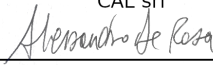


AN255 - SS 16 "Adriatica"		 GRUPPO FS ITALIANE
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

 GRUPPO FS ITALIANE						Struttura Territoriale Marche					
S.S.16 "Adriatica" Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona Opera commisariata ai sensi dell'art.4 della Legge 55/2019											
PROGETTO DEFINITIVO										COD. AN255	
PROGETTAZIONE: VIA INGEGNERIA S.R.L.											
PROGETTISTA E RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: <i>Dott. Ing. Giulio Filippucci (Ord. Ing. Prov. Roma 14711)</i>						GRUPPO DI PROGETTAZIONE					
RESPONSABILI D'AREA: Responsabile Tracciato stradale: <i>Dott. Ing. Massimo Capasso (Ord. Ing. Prov. Roma 26031)</i> Responsabile Strutture: <i>Dott. Ing. Giovanni Piazza (Ord. Ing. Prov. Roma 27296)</i>											
GEOLOGO: <i>Dott. Geol. Maurizio Lanzini (Ord. Geo. Regione Lazio 385)</i>						 CAL srl					
COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: <i>Dott. Ing. Matteo Di Girolamo (Ord. Ing. Prov. Roma 15138)</i>											
RESPONSABILE SIA: <i>Dott. Ing. Francesco Nicchiarelli (Ord. Ing. Prov. Roma 14711)</i>											
ARCHEOLOGO: <i>Dott. Arc. Alessandro De Rosa</i>											
VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: <i>Dott. Ing. Vincenzo Catone</i>											
ELABORATI GENERALI Archeologia Relazione Archeologica											
CODICE PROGETTO PROGETTO LIV. PROG. ANNO COAN00099 D 22				NOME FILE AN255_T00SG00AMBRE01_A				REVISIONE A		SCALA: -	
CODICE ELAB. T00SG00AMBRE01											
D				-	-	-	-	-	-	-	-
C				-	-	-	-	-	-	-	-
B				-	-	-	-	-	-	-	-
A	EMISSIONE			MAR. 2022	A.DE ROSA	L.MARCANIO	G. FILIPPUCCI				
REV.	DESCRIZIONE			DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO				

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	<i>Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico</i>	

INDICE

1	PREMESSA	3
2	IL PROGETTO	3
3	QUADRO GEOMORFOLOGICO E SISTEMA INSEDIATIVO	6
4	INQUADRAMENTO STORICO-ARCHEOLOGICO	8
5	ANALISI DELLA CARTOGRAFIA STORICA	17
6	ANALISI DELLE IMMAGINI AEREE	19
7	IL SURVEY	23
8	SONDAGGI	29
9	VINCOLI	30
10	SITI ARCHEOLOGICI	31
11	VALUTAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO	34
12	VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	36
13	BIBLIOGRAFIA	39
14	SITOGRAFIA	41

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

1 PREMESSA

Nell'ambito del progetto per il nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona, nei mesi di marzo e aprile 2022 è stato elaborato dall'**Archeologo Alessandro De Rosa**, il seguente documento di **Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico** seguendo le linee guida ministeriali¹. L'intervento riguarda la realizzazione di un collegamento viario diretto, a elevata capacità, della zona portuale con la strada statale 16 "Adriatica" (e, quindi, con l'autostrada A14 - casello di Ancona Nord): il raccordo è previsto a monte della frazione di Torrette, località a nord del capoluogo. La relazione tra il porto e la viabilità principale avviene attualmente attraverso la rete viaria comunale e ciò comporta problemi di congestione della viabilità locale e di inquinamento ambientale nelle aree urbane e periurbane interessate: la realizzazione della nuova infrastruttura consentirà di ridurre tali criticità.

La relazione che segue comprende una breve disamina del progetto, un inquadramento geomorfologico della zona, la ricostruzione del quadro storico-archeologico del territorio, un'analisi della cartografia storica e della fotografia aerea, e i risultati della ricognizione diretta (*survey*) nelle aree interessate dai lavori; sono quindi riportati in sequenza numerica i siti di interesse archeologico inerenti all'opera in progetto. Il documento è corredato da una carta del rischio archeologico, punto di arrivo della ricerca svolta.

I dati storici-archeologici sono stati desunti dalla documentazione edita e dalla consultazione della documentazione digitale riguardante il contesto d'interesse; ulteriori indicazioni sono state reperite presso l'archivio della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche.

La valutazione del rischio archeologico emergerà da una sintesi valutativa che terrà conto delle informazioni elencate e dell'impatto che l'opera avrà sul territorio.

2 IL PROGETTO

Fin dagli anni '90 del secolo scorso sono stati ipotizzati vari tracciati da realizzare per garantire al porto di Ancona, scalo di rilevante importanza, un collegamento diretto con le infrastrutture stradali nazionali, per raggiungere le direttrici del nord Italia e quindi degli altri paesi europei².

Allo stato attuale il collegamento del porto con l'autostrada A14 avviene, in particolare per i veicoli pesanti, utilizzando i percorsi stradali urbani del tratto costiero della via Flaminia e di Via Conca, strada di attraversamento del quartiere residenziale di Torrette, con conseguenti disagi subiti da questo abitato e dalla città stessa a causa dell'intenso traffico di transito e dei livelli di inquinamento prodotto.

¹ La relazione è stata redatta ai sensi dell'art. 28, comma 4, del D.Lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 Codice degli Appalti Pubblici.

² Cfr. lo studio di fattibilità dell'opera in esame redatto dalla Committente, Società VIA Ingegneria.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

La nuova bretella viaria che collegherà il porto di Ancona con la S.S. 16 "Adriatica" permetterà la separazione della viabilità locale, che collega le frazioni anconetane e i Comuni posti a Nord di Ancona, da quella dei mezzi pesanti in viaggio tra il porto e l'autostrada A4, in modo da non interferire più con la frazione di Torrette, sede anche degli Ospedali Riuniti.

L'intervento è parte di un più grande progetto di ampliamento della Strada Statale 16 "Adriatica" (variante di Ancona) nel tratto compreso tra Falconara e Torrette (primo lotto dei lavori cui seguirà il raddoppio del tratto fino a Baraccola) e si armonizza con i lavori previsti da parte di RFI riguardanti il progetto d'interramento di un tratto di mare tra il porto turistico³ e la stazione di Torrette al fine di realizzare una nuova sede della ferrovia Bologna-Bari (spostata di ca 20 m verso il mare), operazione che lascerà libera un'area di sedime che sarà sfruttata per la sede della nuova strada nel tratto parallelo alla costa.

Il tracciato in progetto, innestandosi sulla viabilità portuale, ha inizio all'altezza dello svincolo del bypass della Palombella, all'ingresso urbano nordoccidentale nei pressi del porto e della stazione ferroviaria. Come accennato, grazie allo spostamento dell'infrastruttura ferroviaria verso mare, per i primi 1200 m ca il nuovo collegamento, sviluppandosi lungo la costa in direzione nord-ovest, correrà in affiancamento agli altre due assi infrastrutturali, la Flaminia e la ferrovia, per deviare poi (poco prima di arrivare a Torrette) verso ovest attraversando l'entroterra collinare e allacciandosi, infine, al nuovo svincolo in rotatoria da realizzare sulla S.S. 16 "Adriatica" a monte dell'Ospedale nella frazione di Torrette. Sono state studiate tre soluzioni di tracciato alternative che, a livello di interferenze, non presentano tuttavia significative diversità⁴ (Figura 1).

Il tracciato ha uno sviluppo complessivo di ca 3300 m, di cui 1025 in galleria e 300 in viadotto; nel tratto che, lasciata la costa, si dirige verso l'interno sono infatti previste due gallerie (Torrette I e II) mentre in corrispondenza della rotatoria di arrivo l'asse stradale terminerà con un viadotto (Lolò).

Le soluzioni del tracciato hanno dovuto tenere conto anche della complessità del contesto geologico connessa alla presenza della grande frana di Ancona.

Infine, va ricordato che nelle aree di Cantiere previste verrà realizzato un Piano indagini, che prevede lo scavo di Pozzetti a profondità comprese fra -1m e -2m dal piano di campagna.

³ Opera nell'ambito della quale è stato redatto nel 2018, dai dottori M. Cortellazzo e A. Gabucci, un documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico che prende in considerazione il tratto costiero dalla stazione di Ancona alla località Torrette. Cfr. CORTELLAZZO, GABUCCI 2018.

⁴ Cfr. lo Studio di fattibilità dell'opera già richiamato.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

3 QUADRO GEOMORFOLOGICO E SISTEMA INSEDIATIVO

L'area interessata dal nuovo collegamento tra il porto e la grande viabilità è interamente compresa nel territorio comunale di Ancona, confinando a nord con quello di Falconara.

La bretella viaria da realizzare muove dalla zona portuale: il tratto iniziale è localizzato al limite occidentale dell'area urbana centrale, nel rione di Palombella che è stretto tra la linea ferroviaria e le rupi di Posatora; l'asse in progetto prosegue poi verso nord-ovest interessando la fascia litoranea per deviare verso l'entroterra poco prima della stazione di Torrette. Per tutto questo tratto il tracciato corre ai piedi del movimento gravitativo noto come "grande frana di Ancona" (denominata anche frana "Barducci"), evento avvenuto il 13 dicembre 1982⁵ nel territorio frapposto tra il nucleo principale di Ancona e le Torrette. Lo smottamento ha interessato il versante settentrionale e orientale del colle Montagnolo⁶; i rioni di Palombella e di Posatora (la zona collinare soprastante) sono stati pesantemente coinvolti dal fenomeno franoso e molti edifici danneggiati sono stati abbattuti.

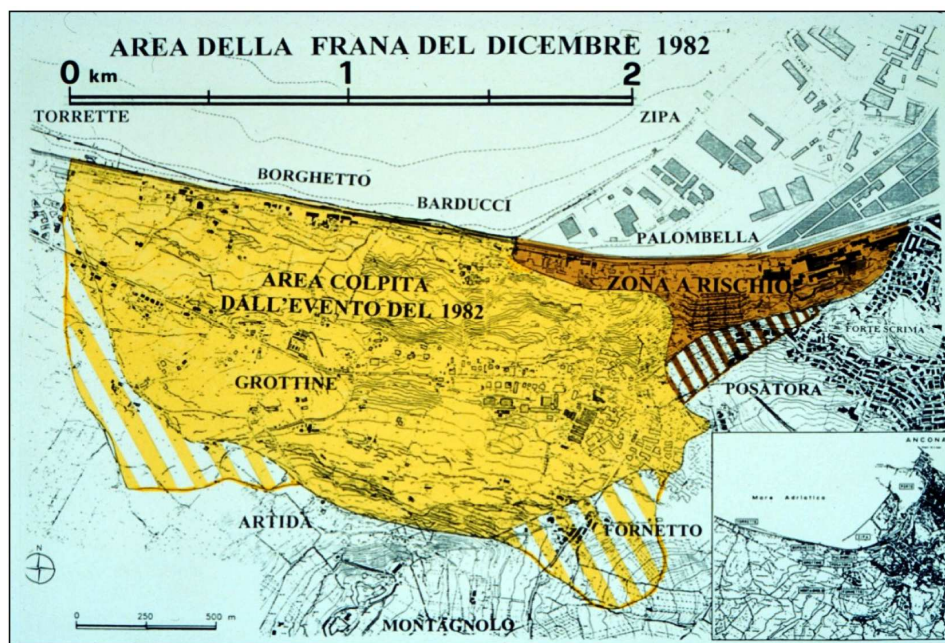


Figura 2: L'area interessata dalla Grande frana di Ancona⁷.

L'innesto del nuovo collegamento nella rupe di Palombella, in corrispondenza del margine orientale dell'area di frana, è ora destinato a parco pubblico. Verso il mare la frana divelse la ferrovia e la strada

⁵ La frana ha connessioni con fenomeni precedenti; notizie storiche di movimenti franosi sono note a partire dal 1578.

⁶ Il colle è situato tra gli abitati di Posatora e Torrette.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

costiera su un fronte di circa 2,5 chilometri; l'antico rione costiero di Borghetto, storico quartiere alle porte della città sulla via Flaminia, fu danneggiato così gravemente che fu subito dopo completamente demolito.



Figura 3: La ferrovia e la strada costiera divelte

Alla propaggine nord del collegamento in progetto, quando la strada lascia la costa per piegare verso l'interno al confine meridionale di Torrette, l'area della grande frana è attraversata solo marginalmente dal tracciato, e in galleria (nel tratto previsto Torrette I).

Le zone urbanizzate, come visto interferite comunque in maniera marginale dal tracciato, per il restante tratto lasciano il posto ad aree costituite principalmente da zone agricole. Il paesaggio è caratterizzato da un sistema di rilievi collinari; la campagna, ancora coltivata, è punteggiata da insediamenti poderali e appezzamenti agricoli.

L'espansione della città di Ancona tende a svilupparsi verso sud mentre a nord-ovest (l'area interessata dal progetto), anche per la presenza della frana, i grandi quartieri periferici sorgono sulla via costiera Flaminia (Le Torrette, Palombina Nuova e Collemarino) e sono staccati dal nucleo urbano principale⁸.

⁷ Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS 2011.

⁸ La stessa demolizione dell'abitato del Borghetto ha accentuato la separazione del quartiere Le Torrette dal resto della città.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

Una cintura periurbana al capoluogo è invece costituita dal cosiddetto "sistema delle frazioni" di Ancona che suddividono il territorio extraurbano. Nell'area occidentale del territorio comunale si trovano le frazioni di Gallignano, Paterno e Sappanico, costituite dagli antichi castelli medievali sorti a difesa della città; suddivise a loro volta in contrade, comprendono una zona agricola o boschiva con le abitazioni sparse che in essa si trovano, oltre a eventuali nuclei abitati minori dipendenti dal centro principale della frazione.

4 INQUADRAMENTO STORICO-ARCHEOLOGICO

La presenza umana nel territorio anconetano è testimoniata già nel Paleolitico Inferiore e Medio attraverso manufatti litici provenienti dal giacimento sulla sommità del Monte Conero, riconducibili all'Acheuleano, e dai ritrovamenti della frazione di Montesicuro, alla periferia sud-occidentale della città.

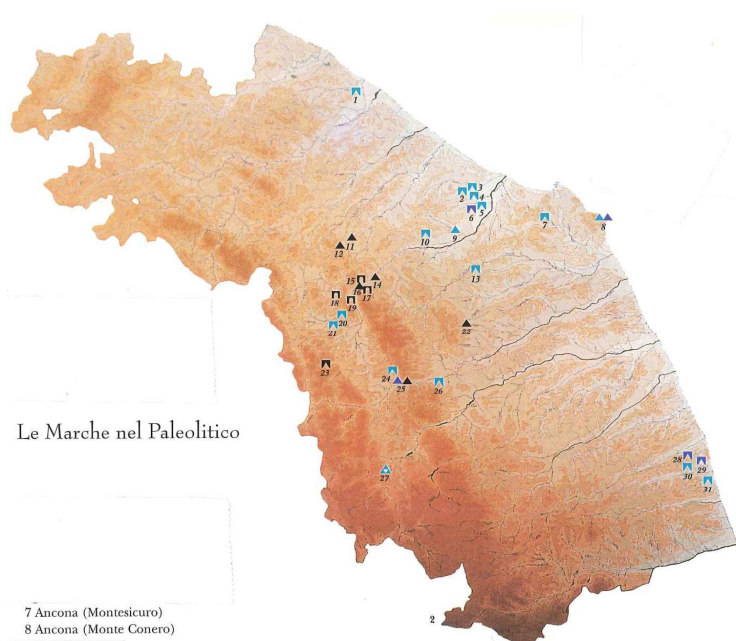


Figura 4: da Archeologia nelle Marche 2003.

Nei rilievi dell'immediato entroterra in località Barcaglione, a nord della zona in esame, sono segnalati ritrovamenti effettuati nell'Ottocento (ma il materiale è oggi disperso)⁹ risalenti al Neolitico mentre altri rinvenimenti di epoca preistorica/protostorica sono segnalati ancora più a settentrione, tra Falconara Alta e Castelferretti.

Nelle vicinanze al nuovo collegamento, è l'insediamento del colle del Montagnolo (**Sito 1**), situato tra le frazioni di Posatora e Torrette in una zona di controllo dell'area costiera, ad aver restituito il materiale più antico presente nella zona. Nel 1982 saggi di scavo hanno messo in luce un deposito antropico (dilavato

⁹ CIAVARINI *et alii*, 1870. MANGANI, PASQUINELLI 2011.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

dalla parte più alta della collina) da collegare probabilmente a un abitato frequentato tra l'età del Bronzo medio e quella finale¹⁰. Tra il materiale ceramico rinvenuto nello strato più recente sono presenti alcuni frammenti di ceramica dipinta di tipo miceneo, che recenti indagini archeometriche hanno dimostrato essere di produzione locale¹¹.

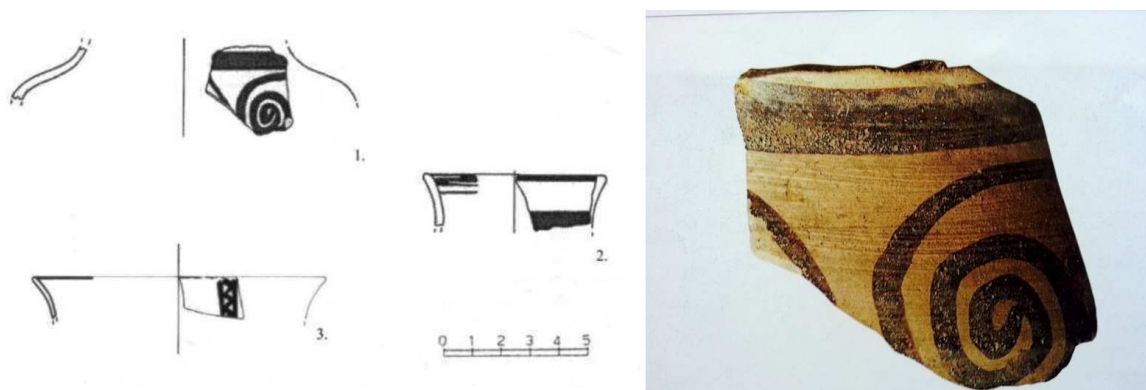


Figura 5: Montagnolo di Ancona, a sx. frammenti ceramici italo-micenei (da De Felice).

A dx. particolare del frammento decorato a spirale.

Durante la prima età del Ferro l'area medio-adriatica compresa tra il fiume Esino e l'Ascolano si colloca, dal punto di vista culturale, nell'ambito della civiltà picena. Del periodo piceno erano note evidenze, in area urbana, di insediamenti sparsi tra il colle Guasco e il colle dei Cappuccini con continuità di vita fino al V secolo a.C., e tracce di un abitato a Falconara Alta¹².

Un recente rinvenimento in zona Casine di Paterno¹³, nell'entroterra periferico occidentale del territorio comunale, ha portato alla luce tombe e strutture riferibili a un abitato piceno della fine del V secolo a.C., precedente quindi all'arrivo dei siracusani che, nel IV secolo a.C., fondarono la colonia di *Ankón*: un ritrovamento importante per capire il rapporto tra piceni e dori all'arrivo di questi ultimi.

¹⁰ ARCHEOLOGIA NELLE MARCHE 2003, pp. 40-41 e p. 171 (con bibliografia).

¹¹ DE FELICE, pp. 2-3.

¹² MANGANI, PASQUINELLI 2011, p. 7.

¹³ La scoperta è avvenuta in seguito ai lavori per la costruzione della terza corsia dell'Autostrada Adriatica.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 6: Casine di Paterno, gli scavi dello stanziamento piceno (da Ancona Today, 15 novembre 2015)

Tra il III ed il II secolo a.C. la regione marchigiana entra nell'orbita dello stato romano; Ancona, che pur conserva la sua matrice greca, è base della flotta romana per il pattugliamento dell'Adriatico. Nel 220 a.C. è realizzata la via Flaminia che collegava Roma ad *Ariminum* ma che con vari diverticoli metteva in comunicazione l'*urbs* anche con diversi centri marchigiani. Con una variante più meridionale la via avrebbe raggiunto, passando per *Septempeda* (San Severino Marche) e *Auxinum* (Osimo), l'Adriatico ad Ancona, da qui diramandosi verso nord per ricongiungersi al ramo principale a Fano¹⁴. L'ubicazione di una via costiera nel territorio in esame non è tuttavia ancora chiaramente definita (**Sito 2**)¹⁵.

¹⁴ ANTONELLI 2003, p. 58. L'autore si basa su testi di Strabone, di Sidonio Apollinare e sull'Itinerario Antoniniano.

¹⁵ Circa la viabilità antica che interessava la zona in oggetto si veda oltre.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

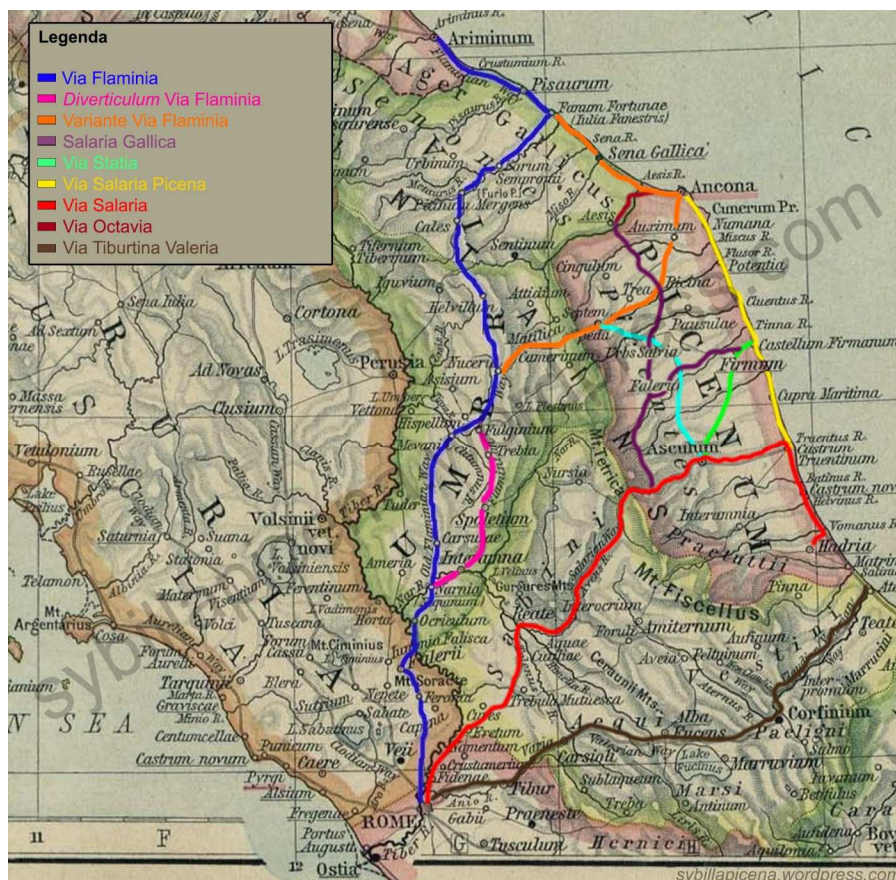


Figura 7: Ricostruzione della viabilità antica: in blu il tracciato originale della via Flaminia, in arancio la variante meridionale

L'area viene quindi a far parte dell'ager di Ancona che, dopo la battaglia di Azio (31 a.C.), sarà oggetto di una deduzione coloniarica. Per l'epoca romana in tutta la regione è nota una rete di insediamenti rurali: a ovest del capoluogo, nelle zone collinari dell'immediato entroterra, le frazioni di Gallignano, Gallignano – strada per Montegalluzzo, Sappanico, Sappanico - loc. (contrada) Monteferro, Sappanico - loc. (contrada) La Fonte, Sappanico - loc. (contrada) Monte Galluzzo, Paterno - loc. Casine di Paterno e Pinocchio (**Sito 3**), hanno restituito testimonianze relative a strutture, sepolture e materiali per lo più riferibili a resti di tali complessi¹⁶.

Più prossima alla costa e a nord dell'area di progetto, si trova la cisterna sotterranea per l'acqua rinvenuta in loc. Costa del Tesoro, comune di Falconara (AN), nei cui pressi è stato riscontrato l'affioramento di vario materiale archeologico: è parte, verosimilmente, di una villa rustica di I secolo d.C.¹⁷

¹⁶ MERCANDO *et alii* 1981, p. 334; MOSCATELLI 1983, pp. 270-288.

¹⁷ PAGNINI 2001, pp. 247-248; HAGGLUND 1990, pp. 276-281.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

Un altro interessante rinvenimento, riguardante in particolare la viabilità antica della zona, si segnala al Ghettairello¹⁸, situato sulla strada da Sappanico a Monte Pinocchio (**Vincolo 1**): nel 2012, durante i lavori di realizzazione di un cavidotto, è stato individuato un basolato di epoca romana; rettilineo ed esposto per 23 m di lunghezza, ha larghezza di 3,6 m ed è orientato NE-SW. In direzione nord-est la strada punta verso il centro della città di Ancona, mentre nella direttrice opposta corre verso Agugliano. La zona doveva rappresentare un punto di passaggio verso il porto di Ancona: due importanti direttrici, la via Ottavia e la Prolaquense, confluivano verso Ancona da due direzioni diverse, Osimo e Jesi. Un'ipotesi verosimile è che le due strade finissero per coincidere nell'ultimo tratto passando proprio per il Ghettairello, dove appunto ne è stata individuata una porzione¹⁹.

Lungo l'area costiera interessata dal progetto non sono invece note testimonianze archeologiche. Pur non escludendo che il tratto di litorale, proprio a ridosso del mare, fosse servito da un qualche percorso viario, in considerazione delle criticità riguardanti l'assetto geomorfologico, è stato anche ipotizzato che il tracciato maggiormente frequentato transitasse sopra il crinale lungo il percorso oggi denominato Strada della Grotta che collega le località Posatora e Torrette²⁰.

Per la fascia costiera a nord del tracciato, si possono comunque menzionare il ritrovamento, avvenuto in prossimità di Falconara Marittima, di una tomba contenente un gruppo scultoreo in ambra riferibile a una produzione greca di fine VI secolo a.C.²¹ e alcuni rinvenimenti subacquei di epoca romana, quali i fittili e altri elementi rinvenuti in località Torrette²² (**Sito 4**) e il relitto di una nave oneraria di fronte a Palombina Vecchia, frazione di Falconara²³.

¹⁸ CERQUETTI 2013, pp. 32-39; SCHEDE INTERVENTI 2013, p. 197.

¹⁹ CERQUETTI 2013, pp. 37-38.

²⁰ CORTELLAZZO, GABUCCI 2018, p. 23.

²¹ PAGNINI 2001, pp. 246-247.

²² PROFUMO *et alii* 2001, pp. 317-341.

²³ MERCANDO 1975-1981, pp. 69-78; PAGNINI 2001, p. 248; PROFUMO *et alii* 2001, pp. 326-339.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

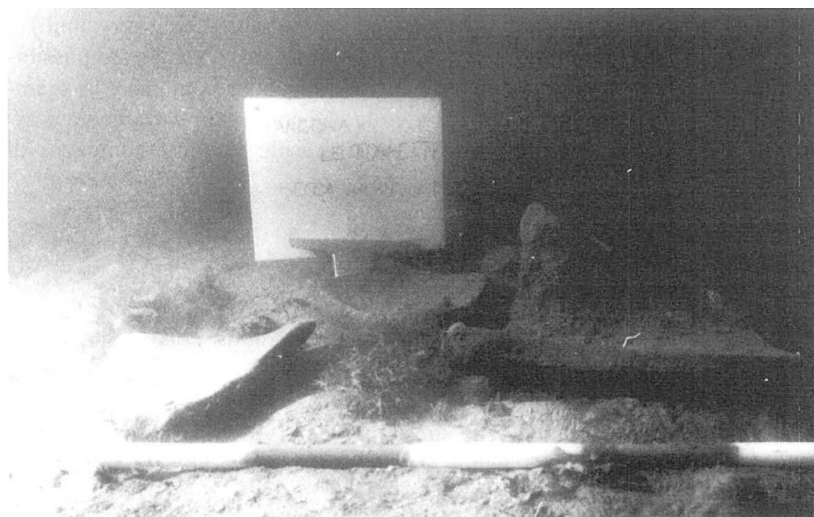


Figura 8: Torrette di Ancona: frammenti fittili sul fondale (da Profumo et alii 2001).

Il periodo tardoantico e altomedievale è caratterizzato da una situazione d'instabilità politica e militare che ha determinato l'abbandono di molti centri soprattutto dell'entroterra. Ancona, sebbene in una situazione di forte decremento demografico, mostra invece una continuità abitativa garantita dalla funzione di porto la cui importanza commerciale non venne meno; alcune strutture riferibili al periodo della guerra goto-bizantina (VI secolo d.C.) sono state di recente segnalate nella zona di Lungomare Vanvitelli ²⁴.

La funzione portuale della città fu sempre compresente e fortemente integrata con quella difensiva e militare: le potenzialità difensive del luogo furono sfruttate, infatti, fin dall'epoca della città di fondazione greca; nel medioevo Ancona disponeva di un notevole apparato di difesa costituito da più ordini di mura. In territorio extraurbano testimonianze di tale natura si riferiscono ai tempi della Repubblica marinara autonoma di Ancona (XI-XVI secolo). Nell'area nord-occidentale in esame, in particolare, è presente una serie di castelli che costituivano una prima linea di difesa della zona centrale della città²⁵, proteggendo le spalle della Repubblica marinara. Facevano parte dei castelli di Ancona Paterno, Sappanico e Gallignano, centri che (come visto già insediati in epoca romana) ora sono frazioni del Comune (delle originarie strutture non si conservano tuttavia tracce), oltre che Falconara. Altre fortificazioni furono edificate a supporto dei principali castelli quali la Rocca in località Barcaglione (frazione di Falconara) e le Torrette dei conti Bonarelli, quest'ultima non soggetta direttamente al governo cittadino ma appartenente a un'importante nobile famiglia della città.

²⁴ ARCHEOLOGIA DELLE MARCHE 2003, p. 173.

²⁵ NATALUCCI 1977.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

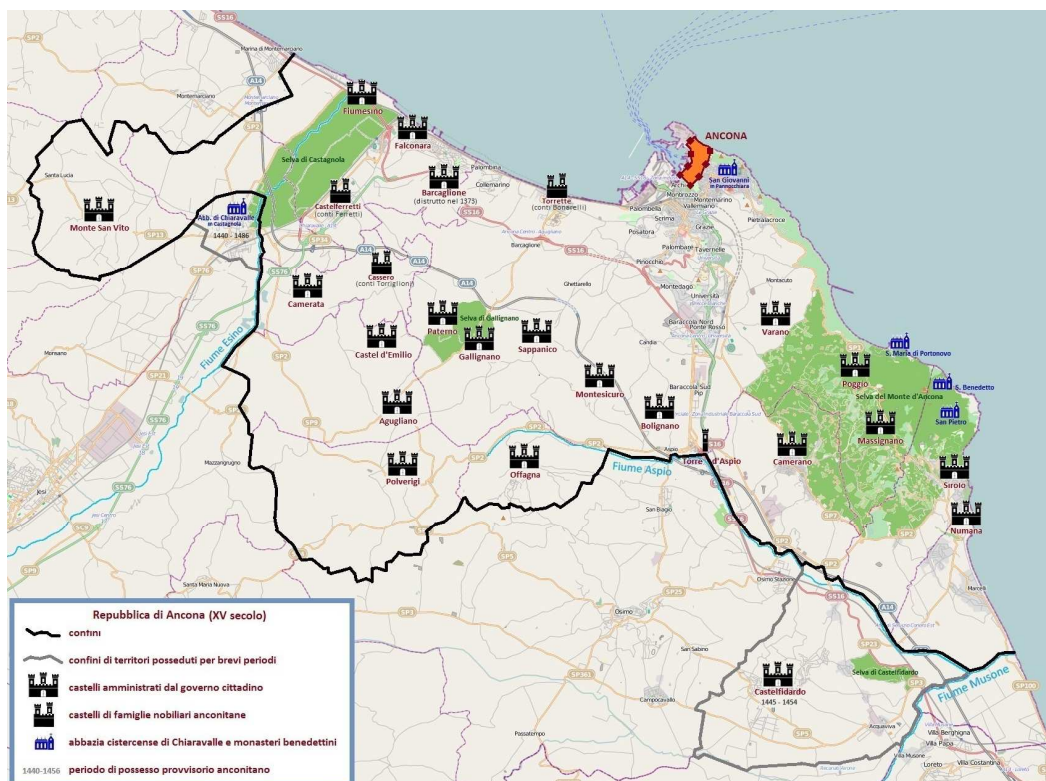


Figura 9: Repubblica di Ancona (XV secolo): i castelli.

Più di recente le alture che sorgono al limite dell'abitato furono interessate da un altro sistema difensivo. Con l'adesione al Regno d'Italia, nel decennio tra il 1860 e il 1870, a causa della situazione geopolitica nazionale, Ancona rivestì infatti un importante ruolo militare e fu dichiarata piazzaforte di prima classe: vennero progettate linee fortificate costituite da forti posti sulle alture. Nel settore nord-ovest, che segue le banchine portuali e si estende a un tratto di spiaggia verso Torrette, la prima linea si sviluppava perpendicolarmente alla costa all'altezza di via del Ghettaello. Sulle due vette del colle Montagnolo sorsero due forti; tale posizione era molto importante perché, per la sua quota, l'altura domina la città e anche la Cittadella. Forte Montagnolo Chiesa ricordava l'antica cappella della Madonna della Mercede (oggi località Madonnetta) mentre sullo stesso allineamento, circa 900 metri avanti, forte Montagnolo Torre prendeva il nome dalla Torracchia, un antico torrione di difesa. Di questi forti ben poco si conserva, essendo queste opere realizzate quasi interamente in terra, con rari tratti in muratura.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

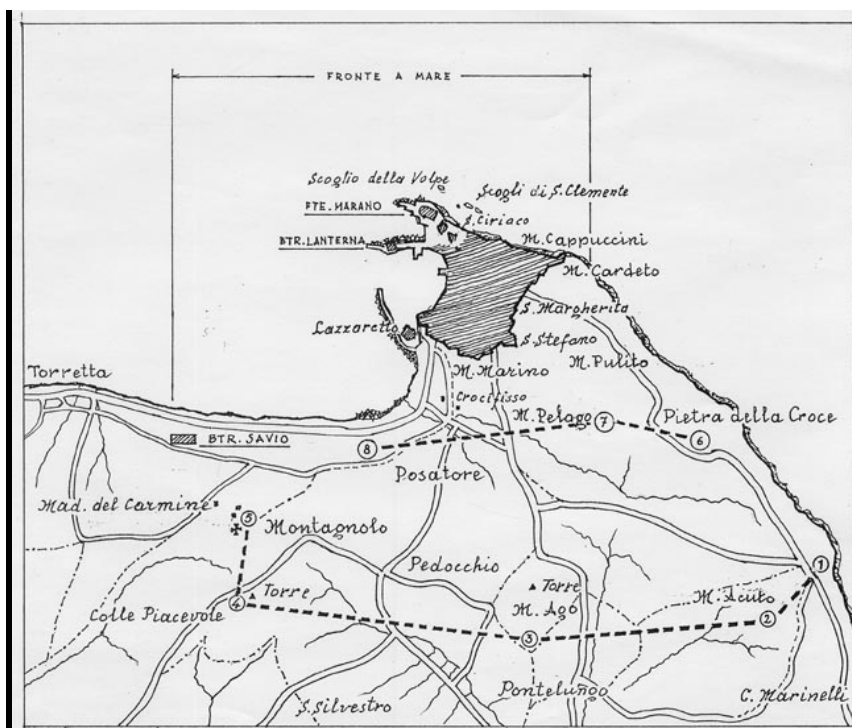


Figura 10: La prima linea dei forti del Campo Trincerato di Ancona (da www.fortificazioni.net).

Verso la costa è ubicata la batteria Savio.

All'altezza e quasi a chiusura della prima linea di fortificazioni terrestri, completava il fronte a mare la Batteria Savio, situata nell'attuale via Grotte, che da Posatora conduce a Torrette: consisteva in un fronte rettilineo per sei cannoni con casematte come deposito munizioni e due torrette corazzate di avvistamento. L'area è ora in dotazione all'Aeronautica Militare, che vi gestisce un radiofaro; la batteria è tuttora in buone condizioni.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 11: Le Batterie Savio nel 1942 (da isedicifortidiancona.com).



Figura 12: Le Batterie Savio oggi (da isedicifortidiancona.com).

Per quanto riguarda l'area urbana interessata dal progetto, coinvolta comunque in maniera marginale dal tracciato, il tratto iniziale è localizzato nel rione di Palombella, al limite occidentale della città, un tipico quartiere periferico sorto all'inizio del Novecento lungo la via Flaminia, quando questa era ancora parte della S.S. 16 "Adriatica". Posatora, la zona collinare soprastante, è invece un rione che nacque nel XVI secolo come borgo rurale sorto intorno alla chiesa votiva di S. Maria Liberatrice (**Sito 6**); le prime abitazioni si allineavano lungo l'unica via d'accesso alla città da nord prima della costruzione della strada litoranea. Negli anni sessanta e settanta del Novecento il vecchio borgo, ampliandosi e ricongiungendosi al nucleo urbano, si è trasformato in un quartiere cittadino. Entrambi questi quartieri hanno subito danni e distruzioni a seguito della frana del 1982.

Nella parte occidentale il tracciato in progetto confina con il quartiere satellite delle Torrette, che da sempre costituisce l'entrata e l'uscita dalla città di Ancona in direzione nord-ovest. Grande rione periferico

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

distaccato dal nucleo urbano, la sua separazione è stata accentuata dalla demolizione totale del Borghetto, la vecchia frazione costiera che sorgeva alle porte della città, che fu distrutta dalla frana del 1982. Antico borgo rurale e marinaro, Le Torrette furono sede, come detto, di un castello munito di torri (da qui il nome dell'abitato), edificato nel XII secolo dalla famiglia Bonarelli, le cui rovine sono ora sommerse dal mare. Pittorresca testimonianza dell'antica tradizione marinara del quartiere sono le *pesche*, delle casette in legno sospese sul mare per mezzo di pali, che servivano per la pesca di passo.

5 ANALISI DELLA CARTOGRAFIA STORICA

Il territorio marchigiano e, in particolare, quello di Ancona sono ampiamente documentati nell'ambito della cartografia storica. Purtroppo, le mappe più antiche non riportano un livello di dettaglio sufficiente da poter fornire informazioni utili su aree extraurbane, quali quelle interessate dal progetto in esame, come illustrato dai tre stralci riportati sotto, che riguardano il periodo fra il XII e il XVII secolo.



Figura 13: Ancone (Ancona) sulla Tabula Peutingeriana (stralcio), copia del XII-XIII secolo di una carta di epoca romana²⁶.

²⁶ PRONTERA 2003.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 14: Ancona, nello stralcio del Kitāb-i bahriyye (XVI secolo) il Libro del Mare, realizzato dal capitano della marina ottomana Piri Rêis, che ha redatto una cartografia dei principali centri costieri del Mediterraneo.



Figura 15: Stralcio della carta Marca d'Ancona olim Picenum di Giovanni Antonio Magini²⁷.

Più dettagliata, invece, la carta del 1841-43 (**Figura 16**), che riporta le frazioni di Torrette, Posatore, Madonna del Carmine e Montagnolo, tutte località prossime al tracciato del progetto. Da notare, tuttavia, il

²⁷ <http://mapy.mzk.cz/>

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

carattere sporadico degli insediamenti nell'ambito dell'*hinterland* anconetano, una tendenza riscontrabile tuttora, con lo sviluppo urbano concentrato nel territorio a est dell'antico centro della città.

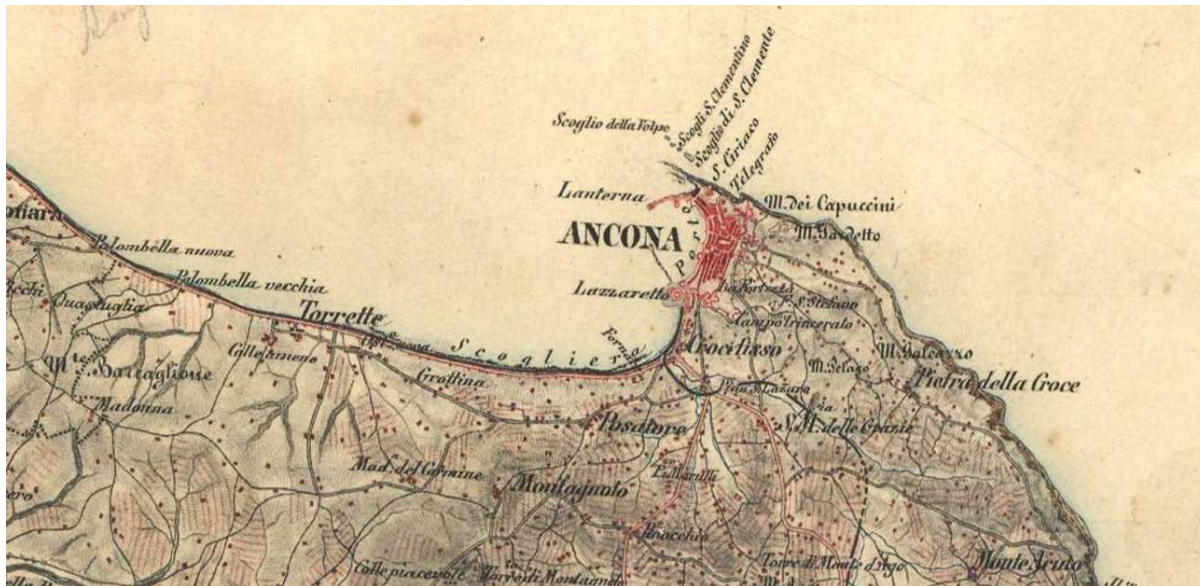


Figura 16: Stralcio della carta dello Stato Pontificio e Toscana del 1841-43²⁸.

L'analisi della cartografia storica indica che l'assetto urbanistico dell'area interessata dal progetto non ha subito modifiche tali da comportare il rischio di rinvenire insediamenti sconosciuti appartenenti all'età storica.

6 ANALISI DELLE IMMAGINI AEREE

Per l'analisi dell'area interessata dal progetto sono stati presi in esame stralci di fotografie aeree dei seguenti voli: Marche 1978; Ministero dell'Ambiente 2000; Ministero dell'Ambiente 2012.

Le riprese dimostrano come il comparto territoriale rimane abbastanza invariato fra il primo volo del 1978 e l'ultimo del 2012, con uno sviluppo dell'urbanizzazione molto graduale e concentrato, per la maggiore parte, presso il complesso dell'ospedale a Torrette. Inoltre, le fotografie degli anni '70 dimostrano che l'area di bosco, attualmente presente a sud dell'ospedale, non esisteva.

L'esame delle fotografie evidenzia come non siano presenti evidenze e/o anomalie riconducibili a elementi di carattere archeologico lungo il tracciato del progetto.

²⁸ <https://mapire.eu/en/>

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 17: Stralcio della foto aerea del Volo MARCHE 1978²⁹.

²⁹ Fonte: <http://wms.cartografia.marche.it/geoserver/Ortofoto/wms>

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

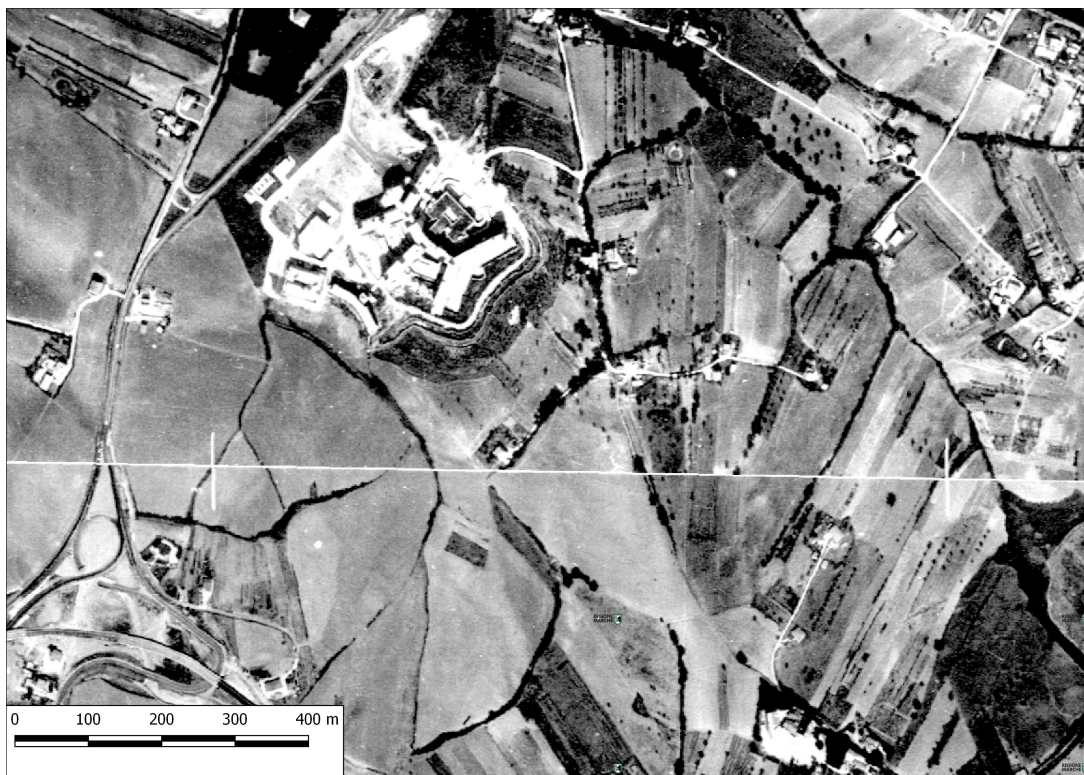


Figura 18: Stralcio della foto aerea del Volo MARCHE, 1977-78, particolare dell'area intorno al complesso ospedaliero.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 19: Stralcio della foto aerea del Volo Ministero dell'Ambiente, 2000³⁰.

³⁰ Fonte www.pcn.minambiente.it/mattm/servizio-wms/

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 20: Stralcio della foto aerea del Volo del Ministero dell'Ambiente, 2012³¹.

7 IL SURVEY

Il *survey* è stato eseguito lungo il tracciato in progetto da operatori archeologi durante il mese di aprile 2022, senza mettere in evidenza elementi di sicuro interesse archeologico, nonostante due campi presso la parte centrale del progetto abbiano restituito reperti ceramici generici, attribuibili presumibilmente al periodo compreso fra l'epoca romana e l'età contemporanea. La ricognizione è stata eseguita in una giornata nuvolosa ma con luce sufficiente per l'individuazione di reperti superficiali.

Il *survey* non ha interessato alcun sito noto tra quelli presenti limitrofi all'area del progetto, in quanto nessuno è ubicato nei pressi del tracciato.

Al momento del controllo, la maggior parte delle aree prese in esame non presentava condizioni ottimali ai fini della ricognizione. Infatti, molti campi erano lasciati "a riposo" o erano stati coltivati nei mesi precedenti, quindi, in entrambi i casi, è stata rinvenuta una fitta vegetazione che ha reso impossibile un controllo visivo della superficie. Altre zone, inoltre, sono urbanizzate con presenza di strade o si trovavano ricoperte da terreno incolto o bosco.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

Partendo dall'incrocio fra la SS16 e via Metauro, nella porzione nord-occidentale del collegamento in progetto, il territorio è stato preso in esame fino a raggiungere l'attuale via Flaminia presso il centro urbano della città di Ancona, e sono state redatte le schede di Unità Ricognizione³².

La ricognizione ha avuto inizio in Quartiere Torrette, fra un piccolo gruppo di abitazioni a sud e una stazione di servizio a nord, all'estremità occidentale del tracciato³³.



Figura 21: I campi incolti a est di via Metauro (guardando verso W).

A destra si scorge la stazione di servizio.

Il campo a ovest di via Metauro risultava in fase di coltivazione, e quindi non visionabile. I campi a est di via Metauro e a nord della SS16 erano, invece, lasciati a riposo, con vegetazione spontanea che copriva quasi tutta l'area³⁴. Qui il terreno degrada verso un rigagnolo che attraversa in senso N/S il campo, correndo verso il complesso ospedaliero che delimita l'area sul lato settentrionale. Passando a sud, nella zona dei parcheggi dell'ospedale, il tracciato procede verso una zona boschiva attraversando un terreno impossibile da controllare.

³¹ Fonte www.pcn.minambiente.it/mattm/servizio-wms/

³² Vedi allegato T00SG00AMBSC02_A; Inoltre si rimanda alla Carta del Survey T00SG00AMBPL02_A.

³³ Scheda UR 001.

³⁴ Scheda UR 002.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 22: L'area a sud dell'ospedale (a sinistra) con la fascia boschiva sul fondo.

Oltrepassata la fascia di bosco, nella porzione centrale del tracciato, presso l'area collinare di località Tronto, erano presenti due campi fresati e da poco seminati³⁵.

Questi due campi hanno restituito numerosi reperti, fra i quali frammenti ceramici, comprese alcune pareti verosimilmente di età romana, frammenti di laterizi e di vetro, scorie di origine incerta e gusci di molluschi marini. Il materiale era distribuito in maniera sporadica su tutta l'area esaminata, senza evidenti concentrazioni e senza una chiara divisione tipologica (i pochi elementi di natura "antica" erano frammisti a materiale dei periodi post-medievale e contemporaneo, quali mattoni forati e oggetti in plastica).

³⁵ Scheda UR003.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 23: Il campo recentemente seminato, a est della fascia di bosco visibile sul fondo.



Figura 23: Il secondo dei due campi che si presentavano in condizioni ispezionabili, con reperti superficiali ben visibili.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

Fra la collina di località Tronto e Strada della Grotta a nord, il terreno è risultato non ricognibile a causa di coltivazioni o per una fitta vegetazione spontanea³⁶. Si tratta di una serie di campi che si estendono in un'area di lievi sali-scendi, attraversati anche da una stradina secondaria.



Figura 24: I campi fra località Tronto e Strada della Grotta (la zona edificata sull'orizzonte), da sud.



Figura 25: Veduta da Strada della Grotta verso località Tronto, da nord.

Da Strada della Grotta, che taglia il territorio tra l'ospedale e la frazione di Posatora lungo la prima zona collinare fra la riva del mare e l'entroterra, il tracciato si collega all'attuale via Flaminia che costeggia la

³⁶ Schede UR 004 e 005.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

ferrovia. Qui è presente un campo con forte pendenza scendendo da sud verso nord, coperto da fitta vegetazione, che ne ha impedito il controllo.



Figura 26: Il campo tra Strada della Grotta e via Flaminia.

La parte finale del tracciato coincide con l'attuale via di ingresso alla città e al suo porto in un'area pianeggiante: la via Flaminia è una strada a quattro corsie, con un muro di contenimento verso monte e con la ferrovia verso il mare. Trovandosi in una zona edificata con terreno incolto lungo il bordo, verso l'entroterra, non è stato possibile effettuare la ricognizione di superficie.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	



Figura 27: la Via Flaminia, da ovest, con il muro di contenimento a destra.

8 SONDAGGI

Indagini geognostiche e geofisiche, eseguite nel 2018 lungo la linea ferroviaria Bologna-Lecce, hanno compreso la realizzazione di quattro sondaggi/carotaggi, due dei quali (Sondaggi 10 e 12) ricadono nel tratto costiero dell'opera in progetto. Ognuna delle carote prodotte ha mostrato la presenza di un deposito caratterizzato da attività antropica limitata al primo metro di stratigrafia: il materiale presente è tuttavia riconducibile a opere di epoca moderna connesse con la sistemazione e le edificazioni edilizie o stradali³⁷.

³⁷ CORTELLAZZO, GABUCCI 2018, pp. 19-20.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

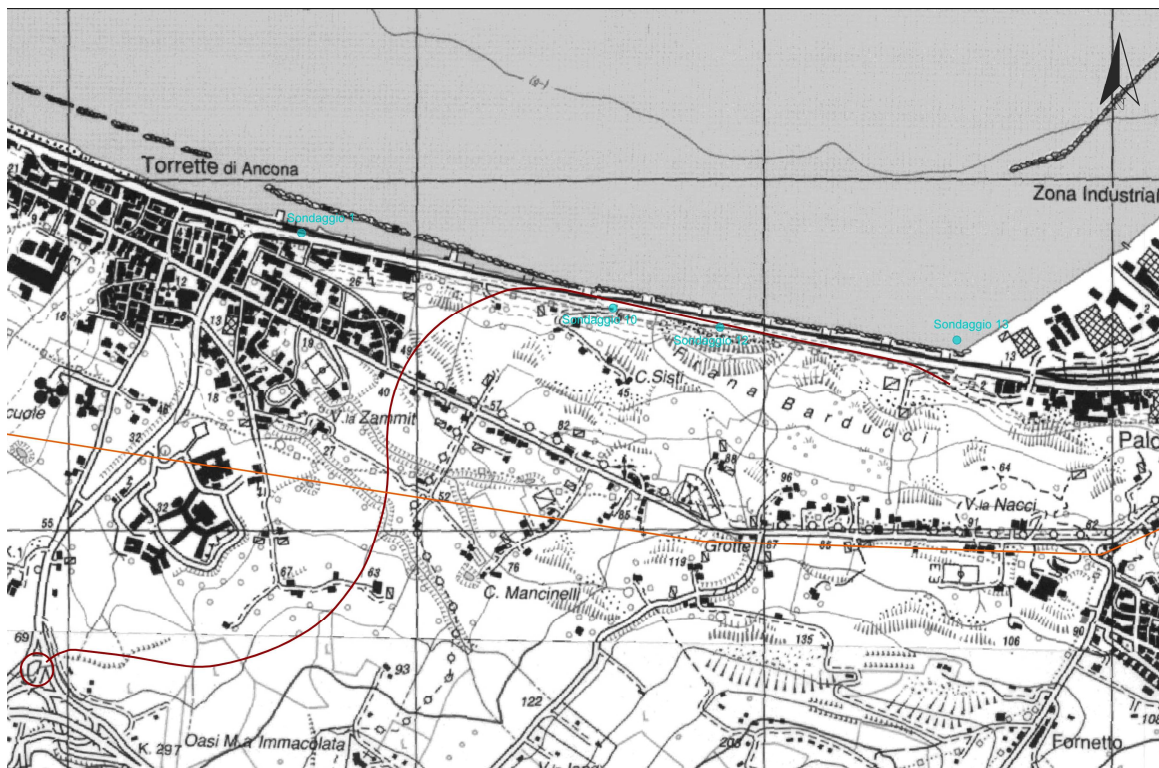


Figura 29: Localizzazione dei sondaggi eseguiti nel 2018 lungo la linea ferroviaria Bologna-Lecce.

9 VINCOLI

Relativamente alla zona d'interesse si segnala la presenza di un vincolo archeologico in località Ghettaello.

Vincolo 1

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: Ghettaello

Tipologia di rinvenimento: Tratto di strada

Modalità di rinvenimento: Rinvenimento in seguito a lavori per la posa di un cavidotto, seguito da scavo archeologico

Epoca: Romana

Descrizione: Nel 2012, durante i lavori di realizzazione di un cavidotto, al di sotto di un livello contenente materiali di varia natura ed epoca, è stato individuato un basolato di epoca romana. E' stato messo in luce un tratto rettilineo (lunghezza di 23 m, larghezza di 3,60 m), orientato NE-SW, costituito da blocchi di calcareniti e brecce locali di formazione marina. Il lastricato, in ottime condizioni di conservazione, apparteneva probabilmente a una diramazione che conduceva ad Ancona, a e al suo porto, nel quale

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

coincidevano gli ultimi tratti delle due vie che servivano la zona, la *Octavia* proveniente da Iesi e la *Prolaquense*, diverticolo della *Flaminia* proveniente da Osimo.

Luogo di conservazione: --

Bibliografia: CERQUETTI 2013, pp. 32-39; SCHEDE INTERVENTI 2013, p. 197; pianopaesistico.regione.marche.it

N° di riferimento regionale		AA001
N° di riferimento Archivio SBA		ANCONA_1
Codice riferimento Ministero SIRPAC		
Denominazione	INSEDIAMENTO PREISTORICO	
Provincia	Ancona	
Comune	Ancona (AN)	
Località	GHETTARELLO - MONTAGNOLO	
Elenco provvedimenti	Data	Denominazione
	D.M. 25.08.2008	Insedimento del V sec. a.C.
	D.M. 17.03.2009	Insedimento pre-protostorico, romano e post-classico
	D.M. 29.07.2009	Insedimento del V sec. a.C.

10 SITI ARCHEOLOGICI

Sito 1

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: Colle del Montagnolo

Tipologia di rinvenimento: Abitato costiero su altura

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

Modalità di rinvenimento: Fortuiti seguiti da saggio stratigrafico

Epoca: Età del Bronzo medio – età romana

Descrizione: Nell'area, ripetutamente saccheggiata da scavi clandestini, erano stati rinvenuti materiali protostorici e di epoche successive. Nel 1982 un saggio archeologico ha permesso di individuare un deposito antropico, quasi certamente dilavato dall'alto della collina, verosimilmente riferibile a un abitato probabilmente dotato di strutture difensive in tufo, databile dal Bronzo medio al Bronzo finale. Dallo strato assegnabile al Bronzo finale provengono alcuni frammenti di ceramica dipinta di tipo miceneo, che analisi archeometriche hanno dimostrato essere di produzione locale, recuperati in associazione con materiale riferibile alla *facies* appenninica e subappenninica. L'affioramento in superficie anche di ceramica greca a vernice nera e frammenti fittili di epoca romana in zona fa supporre una continuità di frequentazione dell'area nel corso del tempo.

Luogo di conservazione: alcuni reperti sono conservati presso il Museo Nazionale delle Marche di Ancona

Bibliografia: SILVESTRINI LAVAGNOLI M. 2000, pp. 171-186; CONATI BARBARO *et alii* 2003, pp. 40-41; MARCHEGIANI 2003, pp. 171-174; DE FELICE, pp. 1-14 (con ulteriore bibliografia).

Sito 2

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: Via Flaminia

Tipologia di rinvenimento: Supposta presenza di un'antica via costiera

Modalità di rinvenimento: --

Epoca: Romana

Descrizione: L'ipotizzata strada romana che doveva percorrere il tratto di costa che unisce Ancona con località Torrette (su cui insiste l'attuale via Flaminia) era una via secondaria, da inquadrare tra gli assi principali della via Flaminia e della via Salaria. Probabilmente si tratta di un diverticolo che derivava o da una prosecuzione della Prolaquense, una diramazione della Flaminia che, distaccandosi dalla via consolare a *Nuceria Camellaria*, portava ad Ancona (attraverso *Septempeda e Auximum*), oppure da una prosecuzione della via costiera che risaliva da *Potentia* e dal litorale adriatico delle Marche meridionali (Salaria Picena).

Luogo di conservazione: --

Bibliografia: CERQUETTI 2013, con bibliografia.

Sito 3

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: Pinocchio

Tipologia di rinvenimento: Struttura

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

Modalità di rinvenimento: Fortuito

Epoca: Romana

Descrizione: Sono stati rinvenuti frammenti di pavimento, probabilmente riferibili a un insediamento di tipo rurale.

Luogo di conservazione: --

Bibliografia: MERCANDO *et alii* 1981, p. 334.

Sito 4

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: Le Torrette

Tipologia di rinvenimento: Materiali e strutture/relitto (?)

Modalità di rinvenimento: Fortuito seguito da scavi subacquei

Epoca: Romana

Descrizione: Risalgono al 1956 le prime segnalazioni riguardanti la zona. Allora venne comunicata la presenza di resti di costruzioni (realizzate in mattoni) sommerse a 70m dalla costa associate a frammenti di anfore romane; verso la fine degli anni '60 furono segnalate tre aree archeologiche sommerse a una distanza dalla riva di ca 200 m e a una profondità di 4 m (con materiali e resti murari): successive prospezioni verificarono una concentrazione di materiale ceramico all'interno della scogliera artificiale frangiflutti. Nuove indagini eseguite negli anni 1996 - 1998 hanno confermato la presenza di un consistente giacimento di frammenti fittili (essenzialmente anfore di tipo Lamboglia 2) e laterizi, evidenziati in particolare intorno al varco tra due scogliere artificiali, insieme a elementi lignei lavorati, che non è chiaro se siano riferibili a un relitto oppure al pontile legato a uno scalo, ipotesi che appare però meno probabile.

Luogo di conservazione: --

Bibliografia: PROFUMO *et alii* 2001, pp. 323-325.

Sito 5

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: Rione Posatora, Chiesa di Santa Maria Liberatrice

Tipologia di rinvenimento: Edificio di culto

Modalità di rinvenimento: Identificazione

Epoca: Edificata nel XVI secolo con preesistenze del XIII secolo

Descrizione: Sorta su un precedente edificio sacro del XIII secolo, fu il Comune e non le autorità ecclesiastiche a promuoverne la ricostruzione, come si evince dal civico stemma sovrastante il portale di

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

accesso. È, infatti, una chiesa votiva, sorta cioè per voto popolare in seguito alla cessazione di un'epidemia di peste da cui il nome "liberatrice". È costituita da un'unica sala circolare trilobata e rimane l'unico esempio superstite di edificio sacro cinquecentesco di Ancona.

Luogo di conservazione: --

Bibliografia: DOMENICI, GAGLIARDI 1996.

Sito 6

Regione: Marche

Provincia: Ancona

Comune: Ancona

Località: C. Ionna

Tipologia di rinvenimento: Resti materiali ceramici vari

Modalità di rinvenimento: Identificazione tramite survey

Epoca: Non identificata

Descrizione: Rinvenuta area di dispersione di frammenti ceramici di difficile collocazione cronologica, vista la varietà di tipologie di frammenti.

Luogo di conservazione: --

Bibliografia: Attività Survey per VPIA (Aprile 2022)

11 VALUTAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO

La realizzazione della carta di potenziale archeologico di un territorio è influenzata da diversi fattori. Lo studio e l'analisi del dato pregresso, la cartografia storica e la fotointerpretazione, associati ai surveys, permettono di stabilire diversi livelli di potenziale. Esistono tuttavia ulteriori fattori che condizionano il potenziale archeologico di un territorio. Infatti, alcuni territori o porzioni di territorio con un basso potenziale non si possono considerare a rischio nullo, perché l'assenza di dato archeologico non corrisponde necessariamente all'assenza di frequentazione in antico.

Il record archeologico, ossia il sommarsi dei dati relativi alla presenza accertata di siti archeologici già documentati e alla probabile presenza di siti ancora sconosciuti e ancora sepolti, che si possono ipotizzare grazie alle ricognizioni di superficie, ove possibile, concorre infatti in maniera precipua ad innalzare il potenziale. Spesso, però, alcune aree presentano un potenziale basso perché in esse non sono state effettuate indagini o ricerche, diversamente alcuni fattori ambientali hanno contribuito ad occultare tracce insediative antiche. Questo grado di incertezza è tuttavia un elemento inevitabile nelle indagini di questa tipologia; la presenza di dati e la conoscenza delle dinamiche insediative del passato hanno permesso di ottenere i risultati più esaustivi possibili e di aumentare l'affidabilità della valutazione effettuata.

Il potenziale archeologico di un'area, dunque, rappresenta la probabilità che vi sia presenza di stratificazione archeologica conservata. È di per sé un fattore indipendente da qualsiasi tipo di intervento

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

successivo si andrà a realizzare, mentre la cartografia di potenziale è un modello predittivo, consapevolmente realizzata come strumento decisionale.

Per la definizione del potenziale archeologico sono state effettuate delle analisi spaziali sulla piattaforma GIS con cui è stata realizzata la cartografia tematica. In particolare, sono state prese in considerazione tutte le evidenze puntuali, lineari e poligonali scaturite dalla raccolta dati e sono stati realizzati dei buffer con i seguenti livelli di potenziale³⁸:

Alto , da 0 a 50m dall'elemento archeologico	Colore Rosso
Medio-alto , da 50 a 100m dall'elemento archeologico	Colore Arancio
Medio , da 100 a 150m dell'elemento archeologico	Colore Oro
Basso , da 150 a 200m dell'elemento archeologico	Colore Giallo

L'intervento in progetto attraversa diverse aree che hanno potenziale archeologico, vista la presenza di dati noti. In particolare, presentano potenziale archeologico le aree interessate dal progetto che toccano le aree già note a ridosso del **Sito 2**, ovvero in prossimità dell'ipotetico passaggio della Via Flaminia, oggi interessato dall'attuale SS16/Flaminia, mentre il tracciato della Variante della antica Via Flaminia si ipotizza passare nelle località V. La Zammi e C. Ricottini poco ad est degli Ospedali Riuniti di Ancona. Infine, durante le attività di Survey sono stati rinvenuti tracce di dispersione di materiali ceramici antichi in località C. Ionna (**Sito 6**).

³⁸ La generazione di buffer a distanza definita, determinati su livelli di classificazione empirica, risulta il metodo migliore per stimare il potenziale archeologico. Questi sono la rappresentazione di un'area con la probabilità che vi sia conservata stratificazione archeologica, calcolata in base ai dati archeologici, storici e paleoambientali in possesso. Per la discussione in merito al potenziale archeologico, in particolare cfr: ANICHINI, FABIANI, GATTIGLIA, GHIZZANI MARCIA 2013; in generale cfr: ANICHINI, FABIANI, GATTIGLIA, GUALANDI 2012; ANICHINI, DUBBINI, FABIANI, GATTIGLIA, GUALANDI 2013.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

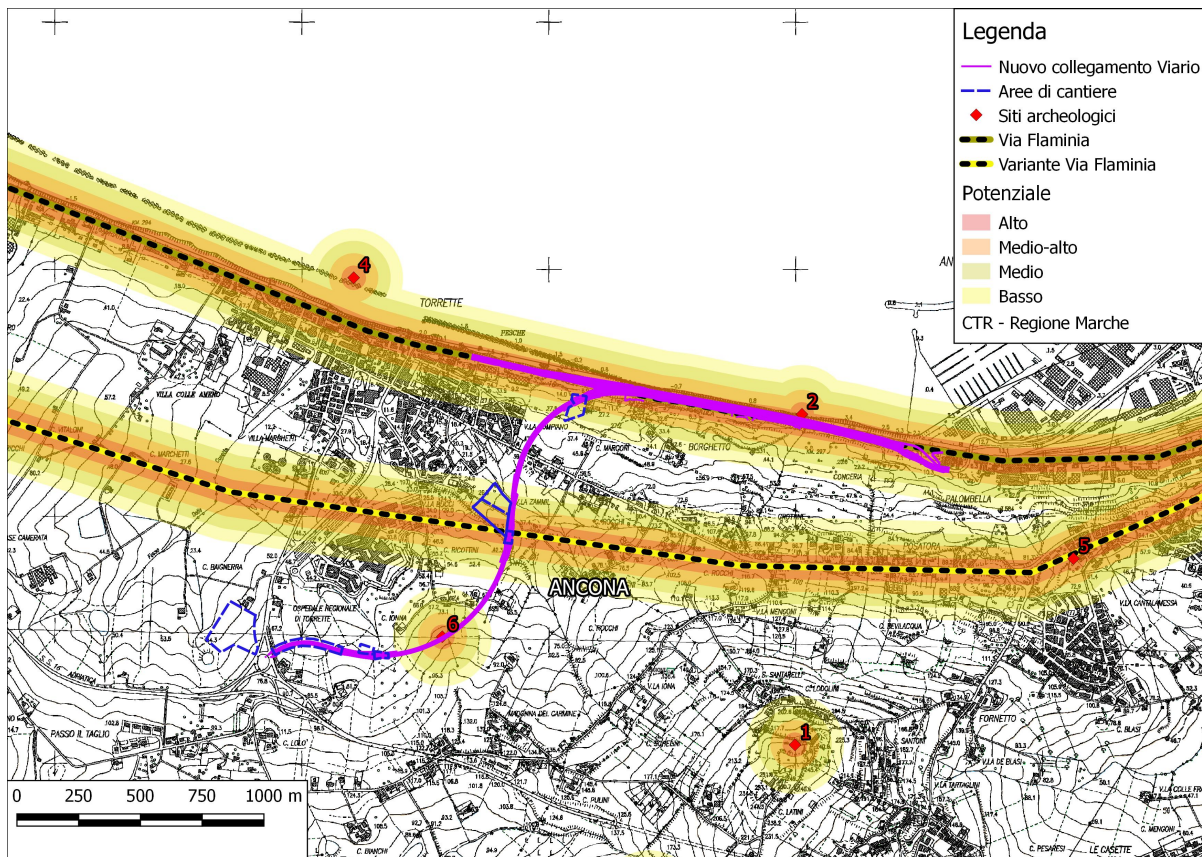


Figura 28: Il Potenziale archeologico nell'area interessata dal progetto

12 VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

L'analisi del Rischio o Potenziale Impatto scaturisce, come anticipato nel precedente Capitolo, dall'insieme dei dati noti e dall'elaborazione del potenziale archeologico attraverso le analisi spaziali. Va ricordato, per maggiore chiarezza, che il Potenziale archeologico è frutto di analisi spaziali empiriche, mentre il Rischio o Potenziale impatto deriva da elaborazioni spaziali, realizzate incrociando le analisi del Potenziale archeologico con i dati raccolti, sviluppate seguendo le indicazioni dell'Allegato 3 della Circolare 1/2016 del MiC, che prevedono 11 livelli di Rischio da 0 a 10.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

TAVOLA DEI GRADI DI POTENZIALE ARCHEOLOGICO (DA UTILIZZARE PER LA REDAZIONE DELLA CARTA DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO) ⁸											
Scala di valori numerica	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Scala cromatica											
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 indiziati 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 (fabbricati e morfologia) non sussistono elementi che possano confermare una frequentazione in epoca antica. Nel contesto l'eventuale limitrofo sono attestate tracce di tipo archeologico.	Basso: il contesto ambientale rivela un certo interesse positivo. Il sito si trova in una posizione favorevole (geografia, geologia, geomorfologia, pedologia) ma sono necessari elementi sufficienti a definire l'entità. Le tracce potrebbero non essere presenti (es. presenza di coltri cimiteriali).	Non determinabile: esistono elementi (geografia, morfologia, immediatezza ambientale, pochi elementi materiali etc.) per riconoscere un potenziale di tipo archeologico ma i dati raccolti non sono sufficienti a definire l'entità. Le tracce potrebbero non essere presenti (es. presenza di coltri cimiteriali).	Indiziato da elementi documentari oggettivi: non riconducibili oltre ogni dubbio all'attuale collocazione in questione (ad es. dubbi sulla veridicità degli stessi, che lasciano intendere un potenziale di tipo archeologico (geografia, morfologia, topografia, toponomastica, notizie) senza la possibilità di intracciare più forte in modo definitivo).	Indiziato da dati topografici o da osservazioni remote: ricerche nel tempo e interpretazioni negative come segni di note (es. solchieri, cippi, mura, cronologia, tracce cimiteriali). Può essere presente o anche assente il rinvenimento materiale.	Indiziato da ritrovamenti materiali localizzati: rinvenimento di materiale nel sito, in contesti chiari e con quantità tali da non poter essere di natura errata. Elementi di supporto raccolti dalla topografia e dalle fonti. Le tracce possono essere di natura puntiforme o anche diffuse/discorsive.	Indiziato da ritrovamenti diffusi: Diversi ambienti di ricerca danno esito positivo. Numerosi rinvenimenti materiali della provenienza assolutamente certa (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, palinesti 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 contesto, via stratigrafiche che di remote sensing.	Certo, ben documentato e delimitato. Tracce evidenti ed incontrovertibili (come affioramenti di strutture, palinesti 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 contesto, via stratigrafiche che di remote sensing.
Grado di rischio per il progetto ⁹	Nessun rischio	Rischio inconsistente	Rischio molto basso	Rischio basso	Rischio medio			Rischio medio-alto	Rischio alto	Rischio esplicito	
Impatto accettabile	il progetto investe un'area in cui non è stata accertata presenza di tracce di tipo archeologico.	Non determinato:		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.	il progetto investe l'area indiziata o le sue immediate prossimità.	Medio:		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 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 presenza di siti archeologici o aree di mitrificazione
Esito valutazione	NEGATIVO				POSITIVO						
	La documentazione prodotta è sufficiente per accertare l'insussistenza dell'interesse archeologico: si dichiara la procedura conclusa con esito negativo della verifica, salvo le misure di tutela da adottare ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio, relativamente a singoli ritrovamenti non prevedibili e al loro contesto. Con potenziale archeologico "basso" la Soprintendenza detta inoltre prescrizioni per la tutela, indicando fra l'altro il valore della distanza minima dai contesti archeologici riconosciuti nelle aree limitrofe.				La documentazione prodotta non è sufficiente per valutare correttamente la potenzialità archeologica dei siti: si richiede quindi l'attivazione della procedura di cui all'articolo 96, comma 1, lett. a), e l'auspicabile (previa valutazione delle caratteristiche dei suoli) l'esecuzione di indagini geofisiche, geopedologiche, alla progettazione di cantieri e saggi.			La documentazione prodotta è sufficiente per valutare l'alta potenzialità archeologica del sito, non la precisa localizzazione e consistenza dei contesti: si richiede quindi l'attivazione della procedura di cui all'articolo 96, comma 1, lett. a). Le indagini dirette devono essere oggetto di accurata progettazione eseguita, auspicabilmente (previa valutazione delle caratteristiche dei suoli), sulla base dei risultati di indagini geofisiche.		La documentazione prodotta è sufficiente per valutare l'alta potenzialità archeologica del sito: la procedura di cui all'articolo 96, comma 2, non viene attivata. Sono possibili tre fattispecie: - richiesta di varianti sostanziali con valutazione in sito a seguito di scavo estensivo eseguito in fase di realizzazione; - richiesta di varianti sostanziali con delimitazione totale o parziale dei resti a seguito di scavo estensivo eseguito in fase di realizzazione; - parere negativo.	La documentazione prodotta è sufficiente per valutare l'alta potenzialità archeologica del sito: la procedura di cui all'articolo 96, comma 2, non viene attivata. Sono possibili tre fattispecie: - richiesta di varianti sostanziali con valutazione in sito a seguito di scavo estensivo eseguito in fase di realizzazione; - richiesta di varianti sostanziali con delimitazione totale o parziale dei resti a seguito di scavo estensivo eseguito in fase di realizzazione; - parere negativo.

Figura 29: Classificazione dei gradi di potenziale archeologico, rischio e potenziale impatto indicata nell'Allegato 3 della Circolare 1/2016 del MiC³⁹.

Per l'individuazione e la valutazione del rischio archeologico, considerato che un indice di maggiore o minore probabilità di intercettare evidenze archeologiche, si è tenuto conto delle informazioni raccolte dalle fonti bibliografiche, dalla cartografia storica e dalla fotointerpretazione, e dei risultati del survey associati alla distanza dei siti d'interesse dall'opera e al grado di invasività del progetto. I livelli di rischio sono stati elaborati per un buffer di 100m dall'opera in progetto.

Il tracciato del nuovo collegamento, che collegherà il porto di Ancona con la SS16 "Adriatica", interessa la zona occidentale del territorio comunale: nonostante si tratti di un'area periferica rispetto al principale nucleo urbano, la prossimità a un centro con oltre 2400 anni di storia cittadina (a cui aggiungere le precedenti fasi pre-protostoriche), induce a considerare l'area in esame a interesse archeologico.

Il tratto di costa interessato dalla prima parte dell'opera in progetto, da Ancona a località Torrette, è costituito da una stretta fascia di terreno a ridosso del mare sul quale insistono già due infrastrutture moderne, la via Flaminia attuale e la linea ferroviaria Bologna-Lecce. Non sono note testimonianze archeologiche lungo quest'area, e la realizzazione di alcuni sondaggi geognostici non ha evidenziato

³⁹ Le aree non accessibili alla ricognizione sono segnalate con Rischio Medio 4, non determinabile, come indicato dalla circolare 1/2016 del MiC.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

materiali o depositi di interesse archeologico: l'assenza di evidenze archeologiche potrebbe anche essere in relazione ai problemi tettonici che hanno interessato questa zona nel corso del tempo. Non si può comunque escludere un'antica frequentazione di questo tratto di costa, potenzialmente occupato da un tracciato costiero di età romana (**Sito 2**). Per la sede del nuovo collegamento, nel tratto parallelo alla costa, sarà comunque sfruttata l'area di sedime lasciata libera dallo spostamento della ferrovia verso il mare, e ciò ridurrà ulteriormente il rischio archeologico.

La presenza di relitti e resti sommersi nel tratto antistante alla costa anconetana, tra cui quello di Torrette (**Sito 5**), rimanda alla vicina presenza dell'importante porto che, grazie alla particolare ubicazione, fin dall'antichità ha rappresentato un emporio di primaria importanza per i traffici marittimi con l'Oriente.

La parte restante del tracciato interessa l'ambito collinare interno. Rinvenimenti risalenti al Neolitico sono segnalati più a nord della zona in esame mentre, nei pressi del nuovo collegamento, sul colle del Montagnolo, situato tra le frazioni di Posatora e Torrette, è attestato un abitato costiero su altura, ascrivibile all'età compresa tra il Bronzo Medio e quello Finale (**Sito 1**). L'abitato occupa una posizione strategica di controllo dell'area costiera che sarà sfruttata anche in epoca recente, con la costruzione di opere militari ancora in parte conservate.

Numerosi sono i rinvenimenti archeologici presenti nell'immediato entroterra che attestano la frequentazione di questo territorio in epoca picena e, soprattutto, in quella romana: tra questi ricade nell'area di valutazione di rischio il **Sito 3**, nella frazione di Pinocchio. Si tratta per lo più di una pluralità di insediamenti rurali dispersi, serviti da una rete stradale secondaria collegata alla grande viabilità come testimonia il tratto di basolato rinvenuto al Ghettaarello, la cui area è oggetto di vincolo archeologico (**Vincolo 1**).

L'area urbana è interferita dall'opera solo marginalmente. Non distante dalla zona d'inizio del collegamento, nel rione di Posatora è ubicata la cinquecentesca Chiesa di Santa Maria Liberatrice, edificata nel XVI secolo su un precedente edificio sacro del XIII secolo (**Sito 5**).

Va inoltre considerato che durante il *survey* sono stati rinvenuti, tra materiale di epoche diverse, alcuni frammenti di ceramica verosimilmente romana (**Sito 6**), mentre poco ad est dell'Ospedale di Torrette si ipotizza che potesse passare il tracciato di una variante dell'antica via Flaminia; sulla base di questi elementi si rilevano fattori potenziali di rischio archeologico Medio.

Pur nell'assenza di puntuali riscontri per il tratto in progetto, non si può infine escludere che durante le fasi di scavo non possano essere messe in luce evidenze archeologiche.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

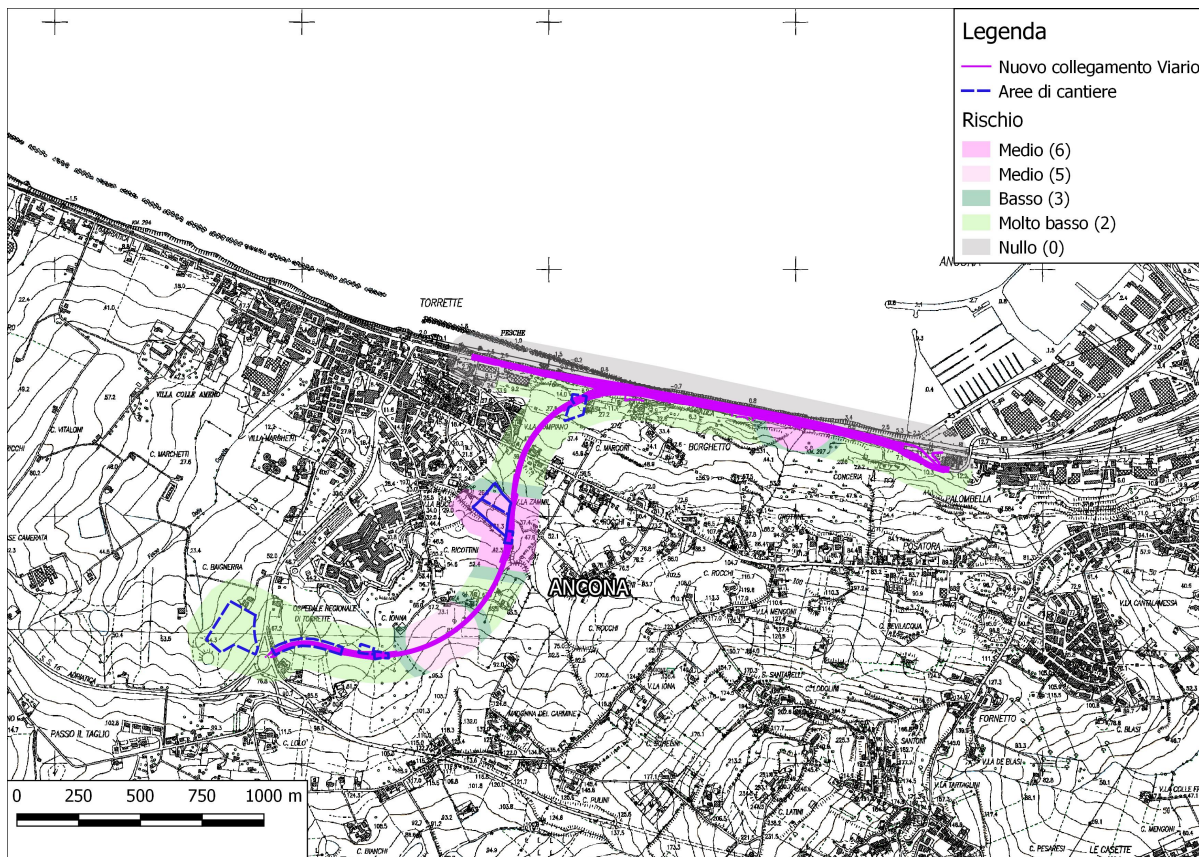


Figura 30: Il Rischio archeologico dell'opera in progetto.

13 BIBLIOGRAFIA

ANICHINI, FABIANI, GATTIGLIA, GUALANDI 2012: Anichini F., Fabiani F., Gattiglia G., Gualandi M.L. (a cura di), *Mappa. Metodologie applicate alla predittività del potenziale archeologico. Vol. 1*, Roma 2012.

ANICHINI, DUBBINI, FABIANI, GATTIGLIA, GUALANDI 2013: Anichini F., Dubbini N., Fabiani F., Gattiglia G., Gualandi M.L. (a cura di), *Mappa. Metodologie applicate alla predittività del potenziale archeologico. Vol. 2*, Roma 2013.

ANICHINI, FABIANI, GATTIGLIA, GHIZZANI MARCÌA 2013: Anichini F., Fabiani F., Gattiglia G., Ghizzani Marcia F., *Questione di pesi: valori, parametri, relazioni per il calcolo del potenziale archeologico*, in ANICHINI, DUBBINI, FABIANI, GATTIGLIA, GUALANDI 2013, pp. 89-100.

ANTONELLI 2003: Antonelli L., *I Piceni: corpus delle fonti: la documentazione letteraria*, Roma 2003.

ARCHEOLOGIA NELLE MARCHE 2003: *Archeologia nelle Marche. Dalla Preistoria all'età Antica* (a cura di M. LUNI), Firenze 2003.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

CERQUETTI 2013: Cerquetti M.G., *Una strada romana al Ghettairello di Ancona*, in "Rimarcando", Bollettini della Direzione Regionale della Soprintendenza delle Marche, n. 8, pp. 32-39.

CIAVARINI *et alii* 1870: Ciavarini, Bevilacqua, De Bosis, *Guida illustrata di Ancona*, 1870.

CONATI BARBARO, SILVESTRIN, MANFREDINI 2003: Conati Barbaro C., Silvestrin M., Manfredini A., *Dal Paleolitico all'Età del Bronzo*, Archeologia nelle Marche 2003, pp. 13-42.

CORTELLAZZO, GABUCCI 2018, Cortellazzo M., Gabucci A., *Documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico – VPIA nell'ambito della "Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria dal km 200+175 al km 202+640"*

DE FELICE: DE FELICE R., *Note sull'espansione commerciale dei Micenei nel Mediterraneo. La regione medio-adriatica*, Academia.edu, pp. 1-14.

DOMENICI, GAGLIARDI 1996: DOMENICI G., GAGLIARDI R., *Chiese monumentali dell'Arcidiocesi di Ancona-Osimo. Studi e disegni*, Ancona 1996.

ISTITUTO NAZIONALE DI OCEANOGRAFIA E DI GEOFISICA SPERIMENTALE –OGS 2011, *Grande frana di Ancona. Indagini Geofisiche e Geognostiche per l'individuazione del Piede della Frana di Ancona. Rapporto finale*.

MANGANI G., PASQUINELLI B. 2011: Mangani G., Pasquinelli B. (a cura di) 2011, *Guida di Falconara Marittima. La storia, l'arte, i musei*. Sistema Museale della Provincia di Ancona.

MARCHEGIANI 2003: Marchegiani P., *Ancona*, Archeologia nelle Marche 2003, pp. 171-174.

MERCANDO 1975-1981: Mercado M., *Relitto di nave romana presso Ancona*, in "Forma Maris Antiqui", 11-12, pp. 69-78.

MERCANDO, BRECCIAROLI TABORELLI, PACI 1981; Mercado L., Brecciaroli Taborelli L., Paci G., *Forme d'insediamento nel territorio marchigiano in età romana: ricerca preliminare*, in "Società romana e produzione schiavistica, I. L'Italia: insediamenti e forme economiche", Roma-Bari, pp. 311-347.

MOSCATELLI 1983: Moscatelli U., *Ancona, "Picus"*, XV, pp. 270-288.

MAURO 1997: Mauro M., *Castelli, rocche, torri, cinte fortificate delle Marche*, Ravenna 1997.

NATALUCCI 1977: Natalucci M., *I castelli e i centri moderni del territorio di Ancona*, Ancona.

PAGNINI 2001: Pagnini L., *Falconara Marittima (AN), "Picus"*, XXI, pp. 247-248.

AN255 - SS 16 "Adriatica"		
Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona		
AN255	Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico	

PROFUMO, MEDAS, DELBIANCO 2001: Profumo M.C., Medas S., Delbianco L., *I relitti romani lungo la costa marchigiana: i dati forniti dall'archeologia subacqua*, Atti del Convegno Internazionale "Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana", Aquileia. 20-23 maggio 1998. Antichità Altoadriatiche, XLVI, (Collection de l'École française de Rome, 280), pp. 317-341.

PRONTERA 2003: Prontera F. (a cura di), *Tabula Peutingeriana, le antiche vie del mondo*, Firenze 2003

SILVESTRINI LAVAGNOLI 2000: Silvestrini Lavagnoli M., *L'insediamento dell'età del bronzo del Montagnolo di Ancona*, Hesperia, 12, Roma, pp. 171-186.

SCHEDE 2013: Schede interventi - *Lavori cavidotto interrato presso il sito della Società ENAV ubicato in strada Ghettaello (AN)*, in "Rimarcando", Bollettini della Direzione Regionale della Soprintendenza delle Marche, n. 8, 2013, p. 197.

VENTURA 1991: Ventura A., *L'Italia di Piri Re'is*, Lecce 1991

VIRZÌ HAGGLUND 1990: Virzì Hagglund R., *La cisterna romana di Falconara*, in AA.VV., *Esino mare II, materiali e immagini per la conoscenza di un territorio*, Ancona, pp. 276-281.

14 SITOGRAFIA

www.comune.ancona.it

www.falconarainlinea.it/storiaorigini

www.fortificazioni.net

www.isedicifortidiancona.com

<http://vincoliinrete.benicuturali.it>

<http://mapy.mzk.cz/>

<https://mapire.eu/en/>

<http://wms.cartografia.marche.it/geoserver/Ortofoto/wms>

www.pcn.minambiente.it/mattm/servizio-wms/