

Sommario

1. PREMESSA.....	1
2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO.....	1
3. FINALITÀ E STRATEGIE DELLA RICERCA CARTOGRAFICA E BIBLIOGRAFICA.....	3
4. INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO.....	4
5. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO DELL'AREA.....	8
6. ANALISI DELLE FOTOGRAFIE AEREE.....	12
7. INQUADRAMENTO STORICO ARCHEOLOGICO DEL TERRITORIO.....	16
8. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO.....	19
8.1 Premessa metodologica	
8.2 Il rischio archeologico nell'area in esame	
9. BIBLIOGRAFIA.....	21
10. SITOGRAFIA.....	22

1. Premessa

Questa relazione archeologica è stata redatta dallo scrivente Dott. Archeologo Igor Pappone, in qualità di collaboratore della Società Progettazioni Generali s.r.l., con sede in via Indipendenza 21 ad Atena Lucana (SA), in quanto documentazione tecnica da allegare al progetto relativo ai Lavori di realizzazione dell'intersezione a rotatoria in località Valli di Chioggia al Km 94+200.

L'incarico in generale riguarda l'assistenza alla progettazione definitiva ed esecutiva, nonché il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione a supporto del gruppo di progettazione ANAS. Pertanto, ogni scelta tecnica riguardante il presente progetto è definita di concerto con i progettisti ANAS, così come la definizione delle soluzioni progettuali previste è stata avallata ed avvalorata dal gruppo di progettazione esterna a seguito di confronti specifici sui diversi temi.

2. Descrizione sintetica dell'intervento

L'intersezione oggetto d'intervento si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 309 "Romea" e la strada locale via Montalbano ed è attualmente regolamentato da impianto semaforico in virtù dell'elevato traffico veicolare che si presenta specialmente in corrispondenza della S.S. 309, comportando evidenti ritardi nei riguardi del flusso principale nell'eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta.

I sopralluoghi eseguiti nel tratto in questione hanno evidenziato peraltro una situazione altamente critica anche per ciò che riguarda la possibilità di eseguire l'attraversamento dell'intersezione da parte del flusso ciclo-pedonale. Ciò in virtù della disomogeneità di flussi che insistono quotidianamente, delle elevate velocità potenzialmente raggiungibile e della costrizione di incrociarsi obbligatoriamente con flussi veicolari. In tale ambito i pedoni ed i ciclisti rappresentano certamente l'elemento più debole fra le correnti di traffico che insistono sia lungo la Strada Statale in questione che in prossimità dell'incrocio.

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente nelle due direzioni nord-sud, est-ovest e di dotare il nodo di piste ciclabili e pedonali con interventi finalizzati ad escludere la possibilità di determinare presenze sistematiche o occasionali di utenze deboli al di fuori dei tratti specifici destinati progettualmente all'attraversamento. Il progetto prevede, in prossimità della rotatoria, attraversamenti ciclo-pedonali realizzati mediante un arretramento di 4-5 m del passaggio pedonale rispetto al bordo esterno dell'anello rotatorio, in modo che i pedoni possano passare dietro la prima vettura ferma in attesa di inserirsi nella corona giratoria. In tale posizione risulta inoltre più semplice migliorare la visibilità reciproca pedone – automobilista evidenziando il momento pedonale rispetto a quello veicolare.

Al fine di evitare il più possibile la concatenazione di flussi con caratteristiche diverse, il gruppo di progettazione ha individuato nella realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale la possibilità di permettere da un lato la possibilità di attraversamento della carreggiata stradale, e dall'altra di evitare qualunque connessione con il flusso veicolare viaggiante.

Il sottopasso, posto ad una profondità rispetto al piano stradale pari a 6,50 metri, è posizionato ad una distanza dalla rotatoria pari a circa 150 metri, ed è raggiungibile mediante rampe di accesso di lunghezza pari a 60 metri con pendenza del 6,5%.

Il sottopasso è posizionato in modo ortogonale rispetto all'asse planimetrico della piattaforma stradale, e presenta una lunghezza pari a 15,00 metri.

Per garantire la continuità dei percorsi ciclo-pedonali in prossimità della rotatoria, sono previsti attraversamenti pedonali posizionati ad una distanza dall'isola spartitraffico pari a circa 9,00 metri allo scopo di separare il flusso delle utenze deboli dal flusso veicolare che si presenta sull'anello della rotatoria.

Scopo dei lavori di adeguamento dell'intersezione è quello d'incrementare quanto più possibile, l'esiguo livello di servizio e sicurezza del nodo, di decongestionare gli elevati flussi di traffico esistenti, riducendo in tal modo anche gli inquinamenti acustici e gassosi presenti.



Fig. 1 – Ortofoto con indicazione dell'area oggetto dell'intervento

3. Finalità e strategie della ricerca cartografica e bibliografica

Questo tipo di ricerca si pone come fine l'analisi delle informazioni edite specifiche sull'area oggetto dell'intervento, al fine di ricostruirne le vicende antropiche che ne hanno caratterizzato la dimensione storica. Attraverso la raccolta del materiale edito recuperato nelle biblioteche universitarie (Unior, Federico II), biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele, biblioteca del Museo Nazionale di Napoli, biblioteca dell'Istituto italiano per gli studi storici e dell'Archivio di Stato di Napoli si è cercato di recuperare quante più informazioni utili per una corretta ricostruzione dell'evoluzione morfologica del territorio nel corso dei secoli e per la precisa ubicazione di interventi antropici afferenti all'area oggetto d'indagine. Un valido supporto integrativo a tale studio è dato dall'analisi delle fotografie satellitari e quindi dall'interpretazione delle tracce visibili sul territorio che ci informano su possibili presenze archeologiche. Infine sono state prese in considerazione le informazioni orali che hanno contribuito a definire il rischio archeologico preliminare dell'area.

4. Inquadramento cartografico

Le cartografie, in particolare di livello tematico, risultano un supporto indispensabile per riuscire a definire il livello di rischio archeologico di una determinata area oggetto di studio. Supporto utile per cercare di capire l'evoluzione morfologica ed insediativa di un sito.

Di fondamentale importanza si è rivelata l'analisi della Carta archeologica del Veneto vol. IV. L'aggiornamento cartografico risale al 1994 quindi si è cercato di sopperire al vuoto intercorso tra la data di edizione e l'oggi tramite l'analisi di pubblicazioni inerenti l'area d'interesse. Nell'area di Valli di Chioggia non risultano ritrovamenti archeologici documentati in pubblicazioni, né si ha notizia da quanto riportato sulla "Rivista di studi e ricerche di Chioggia".



Fig. 2- F. 65 (IV SE - I SO) Adria con indicazione dell'area oggetto dell'intervento

In base a tale cartografia l'unico ritrovamento archeologico, posto alla distanza di 5 km dal punto interessato dal progetto, è il n. 26¹:

- Correzzola (PD) Civè [IVSE, m. 1,1].

Durante gli scavi effettuati tra il 1969 e il 1970 per la costruzione dell'idrovora di S. Silvestro a Civè, furono ritrovati alcuni mattoni ed anfore, oggi dispersi eccetto un'anfora conservata all'interno dell'edificio dell'idrovora.

Dalla cartografia² di rilevamento dei paleoalvei fluviali l'area d'indagine, come visibile, non ne mostra traccia.

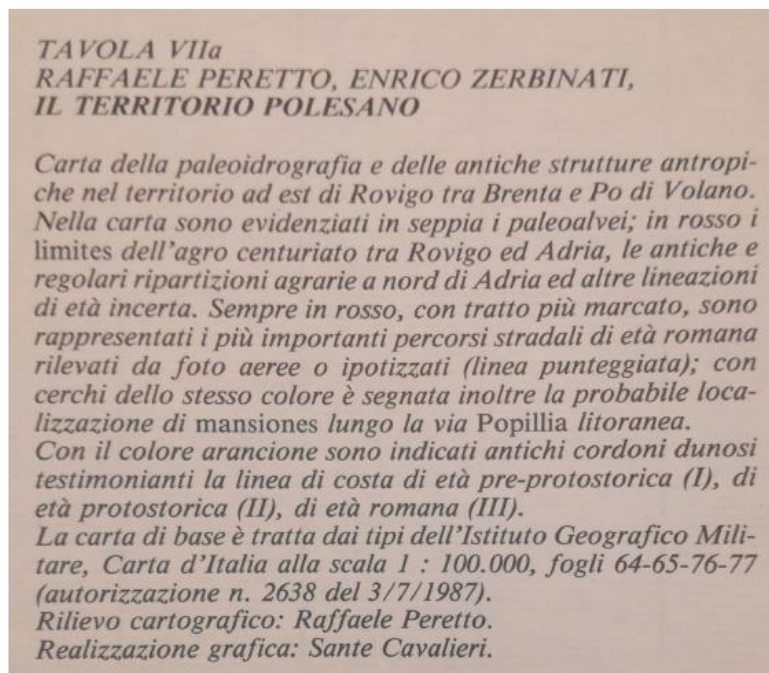


Fig. 3 – Esplicazione della struttura della carta paleoidrografica

¹ AA. VV. 1994

² PERETTO, ZERBINATI 1987



Fig. 4- Carta tematica dei paleo alvei con indicazione dell'area oggetto di intervento

Stesso risultato si ha nel considerare la cartografia³ relativa alla viabilità antica e alle tracce di centuriazione. Nell'area di Valli quindi la SS 309 Romea non coincide con la Romea medievale o con diverticoli romani della via Popillia-Annia, infatti questa è stata realizzata con un andamento distante rispetto ai tracciati antichi ipotizzati in base ai tratti individuati. All'interno della carta tematica (fig. 5), l'individuazione dell'area di Valli è stata effettuata considerando la viabilità in grigio, corrispondente a quella attuale, dove la strada indicata con il numero 134 risulta essere la SS 309 e quella contrassegnata dal numero 102 la SS 516.

³ BOSIO 1987

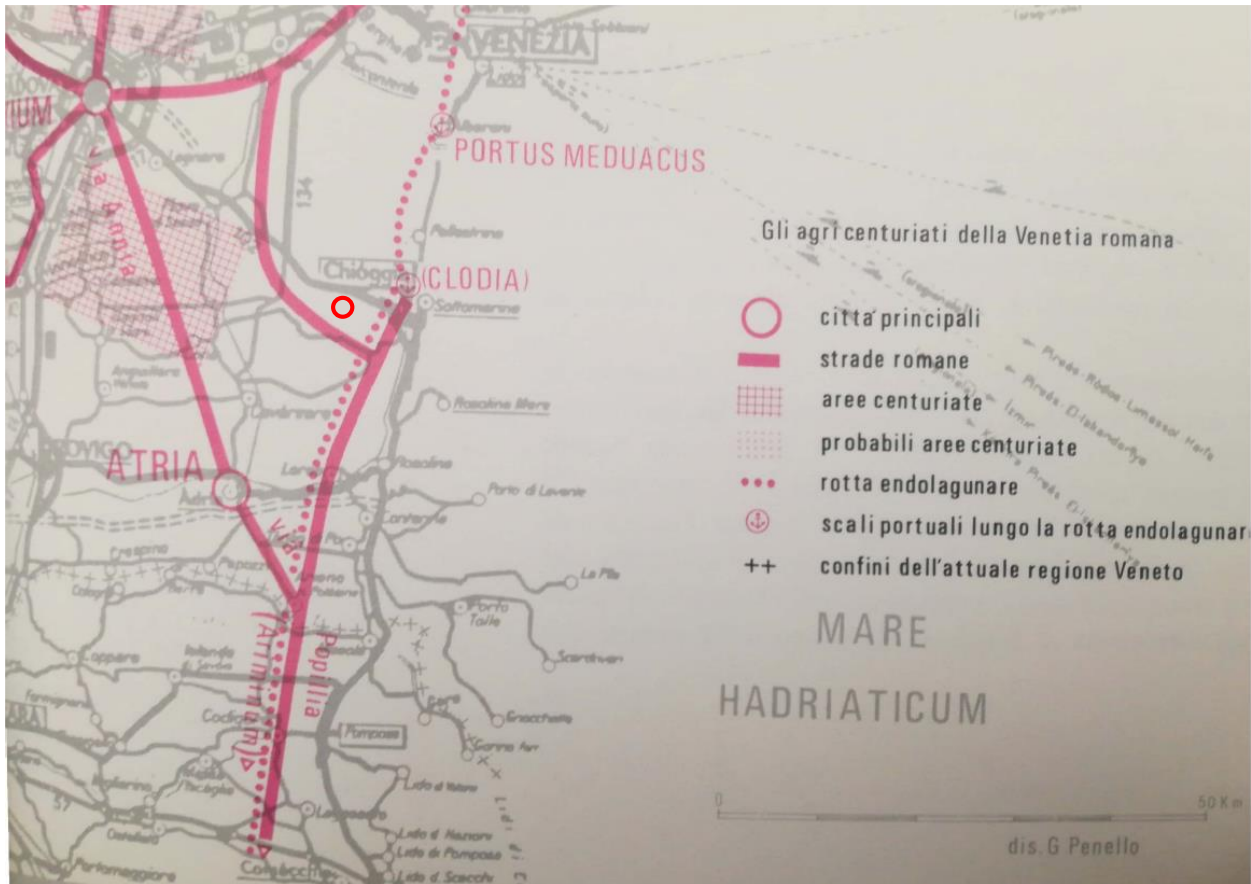


Fig. 5- Carta tematica con indicazioni delle principali centuriazioni romane riscontrate e viabilità con indicazione del punto d'interesse.

5. Inquadramento geomorfologico dell'area

Il settore di studio ricade all'interno del foglio geologico n.148-149 Chioggia-Malamocco redatto nell'ambito del Progetto CARG, in scala 1:50.000.

Il Foglio "Chioggia-Malamocco" comprende la parte meridionale della Laguna di Venezia, la contigua porzione di bacino scolante, i cordoni litorali che separano la laguna dal mare, e su cui sono presenti le spiagge di Lido, Pellestrina e Sottomarina, e la stretta fascia di Adriatico settentrionale ad essi adiacente. Il settore di terraferma è costituito prevalentemente da terreni coltivabili, parte dei quali, soprattutto a ridosso del margine lagunare, giace sotto il livello del mare: qui impianti idrovori e canali di scolo assicurano lo smaltimento delle acque per consentire il normale svolgimento delle attività agricole. Il territorio è attraversato da due importanti corsi d'acqua, il Brenta ed il Bacchiglione. Il primo scorre in direzione NO-SE fino al margine meridionale della laguna, parallelamente al quale prosegue poi verso est; al Porto di Brondolo, situato poco più a sud del limite sud-orientale del Foglio Chioggia, sfocia quindi in Adriatico. Il secondo, più

meridionale, segue invece un percorso ONO-ESE e confluisce nel Brenta a sud del bacino lagunare. Gran parte del settore di pianura compreso nel Foglio “Chioggia” appartiene alla porzione terminale del sistema deposizionale olocenico del Brenta che confina a sud con quello olocenico dell’Adige (*Note illustrative della Carta Geologica d’Italia – APAT, Servizio Geologico d’Italia*).

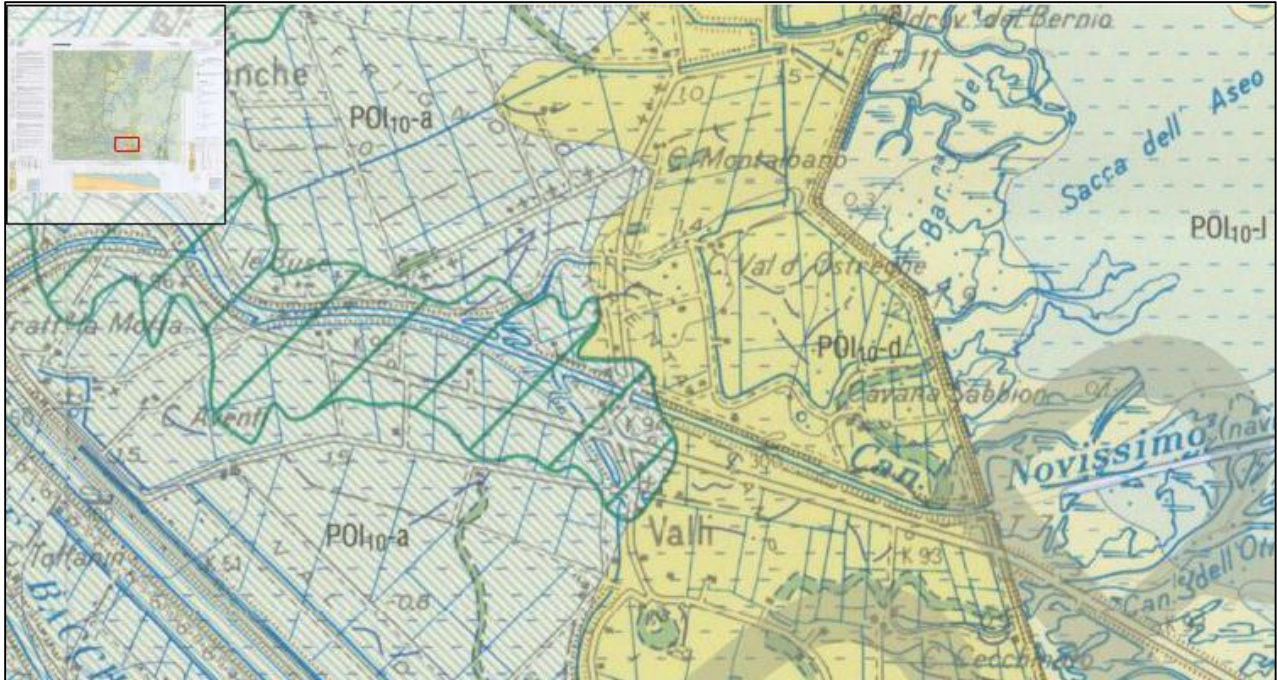


Fig. 6 – stralcio della Carta Geologica – foglio 148-149

L’area di pianura in cui è compreso il Comune di Chioggia appartiene, dal punto di vista geologico, all’avampaese intermedio tra i fronti dei rilievi appenninico e alpino, rispettivamente a Sud e a Nord. In particolare l’area giace sul fianco settentrionale della fossa padano-adriatica, la quale viene progressivamente colmata durante il Paleogene da depositi marnosi e calcarei. Dal Miocene in poi, l’area assume condizioni di piattaforma con mare poco profondo, soggetta a fasi alterne di subsidenza, deposizione ed emersione. Nel Pliocene si ha prima una estesa trasgressione marina e, verso la fine, un’intensa attività tettonica che porta al sollevamento delle aree alpina e appenninica e all’abbassamento del comparto centrale dell’attuale pianura. All’inizio del Quaternario quindi la pianura veneta costituisce un ampio golfo marino occupato dal mare Adriatico. Con i cambiamenti climatici e il susseguirsi di varie glaciazioni in tale depressione iniziano a confluire i depositi detritici derivanti dall’erosione delle catene emerse, che la portano al progressivo colmamento. Le quantità di apporti sedimentari e le modalità di sedimentazione all’interno del bacino adriatico variano in funzione dell’alternanza tra fasi glaciali e interglaciali che

si riflettono sulle variazioni del livello marino, il quale alternatamente arretra (fase glaciale) o avanza verso le aree emerse (fase interglaciale).

La porzione di pianura costiera entro cui sorge il Comune di Chioggia segue la storia geologica della Pianura Padana, soprattutto dopo il termine dell'ingressione marina (5÷6000 anni BP), ed è segnato nelle forme e nei materiali dalle variazioni evolutive sia della linea di costa che del reticolo idrografico. I sedimenti che derivano dalle varie fasi deposizionali sono legati sia ad azioni di energia medio-alta (sabbie ± limose), che di bassa energia (terreni fini limosi e argillosi).

Il territorio è, pertanto, caratterizzato in superficie sia da depositi marini che alluvionali a differenti granulometrie, proprietà indice e caratteristiche fisico-chimiche.

In particolare nell'area d'intervento affiorano terreni ascrivibili al sistema del PO (POI) e nello specifico all'Unità di Torcello, ovvero:

- Alluvioni (POI 10-a);
- Depositi deltizi (POI 10-d);

L'Unità di Torcello (POI10) corrisponde alla parte sommitale, e quindi più recente, del Sistema del Po ed è riferibile alla deposizione post-romana, avvenuta a partire dal V-VI sec. d.C. Le caratteristiche dei depositi basali di tale unità testimoniano la fase di deterioramento climatico avvenuta fra il IV-VI sec. d.C., la quale determinò un importante incremento della piovosità, con conseguente aumento dei fenomeni di alluvionamento⁴, e probabilmente anche un innalzamento del livello marino che ha causato una parziale sommersione dell'area lagunare. L'Unità di Torcello è costituita da sabbie, limi, argille e torbe alluvionali, deltizi, litorali di spiaggia e litorali lagunari; a partire dal periodo tardo-romano fino ad oggi si ritiene invece essere stata scarsa la deposizione di sedimenti fini in ambiente di piattaforma.

Al di sotto di tali terreni sono presenti litotipi associati all'unità di Malamocco (POI9), questa rappresenta la porzione inferiore, e quindi più antica, del Sistema del Po. I depositi basali sono costituiti da sedimenti marini trasgressivi nel settore centro-orientale del foglio ed alluvionali-deltizi in quello occidentale. I primi riflettono la progressiva migrazione verso terra di una barriera litorale, alle spalle della quale si era formata una laguna; essi comprendono, pertanto, depositi sabbioso-limosi di spiaggia, alla cui base è spesso presente un sottile orizzonte ricco di bioclasti e biosomi marini in scarsa matrice detritica, e sedimenti lagunari limoso-argillosi, talora organici, di retrobarriera. I depositi di spiaggia in genere sono sovrapposti a quelli di retrobarriera, da cui sono separati mediante una superficie limite tempo-trasgressiva, debolmente immergente verso E; in

⁴ VEGGIANI 1994

alcuni casi, invece, i sedimenti di barriera trasgressiva poggiano con contatto erosivo sulle sottostanti unità alluvionali pleistoceniche. (Note illustrative della Carta Geologica d'Italia – APAT, Servizio Geologico d'Italia).

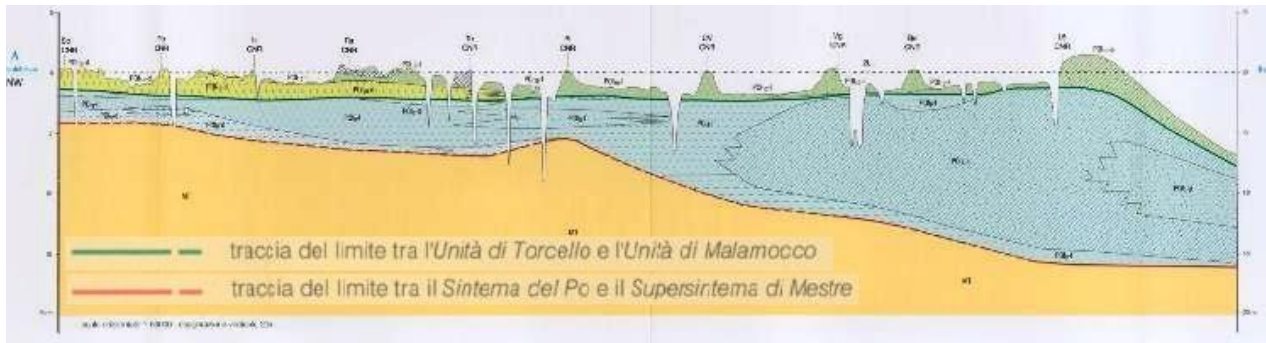


Fig. 7 – Sezione Geologica che mostra i rapporti tra l'Unità di Torcello e l'unità di Malamocco

6. Analisi delle fotografie aeree

Le immagini aeree che si propongono di seguito sono tratte dal Geoportale Nazionale del Ministero dell'Ambiente consultabili sul sito web <http://www.pcn.minambiente.it/> sul quale, per la zona in questione, è possibile osservare l'evoluzione dell'area (km 94+200) di Valli di Chioggia a partire dal 1988.

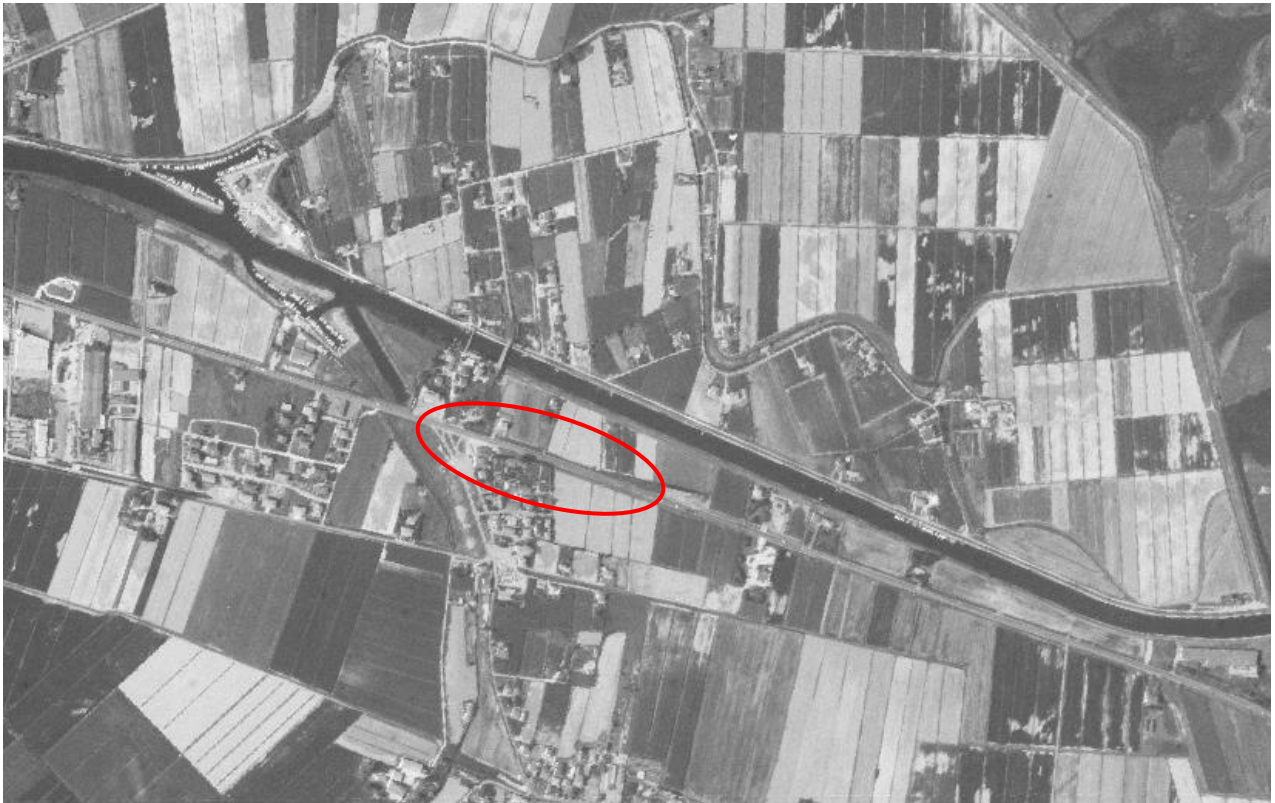


Fig. 8 – Foto aerea del 1988 con individuazione dell'area oggetto di intervento.

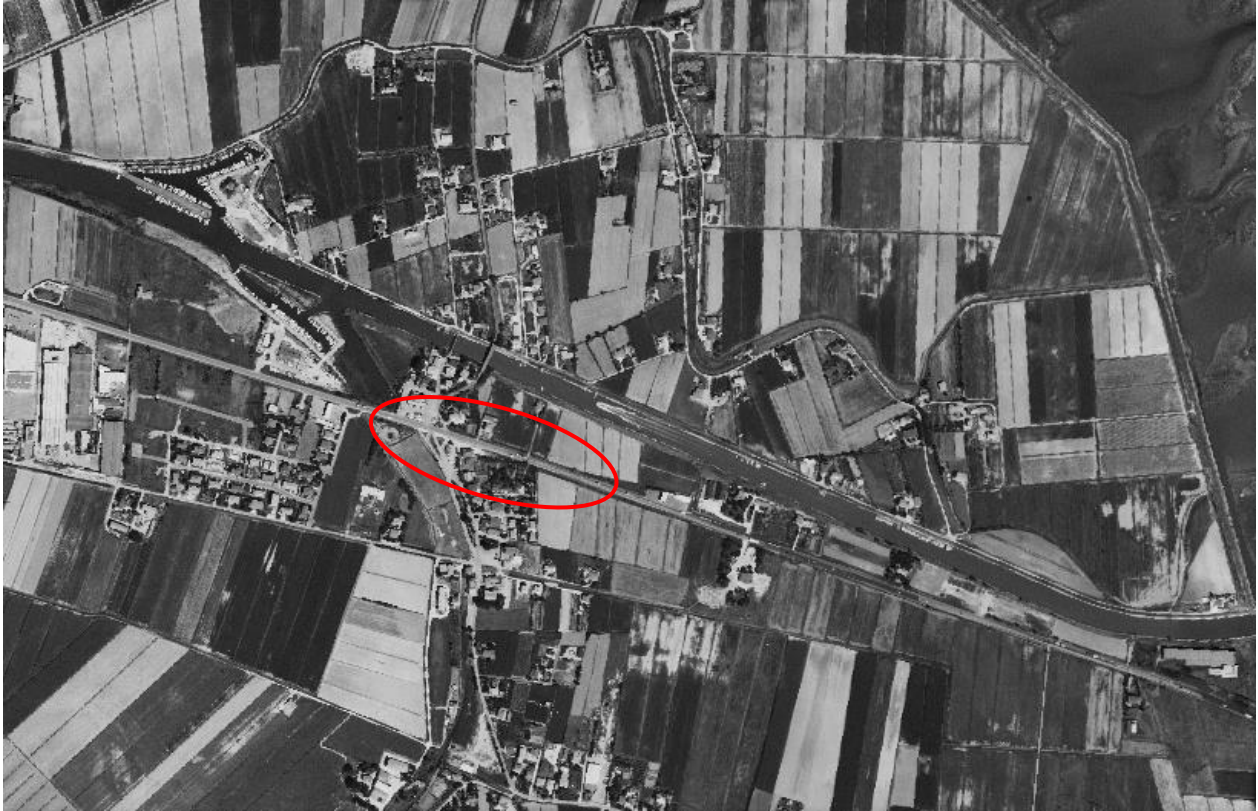


Fig. 9 – Foto aerea del 1994 con individuazione dell'area oggetto dell'intervento



Fig. 10 – Foto aerea del 2000 con individuazione dell'area oggetto dell'indagine



Fig. 11 – Foto aerea del 2006 con individuazione dell'area oggetto dell'indagine



Fig. 12 – Foto aerea del 2012 con individuazione dell'area oggetto dell'indagine

Dalle immagini analizzate si può desumere come l'area sia prevalentemente a vocazione agricola e come la sua espansione urbana sia recente. Si necessita quindi di garantire maggiore sicurezza agli abitanti dell'area costretti ad attraversamenti poco sicuri sulla SS 309 Romea. L'intervento inoltre non comporterà un cambiamento radicale dal punto di vista paesaggistico dell'area rispetto all'assetto odierno.

Generalmente, tramite l'analisi delle fotografie aeree, è di facile ottenimento l'individuazione di evidenze archeologiche ancora sepolte quali strutture facilmente riconoscibili o "anomalie" nell'aspetto e nella colorazione del terreno che possono suggerire un evento antropico o in alcuni casi indizi sulla centuriazione romana. Nel nostro caso non vi sono anomalie o tracce distintamente riconducibili alle suddette categorie che possano indiziare situazioni archeologiche sia nell'area d'intervento che nelle immediate vicinanze.



Fig. 13 – Fotografia satellitare attuale, con indicazione dell'area oggetto dell'intervento

7. Inquadramento storico archeologico del territorio

L'analisi condotta dà informazioni utili riguardo il contesto territoriale e le principali trasformazioni che hanno interessato direttamente e indirettamente l'area di Valli di Chioggia.

Chioggia, definita la "Piccola Venezia", come il capoluogo di provincia è costituita dall'unione di più isole poste nell'area lagunare quali antica Undicesima e Dodicesima isola dello Stato originario di Venezia⁵. La sua municipalità comprende dieci frazioni tra cui Valli.

La storia insediativa del sito risale all'inizio del II millennio a.C. ma l'importanza della città inizia con l'epoca romana di cui ancora oggi è possibile riscontrarne in parte la planimetria.

Sin dall'antichità l'area è caratterizzata da opere di drenaggio e bonifica che cambiano il corso dei fiumi Brenta (antico *Meduacos*) e Bacchiglione, caratterizzandone e delimitandone il territorio.

Il toponimo antico fa riferimento a quel sistema di potenziamento delle vie d'acqua avutosi in epoca imperiale e definito *fossae*. Nell'area del centro lagunare si ha la *fossa Claudia*, opera atta alla regolazione dello sbocco a mare del Bacchiglione e del Brenta, che darà il nome al centro di Clodia futura Chioggia⁶.

La posizione topografica del centro cittadino fa sì che diventi un utile porto ed è per questo che viene in seguito servito da diverticoli della via Annia (131 a.C.) e Popillia (132 a.C.), assi viari di connessione principale con l'area ravennate. All'età claudia risale il ramo stradale costiero della Popillia che diverrà arteria principale tanto da sopravvivere in età medievale come via Romea a discapito del tronco stradale presente ad Adria, ridotto a viabilità secondaria e mai ricordato negli itinerari antichi.

La via Romea medievale ne ricalca l'orientamento ma con uno spostamento verso oriente, nome ripreso oggi dalla SS 309⁷.

⁵ MARCOZZI 1972

⁶ BONOMI 1987

⁷ BAIETTI 2004



Fig. 14 – Indicazione della via Popillia e del percorso della SS Romea 309

Clodia diventa Cluia/Clugia in età medievale, centro di primordine, dotato di una propria diocesi a partire dal 1110 d.C. e con un riconoscimento più marcato di connotazione cittadina⁸.

Tra l'Undicesimo e il Dodicesimo secolo prese inizio la fase dello sfruttamento saliniero più ampio che, nella sola Chioggia, portava alla realizzazione di settantasei fondamenti di saline⁹.

Sicuramente l'operazione più importante nel corso del Cinquecento per i fiumi Brenta e Bacchiglione, fu il raccordo tra Brenta Nuova e il canale di Montalbano. Dal Brenta erano state ricavate tre diramazioni: il fiume si biforcava così nei canali Bebbe e Valli mentre verso levante generava un altro canale che terminava alle porte di Brondolo e Chioggia¹⁰.

L'area subisce un riassetto totale agli inizi del 1600 con la creazione di un taglio a Porto Viro che comporta la scomparsa della laguna di Brondolo e la creazione di strutture come i "murazzi", con funzione di difesa dal mare della linea di costa (area di Sottomarina)¹¹.

L'attività economica principale del centro era costituita dalla pesca, successivamente verrà ampliata con l'agricoltura nell'entroterra.

⁸ DE ANTONI 1992

⁹ HOCQUET 1991

¹⁰ PERINI 1996

¹¹ MARAMI, TONIOLO 2000

Chioggia ha una superficie di 185,19 kmq, confina a Nord con la laguna di Venezia e con la provincia di Padova, a Est è delimitata dal Mare Adriatico, a Sud dalla provincia di Rovigo. Comprende i territori di Chioggia città, terreni e Valli di Chioggia, Sant'Anna e Ca' Bianca. L'intervento proposto dovrà essere eseguito nell'area di Valli precisamente a circa 13 Km ad ovest dal comune di appartenenza, sulla riva sinistra del fiume Brenta.

Valli è la frazione di Chioggia più giovane dal punto di vista dello sfruttamento agricolo ed è legata all'orticoltura.

Lo sviluppo rapido della frazione è dovuto a tale uso territoriale, portando alla costruzione di un centro abitato articolato con asilo, scuole, luogo di culto, acquedotto, negozi, ristoranti e abitazioni; la costruzione della SS 309 Romea ne ha ampliato lo sviluppo come sede d'appoggio per il turista di passaggio. Allo stato attuale l'arteria stradale Romea costituisce una delle vie più pericolose d'Italia che in alcuni punti coincide con antiche sedi stradali medievali e romane.

L'aspetto del territorio è cambiato in seguito alle bonifiche effettuate lungo il territorio perilagunare, nel 1840 viene deviato il corso del Brenta con la creazione del Brenta Novissimo, che passa proprio nell'area di Valli¹². Tali cambiamenti hanno portato la conseguente dismissione delle dimore rurali tipiche della piccola e media proprietà polesana: costruzioni architettoniche con caratteristica pianta a L, a uno o due piani con camino sporgente, stalla e fienile di grandi dimensioni.

Accanto a queste modeste costruzioni ne troviamo altre che trasformano l'aia in una sorta di corte delimitata da edifici secondari. Nella zona di Valli erano presenti quindi per lo più abitazioni modestissime, instabili, antigieniche, umide e invase dalla salsedine, paragonabili ai "casoni" di un tempo¹³.

Con il crescere dell'importanza comunitaria ed economica dell'area, si assiste all'edificazioni di nuove unità abitative che potremmo definire cittadine e residenziali, nella forma per lo più di villette bifamiliari con giardini. Una trasformazione radicale dell'aspetto rurale agrario dell'area che lo aveva caratterizzato.

Un forte impulso a tale trasformazione fu dato dagli incentivi seguiti all'alluvione del 4 Novembre 1966¹⁴ quando inondazioni, tracimazioni e alte maree misero in ginocchio alcune zone d'Italia. Il Brenta rompeva gli argini a Motta nelle vicinanze di Conche per poi investire interamente Valli.

¹² D'ALPAOS 2010

¹³ VALLERANI 2003

¹⁴ ZUNICA 1974

Questa nuova destinazione d'uso di quelli che erano suoli agricoli si allinea perfettamente con i cambiamenti che investono gran parte dell'area litoranea e sublitoranea del Veneto a seguito degli interventi idraulici e dell'avanzare della tecnologia.

8. Valutazione del rischio archeologico

8.1 Premessa metodologica

La valutazione del rischio di possibili presenze archeologiche all'interno di un'area oggetto di lavoro di scavo o sbancamento meccanico deriva dalla comparazione critica dei risultati ottenuti dalle ricerche preliminari effettuate.

Indagini che, come previsto dalla norma vigente, hanno compreso:

- Ricerche bibliografiche: recupero delle informazioni edite relative all'area d'interesse e fortemente adiacenti;
- Indagini dell'area di progetto: tramite foto satellitari e cartografie esistenti;
- Indagini geo-morfologiche.

La definizione del rischio archeologico può essere riassunta nei seguenti punti:

- Nullo: le ricerche hanno dato sicura assenza di depositi archeologici o una documentata distruzione dei livelli archeologici.
- Basso: quando nonostante le ricerche abbiano dato esito negativo non si può escludere a priori l'assenza di depositi archeologici.
- Medio: qualora l'area ricada nelle vicinanze di contesti archeologici noti o qualora dalle ricerche effettuate risulti un probabile uso antropico dell'area.
- Alto: quando la ricerca ha riscontrato la sicura presenza di depositi archeologici, visibili in superficie, riconducibili a contesti che potrebbero essere danneggiati e/o distrutti dai lavori previsti o che l'area oggetto dell'intervento sia compresa in un'area fortemente caratterizzata in antico.

8.2 Il rischio archeologico nell'area in esame

In base all'indagine preliminare qui esposta possiamo affermare che l'intervento ricade in un'area di lunga frequentazione umana, che ha subito cambiamenti già in epoca antica fino allo scorso secolo. Cambiamenti che hanno influito probabilmente anche sulle evidenze storiche dell'area.

Dall'analisi cartografica, aereo fotogrammetrica e dalle indagini geologiche – si rimanda alla Relazione Geologica codice elaborato T00GE00GEORE01 - l'area di Valli non restituisce evidenze storiche di particolare rilievo neanche nelle zone immediatamente adiacenti. La vocazione da sempre agricola dell'area può aver influito sulla distribuzione dei depositi antichi, così come le precedentemente elencate opere idrauliche effettuate. Ulteriore conferma di tale assenza è stata data oralmente sia dagli addetti del comune di Chioggia che da collaboratori dell'A.N.A.S.

In definitiva si può affermare che l'area oggetto dei lavori ricade in un contesto apparentemente privo di evidenze archeologiche immediatamente riconoscibili sia esse strutture o elementi mobili. Quindi possiamo valutare per l'area in esame un **RISCHIO ARCHEOLOGICO BASSO**, tenendo in considerazione anche il vincolo paesaggistico ed archeologico esistente in quanto area perilagunare. Solo un osservazione in corso d'opera dei lavori potrà approfondire il livello di conoscenza per l'area di Valli di Chioggia.



Fig. 15- Carta dei vincoli con individuazione dell'area oggetto dell'intervento

Arch. Elena Parrella

Dott. Archeologo
Igor Pappone

9. BIBLIOGRAFIA

AA. VV. Quaderni di Archeologia del Veneto (1985-2010)

AA. VV., Archeologia industriale nel Veneto, 1990

AA. VV., Carta archeologica del Veneto, vol. IV, 1994

AA. VV., Venetia : studi miscellanei di archeologia delle Veneziae, vol 1,2,3, (1967, 1970, 1975)

AA. VV., Cartografia integrale per la gestione del territorio : atti del Convegno nazionale : Venezia 6-7-8 aprile 1978 : Fondazione Giorgio Cini, S. Giorgio Maggiore, 1979

AA. VV., Le zone archeologiche del Veneto: elenco e delimitazione ai sensi delle leggi 1 giugno 1939, n. 1089 e 8 agosto 1985, n. 431, Venezia, 1988

Asolati M., Crisafulli C., Ritrovamenti monetali di età romana nel Veneto. Provincia VI: Venezia : Volume 3: Chioggia. Comuni di: Campagna Lupia [et al.], 1993

Basso P., Strumenti e metodi per la ricostruzione dei percorsi stradali; vie Popillia, Annia, per il Brennero; Le strade nelle Alpi, in Le strade dell'Italia romana, Milano, 2004

Bonomi S., Il territorio patavino, in Il Veneto nell'età romana, vol. 2. Note di urbanistica e di archeologia del territorio, 1987

Bosio L., "Il territorio: la viabilità e il paesaggio agrario" in Il Veneto nell'età romana, vol. 1, 1987

Busetto G., Pellizzato M., Scattolin M., Materiali per una bibliografia sulla laguna e sul golfo di Venezia, Chioggia : Consorzio per lo sviluppo della pesca e dell'acquicoltura del Veneto, 1982

Comitato di studio e di intervento Stefano Andrea Renier, Chioggia e la sua storia : conferenze e dibattiti, 1979

D'Alpos L., L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche, 2010

De Antoni D., Perini S., Diocesi di Chioggia, 1992

Fogolari G., Rapporto 1972 della Soprintendenza alle Antichità delle Veneziae sulla catalogazione dei beni archeologici, in BdA, anno 58, serie 5, fasc. 1 (gen.-mar. 1973).

Hocquet J. C., Chioggia capitale del sale nel medioevo, Sottomarina, Il Leggio, 1991

Mastrocinque A., Antichità delle Veneziae:~(studi di storia e archeologia sulla protostoria e sull'età romana nell'Italia nord-orientale), 1990

Marcozzi M., Chioggia l'XI e la XII isola della Serenissima, Treviso, 1972

Perini S., Chioggia nel Seicento, Sottomarina, Il Leggio, 1996

Soave D., Le pipe in argilla di Chioggia, in Atti 22. Convegno Internazionale della Ceramica : "Le terraglie italiane" : Albisola, 26-28 Maggio 1989, 1992

Toniolo A., Maramani F., Qualche nota su una "linea evolutiva" all'interno di contenitori norditalici e su "murazzi" in Laguna, in "Quaderni di Archeologia del Veneto", XVI, 2000

Vallerani F., I casoni della bassa padovana, in Il Brenta, a cura di A. Bondesan – G. Caniato – D. Gasparini – F. Vallerani – M. Zanetti, Sommacampagna, 2003

Veggiani, A., I deterioramenti climatici dell'Età del Ferro e dell'Alto Medioevo. Boll. Soc. Torriceliana di Scienze e Lettere, Faenza, 1994

Zunica M., "La bonifica Delta Brenta". Un esempio di trasformazione del paesaggio nella laguna di Venezia, Firenze, 1974

10. SITOGRAFIA

<http://www.pcn.minambiente.it/>

<http://paduaresearch.cab.unipd.it/893/>

<http://irvv.net/>

http://pianificazione.cittametropolitana.ve.it/index.php?option=com_content&view=article&id=96:elaborati-approvati-ptcp&catid=62:ptcp-piano-territoriale-coordinamento-provinciale

<http://www.regione.veneto.it/web/ptrc/palav>

http://www.arpa.veneto.it/suolo/htm/carte_web.asp

<http://www.silvenezia.it/?q=node/97>

<http://www.chioggia.org>

<http://soprintendenza.pdve.beniculturali.it/>

<http://www.soprintendenza.venezia.beniculturali.it/>

<http://www.soprintendenza.venezia.beniculturali.it/area-patrimonio-archeologico/servizio-archeologia>