



Anas SpA

Coordinamento Territoriale Adriatica

PROVINCIA DI TERAMO

COMUNI VARI

S.S. 80 "Raccordo di Teramo"

Tratta stradale Teramo mare
Variante alla S.S. 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla
S.S. 16 (Giulianova) – LOTTO IV

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

L'ARCHEOLOGO DEL COORDINAMENTO PROGETTAZIONE
Dott.ssa Pina Maria DERUDAS
Elenco MIBACT n. 459

Pina Maria Derudas

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Claudio BUCCI

ARCHEOLOGIA PREVENTIVA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA SAGGI ARCHEOLOGICI PREVENTIVI

Codice SIL - Progetto	NOME FILE	REV.	FOGLIO	SCALA:	PROGR.
AQ-16	CODICE ELAB. T00SG00GENRE01	A	00 00	-	
D					
C					
B					
A	EMISSIONE				
REV.		DATA	---	---	---

PREMESSA

Con nota prot. n. CDG-0512736 ANAS S.p.A. ha trasmesso alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo, *con esclusione della città dell'Aquila e i comuni del cratere*, lo studio archeologico del progetto di Fattibilità Tecnico-Economica **S.S. 80 – "Raccordo di Teramo", tratta stradale Teramo mare: Variante alla S.S. 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla S.S. 16 (Giulianova), lotto IV**, ai fini della Verifica preventiva dell'Interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs 50/2016.

La citata Soprintendenza, esaminati gli elaborati relativi lo studio archeologico, ha prescritto l'esecuzione di *"saggi di verifica preventiva da eseguirsi in fase preliminare nelle aree ad elevato rischio archeologico"* con parere n. 15247 del 04/10/2018, secondo un piano delle indagini da concordarsi con il funzionario competente per il territorio. A tal fine, su richiesta di Anas per vie brevi, in data 05/03/2019, presso la sede della Soprintendenza si è tenuta una riunione con il funzionario Dott. V. Torrieri, il D.L. Ing. V. Catone, e l'archeologa del Coordinamento Progettazione della DG-Roma P.M. Derudas. Nel corso dell'incontro, Anas ha proposto di ottimizzare la tempistica e i costi dell'attività preventiva richiedendo di inserire nella campagna di indagini geotecniche e ambientali da attivarsi, la sorveglianza archeologica avendo cura di disporre un congruo campionamento di saggi nelle aree a rischio alto. A tal scopo è stata redatta preventivamente una tavola nella quale, rispetto al rischio valutato nella VI Arch 2018, sono stati posizionati dei saggi. Rispetto alla proposta, e alle modalità di indagine, il funzionario ha specificato puntualmente la posizione di alcuni saggi, pertanto è stata redatta la tavola che si allega alla presente e che accoglie integralmente le indicazioni del funzionario.

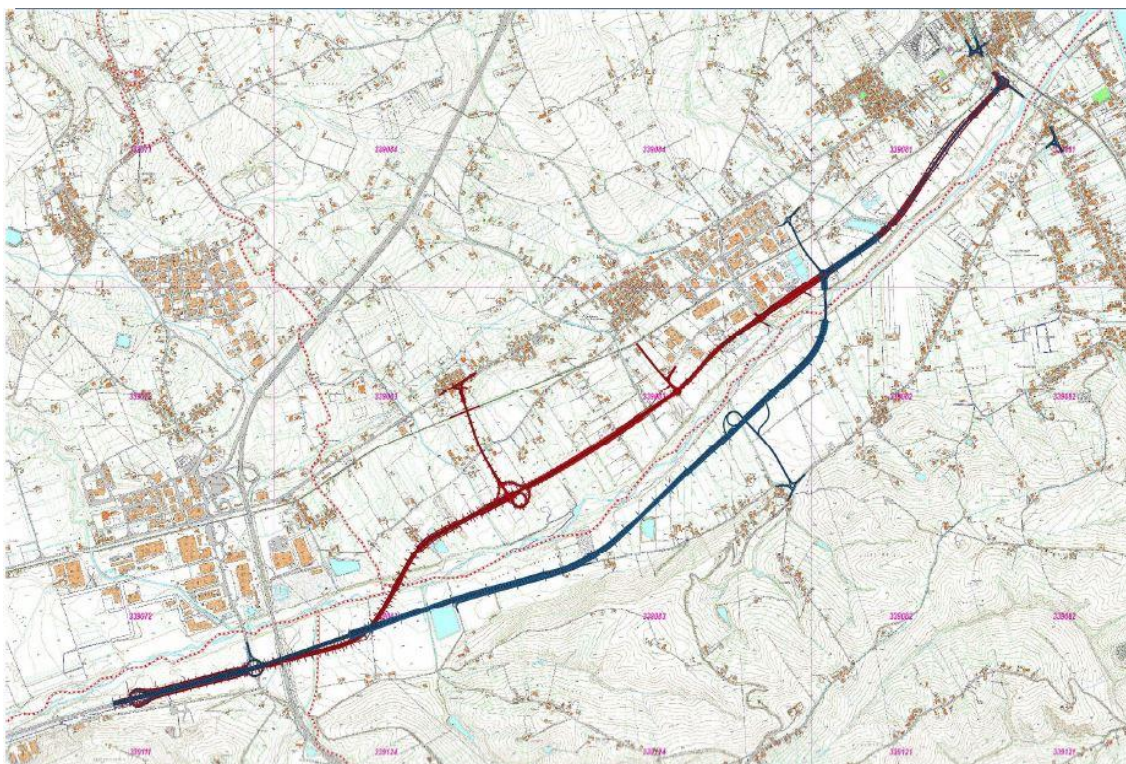
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in progetto ricade nella fascia litoranea della provincia di Teramo e si snoda tra la S.S. 80 "Raccordo di Teramo" e la S.S. 16 "Adriatica", in particolare l'itinerario così individuato sottende il tratto di S.S. 80 "del Gran Sasso d'Italia compreso tra le progressive chilometriche 94+400 (Comune di Mosciano S. Angelo) e 98+950 (termine tratta di competenza Anas nel Comune di Giulianova).

L'opera si presenta come una fondamentale riorganizzazione della viabilità della zona compresa tra lo svincolo A14 e la S.S. 80 di Teramo completando il collegamento tra il capoluogo e la S.S. 16 Adriatica in corrispondenza del Comune di Giulianova. Attualmente la viabilità presenta una strada di collegamento veloce che termina in prossimità dello svincolo dell'A14, in corrispondenza con la rotonda di svincolo con

la S.P. 22, che costituisce la fine del lotto II, opera già realizzata. L'opera in progetto prevede la prosecuzione della S.S. 80 "Raccordo di Teramo" in direzione est, fino a congiungersi con la S.S. 16 "Adriatica" costituendo un collegamento diretto e veloce tra la costa e l'interno.

Il nuovo asse viario si inserirebbe all'interno della Valle del Tordino che, sfruttando l'alveo del fiume, non attraverserebbe centri abitati, sono state valutate due alternative progettuali, coincidenti solo nel tratto iniziale e finale dell'intervento, denominate Soluzione 1 e Soluzione 2. In entrambi i casi l'intervento in progetto prevede un nuovo asse viario, lungo circa 7 km a doppia carreggiata per senso di marcia.



Le due proposte progettuali su base CTR: in rosso la soluzione 1, in blu la soluzione 2

Tra le due alternative progettuali è stata scelta la soluzione 2, che si sviluppa per circa due terzi del tracciato lungo la sponda sud del fiume Tordino. Dalla rotatoria con la S.P. 22 il tratto procede verso est e, superata l'autostrada, il progetto prevede un lungo tratto in rilevato che corre parallelo al fiume. In prossimità degli attuali vivai il percorso piega verso nord-est, sempre in rilevato e parallelo al fiume e all'altezza

di uno dei canali di scolo che attraversano i campi coltivati, è previsto uno svincolo per la realizzazione di una nuova viabilità di raccordo all'attuale S.P. 20. Proseguendo, il tratto vira verso nord e attraversa il fiume Tordino all'altezza dell'area industriale di Collenaresco per poi proseguire di nuovo verso est, in direzione Giulianova, sempre in rilevato fino al lago artificiale, dove il progetto prosegue su cavalcavia a piloni fino in prossimità di Giulianova Lido. Infine il progetto si ricollega alla S.S. 16 con una rotatoria.

IMPATTO DELL'OPERA CON LE ATTESTAZIONI ARCHEOLOGICHE NOTE

Nelle tavole allegare allo Studio Archeologico art. 25 D.Lgs 50/2016, nel più ampio areale interessato dal progetto risultano segnalati monumenti e aree di interesse archeologico, o altri indicatori, che vi gravitavano a distanze variabili. Ci si limita in questa sede ad evidenziare le criticità che, in relazione alla distanza dall'opera, meritano attenzione nella fase di approfondimento della verifica sul terreno. L'attività di ricerca bibliografica e di archivio e la successiva ricognizione sul campo hanno consentito l'individuazione di 2 aree ad alto rischio archeologico (7 e 11 nella planimetria del rischio archeologico relativo della Viarch) che interessano l'alternativa 2 (soluzione prescelta), differenziando alcune "aree di frammenti fittili" dunque di certa consistenza da aree con "frammenti fittili sporadici" e presenze archeologiche note da bibliografia nei pressi del tracciato dell'opera, a distanze variabili.

Schematicamente, dalle valutazioni del rischio della VIArch risultano le seguenti criticità, con relativo ambito d'attribuzione cronologica:

UT2 – areale con dispersione di frammenti fittili e ceramico, individuata all'interno dell'area 23 (suddivisione delle aree per la ricognizione) in campo arato e ben visibile. Si tratta di frammenti di tegole e laterizi e qualche frammento di ceramica acroma. La dispersione è caratterizzata da bassa intensità, misura circa 40 m di lunghezza per 41 m di larghezza. Sono presenti anche materiali di età moderna.

UT3 – areale con dispersione di frammenti fittili e ceramico, individuata all'interno dell'area 30, campo fresato che presenta una buona visibilità del terreno. Si tratta di frammenti laterizi e qualche frammento di ceramica invetriata (probabilmente da riferirsi al periodo tardo-medievale). La dispersione è caratterizzata da una scarsa densità e misura circa 50 m di lunghezza per 60 m di larghezza.

UT4 – areale con dispersione di frammenti fittili e ceramico, individuata all'interno dell'area 34, campo coltivato con vegetazione bassa e rada che permette una sufficiente visibilità del terreno. Si riconoscono frammenti laterizi e qualche frammento ceramico, tutti molto fluitati, probabilmente di età medievale.

UBICAZIONE DEI SONDAGGI GEOFISICI E AMBIENTALI RISPETTO ALLA CARTA DEL RISCHIO ASSOLUTO

Nell'ambito dell'iter progettuale dell'opera in oggetto, ANAS S.p.a. ha affidato un incarico per effettuare indagini geofisiche e ambientali ad impresa specialistica. Le modalità di scavo dei cd pozzetti ambientali sono strettamente stratigrafiche pertanto ben si prestano all'analisi che deve essere condotta a fini archeologici.

L'Ufficio Archeologia del Coordinamento Progettazione Anas S.p.A. ha provveduto a sovrapporre le aree interessate da queste indagini geofisiche e ambientali alla Carta del rischio archeologico. In particolare, ha posizionato, aggiungendoli a quelli con finalità solo geofisiche, un numero percentualmente importante i sondaggi e carotaggi che ricadono in tratti definiti a rischio alto, come risulta dalla cartografia allegata al presente elaborato.

Nello specifico è stato previsto lo scavo di 19 sondaggi di Tipo A (lunghezza m. 4.00; larghezza m. 4.00; profondità m. 1.00) nei tratti in cui il progetto prevede opere in rilevato e di 13 sondaggi Tipo B (lunghezza m. 4.00; larghezza m. 4.00; profondità m. 2.00) in corrispondenza del sedime di fondazione delle pile, per i quali si prevede di effettuare l'assistenza scientifica da parte di archeologo specializzato.

Resta inteso che tale attività sarà interamente documentata per tutti i sondaggi e che nel caso di individuazione di stratigrafie archeologiche sarà immediatamente avvisata la Soprintendenza.

Schematizzando le informazioni sopra riportate, da inizio a fine tratta, compresi gli svincoli, ovvero da progr, 0+000 a progr 15+823,052 si localizzano i seguenti sondaggi:

	Tipologia opera stradale	Valutazione rischio	Tipologia indagine	Dimensioni	Profondità (m)	
1	Rotatoria	Alto	Sondaggio 1	4x4	1	
2	Rilevato (sull'asse secondario di collegamento con la SP 20)	Alto	Sondaggio 2	4x4	1	
3	Rilevato (sull'asse secondario di collegamento con la SP 20)	Alto	Sondaggio 3	4x4	1	
4	Rilevato (sull'asse secondario di collegamento con la SP 20)	Alto	Sondaggio 4	4x4	1	
5	Rilevato (sull'asse secondario di collegamento con la SP 20)	Alto	Sondaggio 5	4x4	1	
6	Rilevato (sull'asse secondario di collegamento con la SP 20)	Alto	Sondaggio 6	4x4	1	
7	Scatolare (asse principale)	Medio	Sondaggio 7	4x4	1	
8	Spalla del viadotto (asse principale)	Alto	Sondaggio 8	4x4	2	
9	Rotatoria (asse principale)	Alto	Sondaggio 9	4x4	1	
10	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 10	4x4	2	
11	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 11	4x4	2	
12	Raso-rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 12	4x4	2	
13	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 13	4x4	1	
14	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 14	4x4	1	
15	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 15	4x4	1	
16	Pila viadotto (asse principale)	Alto	Sondaggio 16	4x4	2	

17	Pila viadotto (asse principale)	Alto	Sondaggio 17	4x4	2	
18	Spalla viadotto (asse principale)	Alto	Sondaggio 18	4x4	2	
19	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 19	4x4	1	
20	Spalla viadotto (asse principale)	Alto	Sondaggio 20	4x4	2	
21	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 21	4x4	1	
22	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 22	4x4	1	
23	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 23	4x4	1	
24	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 24	4x4	1	
25	Rilevato (asse principale)	Alto	Sondaggio 25	4x4	1	
26	Spalla viadotto (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 26	4x4	2	
27	Pila viadotto (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 27	4x4	2	
28	Pila viadotto (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 28	4x4	2	
29	Pila viadotto (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 29	4x4	2	
30	Spalla viadotto (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 30	4x4	2	
31	Rilevato (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 31	4x4	2	

32	Rotatoria (asse secondario di collegamento con viabilità locale)	Alto	Sondaggio 32	4x4	2	
----	--	------	--------------	-----	---	--

MODALITÀ DI INDAGINE

Lo scavo dei sondaggi sarà sempre effettuato con metodo stratigrafico, e alla presenza dell'archeologo, con le seguenti modalità:

Operazioni preliminari e conclusive

Preventivamente all'impianto del cantiere e alle operazioni di scavo, si effettuerà la ripulitura da vegetazione onde evitare qualsiasi danneggiamento: tale attività deve essere effettuata esclusivamente alla presenza dell'archeologo. Al termine dei lavori, deve essere previsto il ripristino e la chiusura delle aree di scavo, da eseguirsi mediante utilizzo del mezzo meccanico per il movimento terra. Sarà effettuato manualmente se a contatto con eventuali strati archeologici: in questi casi si intende comprensivo di TNT a protezione degli strati e delle strutture archeologiche, e successivo riempimento.

Sondaggi

Sondaggi da effettuarsi utilizzando con cautela idoneo mezzo meccanico (piccolo escavatore a benna liscia), in terreni di qualunque natura e consistenza. L'indagine sarà effettuata con una profondità di scavo di m – 1.00 per i sondaggi di Tipo A e di m – 2.00 per i sondaggi di Tipo B, ed eseguito da personale specializzato e sotto stretto controllo di un archeologo. Si proseguirà con tale metodologia in assenza di stratigrafie e depositi archeologici.

Resta inteso che nel corso delle attività, qualora si rinvenisse materiale di interesse archeologico sarà immediatamente informata la Direzione Scientifica (Soprintendenza) e la stessa ovviamente ha facoltà di chiedere approfondimenti e una maggiore estensione dei saggi ai sensi dell'art. 25, comma 8, lettera c del Dlgs 2016 n. 50 (che in tal caso si effettueranno successivamente con ditta qualificata OS25).

Tutti i saggi di ambito geologico e ambientale con sorveglianza archeologica saranno documentati fotograficamente, georeferenziati e restituiti cartograficamente.

CONSEGNA DELLA DOCUMENTAZIONE

L'Archeologo, in possesso dei requisiti, che seguirà i lavori, entro il termine di 5 gg. lavorativi dalla conclusione delle attività di indagine dovrà consegnare all'Ente Appaltante (ANAS) la documentazione scientifica che verrà immediatamente trasmessa alla Direzione Scientifica (Soprintendenza). Su supporto informatico, dovrà fornire contestualmente un diario fotografico dei lavori che attesti chiaramente l'esecuzione e documentazione di ciascun saggio fino alla quota prevista, con foto d'insieme e di particolare, organizzato in sequenza temporale quotidiana, dall'inizio alla fine delle attività di cantiere: questo materiale sarà sistematizzato secondo le specifiche che saranno fornite all'Ente Appaltante.

FASI E PROGRESSIONE TEMPORALE DELLE INDAGINI ARCHEOLOGICHE

La presente proposta articolata su più fasi, prevede la seguente progressione temporale:

- La prima fase prevista dalla presente progettazione consiste nella assistenza scientifica di saggi stratigrafici di ambito geologico e ambientale che si effettueranno con scavo meccanico, se in assenza di deposito archeologico, per una profondità di scavo di m. 1.00 per i sondaggi di Tipo A e per una profondità di m. 2 per i sondaggi di Tipo B, a meno di trovare la roccia vergine ad una quota superiore.
- Si rimanda ad una eventuale seconda fase integrativa, qualora emergessero evidenze archeologiche, con scavi di fase II funzionali a chiarire la consistenza e complessità di eventuali depositi archeologici che dovessero individuarsi e da attivarsi su richiesta della Soprintendenza in caso di ritrovamenti. Qualora emergessero elementi di interesse archeologico la Soprintendenza potrà valutare interventi di conservazione e di valorizzazione dei beni archeologici rinvenuti.

Dott.ssa Archeologa Pina Maria Derudas*
ANAS – Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori - Coordinamento Progettazione



*Elenco Mibact, n. 459 "Abilitati alla redazione del Documento di Archeologia Preventiva"