchi sono attualmente depositati presso i magazzini di Ostia.

Cronologia età romana (I-II d.C.)

Bibliografia C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 258; A. Pellegrino, R. Petriaggi, "Ritrovamenti e ricerche subacquee ad Ostia. La situazione attuale e le nuove prospettive", in *QuadAeI*, n. 16 (1988), pp. 171-177.

Modalità di rinvenimento recupero durante opere di drenaggio: anni Cinquanta, 1972

SCHEDA 92 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Specifica Fossa Traiana

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto canale

Localizzazione puntuale

Descrizione La Fossa Traiana (attualmente Canale di Fiumicino) è un canale artificiale, largo m 50, realizzato dall'imperatore Traiano per mettere in comunicazione il suo porto con il Tevere, forse sfruttando una delle precedenti canalizzazioni (*fossae*) effettuate da Claudio . Esso fiancheggiava a sud il porto esagonale con cui si raccordava mediante una traversa che, per la sua posizione, non poteva consentire il trasferimento di sabbie. Una funzione secondaria della Fossa Traiana era quella di consentire, in caso di piena, uno sfogo verso il mare alle acque del Tevere, e quindi di liberare Roma dal flagello delle inondazioni. Questo canale era fiancheggiato da banchine e magazzini (scheda n.103), tra cui il deposito dei marmi (scheda n. 91). Ad una prima campagna di verifica di presenze archeologiche in alveo segnalate negli anni Settanta è seguita, a partire dagli anni Novanta, una campagna sistematica di prospezioni dei fondali circoscritta al tratto iniziale della Fossa Traiana (località Capo Due Rami). In particolare, nelle campagne di ricerca 1992-93, è stato rinvenuto un nucleo cementizio con rivestimento della faccia superiore in lastre di travertino per un'area di circa 20 mq. In prossimità di tale manufatto è stato rilevato un allineamento di pali lignei emergenti dal limo del fondale.

Cronologia età traiana

Bibliografia C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 277; R. Petriaggi, "Archeologia subacquea nella Fossa Traiana", in *BASub*, n. 2-3 (1996), pp. 199-202.

Modalità di rinvenimento scavi: campagna di verifica presenze archeologiche in alveo negli anni Settanta; dal 1990: campagna di prospezioni subacquee in località Capo Due Rami .

Rimando ad altre schede 91/103

SCHEDA 93 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La documentazione dell' Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia e la *Carta* dell'Agro segnalano la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 34.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 94 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località**

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La *Carta* dell'Agro e la documentazione dell'Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia riportano la presenza di un'area di frammenti fittili di epoca romana.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 41.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 95 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Specifica Fiume Tevere

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strada

Localizzazione puntuale

Descrizione La città di Ostia e Porto erano collegate da una via orientata nord-sud, che attraversava l'Isola Sacra. Essa è stata rinvenuta in prossimità del *pons Matidia* (scheda n. 60) poi per un lungo tratto in corrispondenza della notissima necropoli (scheda n. 96) e infine altri tratti ne furono visti nel tardo Ottocento più a sud, verso Ostia. La strada fu costruita unitariamente e senza rifacimenti, sopraelevata rispetto al piano di campagna antico per evitare l'insabbiamento. Era di inusitata larghezza (m 10,50) e unica nel suo genere per la divisione in due sezioni, quella selciata per i carri e quella battuta per i pedoni. Le crepidini (marciapiedi) sui due lati sono in blocchi di opera quadrata di tufo, poggiati su muri di contenimento in opera reticolata con contrafforti. Da taluni è stata identificata con la via Severiana (ma sappiamo dalla *Tabula Peutingeriana* che quest'ultima faceva capo a Ostia e non a Porto). In realtà l'uso dell'opera reticolata per i muri di contenimento, e il rinvenimento, durante i nuovi scavi, di una moneta di Galba (68-69 d.C.) nella massicciata, portano piuttosto ad attribuire tale strada all'età flavia. Una tarda iscrizione rinvenuta nella tomba 16, e alludente alla *bia Flavia* (= via Flavia), va dunque intesa come riferita alla dinastia Flavia

del I secolo d.C., e non all'imperatore Flavio Costantino (IV secolo d.C.). Alcune monete attestano che la strada rimase in uso fino alla metà del VII secolo d.C.

Cronologia età flavia-VII d.C.

Bibliografia L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *QuadAeI*, n. 3 (1979), p. 243; *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 28s; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, 260-262, 273.

Altre fonti Archivio della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento scavo archeologico

Rimando ad altre schede 60/96

SCHEDA 96 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico DM 24.01.1962 modificato con DM 13.06.1963 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Localizzazione puntuale

Descrizione L'Isola Sacra è un'isola artificiale situata alla foce del Tevere delimitata a sud e ad est dal corso naturale del Tevere, a ovest dal mare, a nord dalla Fossa Traiana. L'area irregolarmente rettangolare così formata era attraversata dalla via di collegamento fra le città di Porto e di Ostia (scheda n. 95). Lungo questa strada, nel settore più vicino a Porto, si addensarono ben presto le tombe degli abitanti di questa città, formanti la notissima necropoli. Questo insieme di tombe, assai ben conservato nel suo complesso perché sepolto per secoli sotto la sabbia, costituisce un affascinante esempio di sepolcristo costruito sopra terra, a somiglianza delle città dei vivi. Nel 1925 venne alla luce il primo gruppo delle cosiddette «dodici tombe» o «tombe dell'O.N.C.» (scheda n. 102), nel quindicennio successivo più a sud, fu scavata l'intera necropoli oggi nota, estesa per 400 m e composta di circa 150 sepolcri. La necropoli non sembra proseguisse in direzione sud, verso Ostia. L'occupazione della necropoli iniziò poco dopo la costruzione del porto di Claudio, con tombe a camera che si addossavano "a schiera" e senz'ordine le une le altre. Sulle facciate campeggiavano iscrizioni e rilievi fittili che ricordano il mestiere del defunto, tramandandoci l'immagine di un cetto medio di artigiani, bottegai, commercianti, professionisti, impegnati nelle attività portuensi e ai quali le tombe erano destinate. Il fascino silenzioso della città dei morti è accresciuto dalla presenza di elementi decorativi quali mosaici, pitture e stucchi, spesso ottimamente conservati Dal III secolo d.C., lo spazio cominciò a scarseggiare al punto da causare una rioccupazione del primo fronte verso la strada, con nuove tombe costruite a livello più alto, sopra le più antiche di I secolo d.C. Furono queste, del resto, le ultime sepolture erette nella parte a noi nota della necropoli. In seguito (fino al IV-V d.C.) vi furono infatti solo rioccupazioni e modifiche di tombe già esistenti.

Cronologia I - V d.C.

Bibliografia L. Chiumenti, F. Bilancia, *La campagna romana antica medioevale e moderna. VI: Vie Nomentana e Salaria, Portuense, Tiburtina*, edizione redatta sulla base degli appunti lasciati da G. e F. Tomassetti, Roma 1979, pp. 449-452; I. Baldassarre, "La necropoli dell'Isola Sacra", in *QuadAeI*, n. 4, (1980), pp. 126-128; Id., "Nuove ricerche nella necropoli dell'Isola Sacra", in *Archeologia laziale*, n. X (1990), pp. 164-172; Id., "Sepolture e riti nella necropoli di Porto all'Isola Sacra", in *Bollettino di Archeologia*, n. 5-6 (1990), pp. 49-113; Id., "La necropoli de l'Isola Sacra", in J.-P. Descoedres (a cura di), *Ostie - port et porte de la Rome antique*, Geneve 2001, pp. 385-390; P. Germoni, "La necropole de Portus a l'Isola Sacra: la fouille récente sur le cote oriental de la route antique", in J.-P. Descoedres (a cura di), *Ostie - port et porte de la Rome antique*, Geneve 2001, pp. 391-392; Id., "Fiumicino-Isola Sacra Vecchi e nuovi rinvenimenti", in *Bollettino della Commissione Archeologica di Roma*, n. CX (2008), p. 398.

Modalità di rinvenimento Scavi: 1925-1928 (Opera Nazionale Combattenti), dal 1973 (Istituto di Archeologia dell'Università di Roma)

Oggetto necropoli

Rimando ad altre schede 95/102

SCHEDA 97 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico D.M. 21.01.1962 modificato con D.M. 13.06.1963 ex Lege 1089/39

Specifica presso via Redipuglia

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica/catastale: Comune Di Roma, f. 1065, part. 58

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strutture murarie

Localizzazione puntuale

Descrizione Nelle carte dell'Ufficio Vincoli della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia relative al vincolo dell'area è indicata in questo punto la presenza di ruderi, non meglio definiti tipologicamente e cronologicamente.

Cronologia età romana (?)

Altre fonti Archivio Ufficio Vincoli, Soprintendenza ai Beni Archeologici di Ostia

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 98 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico DM 24.01.1962 modificato con DM 13.06.1963 ex Lege 1089/39

Specifica in prossimità della Fossa Traiana

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strutture murarie

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro segnala la presenza di "resti di costruzioni".

Cronologia età romana (?)

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, H.

Modalità di rinvenimento non determinata

SCHEDA 99 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico DM 29.09.1976 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strutture murarie

Localizzazione puntuale

Descrizione Gli scavi condotti dall'Istituto di Archeologia Cristiana dell'Università "la Sapienza" di Roma a partire dal 1970 hanno dimostrato che prima dell'impianto della basilica di S. Ippolito la zona era intensamente urbanizzata: a nord della chiesa sono stati rinvenuti ambienti di incerta funzione, in cui è utilizzata l'opera reticolata, che si spingevano fino alla Fossa Traiana (scheda n. 92) accanto al ponte di Matidia (scheda n. 60).

Cronologia età romana

Bibliografia L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *QuadAeI*, n. 3 (1979), pp. 243-249; C. PAVOLINI, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, pp. 270-273.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: a partire dagli anni Settanta

Rimando ad altre schede 60/92

SCHEDA 100 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Vincoli vincolo archeologico DM 24.01.1962 modificato con DM 13.06.1963 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto basilica

Localizzazione puntuale

Descrizione Questo luogo di culto cristiano è situato tra il fabbricato dell'ex O.N.C. - Azienda Isola Sacra e il campanile romanico che costituì, per secoli, il solo indizio della sua presenza, prima degli scavi promossi dall'Istituto di Archeologia Cristiana dell'Università "la Sapienza" di Roma a partire dal 1970. Gli scavi hanno dimostrato che prima dell'impianto della basilica la zona era intensamente urbanizzata: a nord della chiesa, ambienti di incerta funzione (scheda n. 99), in cui è utilizzata l'opera reticolata, si spingevano fino alla Fossa Traiana accanto al ponte di Matidia; sotto alla basilica sono stati visti ambienti termali; sotto l'attuale "casera" circolare c'è un'altra struttura termale di forma rotonda. A questa occupazione, seguì una fase di necropoli (forse l'estrema propaggine nord della necropoli dell'Isola Sacra), quindi si impiantò il santuario cristiano, con un primo edificio absidato (non sappiamo se già dedicato a Ippolito o ad altri martiri) e, successivamente, con la basilica di fine IV secolo d.C., orientata come il luogo di culto precedente, ma più grande e ad un livello più alto. La prima testimonianza del culto di Ippolito risale al IV secolo d.C.: si tratta di un'iscrizione rinvenuta durante gli scavi della chiesa nella quale un vescovo Eraclida è citato per aver costruito una basilica al martire Ippolito. La basilica, divenuta la cattedrale di Porto, fu bruciata dai Vandali nel 455 d.C.; fu ricostruita sotto il papa Leone III (795-816 d.C.); un'ulteriore fase edilizia è successiva al IX secolo; il campanile è del XII secolo e nel 1755 vi si addossò il casale. Già nel Quattrocento la basilica era in rovina e non fu ricostruita.

Cronologia età romana/fine IV d.C. (basilica)

Bibliografia L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *QuadAEl*, n. 3 (1979), pp. 243-249; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, pp. 270-273.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico

Rimando ad altre schede 99

SCHEDA 101 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Specificazione presso via Redipuglia

Vincoli vincolo archeologico DM 24.01.1962 modificato con DM 13.06.1963 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica/catastale: Comune di Roma, f. 1061, part. 13

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto terme

Localizzazione puntuale

Descrizione Alcune campagne di scavo (1972-1974) hanno rimesso in luce notevoli resti nell'area a nord-ovest di S. (scheda n. 100), a ridosso della sponda sinistra del canale di Fiumicino. Un edificio termale fu costruito nel secolo d.C., con muri in opera mista. Ebbe una fase con sostanziali rifacimenti nel IV-V sec. d.C. e rimase fino alla metà del VI (forse con funzioni di servizio del santuario di S. Ippolito).

Cronologia età romana

Bibliografia L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *QuadAEl*, n. 3 (1979), p. 243; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 273.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1972-74

Rimando ad altre schede 100

SCHEDA 102 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto

Specificazione presso via Redipuglia

Vincoli vincolo archeologico D.M. 05.10.1968 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto tombe

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel 1925, nei pressi della via Redipuglia, in occasione della bonifica promossa nell'Isola Sacra dall'Opera Nazionale Combattenti, venne alla luce il primo gruppo delle cosiddette "dodici tombe" o "tombe dell'O.N.C.", poste a una certa

distanza dalla Fossa Traiana, a sud-ovest della basilica di S. Ippolito (scheda n. 100). Si tratta delle propaggini settentrionali della nota necropoli dell'Isola Sacra (scheda n. 96). Pur non essendoci precise indicazioni tipologiche e cronologiche, l'appartenenza alla suddetta necropoli autorizza a pensare che si tratti di tombe familiari a camera quadrata, riferibili cronologicamente ad un periodo compreso tra il I e il III secolo d.C.

Cronologia I-III d.C. (?)

Bibliografia L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *QuadAEl*, n. 3 (1979), pp. 243-249; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 260.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 1925

Rimando ad altre schede 96/100

SCHEDA 103 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico DM 24.01.1962 modificato con DM 13.06.1963 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strutture murarie

Localizzazione puntuale

Descrizione A ovest del ponte di Matidia (scheda n. 60) sono stati rinvenuti una serie di ambienti disposti parallelamente alla sponda, con una prima fase in opera reticolata della prima metà del II secolo d.C., aventi forse una funzione commerciale. Altri ambienti disposti parallelamente alla sponda si trovavano a est del ponte di Matidia. In età severiana, a seguito del rialzamento della strada (scheda n. 95) con una rampa, gli ambienti originari furono abbandonati e interrati, e nuove strutture si impostarono alla quota raggiunta dalla strada, corrispondente al primo piano dei vecchi edifici. Le strutture (una *statio* dove si pagava il pedaggio per il passaggio del canale?) furono distrutte forse da Alarico nel 408 d.C.

Cronologia prima metà II d.C.

Bibliografia L. Pani Ermini, "Il territorio portuense dopo il IV secolo alla luce degli scavi all'Isola Sacra", in *QuadAEl*, n. 3 (1979), p. 243; C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 273.

Modalità di rinvenimento Scavo archeologico: a partire dagli anni Settanta

Rimando ad altre schede 60/95

SCHEDA 104 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico DM 24.06.1974 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto area di frammenti fittili

Localizzazione puntuale

Descrizione La Carta dell'Agro segnala la presenza di strutture murarie e di un'area di frammenti fittili.

Cronologia età romana

Bibliografia *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 31.

Modalità di rinvenimento ricognizione

SCHEDA 105 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra

Vincoli vincolo archeologico DM 24.06.1974 ex Lege 1089/39

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica/catastale Comune di Roma, f. 1061, part. 712

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto strutture murarie

Localizzazione puntuale**Descrizione** La Carta dell'Agro segnala la presenza di strutture murarie.**Cronologia** età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, K.**Modalità di rinvenimento** ricognizione**SCHEDA 106 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Isola Sacra**Vincoli** vincolo archeologico DM 24.01.1962 modificato con DM 13.06.1963 ex Lege 1089/39**Specifica** in prossimità della Fossa Traiana**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** strutture murarie**Localizzazione** puntuale**Descrizione** La Carta dell'Agro segnala la presenza di «resti di costruzioni».**Cronologia** età romana?**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, K.**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 107 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Porto**Vincoli** vincolo archeologico DM 30.01.1979 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** tempio**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Nel 1969, nel terreno della raffineria S.A.R.O.M, durante lavori per la costruzione di grandi serbatoi fu individuata un'area archeologica successivamente scavata (anni 1975-77). Si trattava di strutture in opera laterizia e vittata, disposte a triangolo attorno ad un cortile trapezoidale originariamente porticato. Rinvenute fontane e, ad est, un probabile ninfeo con fronte a nicchie. Il complesso, che sembra tardo, ha più fasi edilizie, una delle quali della seconda metà del IV secolo d.C. I rinvenimenti di una statua identificata con Iside e del serpente *Agathodaimon* ad essa relativo, insieme ad un ritratto di Settimio Severo come Serapide, hanno condotto a formulare l'ipotesi che si tratti dell'Isèo (santuario di Iside) di Porto, noto da altre epigrafi (una attribuisce l'ultimo restauro al 375-378 d.C., confermando i dati archeologici).**Cronologia** età romana (tarda)**Bibliografia** C. Pavolini, *Ostia*, Guide archeologiche Laterza, Bari 1988, p. 273.**Modalità di rinvenimento** rinvenimento casuale durante lavori nel 1969/scavo archeologico: 1975-77**SCHEDA 108 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località****Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** area di frammenti fittili**Localizzazione** puntuale**Descrizione** La Carta dell'Agro segnala la presenza di un'area di frammenti fittili.**Cronologia** età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, 38.**Modalità di rinvenimento** ricognizione**SCHEDA 109 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località****Vincoli** vincolo archeologico DM 12.04.1961, DM 22.03.1962, DM 25.07.1978 ex Lege 1089/39**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Oggetto** strutture murarie**Localizzazione** generica**Descrizione** La Carta dell'Agro segnala genericamente la presenza in quest'area di «resti di magazzini».**Cronologia** età romana**Bibliografia** *Carta archeologica monumentale e paesistica del suburbio e dell'agro romano*, Comune di Roma 1988, foglio 29, R.**Modalità di rinvenimento** non determinata**SCHEDA 110 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci/Pi**Specifica** Elettrodotto**Quota** m -0,68-1,40 dal piano di campagna**Dati cartografici** CTR 386040 Ostia Antica**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Geologia** sedimenti dunari ed interdunari recenti**Geomorfologia** duna olocenica**Paleoambiente** ambiente dunare**Oggetto** tombe**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Nel corso del 2008 sono stati effettuati lavori di interrimento dei cavi dell'alta tensione (150kv) in due trincee parallele all'asse stradale dell'Autostrada Roma- Fiumicino, profonde 1,5 m dal piano di calpestio e larghe 0,70 m, denominate *Elettrodotto Porto-Raffinerie*, quella più a nord, e *Elettrodotto Porto-Ponte Galeria*, quella a sud (v. Allegato 2, Area J). Durante lo scavo delle trincee sono state individuate complessivamente otto tombe di epoca romana. La tomba 1 è alla cappuccina in fossa semplice, orientata ovest-est. Due tegole in posizione displuviata proteggono il cranio e parte del torace, grossi frr. di un'anfora di produzione nord africana (tipo Keay XXXVB, IV-VI secolo d.C.) sono sistemati sul resto dello scheletro, lasciando scoperte solo i piedi. La tomba presentava, come unici elementi di corredo, un orecchino di bronzo, ritrovato vicino al cranio, e una moneta di bronzo, che il defunto doveva trattenere in bocca. Circa 30 m ad est, sono state intercettate altre due sepolture in anfora, una orientata nord-sud (tomba 2), all'interno di due semianfore tipo Tripolitana III (II-IV secolo d.C.), l'altra est-ovest, coperta da frr. di tre anfore diverse. La tomba 4, orientata nord-sud, giace ad una profondità compresa tra -1,02 a -1,40 dal p. c. ed è pertinente ad un infante di sesso femminile, di età inferiore ai dieci anni; pochi metri a nord è stata scoperta la tomba 5, una sepoltura forse di donna in anfora di produzione nord africana tipo Keay LXXXIX, orientata nord-sud. La tomba 6, una sepoltura infantile in anfora orientata nord-sud, si trova ad una quota più alta compresa tra -0,68 e -0,90 m dal p. c.. La tomba 7, orientata nord-sud, è una sepoltura in fossa in piena terra, mentre la 8 è una tomba in anfora orientata nord-sud, coperta da due contenitori di produzione nord africana. Sul fondo di quella che copre la parte bassa del corpo è concrezionata una bottiglietta di vetro frammentaria. Forse in relazione con la tomba è un'anfora, posta immediatamente alla sinistra e perpendicolarmente alla deposizione, del tipo Africana II D o "Grande" (III-IV secolo d.C.). L'area ricade a nord dell'invaso del porto di Traiano, all'esterno della cinta muraria realizzata sotto l'imperatore Costantino intorno al centro di Porto, ed era attraversata da una delle fosse, forse tre, fatte scavare nel 46 d.C. da Claudio (CIL XIV 85) per collegare lo scalo esterno del porto all'ultimo tratto in curva del Tevere con lo scopo di alleggerire la [...].**Cronologia** età romana (II-IV d.C.)

Altre fonti Archivio ADR: D. Fronti, M.F. Sarrocchi, A. Sileoni, C. Zegretti, *Sorveglianza archeologica ai lavori di interrimento degli elettrodotti 150kv "Porto Ponte Galeria" e "Porto Raffinerie"*. Relazione dell'intervento archeologico, Roma giugno 2009.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2008

SCHEDA 111 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Geomorfologia duna olocenica

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto sistema idraulico (?)

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso del 2008 sono state effettuate indagini geoarcheologiche nell'ambito dei lavori previsti nella zona Nuova Area Est-Nuovo CMP (Centro Meccanizzazione Postale) dell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", durante le quali sono state scavate 24 trincee esplorative (v. Allegato 2, Area Z). Nel periodo compreso fra il 4 ed il 12 maggio 2009 sono stati realizzati due approfondimenti di scavo, i cui risultati hanno confermato pienamente la stratigrafia individuata nei sondaggi precedenti. L'area del Nuovo CMP si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. Nell'area di approfondimento 1 è stata individuata una canaletta in direzione nord-sud, larga circa 25 cm, riempita da sabbia omogenea grigiastra con scarsi frammenti ceramici. Nell'area di approfondimento 2 erano visibili i due canali, il primo largo 40-50 cm, in direzione 20°N, il secondo, largo 35-50cm, in direzione 350°N, riempiti con sabbia omogenea grigiastra, mista a frammenti ceramici in quantità variabile. Il secondo canale, nel tratto centrale, allargava la sua larghezza fino ad un massimo di 1,30 m; in questa fascia si nota una maggiore concentrazione di materiale ceramico, fra cui un'anfora rotta posta in orizzontale. Nella porzione nord-est del lo scavo, inoltre, erano visibili tre fosse, di cui due tondeggianti ed una rettangolare (pr. 35-50 cm), riempite con terra scura ricchissima di frammenti ceramici posti tendenzialmente in orizzontale. I materiali presenti sono stati genericamente datati tra la fine del I secolo a.C. ed il I secolo d.C.; a prima vista una tale datazione sembra escludere una relazione con la costruzione del porto di Claudio. Le canalette potrebbero essere pertinenti alla captazione di una eventuale piscina, non trovata, con risalita naturale dell'acqua, in parte sotto l'influenza dell'attività idrotermale, in alternativa potrebbero avere una funzione di drenaggio (in contrasto, però, con la natura sabbiosa del terreno) oppure relativa ad una forma di arboricoltura.

Cronologia età romana (fine I a.C.-I d.C.)

Altre fonti Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, F. Merzi, *Indagini geoarcheologiche effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2008*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12 dicembre 2008; A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18 maggio 2009.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2008-2009

SCHEDA 112 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Cavo Oleodotto

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Geomorfologia duna olocenica

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto non id.

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso del 2002 sono state effettuate indagini geoarcheologiche nell'ambito dei lavori per la realizzazione dell'Oleodotto (v. Allegato 2, Area Y). L'area indagata si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.

Cronologia non id.

Altre fonti Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18 maggio 2009.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2002

SCHEDA 113 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Monte Giulio

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geomorfologia duna olocenica

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto non id.

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso degli anni 2007-2008-2009 è stata effettuata una serie di sondaggi tra il monte Giulio, la Capitaneria ed il Museo delle Navi di Fiumicino (v. Allegato 2, Area X). L'area indagata si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. In base ai risultati delle indagini geoarcheologiche, è possibile ipotizzare che, prima dell'opera di Claudio, la laguna interdunare si estendesse anche ad ovest del futuro allineamento degli edifici romani, e che questi erano posti su una sorta di "molo traverso". La laguna deve cominciato a formarsi dopo lo spostamento della foce tiberina verso sud, per alcuni studiosi iniziato nel X secolo a.C., secondo altri tra l'VIII ed il V secolo a.C.; nel I secolo d.C. doveva ancora esistere, mentre sembra sia stata colmata da depositi alluvionali entro la fine del IV secolo d.C. Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.

Cronologia non id.

Altre fonti Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici dei sondaggi effettuati nell'area "Monte Giulio", Porto di Claudio (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 6 maggio 2009; A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18 maggio 2009, p. 2, fig. 2.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2007-2009

SCHEDA 114 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Albergo Area Centrale

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Geomorfologia duna olocenica

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto non id.

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso del 2006 è stata effettuata una serie di sondaggi nella zona dell'Albergo Area Centrale (v. Allegato 2, Area W). L'area indagata si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formata prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca postromana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.

Cronologia non id.

Altre fonti Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18 maggio 2009, p. 2, fig. 2.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2006

SCHEDA 115 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci/ a

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto materiale sporadico

Localizzazione generica

Descrizione Nel 1958, durante gli scavi del porto romano di Fiumicino, a nord del Monte Arena, si rinvenne un'iscrizione del 210 d.C. contenente un'ordinanza del *praefectus annonae Messius Extricatus*, relativa alla corporazione dei *Saburrarii* incaricati del prelevamento della zavorra, ossia della sabbia necessaria alla stabilità della nave. L'iscrizione non fu rinvenuta *in situ*, ma riutilizzata come parte di una tomba. Nella stessa zona è segnalato anche il ritrovamento di basoli (Arnoldus-Huyzendveld A., Rinaldi M. L. 2001).

Cronologia età romana (210 d.C.)

Bibliografia O. Testaguzza, *Portus. Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino*, Roma 1970; C. Morelli, "The Claudian Harbour in Light of New Investigations", in S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt (a cura di), *Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome*, Roma 2005 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 15), pp. 243-248.

Altre fonti A. Arnoldus-Huyzendveld, M.L. Rinaldi, *Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area destinata alla realizzazione di un edificio per il centro congressi dell'Hotel Hilton all'aeroporto di Fiumicino (RM)*. Relazione tecnico-scientifica, Roma 19 settembre 2001.

SCHEDA 116 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Cogenerazione

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto non id.

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso del 2006 è stata effettuata una serie di sondaggi nella cosiddetta area di Cogenerazione (v. Allegato 2, Area V). Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.

Cronologia non id.

Altre fonti Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18 maggio 2009, p. 2, fig. 2.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2006

SCHEDA 117 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Area Ovest/ Ampliamento II

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Geologia argille e sabbie

Geomorfologia laguna

Paleoambiente epoca romana: ambiente lagunare

Oggetto non id.

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso del 2007 è stata effettuata una serie di sondaggi nella cosiddetta Area Ovest-Ampliamento II (v. Allegato 2, Area U). Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.

Cronologia non id.

Altre fonti Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, D. Girasoli, *Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18 maggio 2009, p. 2, fig. 2.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2007

SCHEDA 118 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci/Pi

Specifica Elettrodotto

Quota m -0,80 dal piano di campagna

Dati cartografici CTR 386040 Ostia Antica

Geologia sedimenti dunari ed interdunari recenti

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Oggetto materiali sporadici

Localizzazione puntuale

Descrizione Nel corso del 2008 sono stati effettuati lavori di interrimento dei cavi dell'alta tensione (150kv) ai lavori di interrimento dei cavi dell'alta tensione (150 kv) in due trincee parallele all'asse stradale dell'Autostrada Roma- Fiumicino, profonde 1,5 m dal piano di calpestio e larghe 0,70 m, denominate *Elettrodotto Porto-Raffinerie*, quella più a nord, e *Elettrodotto Porto-Ponte Galeria*, quella a sud (v. Allegato 2, Area J). Dopo un primo intervento sulla prima trincea denominata "Porto Raffinerie", con il rinvenimento e lo scavo di otto tombe (scheda n. 110), il 13 ottobre 2008 è stata aperta la seconda trincea denominata "Porto Ponte Galeria" a sud della prima, ovvero più vicina all'asse stradale Roma-Fiumicino, a cui è parallela. A poca distanza dal principio della trincea è stata rinvenuta una fossa di forma circolare irregolare (5,20x4,40x0,80 m circa), tagliata a partire dallo strato di sabbia biancastra, a circa 80 cm dal piano di calpestio, il cui taglio era rivestita da 19 anfore, tutte in posizione verticale, appoggiate alle pareti, spesso tenute in equilibrio con una tegola o un mattoncino inzeppato contro il puntale. Sul lato ovest la fossa presenta un'irregolare sporgenza dove le anfore sono accatastate l'una sull'altra, in stato frammentario, o scivolose sul fondo, con l'unica anomalia di un'anfora divisa in due metà sovrapposte deposte orizzontalmente. Ad una prima analisi non approfondita, si può affermare che per la maggior parte degli esemplari si tratta di anfore Africane II (o Africana Grande) di produzione nordafricana (Tunisia) per il trasporto di olio o di *garum*, qui presente in differenti varianti, che possono essere datate dalla fine del II al la prima metà del IV secolo d.C.; sono presenti anche anfore Africane cilindriche di grandi dimensioni, databili a partire dal V secolo d.C., un'unica anfora Africana cilindrica di medie dimensioni (Keay 25E) databile dall'inizio del IV alla prima metà del V secolo d.C. ed un orlo ad alta fascia verticale di un'anfora Keay 61, databile dalla fine del VI al VII secolo d.C., recante il bollo "SAVR".

Cronologia età romana-tardoantica (fine II-fine VI/VII d.C.)

Altre fonti Archivio ADR: D. FRONTI, M.F. SARROCCHI, A. SILEONI, C. ZEGRETTI, *Sorveglianza archeologica ai lavori di interrimento degli elettrodotti 150kv "Porto Ponte Galeria" e "Porto Raffinerie"*. Relazione dell'intervento archeologico, Roma giugno 2009.

Modalità di rinvenimento scavo archeologico: 2008

Rimando ad altre schede 110

SCHEDA 119 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Roma **Località** Ponte Galeria (Nuova Fiera di Roma, km 17.000 della via Portuense)

Oggetto insediamento

Localizzazione puntuale

Descrizione Insediamento a carattere rurale (m 14x17), rinvenuto in corrispondenza della nuova Fiera di Roma, a circa 150 m a sud della via Portuense. Esso è costituito da strutture in opera quadrata di tufo che perimetrano un edificio a pianta quadrangolare, suddiviso al suo interno in tre ambienti disposti intorno ad un vano centrale più ampio a forma di "L". Non si conservano piani pavimentali ma solo lacerti del battuto di preparazione in scaglie di tufo; negli strati di abbandono sono stati rinvenuti frammenti di intonaco dipinto di rosso.

Cronologia Età repubblicana (fine del IV ed il II secolo a.C.)

Bibliografia C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, R. Giudice, P. Manacorda, "The landscape of the Ager Portuensis, Roma: some new discoveries, 2000-2002", in G. Lock, A. Faustoferri (a cura di), *Archaeology and landscape in central Italy: Papers in memory of John A. Lloyd*, Oxford 2008 (Oxford University School of Archaeology, Monograph 69), pp. 218-219; C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, M. C. Grossi, A. Arnoldus-Huyzendveld, "La topografia romana dell'agro portuense alla luce delle nuove indagini", in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its Hinterlands: recent archaeological research*, Oxford 2011 (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 18), p. 272, n. 5.

Modalità di rinvenimento Scavo archeologico (Indagini archeologiche preventive alla realizzazione della Nuova Fiera di Roma).

SCHEDA 120 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Maccarese (località Le Vignole)

Oggetto Insediamento

Localizzazione areale

Descrizione La stratigrafia generale dell'area si presenta piuttosto omogenea e caratterizzata da un'alternanza di argille sterili, palustri e fluviali, e suoli pedogenizzati riferibili alle diverse fasi della frequentazione antropica. Sopra uno spesso strato di torbe, la cui formazione avvenne tra il 4.000 e il 3.000 a.C., si trovano livelli più sottili di limi sterili di colore marrone chiaro con una forte componente torbosa. Sopra questi, nella zona più a nord-est, a ridosso delle pendici dei terrazzi, è stata rinvenuta una sistemazione dell'area inquadrabile al Bronzo Medio. In tutta l'area indagata, sopra i livelli di pre-torba, si trova un sottile strato di argilla limosa, di colore grigio chiaro, piuttosto compatto e plastico, di formazione palustre, sul quale si impostano le strutture del Bronzo Finale. Le evidenze archeologiche sono coperte da un più spesso strato di sedimento palustre, con malacofauna tipica di ambienti dulcicoli e di acqua stagnante, databile al 910-800 a.C.

I sondaggi effettuati hanno portato alla luce, in vari punti della sponda dello stagno, sotto il livello di limi argillosi stratificati di ambiente dulcicolo, diverse evidenze riferibili al Bronzo Finale (1400-1190 a.C.). Lungo la fascia meridionale della palude sono state messe in evidenza e scavate tre aree di frequentazione, separate tra loro, e costituite da un complesso sistema di dossi artificiali, di morfologia subcircolare, con estensioni e altezze variabili. In tutto sono stati scavati quattordici dossi di cui quattro nella Zona 1, nove nella Zona 2 (distante dalla precedente circa 200 m) e uno nella Zona 3 (a ridosso della Zona 2). Alla base dei dossi sono presenti articolate preparazioni lignee talvolta associate a fascine vegetali. Su tali preparazioni si è sedimentata, per apporto antropico, una stratificazione di sabbia fine - limosa prelevata probabilmente dai terrazzi a est. Sopra i vari livelli limo-sabbiosi vi sono diverse piastre di cottura, forni e focolari più semplici ed una notevole quantità di frammenti di vasellame ceramico, numerose fuseruole, pesi da telaio, ornamenti in osso, oggetti metallici e resti faunistici.

La sovrapposizione dei dati archeologici, ottenuti in fase di scavo, alla cartografia storica pre-bonifica, ha evidenziato come le sponde e l'estensione della palude/laguna siano rimaste piuttosto costanti nel tempo: le tracce riferibili al Bronzo Medio e al Bronzo Finale evidenziano la volontà di rendere frequentabili le aree di sponda o quelle periodicamente asciutte, con lo scopo di facilitare l'accesso all'acqua e svolgere le proprie attività su superfici più solide.

In base alle osservazioni effettuate in corso di scavo e alla ricostruzione paleoambientale dell'intera zona, è possibile dire che vi è stato uno sfruttamento dei margini dell'antica palude durante le stagioni calde, quando l'acqua si ritirava restituendo porzioni di terreno sfruttabili. Queste superfici emerse, forse mai completamente asciutte, venivano rese frequentabili per mezzo di

preparazioni lignee e di vari apporti sabbiosi. La crescita e lo sfruttamento dei dossi avveniva stagionalmente, in modo ripetuto, con continue obliterazioni e creazioni di nuovi piani di frequentazione con le medesime modalità costruttive. Le dimensioni ridotte della superficie utilizzabile dei dossi e le particolarità delle strutture lignee, contraddicono per ora l'ipotesi dell'esistenza di strutture abitative. Questa caratteristica, unita alle peculiarità ambientali della zona, che non favorivano lo stanziamento umano stabile e prolungato durante l'anno, suggerisce che non si tratti di un sito residenziale fisso. La presenza di numerose strutture di fuoco, insieme ai rinvenimenti di forme ceramiche funzionali alla conservazione e lavorazione degli alimenti e di vari oggetti legati ad attività di lavorazione, inducono a ritenere che il sito possa essere stato sfruttato come area legata ad una o più attività produttive.

Cronologia Bronzo Medio-Bronzo Finale

Bibliografia R. Castelli, A. Facciolo, M. Gala, M.C. Grossi, M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, S. Sivilli, "Scavi e ritrovamenti", in L. Caravaggi, O. Carpenzano (a cura di), *Interporto Roma-Fiumicino. Prove di dialogo tra archeologia, architettura e paesaggio*, Firenze 2008, pp. 69-86.; D. Ruggeri, M. Gala, A. Facciolo, M. C. Grossi, C. Morelli, M. L. Rinaldi, S. Sivilli, E. Carrisi, D. Citro, F. R. De Castro, "Località Le Vignole, Maccarese (Fiumicino-Roma): risultati preliminari dello scavo protostorico", in N. Negroni Catacchio (a cura di), *Atti del IX incontro di studi del Centro di studi di preistoria e archeologia (Valentano-Pitigliano 12-14 settembre 2008)*, Milano, 2010, pp. 327-338.

Modalità di rinvenimento Indagini archeologiche preventive alla realizzazione dell'Interporto Roma-Fiumicino (2005/2011)

SCHEDA 121 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Fossa Claudia nord

Funzione: canale collegamento mare-fiume

Tipologia: canale

Descrizione La fossa nord di Claudio individuata dall'analisi delle fotografie aeree del 1944 (volo RAF), fu ipotizzata già dal Castagnoli e ripresa da Giuliani. Questa fossa mettendo in comunicazione l'ultimo tratto del Tevere con il mare, aveva la funzione di consentire il controllo del regime d'acqua e di ridurre i rischi di inondazioni. Questo canale bene si individua nelle recenti prospezioni geofisiche, che però ne identificano solo la parte a sud della moderna via Portuense.

Cronologia I sec. d.C.

Bibliografia: C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (ed), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano: metodo e progetto*, Roma 1992, fig. 40; S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005, figg. 5, 57.

SCHEDA 122 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Sepoltura

Tipologia: tombe

Localizzazione: puntuale/areale

Descrizione: Sepoltura di inumato con orientamento est-ovest: il corredo fa supporre che si tratti di una sepoltura femminile. In prossimità della sepoltura si è individuata un'area di concentrazione ceramica probabilmente pertinente ad un'altra sepoltura sconvolta in antico.

Cronologia fine III a.C.

Bibliografia R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAEl*, n. 24 (1995), pp. 361-373.

SCHEDA 123 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Area di frammenti fittili

Localizzazione: areale

Descrizione: Area estesa (50 x 20 m) di materiale fittile concentrato ed eterogeneo. Si ipotizza che si tratti di materiale relativo al disfacimento di un edificio di età imperiale, misto a resti di sepolture di età repubblicana. Il tutto risulta ampiamente sconvolto da arature.

Cronologia età imperiale (?)

Bibliografia R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAeI*, n. 24 (1995), p. 366.

SCHEDA 124 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Opere di canalizzazione in muratura

Funzione: infrastruttura idrica

Localizzazione: puntuale

Descrizione: Struttura muraria realizzata a secco in tufelli regolari, relativa ad un'opera di canalizzazione idrica. La struttura è stata solo evidenziata e non scavata (parzialmente conservata)

Cronologia: I sec. d.C.

Bibliografia R. Petriaggi, G. Bonacci, A. Carbonara, M. C. Vittori, M. L. Vivarelli, P. Vori, "Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio portuense", in *QuadAeI*, n. 24 (1995), p. 366, fig. 1.

SCHEDA 125 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Antico percorso del Tevere

Tipologia: elemento naturale antico

Descrizione: Ipotesi di antico percorso del fiume Tevere

Bibliografia: C.F. Giuliani, "Note sulla topografia di Portus", in V. Mannucci (ed), *Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano: metodo e progetto*, Roma 1992, pp. 29-43.

SCHEDA 126 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Oggetto: Tombe

Tipologia: frammenti fittili

Localizzazione: areale

Descrizione: Area di sepolture all'interno dell'aeroporto di Fiumicino

Altre Fonti: Rif Carta dell'Agro: 21,089

Rimando ad altre schede 55

SCHEDA 127 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Specificazione Casale km. 21 via Portuense

Oggetto: Resti antichi

Tipologia: resti di muratura, casale

Localizzazione: areale

Descrizione: Resti di strutture antiche nelle vicinanze del canale nord di Claudio.

SCHEDA 128 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Strutture murarie

Tipologia: strutture murarie

Localizzazione: areale

Descrizione: Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Bibliografia: S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.

SCHEDA 129 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: strutture murarie

Localizzazione: areale

Descrizione: Strutture murarie, individuate tramite indagine magnetometrica. L'area risulta essere fortemente alterata da impianti moderni e quindi tali strutture sono da appurare tramite indagine di scavo.

Bibliografia: S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.

SCHEDA 130 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Magazzini

Localizzazione: areale

Descrizione: Probabili strutture di immagazzinamento, individuate tramite indagine magnetometrica. L'area risulta essere fortemente alterata da impianti moderni e quindi tali strutture sono da appurare tramite indagine di scavo

Bibliografia: S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.

SCHEDA 131 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Strutture murarie

Localizzazione: areale

Descrizione: Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Bibliografia: S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.

SCHEDA 132 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Resti di strutture

Localizzazione: areale

Descrizione: Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche.

Bibliografia: S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.

SCHEDA 133 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino

Oggetto: Strutture murarie

Localizzazione: areale

Descrizione: Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Bibliografia: S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.

SCHEDA 134 SOTTOSCHEDA 0**Provincia** Roma **Comune** Fiumicino**Oggetto:** Strutture murarie**Localizzazione:** areale**Descrizione:** Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.**Bibliografia:** S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.**SCHEDA 135 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino**Oggetto:** Strutture murarie**Localizzazione:** areale**Descrizione:** Resti di strutture individuate da recenti indagini geofisiche.**Bibliografia:** S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt, *Portus: an archaeological survey of the port of imperial Rome*, Ostia 2005.**SCHEDA 136 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Ampliamento Area W (Piazzali Aeromobili Area Ovest, Magazzino Gomme)**Dati cartografici** CTR 386330 Fiumicino**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Paleoambiente** area ovest: fascia costiera post-romana/ area est: linea di costa pre-claudia**Oggetto** strutture murarie**Localizzazione** puntuale**Descrizione** Tra il 5 novembre ed il 11 dicembre 2013 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Ampliamento Area W (Seram) dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino)", n. 19 trincee (v. Allegato 2, Area AB): l'indagine ha interessato due aree separate tra loro, una posta più a ovest, destinata al futuro ampliamento dei piazzali W, e la seconda posta a est (a 350 m ca.) e destinata alla realizzazione di un "magazzino gomme". Le trincee 1-17 sono orientate in senso E-W; le trincee 18 e 19 in senso N-S; la larghezza varia da 3 a 4 metri; la profondità media è di 2 metri; la lunghezza è compresa tra un minimo di 10 metri (Trincea 18) ed un massimo di 60 metri (Trincea 12). Gran parte dell'area indagata (Trincee 1-17) è posta immediatamente a sud-est dell'Ampliamento 2005 e dell'Ampliamento 2007 (Aree T-U); le Trincee 18-19 si trovano nelle vicinanze dello scavo Cogenerazione 2006 (Area V).

Secondo la documentazione disponibile sull'area e dai dati acquisiti nel corso delle precedenti indagini arqueo-geologiche effettuate nella zona aeroportuale, l'area di scavo è plausibilmente posta 100-150 m ca. ad ovest della linea di costa romana. La stratigrafia individuata nel corso degli scavi delle Trincee 1-17 risulta essere il risultato di un unico processo di formazione da riferire al fenomeno dell'accrescimento della fascia costiera in epoca post-romana, avvenuto da Est ad Ovest. L'accrescimento si sviluppò in modo ciclico, con la ripetizione irregolare e discontinua di fenomeni circoscritti di deposizione molto simili tra loro e in sequenza cronologica; l'inizio di ciascun ciclo è marcato da uno dei livelli di sabbia grossolana evidenziati. Va dunque specificato che le unità stratigrafiche verticali riconosciute e definite non hanno valore cronologico se non, forse, all'interno di ogni singolo microfenomeno di accrescimento; i diversi angoli di pendenza starebbero ad indicare differenti intensità di energia nell'azione marino-eolica.

Nelle Trincee 18-19 si rinvengono evidenze archeologiche di età romana, poste nelle vicinanze della costa antica, tra la duna e la battigia, che hanno consentito di datare la formazione della duna in questa fascia ad un periodo immediatamente successivo alla realizzazione del Porto di Claudio. In particolare sono stati rinvenuti accumuli organizzati di blocchi di tufo, dello stesso tipo utilizzato nella costruzione del Molo destro del Porto di Claudio (posto 100 metri a sud dei nuovi ritrovamenti): l'ipotesi è che potessero essere usati come ostacoli posti sulla riva per smorzare l'energia marina in prossimità del molo (frangiflutto). Tuttavia, data la piccola porzione sinora indagata, non si possono escludere altre ipotesi.

Cronologia età romana**Altre fonti** Archivio ADR: M.A. Castagna, M.L. Rinaldi, *Ampliamento Piazzali Aeromobili Area Ovest e Magazzino Gomme. Relazione di Scavo*, Roma Novembre-Dicembre 2013; A. Arnoldus-Huyzendveld, *Indagini geoarcheologiche per l'area "Ampliamento Area W" Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica*, Roma 29 gennaio 2014.**Modalità di rinvenimento** indagini archeologiche preventive: 2013**SCHEDA 137 SOTTOSCHEDA 0****Provincia** Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci**Specifica** Completamento Raddoppio della via di Rullaggio "Bravo"**Dati cartografici** CTR 386330 Fiumicino**Carta Geologica** F 149 Cerveteri**Paleoambiente** area est: ambiente lagunarepalustre/area ovest: ambiente dunare**Oggetto** piano di frequentazione preistorico; villa romana**Localizzazione** puntuale**Descrizione**

Tra il 23 settembre ed il 12 dicembre 2013 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Progetto di completamento Fiumicino sud - Completamento Raddoppio della via di Rullaggio Bravo" (v. Allegato 2, Area AC), n. 2 trincee, orientate nord-est/sud-ovest e localizzate all'interno delle aree ancora a verde, comprese una tra la Pista di Rullaggio Charlie a sud e la Pista di Rullaggio Bravo a nord (Trincea RU), e l'altra tra la Pista di Rullaggio Bravo a sud e la Pista 2 di Decollo a nord (Trincea RP). La Trincea RU è stata suddivisa in 11 tratti di dimensioni varie (lunghezza compresa fra m 22 e 440; larghezza compresa fra m 8 e 18; profondità di scavo corrispondente allo strato sterile e compresa fra m 2,20 e 4,90); la trincea RP si compone di 71 tratti lunghi m 10 m ciascuno, intervallati da aree non indagate di 5 m.

Lo scavo archeologico delle preesistenze rinvenute nel 2013 è stato eseguito e completato fra marzo e giugno 2016.

Lo scavo delle due trincee ha permesso di identificare in successione una serie di paesaggi ambientali diversi, che testimoniano la transizione tra la laguna di Maccarese e il paesaggio dunare pre-romano (Duna Olocenica). La prima parte, quella più orientale, è contraddistinta dalla presenza di strati geologici tipici di ambienti lagunari – alluvionali, per la parte più alta, e lagunari/palustri nella porzione inferiore: l'intera sezione è tipica di paesaggi umidi, caratterizzati da abbondante presenza di acqua. Da un iniziale paesaggio umido di tipo lagunare/palustre, si passa ad un'ampia fascia di transizione tra laguna e sabbia, caratterizzata da ripetuti cambiamenti nella stratigrafia che si manifestano con l'alternarsi di livelli argillosi e sabbiosi e soprattutto con una forte risalita degli strati inferiori (in particolare le torbe, che, procedendo verso ovest, risalgono notevolmente di quota andandosi ad appoggiare ai livelli sabbiosi). L'ultimo cambiamento è quello registrato presso il margine ovest della trincea e corrispondente al passaggio all'ambiente pienamente dunare con sabbie oloceniche. La stratigrafia non evidenzia più nessuno strato lagunare, come visto nelle fasce di transizione, ma tutta la nuova serie è tipicamente dunare e contraddistinta dalla presenza di una sabbia media e medio-fine che in alcuni tratti, specie quelli iniziali, evidenzia una laminazione principalmente in direzione del mare. In questo ambiente si riscontra la presenza di una stretta laguna interdunare.

In merito alle evidenze archeologiche, è stata innanzitutto individuata, presso il margine orientale della trincea Ru1a (quindi all'interno dell'ampia fascia di transizione tra l'ambiente lagunare/palustre, in corrispondenza di un dosso dunare) un'ampia area ricca di materiale ceramico di piccole dimensioni disposto su uno strato sottile di sabbia ed interpretabile come piano di frequentazione antropica di epoca preistorica (Eneolitico). Questo rinvenimento viene interpretato come un consolidamento realizzato per facilitare l'accesso a una fonte di acqua dolce, con probabile funzione di abbeveraggio degli animali: situazioni di questo tipo sono state rinvenute in almeno altri due casi in ambito aeroportuale e proprio sulla sponda del lago in direzione della duna (ECHO 2004, HUB200 2013). La forte ripetizione di situazioni simili, in questa zona di transizione palude/duna, consente di completare ulteriormente la visione dell'area in età preistorica, che vede il collocamento di insediamenti abitativi nella zona più settentrionale, alle estreme pendici del terrazzo, con una frequentazione ed organizzazione sistematica di un'ampia area lungo tutto il lago. Tutto ciò confermerebbe una conoscenza profonda del territorio a disposizione con una conseguente organizzazione capillare delle risorse.

In merito all'età romana, il contesto individuato è certamente pertinente ad una villa, con strutture inquadrabili in un ambito indipendente, verosimilmente di tipo residenziale con vocazione agricolo-produttiva; alcune strutture sono anche connesse a funzione di immagazzinamento (pozzetti come probabili silos e dolio infisso in sabbia), consueti per un'unità abitativa a se stante. Da un punto di vista paleo-ambientale, la struttura era impostata sulla sommità di una duna, emergente rispetto alla normale ondulazione dei cordoni sabbiosi dunari, che dividevano l'ambiente costiero e marina dalla laguna di Maccarese; la

zona era inoltre caratterizzata dalla presenza, oltre che della laguna salmastra, di una serie di stagni peri-lacustri, bacini di acqua dolce a livello stagionale. La struttura si collocava quindi in un complesso contesto caratterizzato, in età romana, da molteplici risorse di sussistenza e produzione e, di conseguenza, numerose modalità di sfruttamento conseguenti: può essere quindi considerata una sorta di fattoria in cui si svolgevano anche attività legate al facile approvvigionamento di acqua salmastra e salata. Sono state messe in luce numerose fasi di vita dell'edificio, comprese fra l'età repubblicana (II-I sec. a.C.) e la seconda età imperiale (II-IV sec. d.C.), in seguito alla quale la struttura venne abbandonata; ad una fase tarda appartengono le sepolture in anfora rinvenute immediatamente all'esterno.

Cronologia età preistorica/età romana

Altre fonti Archivio ADR: A. Facciolo, M.C. Grossi, M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, Progetto di completamento Fiumicino sud - Completamento Raddoppio della via di Rullaggio Bravo, Roma Dicembre 2013; A. Arnoldus-Huyzendveld, Indagini geoarcheologiche effettuate nell'area "Raddoppio Rullaggio Bravo" dell'Aeroporto di Roma, (Fiumicino RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Rocca di Papa 22 gennaio 2014; M.C. Grossi, Raddoppio Taxiway Bravo. Indagini archeologiche "Villa Rullaggio Bravo", Roma 2016.

Modalità di rinvenimento indagini archeologiche preventive: 2013. Scavo archeologico: 2016

SCHEDA 138 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Parcheggio a Raso Area Est Lunga Sosta

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Paleoambiente area sud: ambiente ad influsso fluviale/ area nord: ambiente lagunare

Oggetto piani di frequentazione, strutture idrauliche, tomba

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 16 settembre ed il 31 ottobre 2013 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Parcheggio a Raso Area Est Lunga Sosta", n. 17 trincee con distanza di interasse pari a 20 m: 14 trincee sono orientate NW-SE e 3 SW-NE (v. Allegato 2, Area n. AD). La larghezza massima delle trincee è di 6 m; la profondità massima raggiunta è compresa tra i 3 e i 4 m. In seguito allo scavo delle trincee si è deciso di approfondire con dei saggi alcune delle evidenze archeologiche precedentemente identificate: sono stati eseguiti dei saggi nella trincea 10 (saggio 1); nella trincea 13 (saggio 2); nella trincea 11 (saggio 3); nella trincea 9 (saggi 4 e 5).

Lo scavo delle trincee ha permesso di chiarire come l'area d'indagine si trovi presso il margine meridionale della laguna di Maccarese, più precisamente nell'ambito della peri-laguna "romana", a sud in transizione verso il fondovalle tiberino e a nord verso il pieno ambiente lagunare. Procedendo da sud verso nord la composizione degli strati più superficiali diviene progressivamente più argillosa, con un colore sempre più uniformemente avana scuro: tali caratteristiche suggeriscono proprio che la zona in esame rappresenti un'area di transizione, in cui si sviluppa il passaggio tra un ambiente a maggiore influsso fluviale (a sud) verso un ambiente più direttamente lagunare (a nord).

La maggior parte delle strutture archeologiche rinvenute nel lotto in oggetto rientra nella tipologia di opere di epoca romana messe in opera per il controllo dei flussi idrici e per il consolidamento di piani di calpestio in un contesto di terreni argillosi, soggetti ad allagamenti e impaludamenti. In particolare, i consolidamenti con materiale vario (ceramico, litico e ligneo) risultano sparsi un po' in tutta l'area esaminata come una prassi generalizzata nella comprovata funzionalità.

E' stato riconosciuto un grande canale/bacino a partire dall'estremità sud della trincea 1, incerto nella sua estensione e nei suoi margini, e, procedendo verso NW, nelle trincee 4 e 5. Il riempimento nella trincea 5 risulta in parte caratterizzato da inclusi lignei (pali?) e da frammenti ceramici. Le concentrazioni di frammenti ceramici e prodotti laterizi, poste a costituire un piano solido in presenza di terreni soggetti ad impaludamento o presso sponde di canali, sembrano essere afferenti al canale/bacino, come per renderne più stabile la possibile sponda.

Altre canalette, con un riempimento simile per colore, composizione e consistenza a quello del canale, sono state identificate nelle trincee 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11. La maggior parte di esse presenta un andamento NE-SW e non possiede dimensioni considerevoli in larghezza. Nella trincea 8 il margine sud della canaletta 6 è delimitato da una struttura lignea che conserva ancora alcuni paletti in posizione verticale e parte dell'intreccio nell'area centrale; nella trincea 12 è stata scavata una piccola porzione di una probabile canaletta di drenaggio.

Durante lo scavo si individuano fosse di dimensioni variabili, ma non particolarmente estese, delle quali si distingue soprattutto il riempimento, in particolare se caratterizzato da terra e materiali misti. Nella trincea 1, la fossa ha una forma apparentemente allungata in senso E-W ed è caratterizzata da paletti lignei di delimitazione, una tavoletta visibile in sezione nord e pezzame vario di pietra basaltica, frammenti di laterizi e qualche parete ceramica. La fossa 1 (trincea 8) ha una forma circolare e presenta in superficie alcuni frammenti ceramici; la fossa 2 (trincea 9) possiede una forma pseudo circolare con un'appendice verso sud. Nella trincea 6 si documenta un accumulo di pietre, ciottoli, frammenti di lastre di marmo e rari frammenti ceramici, orientato NE-SO ed interpretato come riempimento di una struttura di drenaggio. Ai margini della trincea 10, sono stati individuati impianti agricoli di epoca più recente.

Si rinviene infine una tomba ad inumazione, in fossa terragna di forma ellissoidale (m 1,70 x 0,43 x 0,14), orientata NW-SE: il defunto, un uomo di età compresa tra i 20 e i 30 anni, era deposto supino con arti distesi e braccia lungo i fianchi, compresso ma non fasciato in un sudario.

La ricostruzione del limite meridionale della laguna si basa, a grandi linee, sulla presenza di strati di frequentazione corrispondenti per lo più ad azioni di sistemazione della superficie e a strutture idrauliche: oltre che in quest'area essi sono stati individuati nelle aree A ed L. Tracce di frequentazione, spesso sotto forma di canali, sono presenti anche in altre aree, a quote più basse e tendenzialmente più verso il centro della laguna (aree G, P, S): questo complesso di dati indica, per l'epoca romana, un livello dell'acqua relativamente basso, con una buona accessibilità di questa insenatura della laguna di Maccarese. Successivamente, sempre nell'arco dell'epoca romana, avvenne il probabile rialzo della laguna, che avrebbe costretto la frequentazione più verso la periferia.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR: M.C. Grossi, M.L. Rinaldi, *Indagini archeologiche preventive. Parcheggio a raso Area Est Lunga Sosta*, Roma Settembre-Ottobre 2013; A. Arnoldus-Huyzendveld, *Indagini geoarcheologiche per il "Parcheggio a raso Lunga Sosta. Parte I", Fiumicino (RM) 2013*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28 dicembre 2013.

Modalità di rinvenimento indagini archeologiche preventive: 2013

SCHEDA 139 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Hub Est

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto strutture idrauliche

Localizzazione puntuale

Descrizione Tra il 12 giugno ed il 18 dicembre 2013 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Adeguamento capacitivo ed estensione dell'esistente piazzale aeromobili settore 200 in area Sud - Est - Sistema Aerostazioni Hub Est", n. 24 trincee, orientate in senso E-W (v. Allegato 2, Area n. AF): in media presentano larghezza pari a 3,50 m, profondità media pari a 1,80 m, lunghezza compresa fra 10 e 30 m. Le trincee suddette sono da considerarsi la prosecuzione ideale di quelle realizzate nel corso delle precedenti indagini effettuate nell'area per i lavori pertinenti l'"Ampliamento dei Piazzali ECHO_2003-2004" (Area I) e il nuovo Hangar Air One_2004 (Area R).

Lo scavo ha consentito di confermare un contesto ambientale già ipotizzato nel corso delle precedenti indagini archeologiche definendone in modo più puntuale le peculiarità. L'area in antico era interessata da una situazione dunare in cui è possibile distinguere una formazione di duna più antica nell'area orientale e una formazione più recente nella parte occidentale: il contesto sabbioso doveva avere un andamento vagamente ondulato con la presenza di depressioni di morfologia ovale, allungate, orientate all'incirca in senso N-S. Tali depressioni appaiono più estese e rade nella fascia orientale, mentre sembrano più serrate e ravvicinate, oltre che più strette, nella parte più occidentale.

Una di queste depressioni, che risulta essere riempita da accumuli naturali, doveva rappresentare una fonte di acqua dolce (o per la presenza di accumulo di acqua piovana o, più probabilmente, per la particolare superficialità della falda in tali aree) saltuariamente sfruttata in età romana. Essa sembra avere, come le altre, una morfologia ovale, allungata, orientata più o meno N-S ed una sezione concava con pareti oblique e fondo poco inclinato. La depressione mostra, al contrario delle altre, tracce di frequentazione antropica rappresentata da rado materiale archeologico di età romana sparso sia sulla superficie che sul fondo dell'avvallamento e dal rinvenimento di una canaletta romana, sempre realizzata sul fondo, nel punto di massima profondità.

Interessante notare che il limite occidentale della concavità in esame sembra delimitato dalla presenza di una seconda canaletta artificiale dalla morfologia "imbutiforme", la cui attribuzione è risultata incerta.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR: M.A. Castagna, F.R. De Castro, M.L. Rinaldi, *Adeguamento capacitivo ed estensione dell'esistente piazzale aeromobili settore 200 in area Sud – Est - Sistema Aerostazioni Hub Est*, Roma Novembre-Dicembre 2013; A. Arnoldus-Huyzendveld, *Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Aerostazioni Hub Est", Fiumicino (RM) 2013*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 20 dicembre 2013.

Modalità di rinvenimento indagini archeologiche preventive: 2013

SCHEDA 140 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Sottostazione di Porto

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto strutture idrauliche

Localizzazione puntuale

Descrizione

Tra il 30 luglio e il 3 agosto 2012 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Ampliamento Sottostazione di Porto", 6 trincee, larghe m 2,00 m ed in media profonde 1,70-1,80 m; sono stati effettuati anche n. 5 sondaggi archeologici (di cui uno orientato NS e quattro orientati EW), per una totale di m 60 lineari indagati (v. Allegato 2, Area n. AL).

L'area interessata dai lavori appartiene all'ambito della Duna Olocenica pre-romana: tutti gli strati individuati rappresentano variazioni post-deposizionali dello stesso sedimento dunare che, in questa zona, sembra essere stato soggetto ad un'intensa attività idrotermale. La conferma è data, oltre che dalle indicazioni geologiche, anche dalla presenza di frammenti ceramici romani esclusivamente nello strato di aratura e al tetto del sottostante sedimento dunare indisturbato. Questo significa che siamo in presenza di una superficie praticamente invariata da diverse migliaia di anni (non soggetta ad erosione e solo ad una locale e limitata sedimentazione), su cui si sono succedute le attività antropiche da prima dell'età romana fino all'aratura del periodo della bonifica ed il rialzo moderno con materiale di riporto.

La presenza nelle zone sabbiose della *Duna Olocenica* di fenomeni correlabili all'attività idrotermale è confermata dal rinvenimento di croste calcaree indurite e di "piscine" d'acqua, luoghi di probabile fuoriuscita naturale d'acqua successivamente ampliati dall'uomo: tuttavia nessuna di queste evidenze è stata rinvenuta nell'area in oggetto.

In merito alle presenze archeologiche si rinvia una canaletta, lunga 1,40 m, larga 0,30 m e profonda 0,45 m, caratterizzata dalla presenza di due piccole fosse probabilmente collegate alla struttura principale: nella fossa a NE si rinvia un grosso frammento di anfora romana posto orizzontalmente nel riempimento.

La presenza di questa struttura idraulica (limitrofa ad un'altra canaletta individuata durante lo scavo della *Polifera – 2008*) conferma l'esistenza nella zona indagata di un più complesso sistema idraulico, la cui lettura generale risulta difficile, data l'intensa edificazione del sedime aeroportuale. In una visione più ampia, comunque, gli elementi acquisiti vanno ad arricchire la ricostruzione di una ampia zona dunare caratterizzata da una certa facilità di accesso a fonti di acqua dolce grazie ad una falda particolarmente alta e alla presenza di piccoli specchi d'acqua sfruttabili, le piscine interdunali (si vedano aree K, Z).

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR: M.L. Rinaldi, D. Ruggeri, *Realizzazione di trincee preventive nell'ambito dei lavori di ampliamento della Sottostazione di Porto*, Roma Luglio-Agosto 2012; Archivio ADR: A. Arnoldus-Huyzendveld, *Indagini geoarcheologiche delle indagini effettuate nell'area "Sottostazione di Porto", (Fiumicino RM) 2012*, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28 agosto 2012.

Modalità di rinvenimento indagini archeologiche preventive: 2012

SCHEDA 141 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Sottostazione di Porto

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Paleoambiente ambiente dunare/ambiente lagunare

Oggetto strutture idrauliche

Localizzazione puntuale

Descrizione

Nel mese di Maggio 2015 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Realizzazione cartellone pubblicitario WELCOME TO ROME", 2 trincee, lunghe m 27-35, larghe m 3,50 m ed in media profonde 1,00-1,60 m; sono stati effettuati anche ulteriori sondaggi archeologici (v. Allegato 2, Area n. AP).

L'area interessata dai lavori appartiene all'ambito della Duna Olocenica pre-romana, che, in questo punto, doveva essere particolarmente depressa e aver subito nel tempo vari fenomeni di allagamento di origine probabilmente alluvionale: tale ambiente lagunare andrebbe forse messo in relazione con l'insenatura acquitrinosa riconosciuta già in altri scavi limitrofi (Hotel Hilton 2001; Monte Giulio 2007-2009; Sottostazione di Porto). La stratigrafia segnala, in seguito a tali fenomeni, un periodo di stasi, seguito da un nuovo momento di invasione di acqua salmastra, legata quindi all'apertura della laguna verso il mare: la notevole energia dell'evento potrebbe spiegarsi con gli sconvolgimenti ambientali determinati dalla realizzazione del sistema portuale romano.

In merito alle presenze archeologiche, si rinvia materiale sporadico di età romana, indicatore di una frequentazione della zona che, sebbene sporadica, era riferibile ad una funzione ben identificabile quale il reperimento di acqua dolce. Oltre agli strati con materiale archeologico, sono state messe in luce due strutture antropiche in negativo, sempre di età romana: una fossa, probabilmente posta nel punto di sponda dello specchio lagunare, colmata da un sedimento riconducibile ad un livello di formazione in acqua (fine I sec. - V sec. d.C.), ed una canaletta idraulica pertinente ad una fase precedente (I a.C. - I sec. d.C.). Tale struttura idraulica (limitrofa ed orientata con altre canalette individuate durante lo scavo della *Polifera – 2008* e durante i lavori per la *Sottostazione di Porto*) conferma l'esistenza, nella zona indagata, di un più complesso sistema idraulico riferibile ad un'ampia zona dunare caratterizzata da una certa facilità di accesso a fonti di acqua dolce.

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR: M.L. Rinaldi, *Realizzazione "Cartellone pubblicitario WELCOME TO ROME AIRPORT". Indagini archeologiche preventive*, Roma Maggio 2015.

Modalità di rinvenimento indagini archeologiche preventive: 2015

SCHEDA 142 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Ampliamento Piazzali AZ

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Paleoambiente ambiente dunare

Oggetto strutture idrauliche/tomba

Localizzazione puntuale

Descrizione

Nei mesi di Maggio/Giugno 2016 sono state eseguite, nell'ambito dei lavori per il progetto "Ampliamento Piazzali AZ", n. 20 trincee (17 orientate E-W, con asse di 12 m fra loro, e 3 orientate N-S), tutte di dimensioni variabili in base allo spazio disponibile, nell'area verde presente sul margine est degli attuali Piazzali AZ (v. Allegato 2, Area n. AS).

Lo scavo delle trincee ha messo in luce una situazione stratigrafica tipica degli ambienti dunari, come riscontrato in altre indagini archeologiche limitrofe poste ad est dello scavo in corso (*Ampliamento Piazzali Echo 2003-2004*, *Piazzali Hub 2014*). Sono stati messi in evidenza tre avvallamenti (di cui uno nella fascia orientale completamente delimitato ed altri due solo parzialmente) corrispondenti a depressioni interdunari generalmente riconducibili ad ambienti di stagno, dalla morfologia oblunga, in genere parallele fra loro, tipiche della fascia dunare in prossimità della situazione lagunare/palustre della laguna di Maccarese.

In merito alle presenze archeologiche, è stato innanzitutto rinvenuto materiale sporadico di età romana, indicatore di una frequentazione della zona che, sebbene occasionale, era riferibile ad una funzione ben identificabile quale il reperimento di acqua dolce. Sono stati inoltre messi in evidenza alcuni tagli pertinenti l'imposta di probabili strutture agricole ed idrauliche di poca entità, ma corrispondenti a dati coincidenti con quanto già noto e caratteristico della fascia di passaggio fra l'ambiente

dunare e quello lagunare: tutta l'area era infatti dedicata allo sfruttamento di fonti di acqua naturale, con modalità di diversa intensità (da semplice frequentazione a rimaneggiamenti più incisivi). In questo caso le canalette, caratterizzate da un andamento discontinuo ed irregolare, sembrano essere collegate alla presenza di una delle depressioni di maggiore entità, e quindi collegate alla presenza di stagni dove la presenza d'acqua dolce doveva essere stagionale. Altre fosse ricordano, per analogie con altre rinvenute in scavi limitrofi, quelle poste intorno alla sponda meridionale dello stagno irregimentato in età romana.

All'interno della T11 si rinviene una sepoltura alla cappuccina (datata al II d.C.) che rientra nella tipologia insediativa dell'area, dal momento che le sepolture messe in luce erano generalmente disposte in prossimità delle fonti d'acqua (stagni peri-lacustri, specchi d'acqua interdunari o sponde di laguna), che forse rappresentavano punti di riferimento rintracciabili in un'area omogenea e con pochi punti di distinzione

Cronologia età romana

Altre fonti Archivio ADR: M.L. Rinaldi, *Ampliamento Piazzali AZ. Indagini archeologiche preventive*, Roma Giugno 2016.

Modalità di rinvenimento indagini archeologiche preventive: 2016

SCHEDA 143 SOTTOSCHEDA 0

Provincia Roma **Comune** Fiumicino **Località** Aeroporto Leonardo da Vinci

Specifica Ampliamento Piazzali AZ

Dati cartografici CTR 386330 Fiumicino

Carta Geologica F 149 Cerveteri

Paleoambiente transizione terrazzo marino/laguna

Oggetto tomba

Localizzazione puntuale

Descrizione

Nei mesi di Gennaio/Maggio 2016 è stata prestata assistenza archeologica alla realizzazione di un nuovo cavidotto per il posizionamento dei cavi elettrici relativi al lavoro per la "Realizzazione della nuova rete elettrica per le Piste di Volo-Cavidotto Tratto A081-A035".

Durante lo scavo è stata intercettata una sepoltura umana in fossa, fortemente disturbata e mal conservata, priva di indicatori archeologici

Cronologia ?

Altre fonti Archivio ADR: D. Ruggeri, *Realizzazione della nuova rete elettrica delle Piste di volo. Cavidotto AN13-AN12 (Pozzetti A081-A035)*, Roma Gennaio-Maggio 2016.

Modalità di rinvenimento assistenza in corso d'opera: 2016

ALLEGATO 2
INDAGINI GEOARCHEOLOGICHE EFFETTUATE
IN AMBITO AEROPORTUALE

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
A	Parcheggio Lunga Sosta, attuale Caserma della Guardia di Finanza	1998-1999	indagini geoarcheologiche	Esecuzione di trincee preventive	ca. m 0. s.l.m./ m -0.75 s.l.m./ m -1.75 s.l.m. (livelli romani).	Sono stati rinvenuti 2 livelli di frequentazione ed alcune strutture con noria di età romana (scheda n. 53).	<p>Ci troviamo nell'ambito della transizione tra un ambiente lagunare (alla base della sequenza) ed un ambiente di deposizione fluviale da parte del Tevere (al tetto), l'ultimo in parte riferibile all'epoca pre-romana ed in parte ai periodi successivi. Si sono verificati tre livelli assoluti di reperti romani: un livello "romano" circa a quota m 0. s.l.m., presente nell'ambito dell'edificio e nella fascia a sud-ovest di esso; un livello "romano" circa a quota m -0.75 s.l.m., sulla superficie delle argille/ argille limose di color marrone o delle argille grigiastre con sostanza organica; il livello dell'anfora, inglobata in argille grigio-bluestre, sottostante all'edificio, a quota circa m -1.75 s.l.m. Nell'area compresa tra il Nuovo Svincolo (area di indagine L), la via Portuense e la presente area di indagini sembrano quindi delinearsi effettivamente due superfici riferibili all'epoca romana. La prima, in basso, in corrispondenza alla chiusura della sedimentazione in pieno ambiente lagunare, la seconda, più in alto, in corrispondenza alla superficie con locali tracce di calpestio e pedogenesi presente all'interno (o al tetto) dei depositi argilloso-limosi. Tale fenomeno è del tutto spiegabile nell'ambiente lagunare, in particolare in un periodo di risalita del livello del mare, noto, tra l'altro, dallo studio di Leoni e Dai Pra del 1997. Secondo i dati forniti dagli Autori, nella fascia costiera di Roma, nei quattro secoli a.C. sarebbe avvenuta una risalita del mare da un livello di ca. -1,5 m. a ca. -0,55 m. e nei primi due secoli d.C., una risalita del mare da ca. -0,55 m. a -0,3 m. Indubbiamente, lo specchio d'acqua nella laguna ha seguito questa risalita marina, fornendo così lo spazio (sotto acqua) per ulteriore sedimentazione e creando la possibilità di sovrapposizione di più livelli "romani" all'interno della stratigrafia. In concomitanza alla risalita dell'acqua, dovrebbe essere avvenuto l'allargamento della laguna stessa, cioè lo spostamento del suo margine a scapito della "terra ferma".</p> <p>Durante le indagini, inoltre, sono state rinvenute alcune strutture di epoca romana con noria.</p>	<p>Archivio ADR Engineering (punto n. 7); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Ricostruzione ambientale per l'epoca romana dell'area a sud del parcheggio a lunga sosta Fiumicino – Aeroporto.Relazione interna della Soprintendenza Archeologica di Ostia</i>, Ministero dei Lavori Pubblici del 21/4/1999</p>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
B	Impianto Essiccazione Fanghi	12-23 febbraio 2001	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 7 trincee esplorative larghe circa m 1 nell'area a nord del molo destro del porto di Claudio.	m - 2,20 (tomba)	È stato rinvenuto materiale ceramico e una sepoltura (scheda n. 42).	Al di sotto dello strato di <i>humus</i> contemporaneo è stato individuato uno strato di limi tiberini formatosi in epoca romana, con una discreta quantità di materiali ceramici, quali soprattutto frammenti di anfora, ceramica comune e da cucina, pochi esemplari di sigillata ed una lucerna, databili fra la metà circa del I secolo d.C. e gli inizi del IV secolo d.C. I materiali appaiono non fluitati (non trasportati dal fiume) e sono quindi riconducibili all'insediamento di Porto; tale dato conferma le tradizionali ipotesi ricostruttive dell'impianto del porto di Claudio (Lugli, Mannucci), che presentano il territorio ad ovest del molo destro e della cd. Capitaneria libero da costruzioni. Nello scavo della trincea 6, all'estremità meridionale dell'area, è stata rinvenuta a m - 2,20 una sepoltura in terra con almeno 3 individui (tre crani e alcune ossa lunghe), non indagata; assenza di materiale ceramico negli strati di riempimento. La tomba si colloca in ambiente sopra terra, fatto che confermerebbe il livello marino romano più basso dell'attuale, ed era sigillata da uno strato di sabbia sul quale si è in seguito steso lo strato di limi tiberini e, quindi, deve essere attribuita ad un momento non meglio precisabile precedente la metà circa del I secolo d.C. Le indagini geomorfologiche hanno evidenziato, tra la fine del I ed il IV secolo d.C., la presenza dietro il molo della cd. Capitaneria di un bacino stretto e lungo, probabilmente di origine naturale ed aperto verso ovest e una profondità massima accertata di circa 1 m. E' possibile ipotizzare che prima del porto esisteva una normale linea di costa dritta composta da sabbie della barriera costiera e della fascia dunare, e con una retrostante laguna. Nella zona a nord del futuro molo sinistro tale linea si sarebbe trovata più avanzata rispetto al mare rispetto a quanto ipotizzato da Castagnoli e da Giuliani. Successivamente dovette esserci un locale e temporaneo ritiro della linea di costa a nord del molo sinistro, causato dall'interazione tra le correnti marine e la nuova struttura sporgente. In seguito è ipotizzabile la formazione di una insenatura in concomitanza alla rottura o all'indebolimento della barriera costiera che separava in origine la laguna dal mare susseguente inizio dell'avanzamento della linea di costa in concomitanza dello spostamento dell'equilibrio tra erosione e sedimentazione in favore della sedimentazione, sia marina sia fluviale. La fase si sarebbe conclusa alla fine del IV d.C.	Archivio ADR Engineering (punto n. 4); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'ambito del Porto di Claudio, Aeroporti di Roma, area impianto essiccazione fanghi (Fiumicino, RM), 2001.</i> Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12.3.2001

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
C	Hotel Hilton	11-17 settembre 2001	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 6 trincee nell'area del cortile a sud. Le trincee 1 e 2 sono state orientate in senso SE-NW, le trincee 3-6 sono, in senso NE-SW. Lunghezza varia (min m 16, max m 45); larghezza m 1,50-1,70; profondità varia fra m 2,80 e m 3,30. E' stato inoltre effettuato un saggio di scavo e due carotaggi profondi. L'area d'indagine misura ca. m 50 x 50.	m - 1,05 (quota di rinvenimento della cornice marmorea)	Nello scavo della trincea 3 è stato rinvenuto 1 frammento di cornice marmorea di età romana (scheda n. 43).	L'area in considerazione si trova nella fascia costiera romana, non lontano dai porti romani di Claudio e Traiano. Le attuali indagini, anche se di entità limitata, assumono una particolare importanza, proprio perché tra i vari Autori non sussiste un consenso sulle locali condizioni storico-ambientali. In particolare, Testaguzza (1970), basandosi sui risultati degli scavi degli anni Cinquanta-Sessanta e su importanti lavori precedenti (tra cui Canina 1827, Nibby 1836, Lugli-Filibeck 1935), presume l'esistenza di una grande e naturale insenatura della linea di costa a nord del "molo destro" del bacino portuale di Claudio ed un ingresso settentrionale al porto. Secondo questa ricostruzione, in epoca romana l'area attualmente esaminata si sarebbe trovata ampiamente all'interno dell'insenatura, e di conseguenza, in un ambiente di acqua marina. Giuliani (1996), invece, basandosi sul lavoro di Castagnoli e sullo studio di un foto-mosaico dei primi anni del secolo XX, riprende la ricostruzione vigente prima del Canina, presumendo un ingresso portuale ad occidente, verso il mare aperto. Secondo tale ricostruzione, l'area attualmente indagata si sarebbe trovata a distanza di ca. 200 m. dietro la costa. Secondo la Carta dell'Agro (scala 1:10.000), che propone una ricostruzione paleoambientale "intermedia", in epoca romana l'area si sarebbe trovata praticamente in corrispondenza alla linea di costa di fine I secolo d.C. Nelle trincee 1, 2, 4, 5, 6 non sono state rinvenute evidenze archeologiche; nella trincea 3, invece, è stato individuato un frammento di cornice in marmo di età romana. Tale rinvenimento, per quanto unico, è stato fondamentale per l'individuazione di quello che doveva essere il piano di calpestio e di frequentazione in età romana. In base ai risultati delle indagini condotte, è possibile ipotizzare l'esistenza, in epoca romana, di una fascia lagunare "minore", delimitata verso mare da una fascia dunare "antica", e perciò di una linea di costa posta, in epoca "pre-Claudio", molto più verso mare rispetto alle altre ipotesi finora avanzate, con un eventuale parziale ritiro verso l'entroterra successivamente, proprio a causa della sporgenza nel mare dei moli portuali. Così, l'area indagata si dovrebbe essere trovata integralmente (o quasi) in corrispondenza all'entroterra "romana". L'ipotesi è stata confermata anche dai risultati delle indagini geoarcheologiche condotte nell'area del Raddoppio della via di Rullaggio Bravo (2002; area di indagine D).	ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area destinata alla realizzazione di un edificio per il centro congressi dell'Hotel Hilton all'aeroporto di Fiumicino (RM)</i> . Relazione tecnico-scientifica, Roma 19/9/2001.

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
D	Raddoppio della via di Rullaggio "Bravo"	25 marzo-24 aprile 2002	indagini geoarcheologiche	<p>Sono state eseguite n. 6 trincee esplorative nelle aree verdi presenti lungo i margini della pista di rullaggio stessa. Orientamento NNE-SSO; larghezza m 1,40-1,50; lunghezza varia (min m 50- max m 500); profondità varia a livello della falda acquifera, che aumenta man mano che si procede in direzione est (pr. media m 2,20-2,50). Sono stati inoltre realizzati tre ampliamenti, due dei quali, nella trincea 5, a scopo archeologico, ed uno, nella trincea 6, per una lettura geologica più completa.</p>		<p>Nello scavo della trincea 5 è stata individuata una concentrazione di frammenti ceramici di anfora. Ad un livello immediatamente inferiore, è stata evidenziata la presenza di 2 fosse artificiali, plausibilmente realizzate per la captazione dell'acqua (scheda n. 38).</p>	<p>L'area esaminata si trova nella fascia costiera romana, a nord/nord-ovest dei porti romani di Claudio e Traiano; all'interno sono stati individuati due soli punti di interesse archeologico mentre, nel complesso, le indagini hanno fornito un panorama geologico-ambientale di estremo interesse. Le indagini hanno assunto una particolare importanza, proprio perché tra i vari autori sussistono notevoli dissensi sull'evoluzione della linea di costa in questa zona. Secondo l'ipotesi avanzata in seguito alle indagini geoarcheologiche effettuate nel cortile dell'Hotel Hilton (2001; area di indagine C), la linea di costa si sarebbe trovata, nell'epoca precedente all'imperatore Claudio, ancora più verso l'esterno, con un eventuale parziale ritiro verso l'entroterra successivamente, proprio a causa della sporgenza nel mare dei moli portuali. Così, l'area indagata si dovrebbe essere trovata integralmente (o quasi) in corrispondenza all'entroterra "romana". Tra i 170 e i 180 m dal limite occidentale della trincea 5, è stata individuata una concentrazione di frammenti di anfora (apparentemente vari frammenti di un unico contenitore); ad un livello immediatamente inferiore, è stata evidenziata la presenza di 2 fosse artificiali di forma conica, con pareti oblique piuttosto ripide e con una sorta di risega in prossimità del fondo, il quale si approfondisce al centro creando una ulteriore piccola fossa. Sul fondo della fossa 1, inoltre, si osserva la presenza di una sorta di sifone che, con molta probabilità, collegava la fossa con la falda acquifera. Entrambe le fosse sono collocate in un'area in cui l'accessibilità all'acqua era facilitata da una situazione naturale favorevole. Le due strutture furono, dunque, plausibilmente realizzate per la captazione dell'acqua, magari estemporanea o non usuale, in un luogo in cui essa era facilmente raggiungibile anche con un piccolo scavo. Il materiale rinvenuto nei riempimenti permette di attribuire i due "pozzi" (sia il periodo di uso che quello di obliterazione) genericamente all'età romana. L'area era, con molta probabilità, ancora frequentata anche successivamente all'obliterazione delle strutture, come dimostrerebbe la concentrazione di frammenti di un'anfora individuata sullo strato di impostazione dei due tagli, forse ridotta in frammenti nel corso di un'aratura (XIX-XX secolo). Durante lo scavo della trincea è stato individuato uno strato di sabbia media marina, al cui interno sono stati recuperati almeno 6 frammenti ceramici estremamente fluitati, ascrivibili genericamente all'età romana, che dimostrano la frequentazione della zona in un momento in cui l'area era occupata dal mare. La presenza e la collocazione dei frammenti sembra, inoltre indicare che la profondità dell'acqua non doveva essere eccessiva in questo punto, dato confermato dalla graduale diminuzione della quota di rinvenimento dello strato stesso, man mano che lo scavo procede in direzione est.</p>	<p>Archivio ADR Engineering (punto n. 1); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area Raddoppio della via di rullaggio "Bravo" nel settore a nord del futuro Molo "C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002.</i> Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/05/2002</p>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
E	Comparto Funzionale 2, Area Centrale, (attuale Parcheggio Breve Sosta).	9-11 aprile 2002	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 3 trincee esplorative, con orientamento N-S (320° NO/140° SE); lunghezza m 18, larghezza m 1,50-1,40; profondità varia tra m 2,40-2,60 dal piano stradale (1,60 m slm.), con approfondimenti fino a 3 m (livello della falda acquifera). La trincea 1 è stata realizzata nella parte occidentale del parcheggio, la trincea 2 nella parte centrale e la trincea 3 in quella orientale.	min. m - 0,80 slm/max m -1,40 slm	no	Al di sotto di tre strati di riporto moderno (fino a - 0,40 slm) è stata messa in evidenza la stratigrafia geologica (apparentemente non intaccata da attività antropica), che indica l'esistenza nell'area di un ambiente lagunare, in particolare di una seconda fascia lagunare "piccola" in epoca romana, inserita tra la grande laguna di Maccarese ed il mare, delimitata verso mare da una fascia dunare "antica", e perciò di una linea di costa posta, in epoca "pre-Claudio", molto più verso mare rispetto alle altre ipotesi finora avanzate. Le indagini effettuate nel 2001 nel cortile dell'Hotel (area di indagine R), hanno già reso plausibile l'esistenza di una seconda fascia lagunare in epoca romana, finora non considerata negli studi archeologici e geologici. Tale fascia assume una particolare importanza nel contesto della ricostruzione della linea di costa dell'epoca, sulla cui posizione peraltro non sussiste un accordo tra i vari Autori. A prescindere della corrispondenza stratigrafica, l'ipotizzato collegamento tra i due ambiente lagunari è ulteriormente sostenuto dalla carta di Amenduni, che fornisce, in scala 1:25.000, le quote della superficie come erano precedente alla bonifica effettuata alla fine del secolo XIX. Si nota che esisteva, ancora negli anni 1870-1880, una fascia posta a quote inferiori al livello del mare, e comprendente in una unica depressione le due zone indagate. Per lo scavo in esame il paleoambiente ricostruibile per il periodo successivo alla deposizione delle argille è di una depressione con fondo poco-permeabile, posto appena al di sotto dell'attuale livello del mare. Perciò una depressione a carattere paludoso, se non lagunare. I bordi argillosi della depressione raggiungono quote lievemente superiori al livello del mare, e costituivano perciò all'epoca la transizione verso i terreni asciutti.	Archivio ADR Engineering (punto n. 6); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nel Comparto Funzionale 2, "Area Centrale" (attuale "Parcheggio Breve Sosta") dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 13/04/2002</i>
F	Nuovo Parcheggio Multipiano, 5° Modulo.	6-11 maggio 2002	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 5 trincee di scavo, n. 2 sondaggi in profondità e un ampliamento trasversale alla quinta trincea (per il rinvenimento di una struttura archeologica). Orientamento: 330° NW/150° SE.	m 0,25/m 0,10 slm (riempimento pozzo)	Nello scavo della trincea 5 è stato individuato un pozzo romano (scheda n. 44).	Le indagini hanno messo in luce un'area pressoché totalmente assegnabile all'ambiente della "duna antica", completa di un "pozzo" scavato in epoca "romana" per raggiungere la falda. Il riempimento del pozzo era ricco di frammenti di ceramica comune e acroma, ceramica a vernice nera, ceramica a pareti sottili, anfore, gusci integri di malacofauna (vongole e telline: resti di pasto?), gasteropodi e comuni lumache. Tra il materiale raccolto, si hanno anche frammenti di spilloni in bronzo e di elementi e chiodi in ferro. La situazione descritta ha permesso di ipotizzare che la struttura fosse stata riempita in una unica volta (o comunque in un periodo ristretto) e pertanto obliterata intenzionalmente. La tipologia del materiale permette, inoltre, di individuare almeno il momento di obliterazione della struttura in esame, che va collocato nell'ambito del II secolo a.C. È comunque da tener presente che l'inconsistenza di base caratteristica del terreno sabbioso in cui il taglio della fossa artificiale è stato effettuato doveva condizionare la durata di una struttura per la captazione dell'acqua, il cui uso doveva essere piuttosto limitato nel tempo e la cui realizzazione può, dunque, essere collocata in un periodo non eccessivamente lontano da quello della obliterazione. L'area individuata presenta soltanto nell'estremità nord-occidentale un ambiente lagunare/lacustre.	Archivio ADR Engineering (punto n. 5); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo Parcheggio Multipiano, 5° Modulo" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM). Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 04/06/2002</i>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
G	Ampliamento del parcheggio "Lunga Sosta"	16 settembre- 3 ottobre 2002/24 febbraio- 20 maggio 2003	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 70 trincee esplorative realizzate a distanze regolari tra loro (20 m ca. da E ad W e 10 m ca. da N a S), su 4 file parallele; i sondaggi, orientati più o meno N-S, sono lunghi tra m 15 e 20 e larghi tra m 1,40 e 2. Nel 2003 sono stati condotti alcuni scavi di approfondimento in 22 trincee ed effettuati 4 allargamenti nei punti considerati di maggiore interesse.	Quota della superficie romana "superiore" tra m -0.40 e -0.80 s.l.m.	Rinvenimento di due aree di frequentazione in epoca romana (III a.C./II d.C.) con canali idraulici. (scheda n. 50).	L'area della Lunga Sosta appartiene integralmente all'ambito dei depositi lagunari della fascia costiera di Roma. Specificatamente, è ubicata in corrispondenza all'estremità orientale della grande laguna di Maccarese. Prima della bonifica di fine XVIII secolo e dei disturbi moderni, si trovavano qui sedimenti lagunari e fluviali, posti in parte al di sopra del livello marino, a formare un piano di calpestio argilloso o limoso, ed in parte sotto il livello del mare, nascosti da paludi e da specchi d'acqua lagunari. Un paesaggio simile è ricostruibile per l'epoca romana, ma con le differenze essenziali che il mare ed il fondovalle del Tevere si trovavano ad una quota più bassa, che la linea di costa era più vicina e che, di conseguenza, la laguna aveva probabilmente una estensione e una profondità diversa. I sedimenti riconosciuti indicano che l'intera area indagata era interessata da un ambiente lagunare caratterizzato dall'alternarsi, nel corso del tempo, di fenomeni di risalita e di discesa dell'acqua, con aree di terraferma esposte e poi a loro volta allagate. Su alcune di queste aree rimaste esposte, probabilmente per un periodo prolungato, sono stati rinvenuti resti archeologici che ne dimostrano la frequentazione antropica, nel III secolo a.C. e nel II secolo d.C., in due aree ben precise (settori I e III) che delimitano al loro interno una ampia zona sterile (settore II) più direttamente lagunare. La presenza, infatti, di un canale di notevole entità, sviluppo e frequentazione (settore I) e di una serie di canali di varie dimensioni collegati tra loro ed in relazione con strutture lineari dalle funzioni probabilmente idrauliche (settore III) permette di ipotizzare che la frequentazione e lo sfruttamento dell'area coinvolgesse anche l'ambiente umido (specchio d'acqua?) del settore II. Nel settore I l'area sopraelevata sembra circoscritta all'interno dei segmenti di pali lignei connessi tramite un intreccio di rami e degli allineamenti di pali plausibilmente utilizzati come elementi di bonifica e sostegno del terreno andando a supportare i notevoli interventi attuati al livello superficiale. Le strutture rinvenute all'interno del settore III (area sud-est) sembrano indicare che la funzione dell'area fosse di carattere più strettamente produttivo, legata essenzialmente ad un condizionamento dello scorrimento dell'acqua. Sono presenti opere di canalizzazione piuttosto articolate e differenziate, costituite principalmente da un sistema di canali di piccola e media portata in collegamento tra loro, cui sono talvolta associate complesse e ben conservate strutture lineari, delle quali non è possibile comprendere bene la funzione. Tuttavia è ipotizzabile che essi andassero a supportare la funzione idraulica dei canali in relazione ad attività specifiche effettuate nella zona (saline/ pesca ?) come accertato in almeno un caso. Ciò nondimeno è possibile che alcune delle suddette strutture rispondessero anche ad esigenze di bonifica dell'area.	Archivio ADR Engineering (punto n. 7); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Ampliamento Parcheggio Lunga Sosta" Fiumicino (RM) 2003</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/07/2003

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
H	Nuovo Molo "C"	22 ottobre - 22 novembre 2002	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 8 trincee esplorative; il livello alto della falda acquifera, provocando il crollo delle pareti delle trincee, ha reso impossibile effettuare i 3 saggi di scavo in profondità previsti dal progetto nelle trincee 2, 3, 8. Orientamento in senso NE-SW (trincee 1, 4, 6, 7) e NW/SE (trincea 5); lunghezza varia tra i m 15 e i 30; larghezza di circa m 1,60-1,70; profondità di circa m 2,70 dal p.d.c. (quota della falda acquifera e oltre). Il livello superficiale è a una quota varia (m 1,60-1,90 s.l.m.)	Il livello superficiale è a una quota varia (m 1,60-1,90 s.l.m.)	Rinvenimento di frammenti ceramici sparsi sulla superficie dello strato di probabile calpestio di età romana (scheda n. 40).	<p>La situazione stratigrafica evidenziata ha permesso di confermare il panorama geologico-ambientale già osservato nella zona circostante durante lo scavo per l'ampliamento della via di Rullaggio Bravo (area di indagine D) e ha fornito un ulteriore dato per la ricostruzione della linea di costa romana. Nel corso dello scavo in esame sono state distinte due aree differenti caratterizzate l'una da sedimenti marini, l'altra da sedimenti collegabili a formazioni dunari con vari gradi di pedogenizzazione; è stato, inoltre, individuato almeno un punto riferibile ad una situazione di spiaggia in cui sono stati evidenziati frammenti ceramici romani fluitati.</p> <p>Non sono state rinvenute evidenze archeologiche, ma solo frammenti ceramici sparsi sulla superficie dello strato di probabile calpestio di età romana. La dispersione del materiale ceramico e la sua posizione stratigrafica hanno, comunque, permesso di ipotizzare l'esistenza (trincee 1, 4, 5) di qualche punto di frequentazione, magari estemporanea, dell'area circostante la spiaggia. In base ai dati raccolti, è stata in parte ricostruita la presumibile linea di costa dell'epoca romana, cioè la costa riferita indicativamente ai primi secoli d. C. Le possibilità interpretative di tale andamento sono due: che si tratti veramente dell'inizio dell'insenatura ipotizzata per la zona a nord del porto di Claudio, causata dallo sporgenza del molo destro del Porto di Claudio, oppure che in realtà il processo di accrescimento della linea di costa è stato così complesso da non consentire il semplice collegamento tra le varie spiagge come è stato ipotizzato in questa sede. Ossia, che ci sono più linee di spiaggia parallele con materiale romano. Si ribadisce l'improbabilità, dal punto di vista geologico, di una linea di costa così curvata per il periodo precedente al Porto di Claudio. In ogni caso, il limite esterno della "duna antica" rimane un punto fermo, tale da segnare il confine della terraferma verso mare per tutto il periodo storico e preistorico recente. Altri punti fermi sono le prime spiagge con materiale romano, che segnano in ogni caso le zone raggiunte dal mare in un momento storico in seguito alla costruzione dei porti.</p>	Archivio ADR Engineering (punto n. 2); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo Molo C" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2002.</i> Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 14/12/2002

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
I	Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO"	9 dicembre 2002-27 febbraio 2003	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 48 trincee esplorative realizzate a distanze regolari tra loro (10 m ca. da N a S, mentre si accavallano per 20 m ca. da S a N) su 3 file parallele; i sondaggi, orientati più o meno N-S, sono lunghi m 40, 84,5 e 100 e larghi m 1,60-1,70.		Due punti di frequentazione durante l'Eneolitico-età del Bronzo antico. Due piccoli stagni frequentati in età pre-protostorica e in modo sporadico anche in età romana (scheda n. 46).	La stratigrafia evidenziata è, in generale, piuttosto semplice e ha permesso di individuare almeno due aree (settori 1 e 2) con caratteristiche relativamente omogenee e una terza area (settore 3), marginale rispetto alle precedenti, con differenze stratigrafiche più spiccate. I sedimenti sabbiosi riconosciuti nel corso degli scavi indicano che gran parte dell'area di indagine (settori 1 e 2) era interessata da un ambiente di dune omogeneo e saltuariamente frequentato in età romana, come mostrano gli scarsi frammenti ceramici rinvenuti. Nel settore 3, in corrispondenza dei limiti nord-est ed est, in almeno due punti, è stato, però, possibile delineare una zona di passaggio tra l'ambiente dunare scarsamente antropizzato verso un ambiente lagunare apparentemente frequentato in modo più assiduo, almeno in epoca pre-protostorica. L'entità e il tipo di sedimenti rinvenuti permettono di ipotizzare che il limite ambientale delineato rappresenti il passaggio tra la fascia dunare e la grande laguna di Maccarese. In tal senso acquista ancora maggior valore, la presenza di almeno due punti di frequentazione in età pre-protostorica (Eneolitico-Bronzo antico), di cui uno più sporadico ed uno, apparentemente, più stabile (abitato?). Le ricerche svolte (soprattutto ricognizioni) nel corso di numerosi anni lungo il margine della laguna di Maccarese hanno, infatti, dimostrato l'intensa occupazione di queste zone a partire dal Neolitico finale fino all'età del Bronzo medio con tracce, ancora, nell'età del Ferro. Nello scavo della trincea 21 è stato individuato un piccolo stagno, il cui fondo ha restituito piccoli frammenti di materiale fittile, che permettono di ipotizzare una utilizzazione dello specchio d'acqua genericamente in periodo pre-protostorico; l'area fu frequentata, comunque, in modo sporadico anche in età romana. In direzione est è presente un secondo specchio d'acqua, il cui riempimento ha restituito rari frammenti ceramici romani e di ossa di erbivori di grandi dimensioni. Lungo il limite ovest è stato evidenziato un livello antropizzato, che sembra delineare il margine esterno dello stagno, il quale ha restituito numerosi frammenti di impasto genericamente databile tra l'Eneolitico e il Bronzo antico (probabile piano di calpestio).	Archivio ADR Engineering (punto n. 9); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazzali aeromobili zona sud-est Echo degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM)</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 14/07/2003
J	Elettrodotto	settembre 2008	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite due trincee parallele all'asse stradale dell'Autostrada Roma- Fiumicino, profonde 1,5 m dal piano di calpestio e larghe 0,70 m, denominate <i>Elettrodotto Porto-Raffinerie</i> , quella più a nord, e <i>Elettrodotto Porto-Ponte Galeria</i> , quella a sud.	Quota rinvenimento tombe tra m - 0,68 e m -1,40	Otto tombe di epoca romana-tardoantica (scheda n. 110).	Dal punto di vista geologico la zona rientra nella cosiddetta duna olocenica, che sembrerebbe non aver subito alterazioni nel corso degli ultimi secoli. Durante lo scavo delle trincee sono state individuate complessivamente otto tombe di epoca romana e tardo-antica, orientate in senso est-ovest e nord-sud. La tomba 1 è alla cappuccina in fossa semplice, la tomba 7 è una sepoltura in fossa in piena terra, tutte le rimanenti sono tombe in anfora, databili ad un periodo compreso fra il II ed il IV secolo d.C.	Archivio ADR: FRONTI D., SARROCCHI M. F., SILEONI A., ZEGRETTI C., <i>Sorveglianza archeologica ai lavori di interrimento degli elettrodotti 150kv "Porto Ponte Galeria" e "Porto Raffinerie"</i> . Relazione dell'intervento archeologico, Roma giugno 2009

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
K	Elettrodotto Località Pianabella	ottobre 2008- maggio2009	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite due trincee parallele all'asse stradale dell'Autostrada Roma- Fiumicino, profonde 1,5 m dal piano di calpestio e larghe 0,70 m, denominate <i>Elettrodotto Porto-Raffinerie</i> , quella più a nord, e <i>Elettrodotto Porto-Ponte Galeria</i> , quella a sud.		Deposito di anfore? (scheda n. 118).	Durante i lavori della seconda trincea denominata "Porto Ponte Galeria" è stata rinvenuta una fossa di forma circolare irregolare (5,20x4,40x0,80 m circa), tagliata a partire dallo strato di sabbia biancastra, a circa 80 cm dal piano di calpestio, il cui taglio era rivestita da 19 anfore, tutte in posizione verticale, appoggiate alle pareti, spesso tenute in equilibrio con una tegola o un mattoncino inzeppato contro il puntale. Sul lato ovest la fossa presenta un'irregolare sporgenza dove le anfore sono accatastate l'una sull'altra, in stato frammentario, o scivolote sul fondo, con l'unica anomalia di un'anfora divisa in due metà sovrapposte deposte orizzontalmente. Ad una prima analisi non approfondita, si può affermare che per la maggior parte degli esemplari si tratta di anfore Africane II (o Africana Grande) di produzione nordafricana (Tunisia) per il trasporto di olio o di garum, qui presente in differenti varianti, che possono essere datate dalla fine del II alla prima metà del IV secolo d.C.; sono presenti anche anfore Africane cilindriche di grandi dimensioni, databili a partire dal V secolo d.C., un'unica anfora Africana cilindrica di medie dimensioni (Keay 25E) databile dall'inizio del IV alla prima metà del V secolo d.C. ed un orlo ad alta fascia verticale di un'anfora Keay 61, databile dalla fine del VI al VII secolo d.C., recante il bollo "SAVR".	Archivio ADR: FRONTI D., SARROCCHI M. F., SILEONI A., ZEGRETTI C., <i>Sorveglianza archeologica ai lavori di interrimento degli elettrodotti 150kv "Porto Ponte Galeria" e "Porto Raffinerie"</i> . Relazione dell'intervento archeologico, Roma giugno 2009
L	Svincolo Nuovo autostrada Roma- Fiumicino/Cargo City	12-17 febbraio 2003	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 11 trincee esplorative, nell'area verde lungo il margine W dello svincolo stesso già parzialmente realizzato. Le trincee sono lunghe m 20 e distano tra loro m 10 ca. salvo eccezioni dovute alla presenza di alcuni servizi (tralicci, metanodotto e altro).	da m +0.50 a m -0.60/-0.80 s.l.m.	Rinvenimento di due aree di frequentazione di epoca romana con canali idraulici (scheda n. 52).	La stratigrafia evidenziata appare, nel complesso, piuttosto semplice ed omogenea ed è simile a quella osservata nel corso delle indagini archeologiche effettuate nell'area dell'ampliamento del parcheggio Lunga Sosta (area di indagine G), posta ad ovest della zona in corso di scavo. Nel corso dello scavo sono state individuati almeno due livelli di frequentazione di cui uno più antico e sporadico rappresentato da rari frammenti ceramici, il secondo più intenso, interpretabile come uno strato di frequentazione o sistemazione della superficie. Erano, inoltre, presenti almeno due "strutture idrauliche", costituite da un canale e da una canaletta, impostate a partire dalla stessa posizione stratigrafica. Le dimensioni e la genericità del materiale ceramico raccolto non permette, purtroppo, di individuare la differenza cronologica tra i due livelli di frequentazione. I dati suggeriscono che, nell'epoca "romana", la zona dello Svincolo Nuovo si trovava al margine di una laguna (verosimilmente la grande laguna di Maccarese), con presenza di una riva calpestable posta a quota m 0.50 ca. sopra l'attuale livello del mare, e in graduale discesa verso l'acqua della laguna.	Archivio ADR (punto n. 13); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Svincolo autostrada Roma-Fiumicino / Cargocity Fiumicino RM. Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 22/02/2003

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
M	Area est - Stazione di servizio	21-28 maggio 2003	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 3 trincee esplorative realizzate da E ad W lasciando un margine di passaggio di 10 m ca. tra l'una e l'altra.		Sistemazioni della riva di uno specchio d'acqua realizzate attraverso accumuli di materiale ligneo e di materiale ceramico e marmoreo di epoca romana (scheda n. 49).	I sedimenti riconosciuti indicano che l'intera area indagata era interessata da un ambiente lagunare caratterizzato dall'alternarsi, nel corso del tempo, di fenomeni di risalita e di discesa dell'acqua con aree di terra ferma esposte e poi a loro volta allagate. Su alcune di queste, rimaste esposte, probabilmente per un periodo prolungato, sono stati rinvenuti resti archeologici che ne dimostrano la frequentazione antropica. La stratigrafia evidenziata è la stessa individuata nell'area di indagine per l'ampliamento del parcheggio Lunga Sosta posta poco più a sud di quella in oggetto (area di indagine G). Gran parte delle evidenze archeologiche sono state rinvenute nella trincea 3, la cui area doveva essere interessata da uno specchio d'acqua dall'estensione indefinibile (a causa della parzialità dell'indagine), sulle cui sponde probabilmente sono state effettuate alcune sistemazioni per rendere accessibile la riva per motivi che al momento non è possibile comprendere. Tali sistemazioni sono state realizzate attraverso accumuli di materiale ligneo nell'area più vicino all'acqua e con molta probabilità sommersa, e accumuli di materiale ceramico e marmoreo di età classica, chiaramente di riutilizzo lungo le sponde per consolidare il terreno in pendenza verso l'invaso. L'uso secondario di materiale di espiazione non permette di definire un momento cronologico preciso per la frequentazione dell'area. La presenza di alcuni elementi lignei che sembrano sostenere i reperti ceramici e marmorei fanno ipotizzare che le sistemazioni siano da riferire ad un unico momento di sistemazione, effettuato in un periodo più tardo rispetto ai momenti di maggiore frequentazione dell'area.	Archivio ADR Engineering (punto n. 8); RINALDI M. L., <i>Area Est-Stazione di servizio</i> , Relazione di scavo, Roma 2003
N	Nuovo edificio smistamento bagagli Terminal "A"	21-23 ottobre 2003	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 1 trincea lunga m 70, larga m 1,60 ca. (taglio nell'asfalto 3 m), profonda m 3 ca. dal piano stradale, con un approfondimento fino a m 4, orientata all'incirca E-W.	Il livello superficiale è a una quota varia (m 1,94-1,96 s.l.m.). La quota del piano di calpestio è fra m -0.40 e +0.20 s.l.m.	Rinvenimento di frammenti ceramici sparsi sulla superficie dello strato di probabile calpestio di età romana (scheda n. 45).	La situazione stratigrafica evidenziata ha permesso di confermare il panorama geologico-ambientale già osservato nella zona circostante nel corso delle indagini archeologiche relative: all'ampliamento della via di Rullaggio Bravo (area di indagine D), al parcheggio Breve Sosta (area di indagine E), alla realizzazione del nuovo parcheggio Multipiano-Modulo 5° (area di indagine F) ed alla realizzazione dei Piazzali aeromobili nella zona sud-est ECHO (aree di indagine I, Q). Nel corso dello scavo per l'ampliamento del Deposito bagagli sono stati evidenziati sedimenti collegabili ad un ambiente dunare caratterizzato da una particolare attività della falda acquifera sottostante. Secondo il modello sull'evoluzione del livello del mare sviluppato da Leoni e Dai Pra (1997) e Antonioli e Leoni (1998), nei primi secoli d.C. il livello marino dovrebbe essere stato di 55-30 cm più basso rispetto ad oggi. Si osserva che tali valori sono coerenti con le quote del piano di calpestio riscontrate attualmente: porterebbero infatti tutta l'area indagata (appena) al di sopra il livello del mare dell'epoca. In conclusione, nel periodo romano, l'area indagata si trovava nella fascia depressa e pressoché pianeggiante delle Dune oloceniche, posta essenzialmente – anche se per poco – al di sopra del livello marino. Non sono, invece, state rinvenute evidenze archeologiche, ma l'assimilazione con le altre zone caratterizzate dallo stesso ambiente permette di ipotizzare la presenza di un piano di calpestio di età romana con frammenti ceramici sparsi sulla superficie.	Archivio ADR Engineering (punto n. 3); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Nuovo edificio smistamento bagagli" degli Aeroporti di Roma (Fiumicino Rm) 2003</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 07/11/2003

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
P	"Nuovo albergo", Area Est, antistante le stutture della Cargo City	9 dicembre 2003-22 gennaio 2004/17 gennaio-25 marzo 2005	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 18 trincee esplorative tutte orientate E-W (2003-2004. Nel 2005 sono stati eseguiti n. 2 ampliamenti di scavo archeologico: il primo, tra le trincee 16 e 18, è un'area di circa m 25x35. Il secondo, delle dimensioni di circa m 20x20, ha coinvolto l'area compresa tra le trincee 5 e 8.	Quota della superficie romana "superiore" ca. m -1.0 s.l.m.	Sistema idraulico finalizzato al drenaggio e/o consolidamento di un'area di frequentazione di epoca romana (scheda n. 48).	<p>Le trincee effettuate in profondità hanno permesso di individuare una stratigrafia ed una serie di interventi antropici da collegare, con molta probabilità, a quelli della vicina area del Lunga Sosta (area di indagine G), posta immediatamente a sud-est. Si ricorda che la stratigrafia in esame si riferisce ai depositi pertinenti alla grande laguna di Maccarese. I nuovi dati hanno permesso di evidenziare l'alternarsi di livelli più e meno umidi all'interno dello strato di deposito lagunare. Attraverso i rinvenimenti archeologici sono stati riconosciuti, all'interno della suddetta unità, almeno due momenti di frequentazione differenti. Le indagini hanno evidenziato l'esistenza di almeno sette canalette, che probabilmente facevano parte di un sistema idraulico piuttosto regolare, costituito da interventi ripetuti nel tempo (sono stati individuati due livelli di imposta delle canalette entrambi orientati prevalente nord-ovest) finalizzato al drenaggio e/o consolidamento di un'area di frequentazione di epoca romana. Nell'area sud-ovest del lotto, è stato messo in luce anche un vero e proprio piano di calpestio romano, costituito da materiale ceramico (prevalentemente edilizio) frammentario e/o gettate di pozzolana. Tale piano, già evidenziato durante le indagini nelle aree adiacenti, conferma la presenza di un metodo di consolidamento di una superficie particolarmente soggetta ad episodi di allagamento e impaludamento cui, ipoteticamente, può essere collegato anche il sistema di canalizzazione idraulica. Nell'area sud-ovest il livello di consolidamento sembra coincidere con quello di imposta delle canalette relative alla fase più antica; l'andamento, infine, suggerisce uno sviluppo della superficie di calpestio in direzione ovest, area purtroppo interessata da edifici di nuova costruzione che impediscono l'approfondimento delle indagini.</p> <p>Nel 2005 sono stati effettuati due ampliamenti di scavo archeologico. Il primo è interessato dalla presenza di un livello romano di consolidamento del piano di calpestio su cui era impostata una "struttura in tegole" e dalla presenza di sottostanti pali lignei. Il secondo era interessato dalla presenza di almeno tre canalette idrauliche parallele, di cui una relativa alla fase di frequentazione antropica più antica e due a quella più recente. Le evidenze archeologiche riscontrate permettono di collegare gli interventi antropici a quelli indagati nella vicina area del Lunga sosta e sono tutte pertinenti ad un sistema idraulico finalizzato al drenaggio e/o consolidamento di un'area di frequentazione di epoca romana. All'interno e sulla superficie dello strato del piano di calpestio di epoca romana erano presenti numerosi frammenti fittili di grandi dimensioni prevalentemente riferibili a materiale edile e in misura minore a contenitori ceramici sia di grandi che di piccole dimensioni. Un'altra zona, di limitata estensione, con rari frammenti ceramici di piccole dimensioni, si trova nell'angolo sud-est dell'ampliamento, in corrispondenza della "fossa strutturata", di forma quadrata (cm 60 ca. di lato), foderata da tegole con una pietra levigata artificialmente inserita nel mezzo. L'ampliamento 1 è inoltre interessato dalla presenza di un sistema idraulico costituito da due canali orientati in senso sud-ovest/nord-est e da 5 canalette in direzione nord-ovest/sud-est che in parte vanno ad incrociare i due canali. Sia i canali che le canalette sono contestuali al piano di calpestio. In funzione con il sistema idraulico sono stati riconosciuti alcuni allineamenti di pali, rami o altri elementi con funzione di pali. Nella parte meridionale dell'ampliamento 1, sono state rinvenute cinque fosse di varie dimensioni, alcune delle quali contengono materiali archeologici immersi nel riempimento (frammenti ceramici, pietre talvolta sbazzate ed elementi lignei), forse con una funzione di sbarramento in qualche modo legata al canale 2.</p>	<p>Archivio ADR Engineering (punti nn. 10, 10 bis); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Nuovo Albergo" Fiumicino RM.</i> Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 09/03/2004; Id., <i>Aspetti geoarcheologici dello scavo archeologico dell'area "Nuovo Albergo" Fiumicino RM.</i> Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 24/04/2005</p>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
Q	Piazzali aeromobili nella zona sud-est "ECHO" - Indagini suppletive	29 marzo-26 maggio 2004	indagini geoarcheologiche	E' stata eseguita un'area rettangolare di ampliamento della trincea 12, lunga m 40 ca. e larga m 13 ca.; si sviluppa ad E ed a S della vecchia trincea.		Ritrovamento di una "piscina", le cui sponde sono state "strutturate" con l'apporto di materiale ceramico di epoca eneolitica (scheda n. 46.1)	Lo scavo archeologico ha interessato la trincea 12 dell'area indagata nel 2002-2003 (area di indagine I), in cui era stato individuato materiale ceramico preistorico di epoca eneolitica. Sulla base delle varie indagini geo-archeologiche effettuate nelle aree circostanti si ricorda che la zona è caratterizzata dalla presenza di due ambienti diversi, quello dunare che si sviluppa in direzione ovest verso il mare e quello lagunare che si sviluppa verso l'entroterra in direzione est. Lo scavo ha confermato che l'area rientra nella zona di passaggio (settore 3) da un ambiente dunare e scarsamente antropizzato (settori 1 e 2) ad un ambiente lagunare probabilmente frequentato in modo più assiduo. In esso sono presenti "piscine" perilagunari di varie dimensioni una delle quali evidenziata nello scavo archeologico in esame, simile a quella individuata nello scavo della trincea 21. Le sponde dello stagno, caratterizzato dal consolidamento naturale per mezzo delle formazioni carbonatiche, sono state sfruttate e probabilmente "strutturate" con l'apporto di materiale ceramico. Si sottolinea come la scarsità nell'ambiente circostante di materiale litico e in generale inerte duro (pietre, massi) rende economico l'uso dei frammenti fittili per il consolidamento del piano di calpestio. Tale pratica è stata già osservata in zona nell'insediamento eneolitico di Le Cerquete-Fianello (Maccarese).	Archivio ADR Engineering (punto n. 9 bis); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Indagini geoarcheologiche e archeologiche nell'area "Piazzali aeromobili zona sud-est Echo - 2° fase degli Aeroporti di Roma", Fiumicino (RM)</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 10/07/2004

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
R	Nuovo Hangar Air One	7 giugno - 9 luglio 2004	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 46 trincee, a distanze regolari tra loro (10 m ca. l'una dall'altra). Le prime 8 trincee sono state scavate secondo un orientamento E-O, le altre, sono invece orientate N-S. Le trincee hanno una lunghezza di 30 m ciascuna, fatta eccezione per le nn. 42, 43, 45, 46 più corte della lunghezza stabilita e per la n. 20 di lunghezza maggiore.		Materiale sporadico di epoca pre-protostorica (trincea 44)/ fossa di captazione dell'acqua di epoca romana (trincea 31)/ strutture di età romana (trincea 22)/ sistema idraulico di epoca romana (trincee 26,40)/ tombe (trincee 32-40) (scheda n. 47).	<p>La superficie indagata è posta a sud-est dell'adiacente Piazzale "ECHO, sottoposta ad indagini archeologiche nel 2002-2004 (area di indagine I); la stratigrafia individuata nei lavori in esame trova delle corrispondenze in quella evidenziata nello scavo precedente, contribuendo all'interpretazione generale dell'area interessata dal cordone dunare antico e dalle prime tracce indicanti il passaggio all'ambiente lagunare posto ad est di esso. Sono state riconosciute due aree (settori 1 e 2; coincidenti con i settori 1 e 2 dello scavo ECHO), frequentate in età romana, come mostrano i rinvenimenti archeologici rinvenuti sulla superficie degli strati dunari. Il limite tra i due settori è stato individuato all'incirca nella zona centrale dell'area indagata (leggermente spostato verso ovest), e indica cambiamenti stratigrafici e di frequentazione antropica tra la zona ad ovest (settore 1) e la zona ad est (settore 2), caratterizzata da un maggior grado di umidità. Strettamente legata alla presenza di acqua è la fossa di captazione dell'acqua di epoca romana rinvenuta nella trincea 31, posta in una zona ricca di piccoli avvallamenti sulla superficie della duna, sia di origine naturale che antropica e da collegare forse ad un'attività più o meno sistematica di recupero dell'acqua. Ancora da comprendere, da un punto di vista strettamente funzionale, ma evidentemente legate ad una condizione di umidità, sono le evidenze archeologiche di epoca romana rinvenute nella trincea 26, in cui è stato rinvenuto uno strato particolarmente organico ed una forte concentrazione di materiale archeologico. Sempre ad epoca romana, inoltre, sono ascrivibili sia la struttura in blocchi di tufo rinvenuta nella trincea n. 22, di cui non è ancora chiara la funzione, sia le due tombe a cappuccina, rinvenute nelle trincee 40 e 32. Entrambe le tombe sono posizionate nelle immediate vicinanze di due depressioni interdunari, che, almeno per quanto riguarda la tomba 2 nella trincea 32, risultavano già quasi del tutto colmate al momento della realizzazione delle tombe. Va sottolineata, infine, la presenza di materiale archeologico di epoca pre-protostorica all'interno di una terza depressione, posta sul limite orientale dell'area.</p> <p>Sia le evidenze stratigrafiche che quelle archeologiche sembrano dunque indicare che il settore 2 è interessato da un aumento della frequentazione antropica procedendo verso est verso il limite della laguna. Ciò potrebbe essere messo in relazione alla maggiore e più assidua frequentazione, almeno in un determinato periodo, dell'ambiente lagunare rispetto a quello dunare.</p>	Archivio ADR Engineering (punto n. 12); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Nuovo Hangar Air One" Fiumicino (RM)</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12/09/2004; RINALDI M. L., SIVILLI S., <i>Area Est, Nuovo Hangar "Air One", Fiumicino (RM), Sondaggi archeologici 2004</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 2004

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
S	Stazione betonaggio - Cargo City	13-21 settembre 2004	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 2 trincee orientate NW-SE; profondità oscillante tra m 3,40 m e 5,60.	ca. m -0.60 (livello di calpestio)/m -1.00, m 1.15 s.l.m. (rialzo antropico).	Sono stati rinvenuti 2 livelli di frequentazione di età romana consolidati con materiale di riporto (scheda n. 51).	La zona indagata è stata utilizzata come cantiere e scarico della terra asportata durante la realizzazione delle strutture di Cargocity; il riporto interessa, infatti, le trincee fino a m 2,60-3 di profondità. Per questo motivo lo scavo dei sondaggi ha raggiunto una profondità oscillante tra m 3,40 e m 5,60 rallentando moltissimo i lavori e creando forti problemi di sicurezza. La stratigrafia evidenziata al di sotto del pesante riporto, in linea di massima, è la stessa individuata nelle aree circostanti, in particolare nell'area del Lunga Sosta (area di indagine G), del Nuovo Svincolo (area di indagine L) e del Nuovo Albergo (area di indagine P). La Stazione di Betonaggio, infatti, si trova integralmente nell'ambito dei depositi lagunari della fascia costiera di Roma. Specificatamente, l'area è ubicata il corrispondenza al margine sud-orientale della grande laguna di Maccarese. L'intera area di scavo indagata sembra interessata da almeno 2 livelli di frequentazione di età romana consolidati con materiale di riporto: un probabile strato di calpestio, con rari frammenti fittili, ad una quota di circa m -0.60 s.l.m., ed uno strato di rialzo antropico, ricco di frammenti fittili, ad una quota di circa m -1.00/-1.15 s.l.m. Date le condizioni difficili e insicure dello scavo non è stato possibile esaminare il materiale archeologico per desumere maggiori informazioni.	Archivio ADR Engineering (punto n. 14); ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., RINALDI M. L., <i>Considerazioni geoarcheologiche relative all'area "Stazione di Betonaggio" Fiumicino (RM)</i> . Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 12/10/2004
T	Urbanizzazione Area Ovest – Ampliamento I	3-13 gennaio 2005	indagini geoarcheologiche	Sono state eseguite n. 7 trincee esplorative, orientate E- W, con lunghezze differenti condizionate dall'accessibilità delle aree di scavo poste tra varie vie di rullaggio degli aerei.		Materiali sporadici di epoca romana (scheda n. 41).	Secondo la documentazione disponibile sull'area e dai dati acquisiti nel corso delle precedenti indagini archeo-geologiche effettuate nella zona aeroportuale, l'area di scavo è plausibilmente posta m 100-150 ca. ad ovest della linea di costa romana. I sedimenti rinvenuti nel corso delle attuali operazioni di scavo sono, dunque, da riferire all'accrescimento della fascia costiera post-romana. Le situazioni stratigrafiche evidenziate hanno comunque portato alla distinzione di tre aree caratterizzate da diverse unità sedimentarie indicate con le lettere A, B, C. Tra le bande degli ambienti A e C sono stati individuati alcuni frammenti ceramici di età romana, da riferire probabilmente ad un rimescolamento, dovuto all'azione marino-eolica, del materiale depositato sul fondale marino (di bassa profondità) o su aree di battigia di epoca romana, avvenuto all'inizio di uno dei cicli deposizionali.	Archivio ADR Engineering (punto n. 11); M. L. RINALDI, S. SIVILLI, <i>Ampliamento Area Ovest, Sondaggi archeologici. Relazione di Scavo</i> , Roma 13 gennaio 2005

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
U	Area Ovest/ Ampliamento II	2007	indagini geoarcheologiche			?	Nel corso del 2007 è stata effettuata una serie di sondaggi nella cosiddetta Area Ovest-Ampliamento II (scheda n. 117). Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., GIRASOLI D., <i>Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18/05/2009, fig. 2</i>
V	Cogenerazione	2006	indagini geoarcheologiche			?	Nel corso del 2006 è stata effettuata una serie di sondaggi nella cosiddetta area di Cogenerazione (scheda n. 116). Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., GIRASOLI D., <i>Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18/05/2009, fig. 2</i>
W	Albergo Area Centrale	2006	indagini geoarcheologiche			?	Nel corso del 2006 è stata effettuata una serie di sondaggi nella zona dell'Albergo Area Centrale (scheda n. 114). L'area indagata si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., GIRASOLI D., <i>Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 18/05/2009, fig. 2</i>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
X	Monte Giulio	2007-2009	indagini geoarcheologiche			?	Nel corso degli anni 2007-2008-2009 è stata effettuata una serie di sondaggi tra il monte Giulio, la Capitaneria ed il Museo delle Navi di Fiumicino (scheda n. 113). L'area indagata si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. In base ai risultati delle indagini geoarcheologiche, è possibile ipotizzare che, prima dell'opera di Claudio, la laguna interdunare si estendesse anche ad ovest del futuro allineamento degli edifici romani, e che questi erano posti su una sorta di "molo traverso". La laguna iniziò a formarsi dopo lo spostamento della foce tiberina verso sud, per alcuni studiosi iniziato nel X secolo a.C., secondo altri tra l'VIII ed il V secolo a.C.; nel I secolo d.C. doveva ancora esistere, mentre sembra sia stata colmata da depositi alluvionali entro la fine del IV secolo d.C. Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., GIRASOLI D., <i>Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 18/05/2009, p. 2, fig. 2
Y	Oleodotto	2002	indagini geoarcheologiche			?	Nel corso del 2002 sono state effettuate indagini geoarcheologiche nell'ambito dei lavori per la realizzazione dell'Oleodotto (scheda n. 112). L'area indagata si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. Non essendo stato possibile consultare la relativa relazione di scavo, è impossibile stabilire se siano state rinvenute eventuali testimonianze di epoca antica.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., GIRASOLI D., <i>Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 18/05/2009, fig. 2

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
Z	Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP	2008/ 4-12 maggio 2009	indagini geoarcheologiche	Negli scavi del 2008 sono state eseguite n. 24 trincee esplorative. Nel periodo compreso fra il 4 ed il 12 maggio 2009 sono stati realizzati due approfondimenti di scavo, i cui risultati hanno confermato pienamente la stratigrafia individuata nei sondaggi precedenti.		Sistema idraulico con canalette (scheda n. 111).	L'area del Nuovo CMP si trova nell'ambito della Duna Olocenica, la fascia dunare formatasi prima del periodo romano, probabilmente 5-6.000 anni fa, separata dal mare dalle barriere costiere formatesi in epoca post-romana e delimitata verso l'interno dai sedimenti della laguna di Maccarese. Nell'area di approfondimento 1 è stata individuata una canaletta in direzione N-S, larga circa 25 cm, riempita da sabbia omogenea grigiastra con scarsi frammenti ceramici. Nell'area di approfondimento 2 erano visibili due canali, il primo largo 40-50 cm, in direzione 20°N, il secondo, largo 35-50cm, in direzione 350°N, riempiti con sabbia omogenea grigiastra, mista a frammenti ceramici in quantità variabile. Il secondo canale, nel tratto centrale, allargava la sua larghezza fino ad un massimo di 1,30 m; in questa fascia si nota una maggiore concentrazione di materiale ceramico, fra cui un'anfora rotta posta in orizzontale. Nella porzione nord-est dello scavo, inoltre, erano visibili tre fosse, di cui due tondeggianti ed una rettangolare (pr. 35-50 cm), riempite con terra scura ricchissima di frammenti ceramici posti tendenzialmente in orizzontale. I materiali presenti sono stati genericamente datati tra la fine del I secolo a.C. ed il I secolo d.C.; a prima vista una tale datazione sembra escludere una relazione con la costruzione del porto di Claudio. Le canalette potrebbero essere pertinenti alla captazione di una eventuale piscina, non trovata, con risalita naturale dell'acqua, in parte sotto l'influenza dell'attività idrotermale, in alternativa potrebbero avere una funzione di drenaggio (in contrasto, però, con la natura sabbiosa del terreno) oppure relativa ad una forma di arboricoltura.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., GIRASOLI D., <i>Aspetti geoarcheologici delle indagini di approfondimento effettuate nell'area "Zona Tecnica-Area Est-Nuovo CMP" dell'Aeroporto di Roma (Fiumicino RM) 2009, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 18/05/2009, fig. 2
AB	Area Seram (Piazzali Aeromobili Area Ovest, Magazzino Gomme)	Novembre-Dicembre 2013	indagini geoarcheologiche	Esecuzione di n. 19 trincee in due aree separate fra di loro: le trincee 1-17 sono orientate in senso E-W e le trincee 18 e 19, poste a circa 300 metri di distanza, sono orientate in senso N-S. La larghezza delle trincee varia da 3 a 4 metri; la profondità media è di 2 metri; la lunghezza è compresa tra un minimo di 10 metri (Trincea 18) ed un massimo di 60 metri (Trincea 12). Sono stati inoltre eseguiti due saggi in profondità (in corrispondenza della Trincea 9 e 18). Gran parte dell'area indagata (Trincee 1-17) è posta immediatamente a sud-est dell'Ampliamento 2005 e dell'Ampliamento 2007 (Aree T-U); le Trincee 18-19 si trovano nelle vicinanze dello scavo Cogenerazione 2006 (Area V).		Nella Trincea 19 sono state messe in luce evidenze archeologiche di età classica (scheda n. 136).	AREA OVEST. L'area è plausibilmente posta a 100-150 m ca. ad ovest della linea di costa romana. La stratigrafia individuata nel corso degli scavi delle Trincee 1-17 è il risultato di un unico processo di formazione da riferire al fenomeno dell'accrescimento della fascia costiera in epoca post-romana, avvenuto da Est ad Ovest. L'accrescimento si è sviluppato in modo ciclico, con la ripetizione irregolare e discontinua di fenomeni circoscritti di deposizione molto simili tra loro e in sequenza cronologica; l'inizio di ciascun ciclo è marcato da un livello di sabbia grossolana. Va dunque specificato che le unità stratigrafiche verticali riconosciute e definite non hanno valore cronologico se non, forse, all'interno di ogni singolo microfenomeno di accrescimento; i diversi angoli di pendenza starebbero ad indicare differenti intensità di energia nell'azione marino-eolica. La stratigrafia è costituita da meno lamine e a più debole sviluppo rispetto alle zone precedentemente indagate più a nord (Aree T, U, V); ci sono inoltre meno bande scure composte da minerali vulcanici, di spessore minore e meno nettamente delimitate. La specificità di queste evidenze si trova nel rapporto con le correnti marine, che lungo la costa laziale si muovono nella direzione da sud a nord. Dovrebbe trattarsi, cioè, di una zona a bassa energia, una specie di "zona d'ombra" protetta contro le correnti dal molo nord. Più verso nord (Aree T, U, V), l'energia dovrebbe essere stata maggiore, essendo in queste zone le correnti meno "frenate" dai moli, e con flussi probabilmente più di tipo laminare, il che avrebbe dato luogo alla più netta espressione e separazione delle lamine. AREA EST Le Trincee 18-19 vengono eseguite nelle immediate vicinanze della costa antica, tra la duna e la battigia: esse consentono di datare la formazione della duna in questa fascia ad un periodo immediatamente successivo alla realizzazione del Porto di Claudio.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per l'area "Ampliamento Area W" Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 29/01/14

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AC	Completamento Raddoppio Taxiway Rullaggio Bravo	Ottobre-Novembre 2013; Marzo-Giugno 2016	indagini geoarcheologiche	Esecuzione all'interno dell'area aeroportuale, rispettivamente a S e a N della Pista di Rullaggio Bravo, di n. 2 trincee. La trincea posta a sud della Pista di Rullaggio Bravo è stata definita Trincea RU e suddivisa in 11 tratti; la trincea a nord della Pista di Rullaggio Bravo è stata nominata Trincea RP e realizzata in 71 tratti distinti. I tratti pertinenti alla trincea RU presentano dimensioni varie (lunghezza compresa fra m 22 e 440; larghezza compresa fra m 8 e 18; profondità di scavo corrispondente allo strato sterile e compresa fra m 2,20 e 4,90). La trincea RP si compone di 71 tratti lunghi m 10 m ciascuno, intervallati da aree non indagate di 5 m. Fra marzo e giugno 2016 è stato condotto lo scavo archeologico delle preesistenze precedentemente rinvenute.		Piano di frequentazione antropica preistorico; villa (scheda n. 137).	Lo scavo delle due trincee ha permesso di identificare in successione una serie di paesaggi ambientali diversi, che testimoniano la transizione tra la laguna di Maccarese e il paesaggio dunare pre-romano (Duna Olocenica). La prima parte, quella più orientale, è contraddistinta dalla presenza di strati geologici tipici di ambienti lagunari – alluvionali, per la parte più alta, e lagunari/palustri nella porzione inferiore: l'intera sezione è tipica di paesaggi umidi, caratterizzati da abbondante presenza di acqua. Da un iniziale paesaggio umido di tipo lagunare/palustre, si passa ad un'ampia fascia di transizione tra laguna e sabbia, caratterizzata da ripetuti cambiamenti nella stratigrafia che si manifestano con l'alternarsi di livelli argillosi e sabbiosi e soprattutto con una forte risalita degli strati inferiori (in particolare le torbe, che, procedendo verso W, risalgono notevolmente di quota andandosi ad appoggiare ai livelli sabbiosi). Il passaggio tra l'ambiente lagunare e dunare quindi non è netto, ma avviene gradualmente attraverso l'interposizione di una serie di dossi dunari sui quali poggiano le torbe o le argille torbose e le sovrastanti unità lagunari più recenti. In particolare è stato possibile tracciare i limiti di 4 dossi: in corrispondenza di uno di questi si rinvennero tracce di frequentazione di età preistorica. L'ultimo cambiamento è quello registrato presso il margine ovest della trincea e corrispondente al passaggio all'ambiente pienamente dunare, contraddistinto da sabbia olocenica media e medio-fine che in alcuni tratti, specie quelli iniziali, evidenzia una laminazione principalmente in direzione del mare. In questo ambiente si riscontra la presenza di una stretta laguna interdunare.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche effettuate nell'area "Raddoppio Rullaggio Bravo" dell'Aeroporto di Roma, (Fiumicino RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Rocca di Papa 22/01/14</i> ; M.C. GROSSI, <i>Raddoppio Taxiway Bravo. Indagini archeologiche "Villa Rullaggio Bravo"</i> , Roma 2016.
AD	Parcheggio a raso Area Est Lunga Sosta	Settembre-Ottobre 2013	indagini geoarcheologiche	Esecuzione di n. 17 trincee (14 trincee orientate NW-SE e 3 SW-NE) con distanza di interasse pari a 20 m. La larghezza massima delle trincee è di 6 m; la profondità massima raggiunta è compresa tra i 3 e i 4 m. In seguito allo scavo delle trincee, si è deciso di approfondire con dei saggi alcune delle evidenze archeologiche precedentemente identificate: sono stati eseguiti dei saggi nella trincea 10 (saggio 1); nella trincea 13 (saggio 2); nella trincea 11 (saggio 3); nella trincea 9 (saggi 4 e 5).		Opere idriche, piani di calpestio, tomba (scheda n. 138)	L'area d'indagine si trova presso il margine meridionale della laguna di Maccarese, più precisamente nell'ambito della peri-laguna "romana", a sud in transizione verso il fondovalle tiberino e a nord verso il pieno ambiente lagunare. Procedendo da sud verso nord la composizione degli strati più superficiali diviene progressivamente più argillosa, con un colore sempre più uniformemente avana scuro: tali caratteristiche suggeriscono proprio che la zona in esame rappresenti un'area di transizione, in cui si sviluppa il passaggio tra un ambiente a maggiore influsso fluviale (a sud) verso un ambiente più direttamente lagunare (a nord). La ricostruzione del limite meridionale della laguna si basa, a grandi linee, sulla presenza di strati di frequentazione corrispondenti per lo più ad azioni di sistemazione della superficie e a strutture idrauliche: oltre che in quest'area essi sono stati individuati nelle aree A ed L. Tracce di frequentazione, spesso sotto forma di canali, sono presenti anche in altre aree, a quote più basse e tendenzialmente più verso il centro della laguna (aree G, P, S): questo complesso di dati indica, per l'epoca romana, un livello dell'acqua relativamente basso, con una buona accessibilità di questa insenatura della laguna di Maccarese. Successivamente, sempre nell'arco dell'epoca romana, avvenne il probabile rialzo della laguna, che avrebbe costretto la frequentazione più verso la periferia.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Parcheggio a raso Lunga Sosta. Parte I", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/12/13</i>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AE	Area De Icing - Pista Uno	Aprile-Maggio 2014	indagini geoarcheologiche	Esecuzione, nell'area in prossimità della Pista di volo 1, di n. 46 carotaggi, realizzati ad una distanza di m 5/10 uno dall'altro, fino ad una profondità massima di m 17		Molo di Claudio (scheda 56.1)	<p>I sondaggi si trovano a circa 700 m dalla costa romana, in corrispondenza della fascia costiera formatasi ca. nel XVI secolo d.C.: in superficie non ci sono più resti visibili delle costruzioni portuali di Claudio. Nella zona direttamente ad Ovest dell'aeroporto, gli evidenti residui dei moli erano già stati riscontrati solo in carotaggio, ad una profondità compresa tra 3 e 15 metri: l'attuale area d'indagine si trova proprio sull'allineamento tra la parte esposta del molo settentrionale e i carotaggi con esito positivo effettuati lungo la Via di Coccia di Morto.</p> <p>I carotaggi da una parte confermano quanto già noto rispetto al porto di Claudio (esistenza di un molo settentrionale e di un bacino, conformazione di strati di oblitterazione e di paleoambienti succedutosi nel tempo), dall'altra forniscono nuovi dati che arricchiscono il contesto geo-archeologico indagato.</p> <p>La stratigrafia esaminata evidenzia un contesto caratterizzato nella parte superiore da una duna "storica" (XVI secolo), al di sotto della quale sono stati individuati dei livelli successivi al funzionamento del Porto, che hanno ricoperto la struttura in fase di degrado e hanno colmato il bacino portuale nella porzione Sud dell'area (XV-XVI secolo). Questi strati, che sono costituiti da sedimenti di tipo fluvio-marino a medio-bassa energia, contengono materiali del disfacimento della struttura; all'interno del bacino appaiono invece poveri di rinvenimenti e caratterizzati da sedimenti sabbiosi a forte componente limoso-argillosa.</p> <p>Gli strati che riguardano la costruzione del Molo mostrano una sovrapposizione di blocchi di tufo lionato accompagnato da pezzi di basalto e cementizio.</p> <p>Al di sotto si evidenzia una fase di disturbo del fondale marino sicuramente in fase con la costruzione del Molo e forse legata all'impatto della struttura stessa sulla delicata stratigrafia del fondale.</p> <p>La parte finale della sequenza esaminata, presente in modo uniforme in tutta l'area, indica una fase di preesistenti depositi marini di scarsa energia compatibili con un ambiente lontano dalla foce e dal moto ondoso della costa.</p>	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Aspetti geoarcheologici dei carotaggi effettuati nell'ambito del progetto "Area De Icing - Pista Uno" dell'Aeroporto di Roma</i> , (Fiumicino RM) 2014, <i>Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Rocca di Papa 04/06/14

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AF	Hub Est	Giugno - Dicembre 2013	indagini geoarcheologiche - scavo archeologico	Esecuzione di n. 24 trincee, orientate in senso E-W: in media presentano larghezza pari a 3,50 m, profondità media pari a 1,80 m, lunghezza compresa fra 10 e 30 m. Le trincee suddette sono da considerarsi la prosecuzione ideale di quelle realizzate nel corso delle precedenti indagini effettuate nell'area per i lavori pertinenti l' "Ampliamento dei Piazzali ECHO_2003-2004" (Area I) e il nuovo Hangar Air One_2004 (Area R).		Opere idriche (scheda n. 139)	L'area era interessata in antico da una situazione dunare in cui è possibile distinguere una formazione di duna più antica nell'area orientale e una formazione più recente nella parte occidentale: il contesto sabbioso doveva avere un andamento vagamente ondulato con la presenza di depressioni di morfologia ovale, allungate, orientate all'incirca in senso N-S. Tali depressioni appaiono più estese e rade nella fascia orientale, mentre sembrano più serrate e ravvicinate, oltre che più strette, nella parte più occidentale. Una di queste depressioni, che risulta essere riempita da accumuli naturali, doveva rappresentare una fonte di acqua dolce (o per la presenza di accumulo di acqua piovana o, più probabilmente, per la particolare superficialità della falda in tali aree) saltuariamente sfruttata in età romana. Essa sembra avere, come le altre, una morfologia ovale, allungata, orientata più o meno N-S ed una sezione concava con pareti oblique e fondo poco inclinato. La depressione mostra, al contrario delle altre, tracce di frequentazione antropica rappresentata da rado materiale archeologico di età romana sparso sia sulla superficie che sul fondo dell'avvallamento e dal rinvenimento di una canaletta romana, sempre realizzata sul fondo, nel punto di massima profondità. Da un punto di vista globale si riconosce quindi un paleoambiente dunare blandamente ondulato con scarse tracce di frequentazione, dove i dossi, paralleli ed orientati NNW-SSE, si alternano ad aree più depresse che possono aver ospitato dei piccoli specchi d'acqua o zone più umide. La frequenza di queste depressioni aumenta progressivamente verso est (Area R), poiché ci si approssima all'ambiente lagunare: sulla base di queste osservazioni si può dedurre per analogia che l'incremento delle depressioni interdunari rinvenute nel settore occidentale dell'area di studio potrebbe anticipare a sua volta l'approssimarsi ad un ambiente lagunare situato più ad ovest.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Aerostazioni Hub Est", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 20/12/13</i>
AG	Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuova Centrale UPS A	Giugno - Luglio 2014, Ottobre 2014	indagini geoarcheologiche	Realizzazione, a sud della Pista 2 di Decollo, di n. 2 trincee parallele, orientate E-W, poste a 10 m di distanza una dall'altra, lunghe m 25,00 circa, larghe m 5,00 e profonde m 2,00-2,50.		no	La stratigrafia riscontrata è tipica dell'ambiente umido di tipo palustre/lagunare, pur con delle caratteristiche tipiche di una zona di sponda, dove gli strati sottostanti tendono a risalire, come nel caso delle torbe, mentre quelli superiori si assottigliano e si pedogenizzano. La presenza, nella porzione ovest della trincea 2, di una duna sabbiosa che si interrompe repentinamente in corrispondenza dell'ultimo tratto della trincea per essere sostituito dalle torbe, sottolinea la presenza di un punto di transizione, una sponda per i periodi più antichi, che forse però non ha interessato completamente quelli romani e pre-romani. Il passaggio tra l'ambiente lagunare e dunare non è netto, ma avviene gradualmente attraverso l'interposizione di una serie di dossi dunari (che non raggiungono la superficie topografica) sui quali poggiano le torbe o le argille torbose e le sovrastanti unità lagunari più recenti. Il settore di studio si trova proprio in corrispondenza della transizione tra la laguna e i cordoni sabbiosi: gli strati individuati sono perfettamente riconducibili ad un ambiente lagunare poco profondo in piena zona di transizione. In particolare è stato possibile tracciare il limite orientale del primo dosso sabbioso della fascia di transizione (dovrebbe trattarsi del medesimo dosso sul quale è stata osservata la superficie di frequentazione pre-protostorica in area AC); in questo caso non sono stati rinvenuti reperti archeologici. È probabile che il limite nord del dosso corrisponda a quanto rinvenuto in area AI.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuove Centrali UPS A e UPS B", Fiumicino (RM) 2014, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 15/07/14</i>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AH	Sistema Elettrico Piste di Volo - Cavidotto AN13	Novembre-Dicembre 2014	indagini geoarcheologiche	Realizzazione, ad est della Pista 3 di Atterraggio, nell'area circostante la Cabina Elettrica AN13, di una trincea preventiva al nuovo Cavidotto Elettrico. La trincea, divisa in 4 tratti orientati NNW-SSE, si presenta lunga 380 m, larga circa 5,00 m e profonda 1,20-4,50 m.		no	Lo scavo della trincea ha permesso di mettere in luce una situazione stratigrafica caratteristica di un ambiente di terrazzo perilacustre pleistocenico degradante da nord verso sud, cioè verso un ambiente tipicamente lagunare (Olocene), passando per una fascia di transizione graduale in cui prevalgono i sedimenti provenienti dal disfacimento del terrazzo marino. Si può ipotizzare, in base ai dati raccolti, che il bordo del terrazzo fosse frastagliato da alcune incisioni vallive formatesi nella prima parte dell'Olocene, con il mare ancora basso in seguito all'ultima fase glaciale di ca. 20.000 anni fa, che successivamente, in concomitanza con la successiva risalita del mare, si riempiono naturalmente. Mentre lo strato che costituisce il terrazzo, nonostante le alterazioni e le incisioni moderne, non presenta dubbi, così come gli strati lagunari osservati negli ultimi 40 m di scavo a sud, gli strati presenti nella zona di transizione sono di difficile interpretazione, a causa della presenza di numerosi canali moderni e sottoservizi. Tutte le strutture messe in luce sembrerebbero essere di età moderna, mentre i materiali archeologici rinvenuti (ceramica di età classica e protostorica) non sembrerebbero essere <i>in situ</i> .	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Cavidotto Cabina AN 13, Fiumicino (RM) 2015, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 02/02/15; D. RUGGERI, <i>Realizzazione della nuova rete elettrica delle piste di volo . Cavidotto An13 (Punti A081-A087)</i> , Roma Novembre-Dicembre 2014.
AI	Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuova Centrale UPS B	Giugno - Luglio 2014	indagini geoarcheologiche	Realizzazione, a nord della Pista 2 di Decollo, di n. 3 trincee parallele, eseguite a 10 m di distanza una dall'altra, orientate est-ovest, lunghe circa m 25,00, larghe m 4,00 e profonde m 1,20-1,50.		no	Nell'area della futura cabina elettrica UPS B, la stratigrafia messa in luce è da riferirsi a un ambiente di tipo dunare ma iniziale, dove agli strati sabbiosi si poggiano gli ultimi eventi legati alle ingressioni marine: se ne ricava come la duna non dovesse essere troppo sviluppata, tanto da venire ricoperta in periodi post-romani da ingressioni marine salmastre e dagli strati lagunari più recenti. Si specifica che la "fascia di transizione", ossia il passaggio tra l'ambiente lagunare e dunare, non era netto ma avveniva gradualmente: si tratta di un comparto della laguna originariamente (ancora in età romana) poco profondo, che viene riconosciuto nella sovrapposizione di un sottile strato di argille lagunari su sabbie dunari. Queste dimostrano una superficie debolmente ondulata, con dossi e depressioni paralleli alla linea di costa. Il settore di studio si trova proprio in corrispondenza della transizione tra la laguna e i cordoni sabbiosi: gli strati individuati sono perfettamente riconducibili ad un ambiente lagunare poco profondo in piena zona di transizione. In particolare è possibile che il dosso corrisponda al limite nord di quello rinvenuto in area AG.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Nuove Centrali UPS A e UPS B", Fiumicino (RM) 2014, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 15/07/14

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AL	Sottostazione di Porto	Luglio - Agosto 2012	indagini geoarcheologiche	<p>Realizzazione, nell'ambito dei lavori di ampliamento della Centrale Elettrica, di n. 6 trincee, larghe m 2,00 m ed in media profonde 1,70-1,80 m.</p> <p>Sono stati poi effettuati n. 5 sondaggi archeologici (di cui uno orientato NS e quattro orientati EW), per una totale di m 60 lineari indagati.</p>		Strutture idrauliche (scheda n. 140)	<p>L'area interessata dai lavori appartiene all'ambito della Duna Olocenica pre-romana: tutti gli strati individuati rappresentano variazioni post-deposizionali dello stesso sedimento dunare che, in questa zona, sembra essere stato soggetto ad un'intensa attività idrotermale. La conferma è data, oltre che dalle indicazioni geologiche, anche dalla presenza di frammenti ceramici romani esclusivamente nello strato di aratura e al tetto del sottostante sedimento dunare indisturbato. Questo significa che siamo in presenza di una superficie praticamente invariata da diverse migliaia di anni (non soggetta ad erosione e solo ad una locale e limitata sedimentazione), su cui si sono succedute le attività antropiche da prima dell'età romana fino all'aratura del periodo della bonifica ed il rialzo moderno con materiale di riporto.</p> <p>La presenza nella piana costiera di Roma di fenomeni correlabili all'attività idrotermale è ormai ampiamente registrata. Per le zone sabbiose della <i>Duna Olocenica</i> si tratta di croste calcaree indurite e di "piscine" d'acqua, luoghi di probabile fuoriuscita naturale d'acqua successivamente ampliati dall'uomo: tuttavia nessuna di queste evidenze è stata rinvenuta nell'area in oggetto.</p> <p>Da un punto di vista archeologico la presenza di una struttura idraulica (limitrofa alla canaletta individuata con lo scavo della <i>Polifera - 2008</i>) conferma l'esistenza nella zona indagata di un più complesso sistema idraulico, la cui lettura generale risulta difficile, data l'intensa edificazione del sedime aeroportuale. In una visione più ampia, comunque, gli elementi acquisiti vanno ad arricchire la ricostruzione di una ampia zona dunare caratterizzata da una certa facilità di accesso a fonti di acqua dolce grazie ad una falda particolarmente alta e alla presenza di piccoli specchi d'acqua sfruttabili, le piscine interdunali (si vedano aree K, Z).</p>	<p>Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche delle indagini effettuate nell'area "Sottostazione di Porto", (Fiumicino RM) 2012, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 28/08/12</i></p>
AM	Nuovo svincolo stradale area Est (Cargo City)	Novembre 2013	indagini geoarcheologiche	<p>Esecuzione di num. 3 trincee nell'isolato posto all'interno dello Svincolo Cargo City dell'Autostrada Roma - Fiumicino, tra la corsia di uscita dall'autostrada e quella d'immissione. Le tre trincee, parallele tra di loro ed orientate sud-ovest, presentano lunghezza compresa fra m 12,00 e 30,00, larghezza pari a m 6,00 e profondità compresa fra 2,70 e 4,00 m.</p>		no	<p>Confrontando la zona in esame con quelle limitrofe (Aree AD ed L) si osserva che il lotto in esame è collocato in un'area di transizione tra due ambienti diversi, ma entrambi legati alla presenza di depositi in acqua, ossia quello palustre/lagunare che si sviluppa verso Nord (e forse verso Ovest) e quello alluvionale/tiberino che si sviluppa verso Sud e verso Est.</p> <p>Nel punto di transizione tra i due ambienti, l'incontro tra i diversi sedimenti ha condotto alla formazione di una serie di asperità del terreno (lingue, dossi, ecc.) che hanno reso il punto di sponda della laguna, su questo lato, piuttosto frastagliato. Tali asperità sono da legarsi a una maggiore sedimentazione di alcuni strati, a volte di origine palustre/lagunare altre volte di origine alluvionale. La frequentazione antropica, osservata nelle aree circostanti, è andata a impostarsi proprio in questi punti con maggiore accumulo dei sedimenti, a ridosso della sponda: si presuppone che in tali aree il piano di calpestio fosse meglio frequentabile poiché più asciutto, come confermerebbero anche i fenomeni di combustione riscontrati in quest'area.</p> <p>La stratigrafia emersa nelle trincee 1 e 2 documenta la presenza di una piccola altura, la cui sommità si trova nella porzione ovest delle trincee e degrada visibilmente verso est. Sullo strato, che si identifica come la parte esposta di un "dosso", sono presenti due lenti carboniose contenenti materiale organico, frustoli di concotto e carbone, ma non materiale archeologico.</p> <p>Tutta l'area è apparsa influenzata da un fenomeno geotermale che ha alterato tutta la stratigrafia bassa delle trincee indagate. In particolare è presente una grande "polla" dovuta all'azione idrotermale dal sottosuolo, fenomeno più volte riscontrato nella fascia costiera di Roma.</p>	<p>Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Parcheggio a raso Lunga Sosta. Parte II", Fiumicino (RM) 2013, Relazione Tecnico-Scientifica, Roma 29/12/2013</i></p>

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AN	Sistema Elettrico Piste di Volo - Cantiere Logistico - AN4	Ottobre 2014	indagini geoarcheologiche	Realizzazione, a nord della Pista 2 di Decollo, di n. 4 trincee (due sono orientate N-S, due E-W), eseguite a 25 m di distanza una dall'altra, lunghe m 30,00-48,00, larghe m 4,00-5,00 e profonde m 1,60-2,20.		no	<p>Lo scavo delle trincee ha permesso di mettere in luce una situazione stratigrafia tipica degli ambienti pienamente dunari di età pre-romana (Duna olocenica), già riscontrati, nella stessa fascia NS, nel vicino cantiere di Rullaggio Bravo 2013 (si veda l'area AC). Al di sotto di un sottile strato di riporto, si evidenzia la duna sabbiosa formatasi in età olocenica e costituita da sabbia fine nei primi 80-100 cm, che diventa leggermente più grossolana in profondità, dove probabilmente non è stata alterata dall'azione eolica. La totale assenza di strati geologici di ambiente umido attesta la posizione esterna rispetto alla laguna: ci si trova in una fascia parallela al mare, caratterizzata dalla presenza di sabbia laminata da bande nerastre oblique, orientate verso il mare, che sembrerebbero indicare un momento di accrescimento della duna costiera.</p> <p>Queste indagini hanno inoltre permesso di definire più precisamente il limite occidentale della zona di transizione fra duna e laguna individuato nelle vicine indagini (v. area AI).</p> <p>Alla base delle trincee 3 e 4, all'interno del sedimento di sabbia marina, sono stati rinvenuti 2 elementi lignei, di cui uno completamente conservato in tutta la sua volumetria, e l'altro solo per metà: in entrambi i casi si tratta quasi certamente di tronchi, privi di tracce di lavorazione antropica. Interessante è notare come nella trincea 3 la sabbia subito intorno al legno sia caratterizzata da un'intensa colorazione rossastra, dovuta probabilmente alla presenza di importanti quantità di ossidi di ferro nel terreno o più probabilmente nell'acqua di falda.</p> <p>La presenza degli elementi lignei in un punto intermedio della duna, può stare ad indicare che essa sia accresciuta in momenti e stadi successivi. La fascia dunare in esame si sarebbe formata quando il Tevere sfociava ancora all'altezza dei futuri porti imperiali, tra ca. 3000 a.C. fino all'VIII/VII secolo a.C. Questo paleoambiente si è evoluto nel tempo seguendo la progradazione della linea di costa: l'area ospitava inizialmente un ambiente costiero di mare poco profondo/spiaggia che ha subito progressivamente uno spostamento verso ovest, con passaggio ad un ambiente lagunare/dunare terrestre, lasciandosi alle spalle una serie di cordoni paralleli che hanno formato un'ampia fascia dunare pre-romana. Questa, posta tra il mare e la laguna di Maccarese, era interrotta da una o più lagune interdunari.</p>	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche per il "Sistema Elettrico Piste di Volo - Cantiere Logistico - AN4", Fiumicino (RM) 2014, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 17/11/14
AO	Aerogeneratore Minieolico, Via dell'Aeroporto di Fiumicino	Aprile 2015	indagini geoarcheologiche	Esecuzione di n. 1 carotaggio (profondità m 23,50) preventivo alla realizzazione di un plinto per un aerogeneratore minieolico.		Rinvenimento di frammenti fittili di età romana, riferibili ad una tipologia di accumulo naturale frequentemente rinvenuta all'interno di depressioni interdunari.	La stratigrafia del carotaggio rimanda ad un ambiente di tipo dunare (duna olocenica), coincidente con quanto noto nelle aree circostanti.	Archivio ADR: M.L. RINALDI, <i>Lavori per la collocazione di un aerogeneratore minieolico. Analisi di 1 carotaggio</i> , Roma Aprile 2015.

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AP	Cartellone Pubblicitario "Welcome to Rome Airport"	Maggio 2015	Indagini archeologiche preventive	Realizzazione di n. 2 trincee (orientate N-S), all'altezza dello svincolo per l'Area Tecnica, nell'aiuola spartitraffico dell'autostrada Roma-Fiumicino. Le trincee sono lunghe m 27-35, larghe m 3,50 e profonde m 1,00-1,60; sul fondo della trincea sono stati effettuati ulteriori sondaggi ed approfondimenti.		Strutture idrauliche (scheda n. 141)	Gli scavi mostrano come la fascia di territorio in esame fosse originariamente interessata dalla presenza di cordoni dunari costieri, in corrispondenza dei quali la frequentazione era generalmente sporadica e poco organizzata. La fascia dunare, in questo punto, doveva essere particolarmente depressa e aver subito nel tempo vari fenomeni di allagamento di origine probabilmente alluvionale: tale ambiente lagunare andrebbe forse messo in relazione con l'insenatura acquitrinosa riconosciuta già in altri scavi limitrofi (Hotel Hilton 2001; Monte Giulio 2007-2009; Sottostazione di Porto). La stratigrafia segnala, in seguito a tali fenomeni, un periodo di stasi, seguito da un nuovo momento di invasione di acqua salmastra, legata quindi all'apertura della laguna verso il mare: la notevole energia dell'evento potrebbe spiegarsi con gli sconvolgimenti ambientali determinati dalla realizzazione del sistema portuale romano.	Archivio ADR: M.L. RINALDI, <i>Realizzazione "Cartellone pubblicitario WELCOME TO ROME AIRPORT". Indagini archeologiche preventive</i> , Roma Maggio 2015.
AQ	Lost & Found Alitalia	Ottobre 2016	Indagini archeologiche preventive	Realizzazione di n. 2 trincee	- 1,95 m dal p.c.	no	L'area si trova nell'ambito della <i>Duna Olocenica</i> pre-romana, confermando quindi i dati provenienti da aree di scavo limitrofe; non sono presenti depressioni da lagune interdunari.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche nell'area "Lost & Found Alitalia", Fiumicino (RM) 2016, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 21/11/2016.
AR	Crew Briefing Center Alitalia	Ottobre 2016	Indagini archeologiche preventive	Realizzazione di n. 5 sondaggi/trincee	Profondità max: - 2,40 m dal p.c.	no	L'area si trova nell'ambito della <i>Duna Olocenica</i> pre-romana: la stratigrafia è costituita dalla tipica alternanza di sabbia fine e medio fine di ambiente eolico-costiero, riferibile alla presenza di cordoni di accrescimento costiero, creati come risultato del rapido avanzamento della linea di costa per deposizione del carico solido dei sedimenti da parte dei fiumi. La stratigrafia è uniforme in tutti i saggi ad eccezione della T4, dove si è riscontrata la presenza di una piccola depressione, riempita da sabbia limosa di ambiente terrestre dulcicolo, che taglia la <i>Duna Olocenica</i> . Tale depressione viene interpretata come ambiente di stagno interdunare, la cui estensione originaria verso nord e sud non è nota.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Indagini geoarcheologiche nell'area "Crew Briefing Center Alitalia", Fiumicino (RM) 2016, Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 21/11/2016.
AS	Ampliamento Piazzali AZ	Maggio-Luglio 2016	Indagini archeologiche preventive	Realizzazione di n. 20 trincee (17 orientate E-W, con asse di 12 m fra loro, e 3 orientate N-S), tutte di dimensioni variabili in base allo spazio disponibile, nell'area verde presente sul margine est degli attuali Piazzali AZ.		Strutture idrauliche/tomba (scheda n. 142)	Lo scavo delle trincee ha messo in luce una situazione stratigrafica tipica degli ambienti dunari, come riscontrato in altre indagini archeologiche limitrofe poste ad est dello scavo in corso (<i>Ampliamento Piazzali Echo 2003-2004, Piazzali Hub 2014</i>). Sono stati messi in evidenza tre avvallamenti (di cui uno nella fascia orientale completamente delimitato ed altri due solo parzialmente) corrispondenti a depressioni interdunari generalmente riconducibili ad ambienti di stagno, dalla morfologia oblunga, in genere parallele fra loro, tipiche della fascia dunare in prossimità della situazione lagunare/palustre della laguna di Maccarese.	Archivio ADR: M.L. RINALDI, <i>Ampliamento piazzali AZ. Indagini archeologiche preventive</i> , Roma Giugno 2016.

ID	SPECIFICA	DATA	TIPO INDAGINI	NOTE SULLE INDAGINI	QUOTA RAGGIUNTA	RINVENIMENTO ARCHEOLOGICO	OSSERVAZIONI	BIBLIOGRAFIA
AT	Piazzali Ovest – Area verde ULD	Aprile 2015	Indagini archeologiche preventive	Realizzazione di n. 4 trincee (tutte orientate E-W e di dimensioni variabili in base allo spazio disponibile), nell'area a verde dei Piazzali Ovest, zona antistante Varco 1.	Profondità max: - 2,30 m dal p.c.	no	In base alle risultanze dello scavo, e sulla base di analogie stratigrafiche con interventi precedenti (<i>Urbanizzazione Area Ovest – Ampliamento I</i>), l'area di scavo è plausibilmente posta m 100-150 ca. ad ovest della linea di costa romana. I sedimenti rinvenuti nel corso delle attuali operazioni di scavo sono, dunque, da riferire all'accrescimento della fascia costiera in età post-romana, avvenuto da est verso ovest e sviluppatosi in modo ciclico, con la ripetizione irregolare e discontinua di fenomeni circoscritti di deposizione simili fra di loro. In particolare è possibile che l'accrescimento della stratigrafia qui esaminata sia successiva al periodo di forte degrado subito dalle strutture portuali da parte dei frangenti marini del XVI secolo.	Archivio ADR: ARNOLDUS-HUYZENDVELD A., <i>Aspetti geoarcheologici dell'area "Piazzali ovest – I fase - ULD"</i> , Fiumicino (RM) 2015, <i>Relazione Tecnico-Scientifica</i> , Roma 20/05/2015; D. RUGGERI, <i>Riconfigurazione e ampliamento Piazzali Ovest – Area verde ULD. Indagini archeologiche preventive</i> , Roma Aprile 2015.