



Verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D. Lgs. n. 50/2016 ss. mm. ii. ai fini dell'intervento di banchinamento del fronte esterno del molo Clementino nel porto di Ancona.

C.U.P. J31H16000140005 - C.I.G. ZE91EE9AC4



RELAZIONE DI VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

Dott. Paolo Campagnoli (Archeologo)

Dott. Geol. Carlo Del Grande (Geologo)

AMBIENTE TERRA
Via Montecalderaro, 2700/B
40024 CASTEL SAN PIETRO TERME (BO)
C.F./P. IVA 02540471204

AMBIENTE TERRA – STUDIO ASSOCIATO

Via Montecalderaro 2700/b Castel San Pietro Terme (BO)

P.I. – C.F. 02540471204

Committente:

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Molo S. Maria - 60100 ANCONA

P.IVA 00093910420

5 SETTEMBRE 2017



INDICE

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | PREMESSA | 3 |
| 2 | LAVORI OGGETTO DI VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO | 4 |
| 3 | INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO DELL'AREA PORTUALE..... | 6 |
| 3.1 | Inquadramento geologico dell'area | 6 |
| 3.2 | Depositi di copertura presenti..... | 9 |
| 4 | STORIA DEL PORTO DI ANCONA | 12 |
| 4.1 | Il porto in età preromana..... | 13 |
| 4.2 | Il porto romano..... | 17 |
| 4.3 | Il porto in età tardo antica e medievale..... | 20 |
| 4.4 | Il porto dall'età moderna al secolo scorso..... | 21 |
| 5 | DATI ARCHEOLOGICI: STUDI E RITROVAMENTI | 30 |
| 5.1 | Il relitto della motonave Sunrise: storia e indagini recenti | 33 |
| 6 | VERIFICA DELLA POTENZIALITÀ ARCHEOLOGICA DEL SITO | 38 |
| 7 | CONCLUSIONI..... | 40 |
| 8 | BIBLIOGRAFIA | 42 |



1 PREMESSA

Su incarico (Prot. PAR-003478-06_07_2017) dell'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE, con sede in Ancona – Molo S. Maria, lo scrivente **DOTT. PAOLO CAMPAGNOLI**, con Laurea in lettere in indirizzo Classico e Dottorato ricerca in Archeologia (Topografia), iscritto al n. 338 dell'elenco per l'archeologia preventiva presso il MIBACT, ha redatto la presente RELAZIONE DI VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., sull'INTERVENTO DI BANCHINAMENTO DEL MOLO CLEMENTINO NEL PORTO DI ANCONA.

Per la redazione del paragrafo sulla descrizione dei lavori in progetto, di quello dell'inquadramento geologico e geomorfologico dell'area portuale e di quello sul relitto della Motonave Sunrise, lo scrivente si è avvalso della collaborazione scientifica del **DOTT. GEOL. CARLO DEL GRANDE**, con iscrizione al n. 1033 all'Albo Professionale dei Geologi della Regione Emilia Romagna e Dottorato di Ricerca in Sedimentologia.

Pertanto si è ritenuto opportuno firmare congiuntamente la relazione, fermo restando che le parti di tema prettamente archeologico sono state redatte solo dallo scrivente Dott. Paolo Campagnoli.

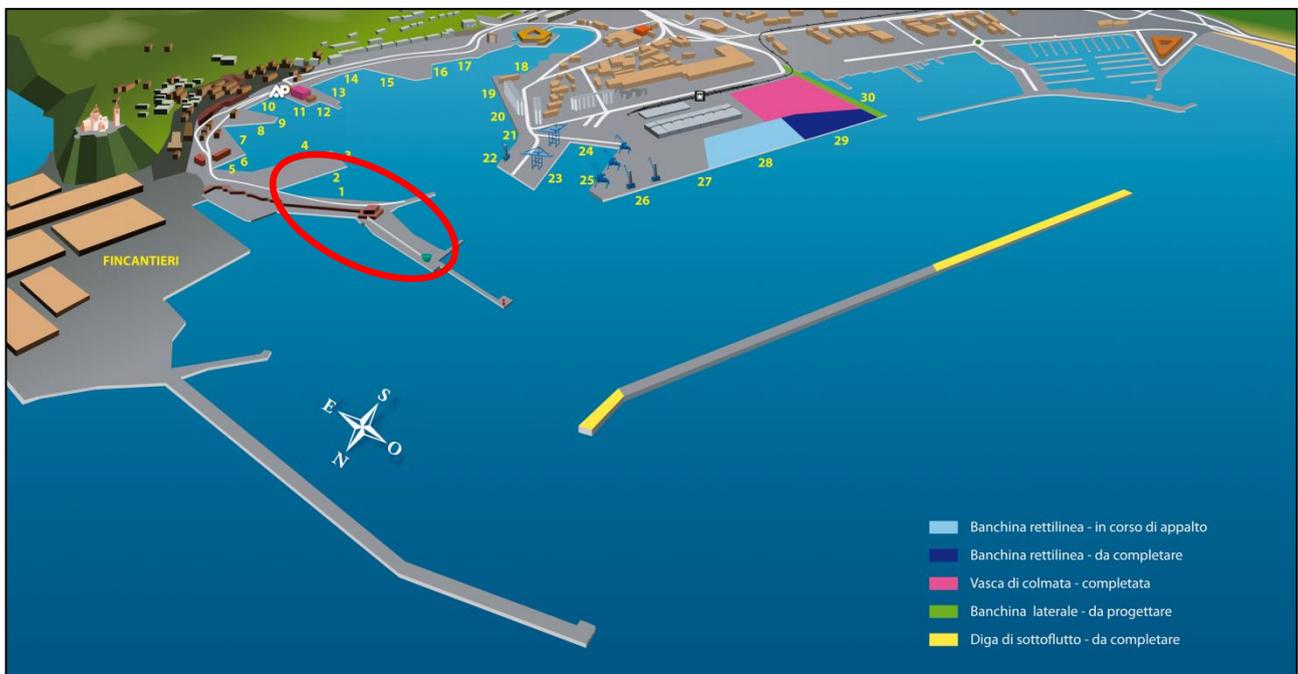


Figura 1 – Inquadramento dell'area di intervento nel Porto di Ancona.



2 LAVORI OGGETTO DI VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

In questa sede si inserisce una sintetica descrizione dell'intervento, rimandando naturalmente agli elaborati di progetto della Committenza per qualsiasi approfondimento e integrazione.

Le informazioni riguardanti il progetto di fattibilità sono state desunte dalla Relazione Tecnico Illustrativa del "Progetto di fattibilità tecnica ed economica banchinamento fronte esterno molo Clementino nel porto di Ancona" redatta dallo Studio Zoppi Ingegneria & e associati – giugno 2016.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale intende promuovere lo sviluppo del porto di Ancona e incoraggiare al tempo stesso attività e servizi che siano compatibili con il tessuto circostante, creando così una connessione con il centro storico della città. A tale scopo individua, come strategico per le attività del porto, il riordino funzionale dell'attuale Molo Nord (**Figura 1**).

L' Autorità Portuale ha quindi individuato la possibilità di banchinare e di allargare lo spazio di calata del lato esterno del Molo Clementino, oggi non attraccabile in quanto protetto da una mantellata in massi di cls., in maniera da realizzare un fronte di lunghezza pari a circa 350 metri per renderlo idoneo alla ricettività di unità navali di medie e grandi dimensioni (area in giallo nelle **Figura 2 e Figura 3**). Detta banchina potrebbe avere una estensione di circa 60 metri dello spazio di calata, ottenendo così un accosto idoneo all'attracco ed allo svolgimento delle operazioni commerciali delle navi moderne di grandi dimensioni. Pertanto l'area interessata dai lavori per l'ampliamento del Molo Nord avrà una estensione di oltre 20.000 mq.

Il progetto prevede anche un ampliamento del fronte nord del Molo Clementino per una larghezza variabile tra i 12 e i 15 metri (area in rosso nelle **Figura 2 e Figura 3**).

Il progetto volto all'ottenimento degli obiettivi prefissati, prevede ogni opera per esso necessaria, fra cui l'escavazione del fondale marino sino alla quota di m – 10,00 s.l.m. e l'adozione di due possibili tipologie costruttive che dovranno essere verificate dalle necessarie indagini geologiche e geotecniche:

- fondata superficialmente, banchina su massi pilonati;
- fondata in profondità, banchina su pali.

Nel progetto preliminare sono state studiate e sviluppate due soluzioni progettuali, per ognuna delle quali sono possibili le due differenti tipologie costruttive. Si tratta delle Soluzione 1 e Soluzione 2 delle quali si riportano le piante in cui si apprezza l'ubicazione esatta dell'intervento e la sua estensione (**Figura 2 e Figura 3**).

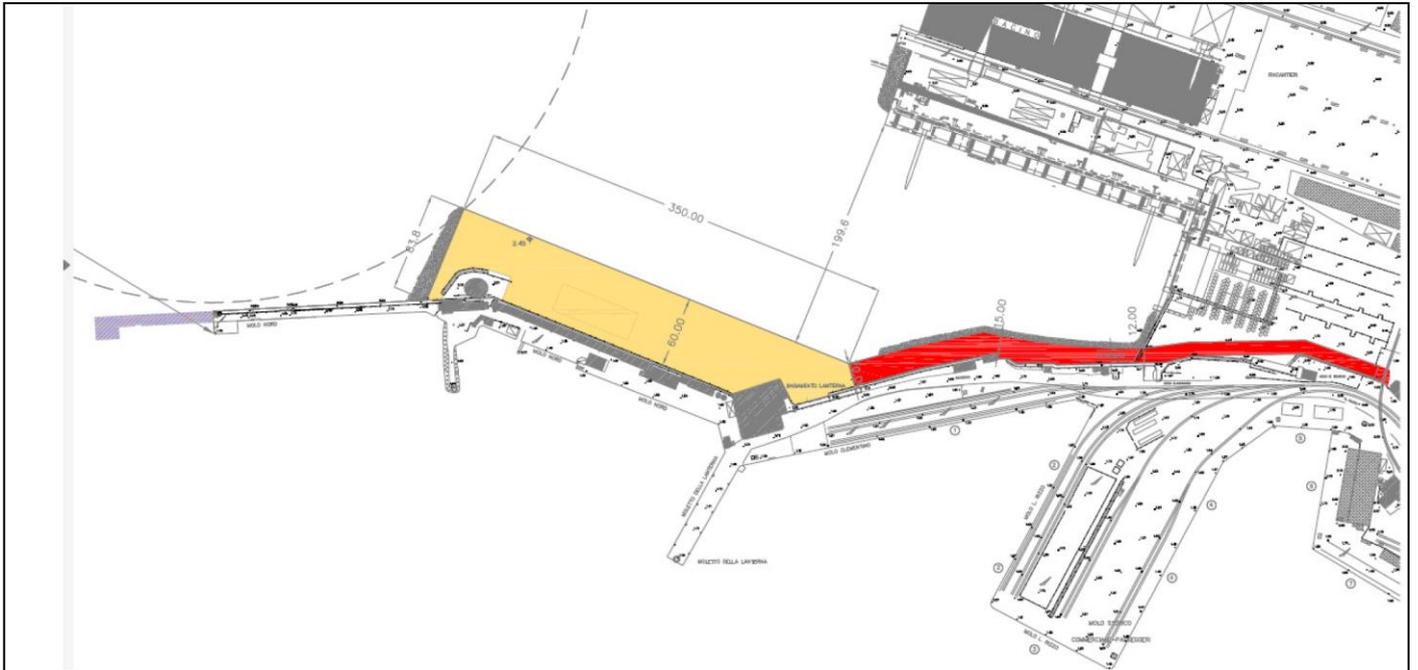


Figura 2 - Planimetria generale di progetto SOLUZIONE 1 senza risolto.

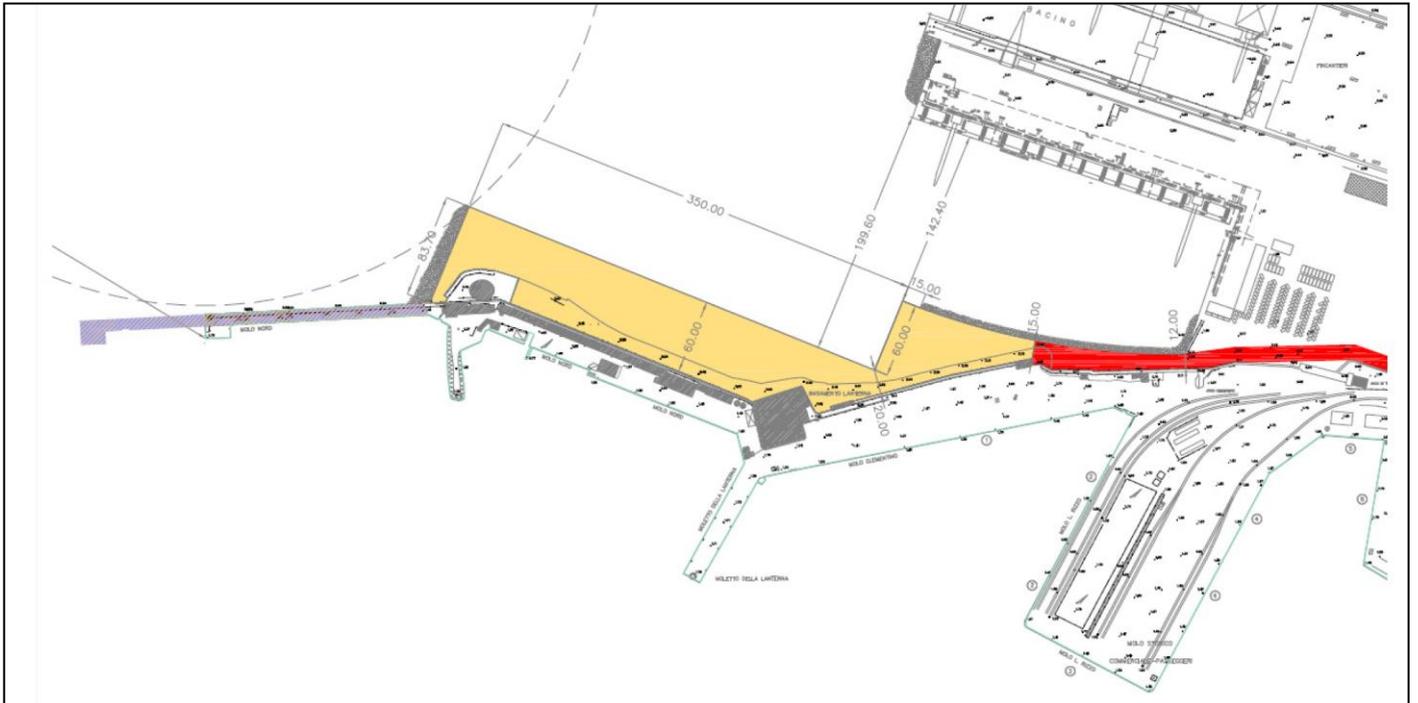


Figura 3 - Planimetria generale di progetto SOLUZIONE 2 con risolto.



3 INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO DELL'AREA PORTUALE

Le caratteristiche generali dell'area portuale ed il suo inquadramento nell'ambito geologico più generale della città di Ancona, riportate in questi paragrafi, sono ricavati dal *Rapporto Geologico e Geotecnico del P.P.E. del Porto di Ancona in variante al P.R.G. vigente (novembre 2005)* e dalla *Relazione Geologico -Geotecnica* allegata al "Progetto di fattibilità tecnica ed economica banchinamento fronte esterno molo Clementino nel porto di Ancona" redatta dallo Studio Zoppi Ingegneria & e associati – giugno 2016.

3.1 Inquadramento geologico dell'area

L'attuale assetto morfologico strutturale è caratterizzato da un rilievo che costituisce il fianco occidentale di una macroanticlinale con asse orientato NO-SE (Anticlinale del Monte Conero), interessata da una faglia inversa orientata NO-SE e da una sinclinale con la medesima direzione (Tavernelle-Torrette), con probabili presenze di faglie minori. Gli strati hanno giaciture immergenti verso SO e SSO di 40°-55°; questo assetto è stato determinato da fenomeni di sollevamento e piegamento a seguito dei processi tettonici che hanno interessato la zona. L'area è formata da una serie di depositi marini che si sono formati dal Miocene medio superiore al Pliocene inferiore.

La tipica sequenza litologica dell'area anconetana vede, al di sotto delle coperture di origine eluviocolluviale di età plio-pleistocenica, la presenza della formazione di età Messiniana dello Schlier, ovvero della formazione di argille marnose di età Pliocenica (**Figura 4**).

Lo Schlier risulta costituito essenzialmente da marne e calcari marnosi; la formazione Pliocenica da argille marnose o marne argillose con intercalazioni di livelli o lenti sabbiose di modesto spessore.

Nell'area portuale entrambe le formazioni sono presenti, risultando individuata una superficie di discontinuità stratigrafica con traccia in direzione NW-SE che si colloca, più o meno, in corrispondenza dell'attuale porto pescherecci, presso la Mole Vanvitelliana.

Sono presenti anche depositi continentali risalenti al Quaternario, costituiti da coperture detritiche di origine colluviale derivanti dal disfacimento della roccia madre; inoltre, nell'area portuale, sono presenti depositi recenti e attuali (dal 1800 in poi) caratterizzati da materiale di riporto di origine antropica.

La formazione dello Schlier è caratterizzata da una struttura marnoso calcarea basale in strati di 20-100 cm e in banchi di 200-500 cm di spessore (Langhiano basale) e da una struttura soprastante, costituita da marne siltose e argille siltose grigiastre in strati di 10-40 cm con dimensioni anche di 100-200 cm.

In essa si rinvengono intercalazioni calcarenitiche e lo spessore della formazione varia per ogni zona.



Al di sopra dello Schlier vi sono i depositi del Messiniano, rappresentato da:

1. *Formazione Gessoso-solfifera: gessi, arenarie gessose, gessareniti, calcari solfiferi, argille bituminose e diatomiti (Messiniano p.p.);*
2. *Argille a colombacci: marne argillose, argille marnose e marne con intercalazioni di arenarie e di calcari micritici (Messiniano superiore), che costituiscono la parte inferiore delle Marne dei Corvi, in cui oltre alle peliti sono presenti intercalazioni arenacee in strati medi e sottili, arenacei in strati di 3-4 metri di spessore e un orizzonte dello spessore di 15 metri di calcarenite arenacea a granulometria medio fine.*

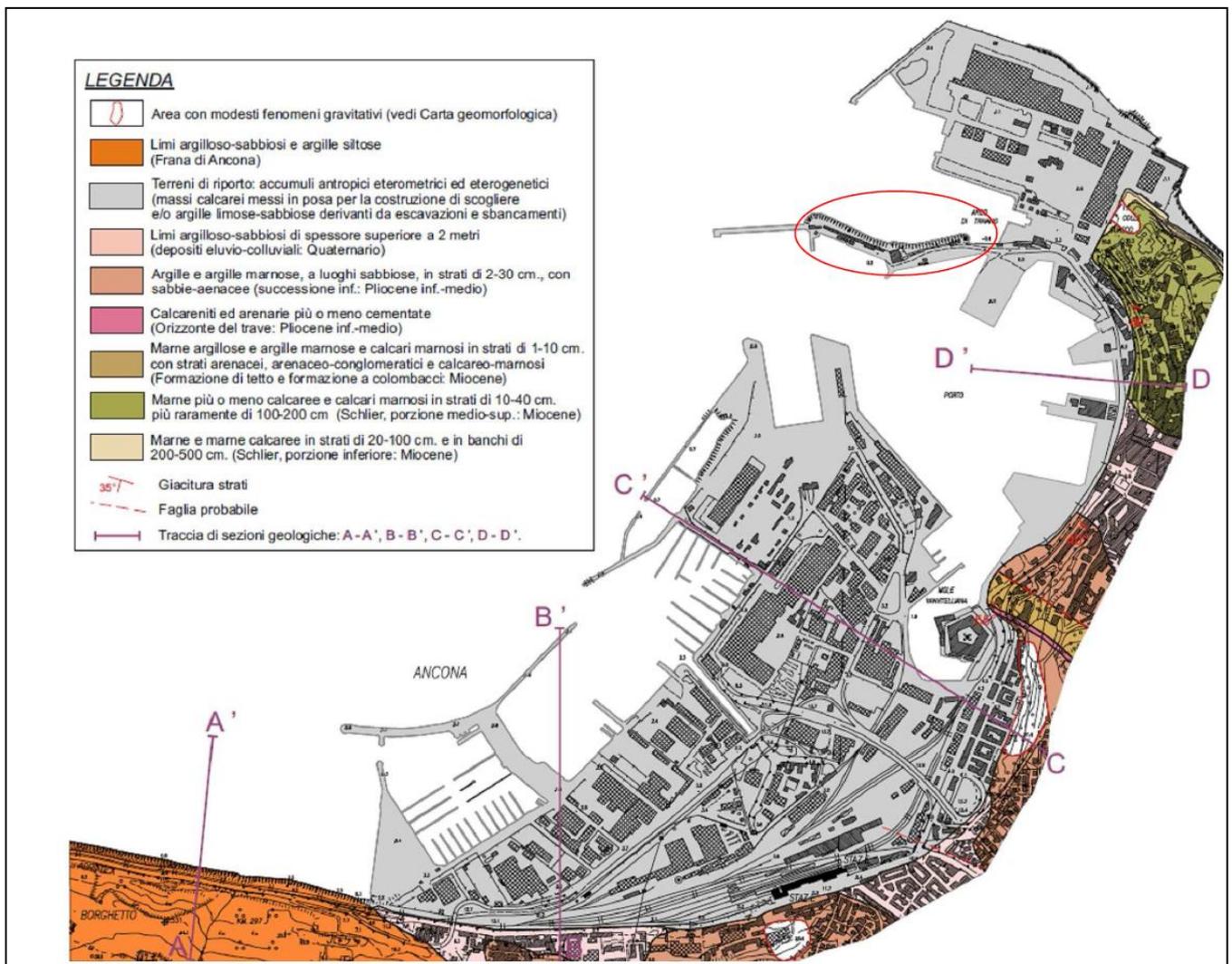


Figura 4 – Carta geologica (PPE del porto – 2005)

L'ambiente di sedimentazione è di lago-mare; l'orizzonte del Trave segna il passaggio tra Miocene e Pliocene. Il Pliocene dell'area di Ancona è caratterizzato dalle peliti grigio-azzurre; esse sono



costituite da una sequenza di argille siltose, argille marnose, marne argillose che passano superiormente a depositi costituiti da corpi sabbiosi (Pliocene inferiore - medio p.p.).

La zona del molo Clementino si trova in un'area del porto oggetto di interramenti recenti a morfologia pianeggiante. I terreni di riporto utilizzati per l'interramento a tergo della struttura sono ciottoli di pezzatura media e grossolana e il paramento lato mare è costituito da massi artificiali in cls. Al di sotto di questi spessori di materiale è presente la formazione in posto costituito da Schlier.

In conclusione l'area portuale di Ancona si presenta complessa sotto il profilo geologico, a causa della intensa attività tettonica che l'ha interessata. Dalle indagini effettuate si riscontra la presenza, dal basso verso l'alto, delle seguenti formazioni:

- 1. formazione Schlier (Miocene medio-inferiore), tipica dell'area anconetana, costituita da un'alternanza di marne, marne argillose e calcari marnosi biancastri, notevolmente consistenti. Questa formazione si estende a partire da una profondità di circa 25-27 m fino a 40-50 m corrispondente alla massima profondità a cui si sono spinte le indagini geognostiche, ma è presumibile che si estenda fino a profondità anche maggiori.*
- 2. Sulla formazione della Schlier sono stati rinvenuti i terreni del Miocene Superiore, che si presentano assai vari per composizione litologica e spessore. Tra le formazioni del Miocene superiore, si riconosce la cosiddetta formazione Gessoso-Solfifera, costituita da argille e marne bituminose, marne tripolacee e diatomiti, seguite da calcari marnosi, calcari dolomitici e solfiferi. Questi calcari a loro volta sono seguiti da argille bituminose con rare e sottili intercalazioni di siltiti arenarie fini.*
- 3. La formazione Gessoso-Solfifera è seguita, verso l'alto, dalla Formazione a Colombacci (sempre del Miocene superiore), costituita da argille marnose con sottili intercalazioni arenacee. La parte superiore del ciclo miocenico è costituita dalla formazione geologica denominata Orizzonte del Trave, che tuttavia sembra scomparire nei dintorni della città di Ancona.*
- 4. La successione pliocenica (Pliocene medio-inferiore) è costituita essenzialmente da argille marnose e/o marne argillose. Senza alcun ordine apparente sono presenti nelle argille interstrati millimetrici lenti e/o livelli sabbiosi e sabbioso limosi.*
- 5. Al di sopra della successione pliocenica si rinvengono i depositi colluviali argilloso-sabbiosi del Pleistocene.*
- 6. Questi ultimi sono sovrastati da uno strato di terreni sciolti rappresentati da sabbie fini, con livelli sabbioso-limosi, limoso-sabbiosi e limoso-argillosi. In particolare, lo strato più superficiale è costituito da materiale di riporto, ottenuto tramite riempimento idraulico dell'area con sabbie di dragaggio. Si tratta pertanto di terreni sciolti costituiti da sabbie fini, con livelli sabbioso-limosi, limoso-sabbiosi e limoso-argillosi.*



3.2 Depositi di copertura presenti

Le indagini e gli studi eseguiti nelle aree del settore nord del porto, e in particolare nello stabilimento Fincantieri, indicano che i terreni di fondale sono costituiti principalmente dalla successione di due distinti litotipi: procedendo dal fondale, al crescere della profondità, si ritrovano limi argilloso-sabbiosi di bassa consistenza, seguiti da un deposito di sabbie fini mediamente addensate.

La potenza complessiva dei depositi di copertura, sulla base dei risultati delle diverse campagne di indagine, è variabile fra 2-3 m e 15 metri da quota fondale, procedendo da terra verso mare in direzione SE-NW.

Al di sotto di questo spessore si ritrova la formazione di base compatta, individuata come formazione dello Schlier.

Analogo andamento stratigrafico viene riportato nella sezione geologica D-D' (**Figura 5**) che è ubicata subito a sud del sito in esame (**Figura 6 e Figura 7**).

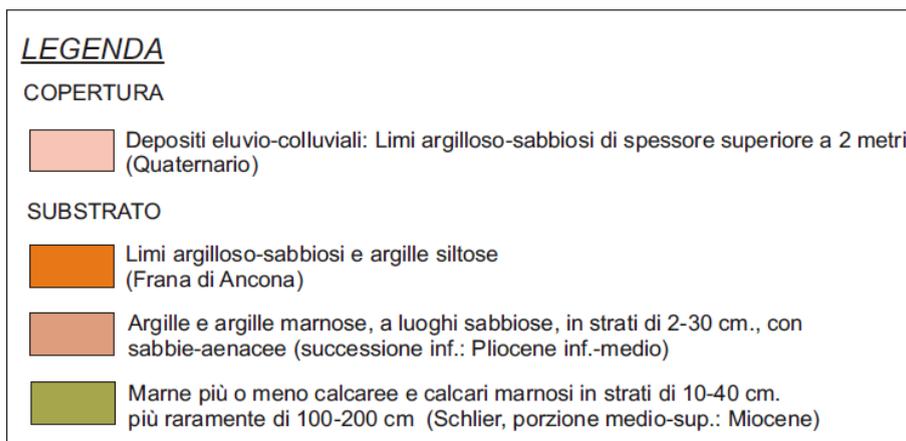
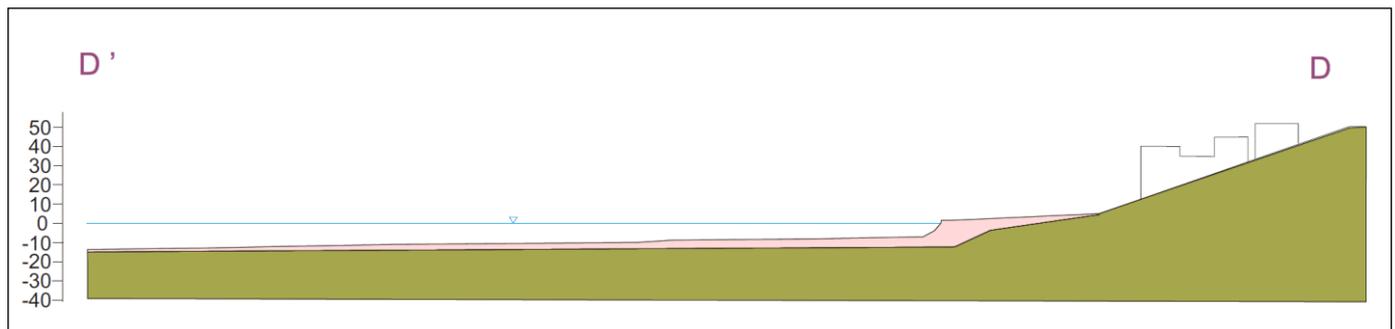


Figura 5 – Sezione geologica D-D' (PPE del porto – 2005).

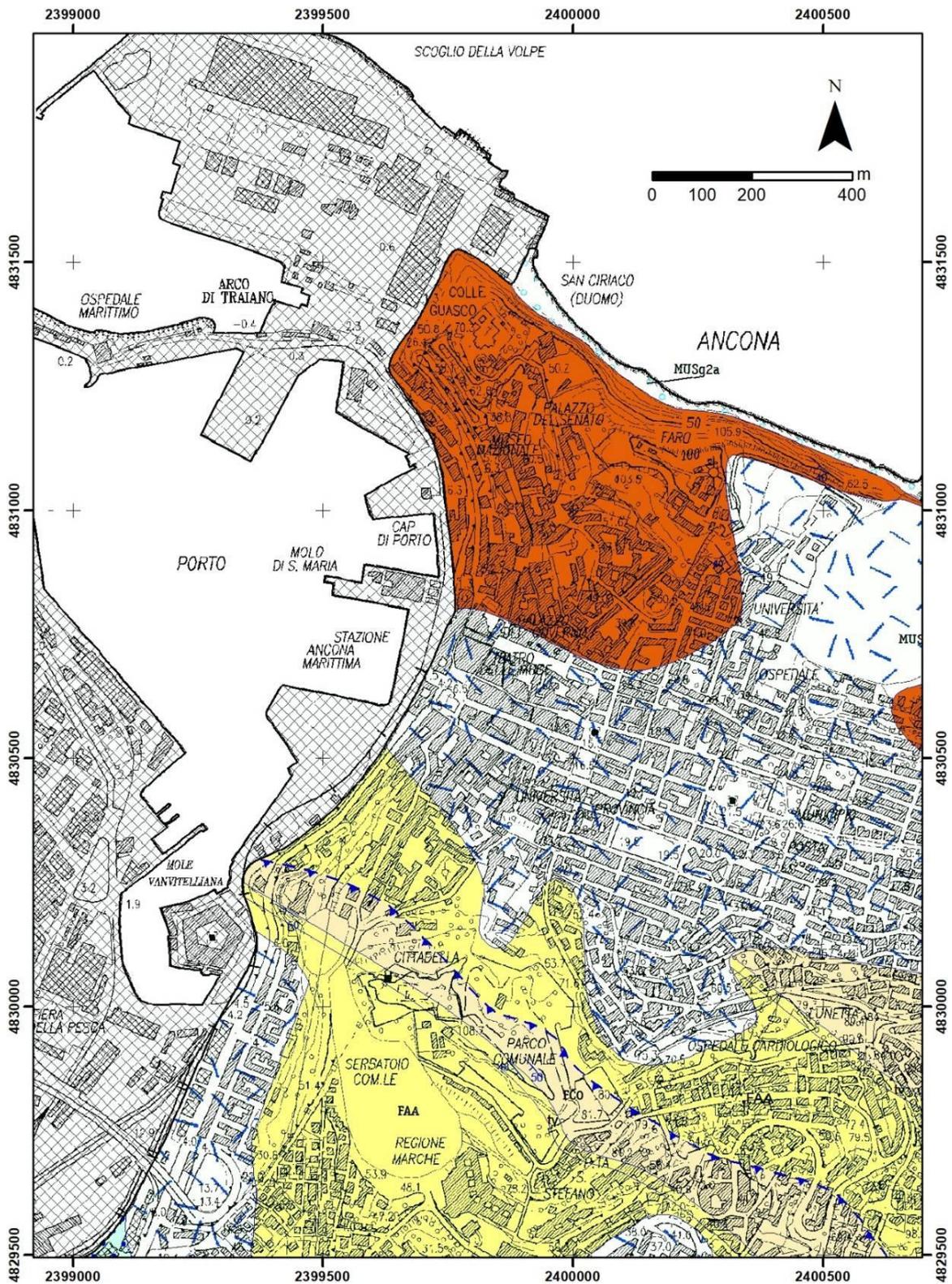


Figura 6 - Estratto non in scala dalla Carta geologica della Regione Marche Sezione 282150 ANCONA.

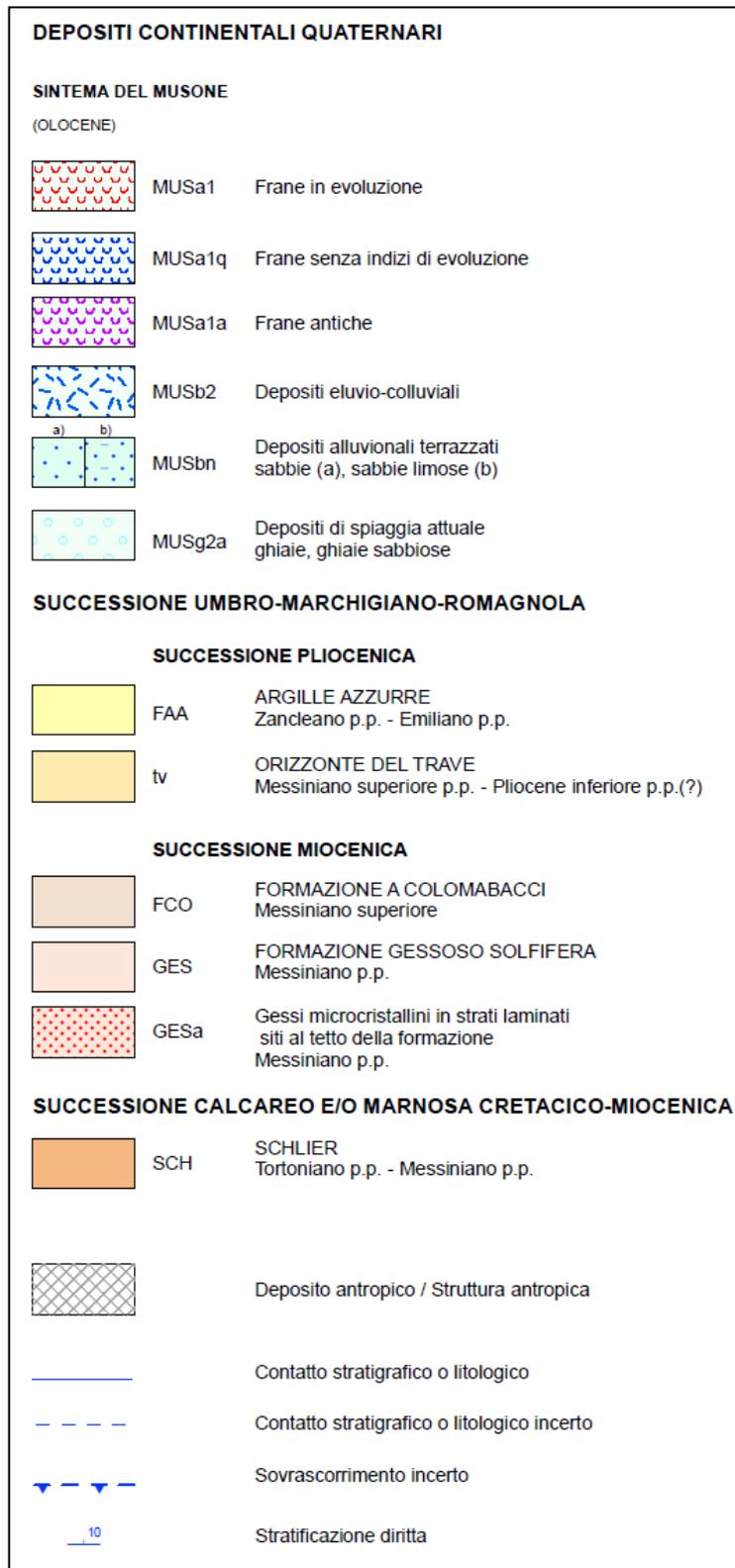


Figura 7 - Legenda della Carta geologica.



4 STORIA DEL PORTO DI ANCONA

L'area portuale di Ancona costituisce da sempre uno dei principali approdi adriatici sulla costa italiana. Come vedremo ne sono testimonianza le fonti scritte che ne parlano diffusamente e i ritrovamenti archeologici avvenuti al suo interno e nella fascia costiera antistante.

L'importanza del porto anconetano si deve innanzitutto alle sue caratteristiche morfologiche. Queste sono cambiate nel corso del tempo, mantenendo comunque la peculiarità di farne uno dei rari ambiti naturalmente favorevoli allo scalo delle navi in un tratto di costa che già gli antichi consideravano "importuosa", cioè di difficile approdo: "*Importuosa Italiae litora*", così lo storico Tito Livio definiva il litorale medio-adriatico per la mancanza di golfi, insenature e isole adatti al riparo e all'attracco¹. Infatti, se si escludono alcune foci fluviali e proprio l'area del Conero, in antico la costa marchigiana non presentava zone dove le navi potessero agevolmente fare scalo².

Numerosi sono gli studiosi che si sono occupati della navigazione antica lungo la costa marchigiana e dei ritrovamenti archeologici avvenuti nel tempo, con particolare attenzione proprio all'area del Conero e alla zona di Ancona. Fra tutti ricordiamo in particolare il prof. Nereo Alfieri, a lungo docente di Topografia Antica presso l'Università degli Studi di Bologna, e la dott.ssa Maria Cecilia Profumo, per decenni funzionario presso la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche. A loro si devono gli studi più approfonditi che, insieme a contributi di specialisti della navigazione antica come il prof. Stefano Medas, definiscono un quadro puntuale sulla storia della navigazione antica lungo la costa marchigiana e, nello specifico, anche dell'area portuale di Ancona. Nelle loro pubblicazioni, alle quali si rimanda, è raccolta una ricca bibliografia, che a volte ha espresso valutazioni e ipotesi differenti o contrastanti. Come vedremo, un particolare dibattito si è acceso sull'evoluzione topografica del porto di Ancona, fra età greca ed età romana.

Dato che si tratta di una bibliografia ampia e articolata, in questa sede ci si limiterà a citare i dati bibliografici essenziali allo scopo di questa relazione, fermo restando che è stata consultata per intero presso le Biblioteche dei seguenti istituti:

- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche - Sezione Archeologia
- Archivio di Stato di Pesaro
- Biblioteca Oliveriana di Pesaro
- Biblioteca del Dipartimento Storia Culture Civiltà (DISCI) dell'Università degli Studi di Bologna

Per la consultazione della cartografia storica si è in particolare fatto riferimento alla pubblicazione di

¹ Livio, *Ab Urbe Condita*, X, 2, 4.

² Per una sintesi sulla navigazione lungo la costa romagnola e marchigiana in età preromana e romana, anche in rapporto alle caratteristiche morfologiche del litorale, rimane ancora importante lo studio di Nereo Alfieri: ALFIERI 1990. Per i porti marchigiani e la navigazione lungo questo litorale nel Medioevo: FRISON 1990, in particolare pp. 132-145 (Ancona alle pp. 144-145).



Luigi Zoppi e Paolo Zoppi, *Il porto di Ancona dalle origini a oggi. Progetti e opere*, Ancona 2012 (= ZOPPI, ZOPPI 2012).

4.1 Il porto in età preromana

Ancona deve il suo nome al termine greco "ankor", proprio per la particolare morfologia della linea di costa che, in prossimità del promontorio su cui sorse il primo nucleo abitato della città, si inarcava a formare un vero e proprio "gomito".

La zona del Conero costituiva il naturale terminale di una delle principali rotte di attraversamento dell'Adriatico, quella che partiva da Iader (Zara)³: questa era la tratta più breve tra le due sponde e poteva godere anche della favorevole spinta delle correnti marine superficiali e dei venti⁴.

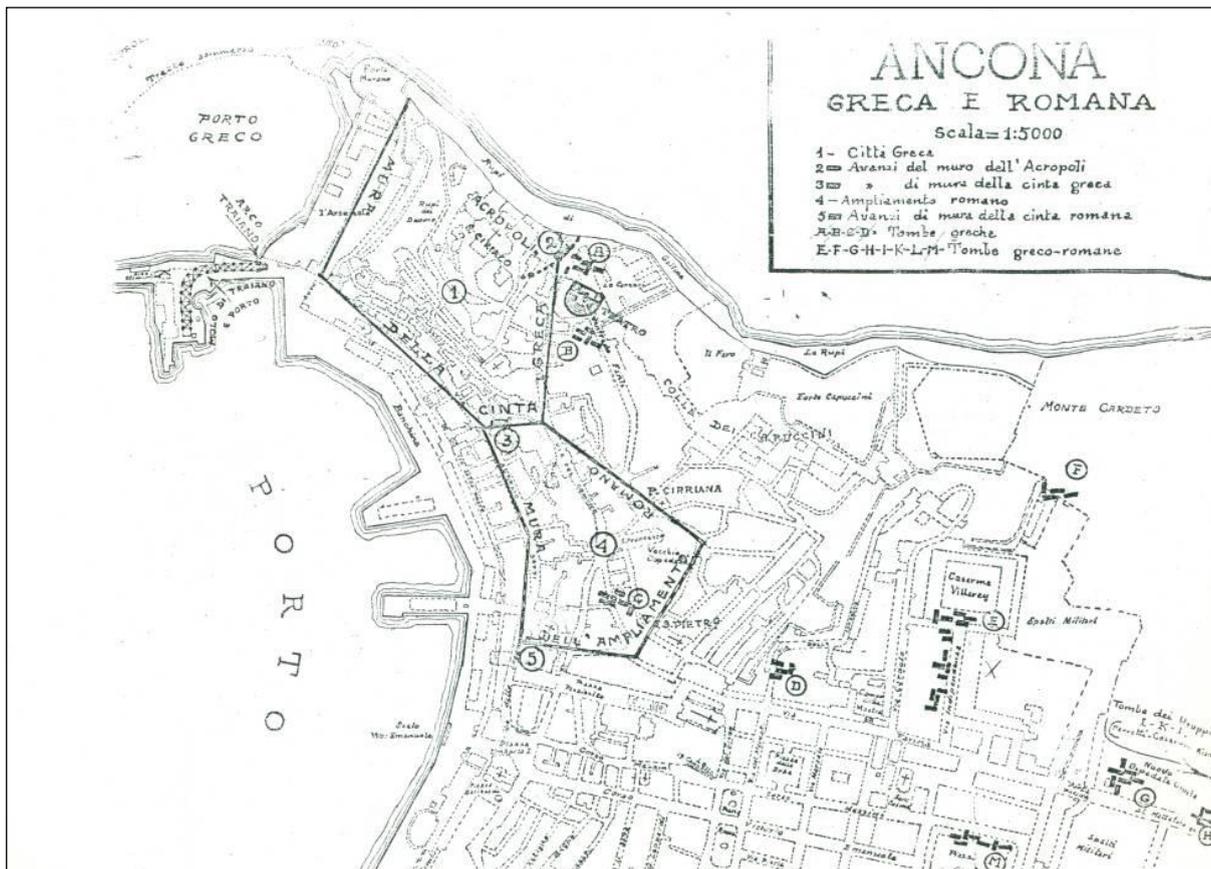


Figura 8 – Carta Archeologica di Ancona in DALL'OSSO 1915.

Come detto, la linea anconetana ha subito cambiamenti nel corso del tempo per effetto dell'erosione marina e di movimenti franosi, determinando anche uno spostamento del porto con il passaggio

³ VELTRI 2015, p. 114.

⁴ SALVINI 2013, p. 96.



all'età romana. Infatti è opinione condivisa dalla maggior parte degli studiosi che si sono occupati della storia del porto – ad es.: Dall'Oso (**Figura 8**), Alfieri (**Figura 9**), Moretti (**Figura 10**), Landolfi, Sebastiani, Profumo – che in età greca l'area di approdo si trovasse nell'area ora occupata dai cantieri navali, quindi a nord del molo fatto costruire da Traiano, molo poi inglobato nell'attuale molo Clementino⁵.

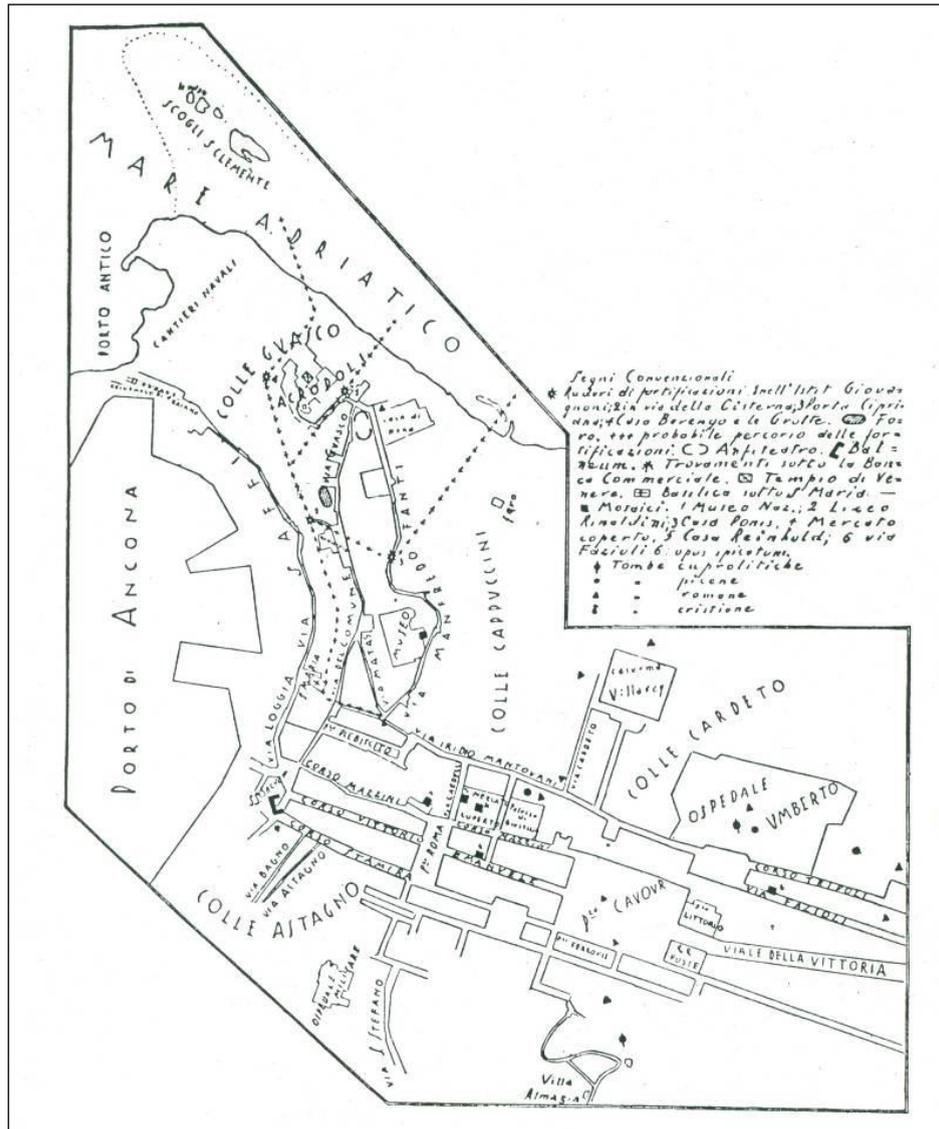


Figura 9 – Carta Archeologica di Ancona in ALFIERI 1938.

⁵ DALL'OSSO 1915, ALFIERI 1938, LANDOLFI 1992, MORETTI 1945, PROFUMO 2013, SALVINI 2015.

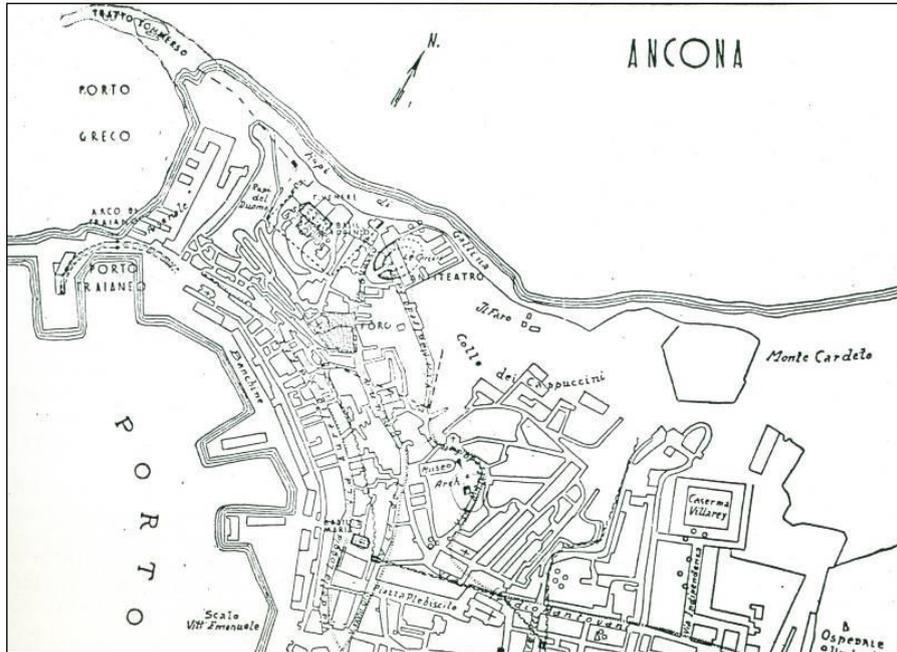


Figura 10 – Carta Archeologica di Ancona in MORETTI 1945.

A nord il limite di questo primo approdo “naturale” era costituito dal Colle Guasco, che doveva proseguire in mare ben oltre di quanto avviene oggi, offrendo quindi una maggiore chiusura a questo bacino naturale rispetto al presente. In età storica gli scogli di San Clemente, di San Clementino e della Volpe, ora coperti dai cantieri navali, costituivano i residui di questo promontorio eroso dal mare e dai venti per la friabilità della sua composizione litologica (**Figura 11**).

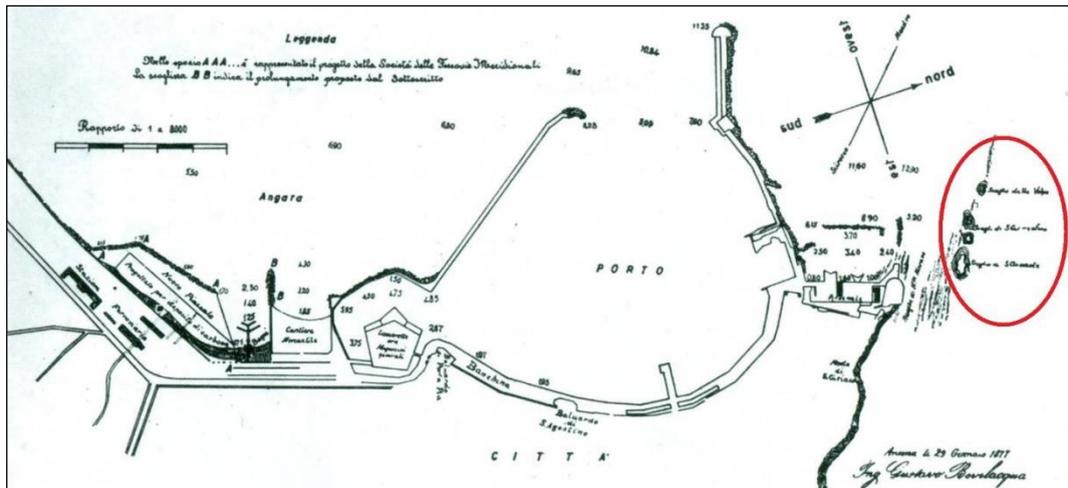


Figura 11 – Gli scogli di San Clemente, di San Clementino e della Volpe (evidenziati nell’ovale rosso) nella planimetria del progetto sul porto di Ancona elaborato dall’ing. Gustavo Bevilacqua nel 1877. Da: ZOPPI, ZOPPI 2012, fig. 9 a p. 16.

Questa ricostruzione paleoambientale è sostanzialmente condivisa negli studi sul porto anconetano,



anche in quelli che poi come non accettano l'ipotesi di uno spostamento del porto con il passaggio dall'età greca a quella romana, come fa Mario Luni (**Figura 12**), ⁶.



Figura 12 – Ricostruzione del promontorio di Monte Marano - Colle Guasco in età preromana secondo Mario Luni. A tratteggio è indicata la linea di costa. Gli scogli di San Clemente, di San Clementino e della Volpe sono quanto rimane di questo promontorio dopo la sua erosione in età storica.
Da LUNI 2015, fig. 3.

⁶ LUNI 2015, pp. 48-49.



Per Luni il porto preromano è da localizzarsi nell'area occupata da quello romano, quindi senza alcun spostamento, fra il molo Clementino a nord e gli scogli di Santa Lucia a sud. Anche Mario Veltri nutre forti perplessità sull'ipotesi del porto preromano posto a nord dell'attuale Molo Clementino, dato che questa tesi non è ancora stata suffragata da alcun ritrovamento archeologico e collocherebbe l'approdo in una zona troppo lontana dall'area di abitato e troppo esposta all'erosione e alle mareggiate⁷.

4.2 Il porto romano

Sappiamo che già nella prima metà del II secolo a.C. il porto di Ancona doveva caratterizzarsi per la presenza di importati strutture capaci di accogliere navi di notevole stazza: ce lo conferma il suo utilizzo come base per la flotta militare nel corso delle guerre illiriche tra il 178 e il 163 a.C.⁸.

Gli scavi condotti fra il 1998 e il 2001 in una ampia area situata sul Lungomare Vanvitelli delineano in modo chiaro la sua consistenza architettonica: sono state messe in luce importanti strutture nelle quali è possibile riconoscere dei magazzini e degli ambienti per la costruzione e la riparazione delle navi ("squeri").

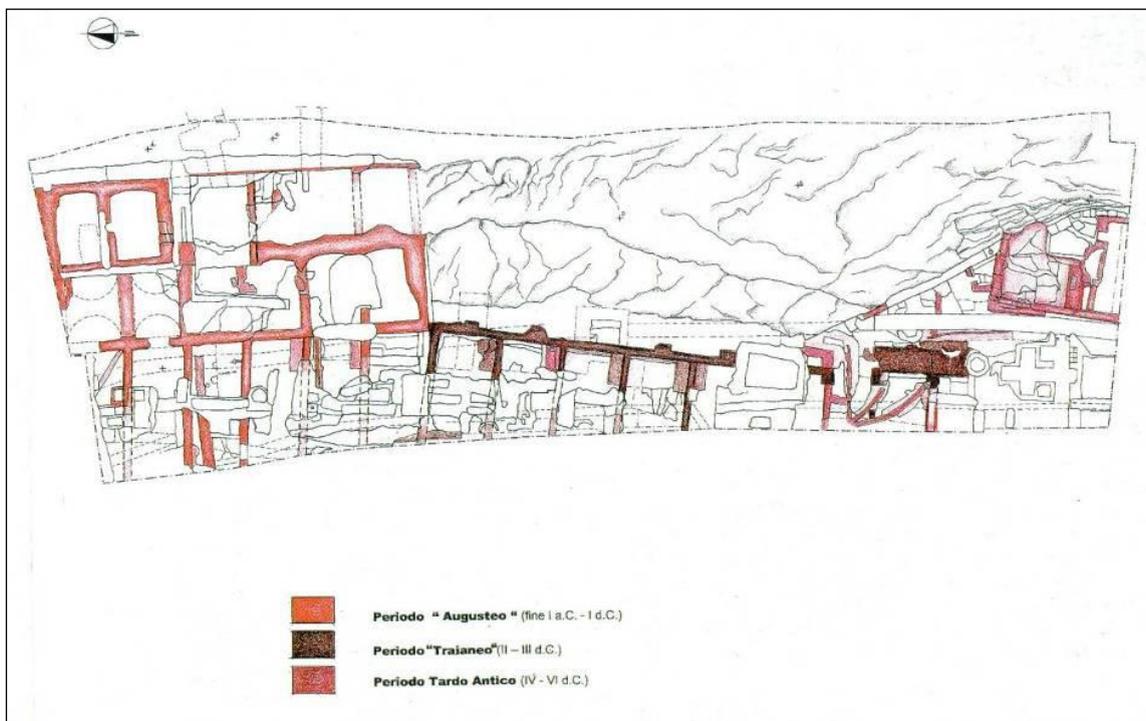


Figura 13 – Planimetria generale dello scavo del Lungomare Vanvitelli. Da SALVINI 2001.

⁷ VELTRI 2015, pp. 109-110.

⁸ Livio, *Ab Urbe condita*, XLI, n 1, 3.



Nella prima pubblicazione dello scavo, i resti archeologici di età romana sono stati attribuiti a tre diversi periodi, chiamati da Monica Salvini "Augusteo" (fine I secolo a.C. – I d.C.), "Traiano" (II-III secolo d.C.) e "Tardo Antico" (IV-VI secolo d.C.), periodi preceduti da una fase tardorepubblicana (II-I secolo a.C.)⁹ (Figura 13).

Successivamente Salvini ha confermato questa cronologia, facendo seguire la fase tardorepubblicana da "numerosi fasi romane e tardoromane, databili fra la metà del I secolo d.C. e la metà del IV secolo d.C., altomedievali (tra la metà del VI e la metà del IX secolo), medievali e moderne"¹⁰.

Altre strutture relative a edifici collegati alle attività del porto romano erano già state messe in luce in modo occasionale negli anni precedenti, sia a nord che a sud dell'ampia area indagata fra il 1998 e il 2001¹¹ (Figura 14).

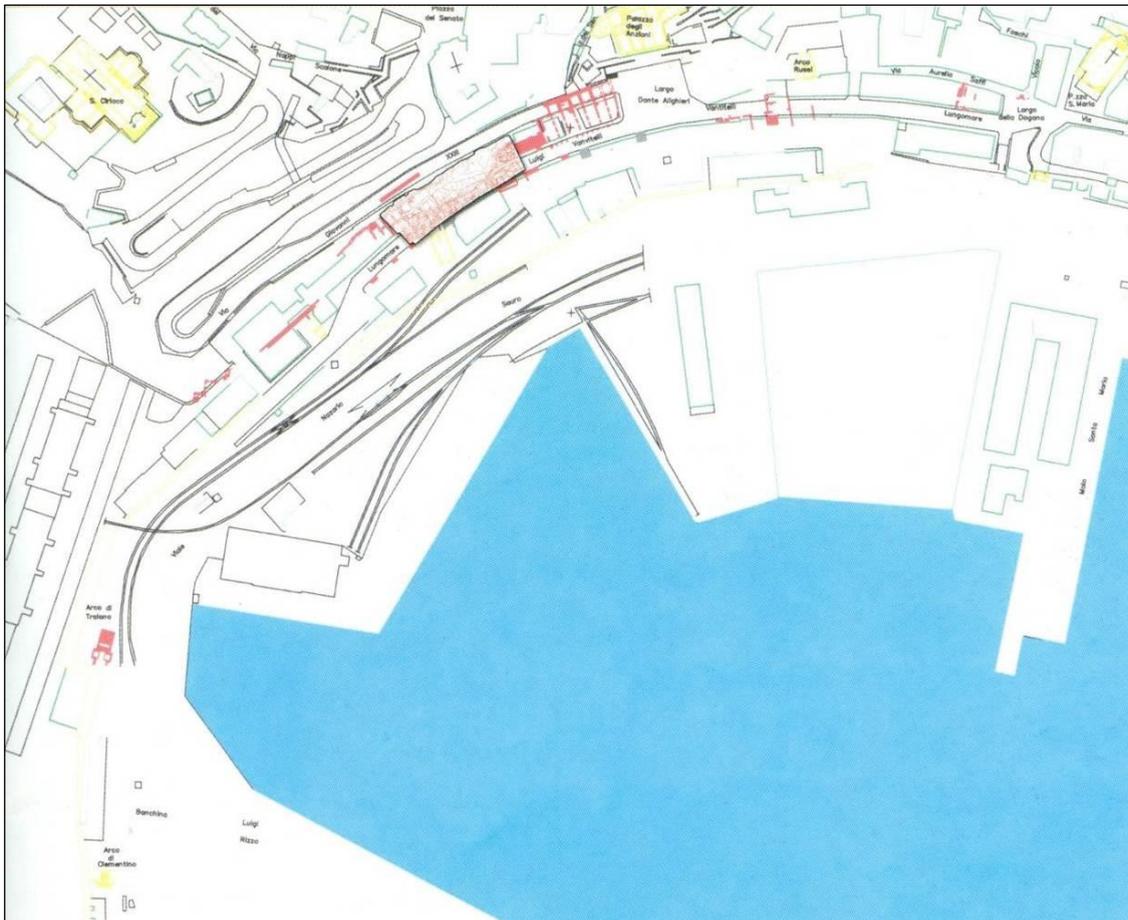


Figura 14 – Carta dei ritrovamenti di età romana nella zona del porto. Da SALVINI 2001.

⁹ SALVINI 2001.

¹⁰ SALVINI 2015, p. 96.

¹¹ Per una sintesi di questi ritrovamenti si rimanda a SEBASTIANI 1996, schede nn. 12-4, 23-27; LILLI 1997.



Con Traiano il porto viene potenziato e monumentalizzato. Usato come base per le spedizioni navali di conquista della Dacia, viene costruito un molo lungo circa 300 metri che lo protegge a nord dai venti del terzo quadrante e sulla "radice" di questo molo viene eretto il noto Arco. Il molo traiano è stato probabilmente costruito utilizzando come base di appoggio degli scogli affioranti o perlomeno posti a bassa profondità: infatti un saggio di scavo effettuato nel 1938 aveva evidenziato che il molo, o quanto meno la fondazione dell'Arco, poggiava sopra degli "scogli" in parte "riportati, ma in parte emergenti dall'acqua e saldi sul fondo marino"¹².

La scena 79 della Colonna traiana contiene una raffigurazione del versante occidentale del Colle Guasco e del porto di Ancona che è stata oggetto di approfonditi studi (**Figura 15**).



Figura 15 - Particolare della scena 79 della colonna traiana. Sulla destra è evidente l'arco fatto costruire dall'imperatore, coronato in alto da un gruppo di statue. Da SALVINI 2001.

¹² GALLI 1936, p. 329, nota 9, fig. 15.



Per alcuni autori costituirebbe questa scena della Colonna traiana una sorta di fedele "fotografia" della situazione topografica e architettonica ai tempi dell'imperatore; in particolare nella scena della colonna Monica Salvini riconosce anche il prospetto degli edifici venuti in luce, naturalmente solo a livello di fondazioni, nello scavo del Lungomare Vanvitelli¹³.

Per Profumo *"solo con la ristrutturazione traiana il porto sarebbe passato nella parte più interna del bacino"*¹⁴; il sito primitivo, quello di età greca, sarebbe rimasto ancora in uso, *"forse come scalo secondario o di emergenza"*, diventando poi l'Arsenale¹⁵.

In realtà si tratta di un'ipotesi smentita nei fatti proprio dai dati archeologici dello scavo del Lungomare Vanvitelli, che attestano una frequentazione di questa parte interna del bacino portuale già in età augustea.

Del tutto infondata è poi la tesi sostenuta da Sandro Stucchi che colloca il porto di età traiana ancora nel luogo del cosiddetto "porto greco", quindi a nord dell'Arco e del molo fatti costruire dall'imperatore¹⁶.

4.3 Il porto in età tardo antica e medievale

I ritrovamenti archeologici dello scavo del Lungomare Vanvitelli testimoniano la piena vitalità del porto anconetano anche in età tardo antica e nella successiva epoca medievale.

Alla fine dell'epoca romana Ancona entra a far parte della Pentapoli bizantina e diventa un punto nodale delle rotte che univano Ravenna e le terre dell'Esarcato con l'Oriente Greco. Nel suo studio sui porti marittimi marchigiani nell'Alto e nel Basso Medioevo, Carluccio Frison evidenzia attraverso una accurata ricerca d'archivio la piena vitalità commerciale della città e del porto¹⁷.

Nel VII secolo la città si ribella a Costantinopoli e grazie alla protezione della Chiesa romana ottiene di dotarsi di una propria flotta commerciale per il trasporto di beni di lusso (seta) e di largo consumo (grano, canapa, lana).

Nell'anno 840 aderisce al *Pactum Lothari* che sancisce solidarietà nei traffici marittimi tra le isole della laguna veneta e le coste del Regno Italico. Nemmeno le incursioni saracene – particolarmente devastante fu il "sacco" dell'839 – e un disastroso terremoto avvenuto nell'anno 847 ne interrompono la vocazione marittima. Anzi, nella ricostruzione si rafforzano le strutture portuali e quelle difensive, costruendo anche una torre nei pressi dell'Arco di Traiano con funzione di faro.

A partire dal X secolo le crociate lo vedono come uno dei principali porti di partenza per le coste

¹³ SALVINI 2015, pp. 101 ss., con bibliografia.

¹⁴ PROFUMO 2013, p. 37.

¹⁵ PROFUMO, MEDAS, DELBIANCO 2001, p. 320

¹⁶ STUCCHI 1960, pp. 24-29 e 91-97.

¹⁷ FRISON 1990, pp.144-145.



greche e per la Terrasanta, in una fase in cui le strutture feudali saranno poi sostituite da quelle più funzionali e imprenditoriali del libero Comune. Nel tempo il contrasto con la crescente potenza marittima di Venezia porta Ancona a chiedere di nuovo la protezione della Chiesa, che ne limita l'autonomia politica ma le preserva quella commerciale, soprattutto con la costa orientale dell'Adriatico e in particolare con i centri di Ragusa, Zara, Segna, Trieste e Fiume.

Nella seconda metà del XIII secolo, lo scalo anconetano è ricordato ne *Lo Compasso de Navigare* (portolano composto in ambiente pisano fra il 1250 e il 1265), al pari di quello di Genova e di pochi altri porti italiani, come "*bom porto ... facto de molo, et à fondo de VI passi ... e copre da tramontata entro a garbino*".

Tra il XIV e il XV secolo la marineria anconetana vive una fase di grande splendore, dotandosi di importanti istituzioni come il *Consolato del mare*, una sorta di tribunale per redimere le cause marittime, e un codice di leggi chiamato *Statuti del mare, del terzenale e della dogana*. La fortuna di questo porto è dovuta anche alla profondità dei suoi fondali: infatti, nel tratto di costa adriatica compresa fra Venezia e il Gargano, il porto di Ancona era il solo in cui potevano entrare navi con un pescaggio massimo di metri 7,50.

Nell'anno 1471 Papa Sisto IV concesse al Comune la somma di 500 fiorini d'oro per "ammodernare" le strutture portuali. Nel 1490 l'architetto militare Pietro Amoroso da Ascoli, su incarico del "Collegio della Balia" costruì i bastioni presso la torre del faro e "*alla porta da mare sotto le ripe del S. Marco*" e, nel 1509, quello più vasto verso lo scoglio di S. Clemente a difesa dell'Arsenale¹⁸

Verso la fine del XV secolo il porto di Ancona venne dotato di un nuovo Arsenale, nell'area dove si trovava l'antico navale ai piedi del Colle Guasco. Ne accrebbe così la funzione "industriale", perché qui furono costruite le migliori galere per i Papi e anche per armatori privati.

4.4 Il porto dall'età moderna al secolo scorso

Nel 1532 la città venne inglobata nello Stato Pontificio perdendo la sua autonomia politica. Decadde progressivamente anche l'importanza commerciale del porto, a causa del naturale interro del suo bacino e della scoperta di nuovi mondi che cambieranno le rotte commerciali. Decadde anche l'Arsenale che da fabbrica navale fu ridotto dapprima (anno 1556) a deposito di disinfezione di bagagli e di merci provenienti da località infettate dalla peste e poi (1664) in "*teatro perpetuo*"¹⁹.

Nel 1545 la Comunità di Ancona rivolse una petizione a Papa Paolo III affinché finanziasse i lavori per contrastare il progressivo interrimento del porto, dovuto agli apporti sedimentari delle correnti marittime, ma soprattutto allo sfaldamento della friabile rupe dell'Astagno. Tuttavia pare che questo appello non abbia avuto buon esito.

Poco efficacia ebbero poi le opere finanziate dai successori di Paolo III nel corso del XVI secolo

¹⁸ ZOPPI, ZOPPI 2012, p. 7.

¹⁹ La storia del porto in età moderna è stata efficacemente sintetizzata in ZOPPI, ZOPPI 2012, pp. 8-12.



(Figura 16). Nel 1587 l'architetto militare Jacopo Fontana presentò un progetto di "Restaurazione del Porto di Ancona" a Papa Sisto V, senza però riuscire ad attuarlo²⁰.

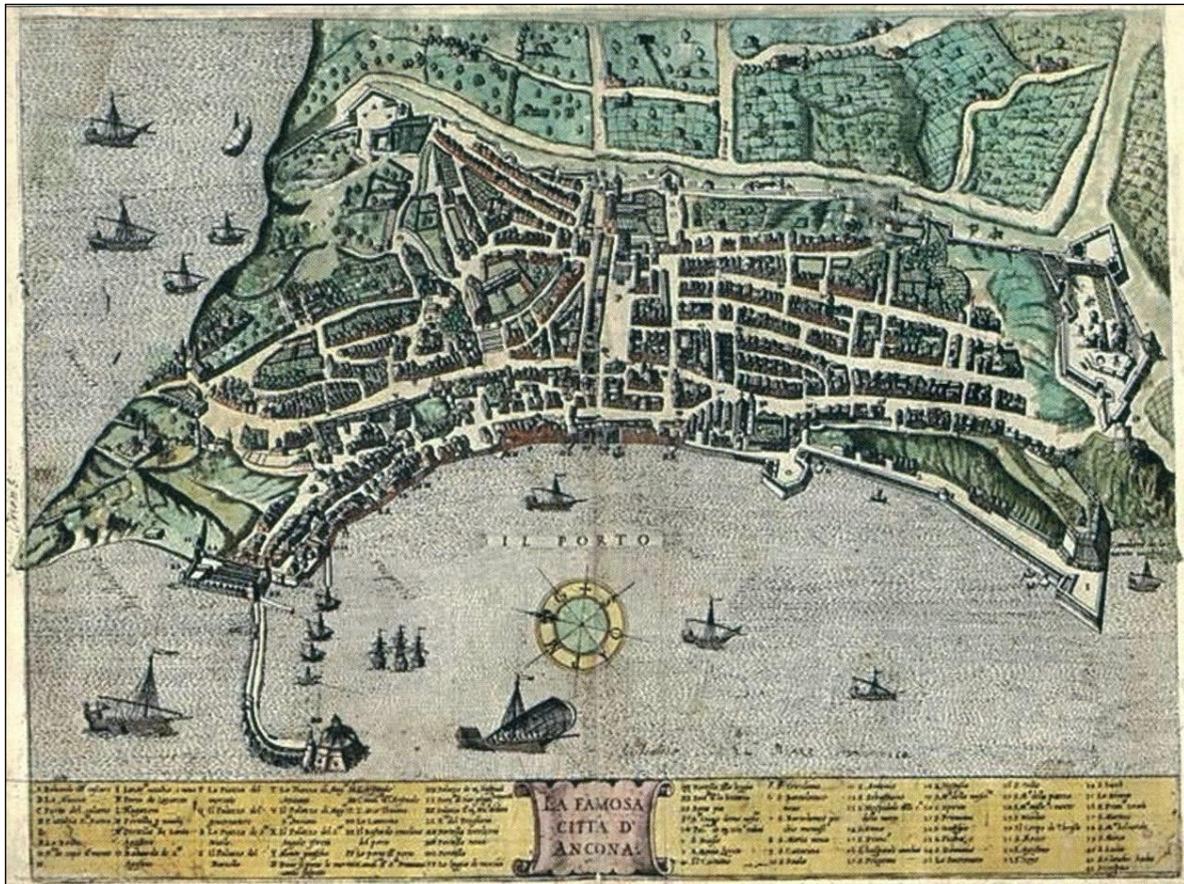


Figura 16 – “La famosa città di Ancona”. Incisione di Ambrosius Brambilla stampata dal libraio Claude Duchet in Roma nel 1585. Da ZOPPI 2012, Fig. VIII a p. 130.

Per risollevare la città e il suo porto dalla profonda crisi economica e commerciale, nel 1732 papa Clemente XII concesse loro la franchigia. Vennero affidati all'architetto Luigi Vanvitelli due importanti interventi che, seppur non concepiti in un disegno unitario, rivoluzioneranno la vita del porto: si tratta del nuovo braccio di difesa e del Lazzaretto. La Mole vanvitelliana fu realizzata fra il 1733 e il 1776. I lavori del nuovo braccio portuale, concepito come prosecuzione del molo traiano, iniziarono nel 1735 e furono molto discontinui. Dopo varie vicissitudini furono ripresi solo nel 1754 e portati a termine nel 1781 sotto la direzione di Filippo Marchionni (Figura 17).

²⁰ MARIANO 2013.



Figura 17 – Mappa del porto di Ancona nel XVIII secolo. Da FRISON 1990, fig. 16 a p. 139. La mappa è stata sovrapposta a una fotografia aerea attuale.



La presenza di un molo banchinato, che si proiettava all'interno del bacino portuale, rappresentata una novità per lo scalo di Ancona. Fino ad allora la presenza della cinta muraria aveva limitato le attività di carico e scarico delle merci a ristretti spazi davanti ad alcune portelle.

Gli interventi strutturali adottati, la concessione della franchigia e i nuovi orientamenti politici e commerciali determinarono un rilancio delle attività portuali e dei traffici marittimi. Sorsero anche nuove industrie che contribuirono a una nuova felice stagione economica: filande seriche, fabbriche di cera, di saponi, di cordami e di tappeti, concerie di pelli, fonderie, aziende di meccanica agraria e, naturalmente, nuovi cantieri navali.

Del porto in età moderna possediamo numerose raffigurazioni: si tratta di mappe e di vedute panoramiche che ci consentono di cogliere l'evoluzione delle sue strutture che nel tempo si ampliano e si potenziano per consentire l'attracco a navi sempre più grandi.

Questa ricca documentazione d'archivio è stata edita nei vari studi che hanno interessato il porto e che sono stati citati in questa relazione, e in particolare in quello di Luigi e Paolo Zoppi²¹.

In questo volume sono anche descritti analiticamente i vari progetti che hanno interessato il porto nel XIX secolo, come quello dell'ingegnere Michele Bevilacqua i cui lavori iniziarono nel 1843 per volere del Pontefice Gregorio XVI ma non furono completati: gli interventi di maggior rilievo furono la costruzione della barriera chiamata "gregoriana" in onore del pontefice, opera comunque solo parzialmente realizzata, e l'edificazione del nuovo Arsenale. Per realizzarlo *"fu necessario ampliare di molti metri la antica piazza di S. Primiano, mediante l'abbattimento di mura e vecchie case, colmare il tratto di mare compreso fra il molo e il Monte Marano e gettare una massiccia scogliera avanti al cantiere e agli scali per difenderli dai marosi"*²². Tuttavia anche le opere dell'Arsenale non furono completate, neppure dopo la concessione di un finanziamento complessivo di quarantottomila scudi da parte de Papa Pio IX nel 1857 (**Figura 18**).

²¹ ZOPPI, ZOPPI 2012.

²² ZOPPI, ZOPPI 2012, p. 13.



Figura 18 – Il porto di Ancona nel Catasto Pontificio o Gregoriano, promosso da Pio VII nel 1816 e attivato da Gregorio XVI nel 1835. La mappa è stata sovrapposta a una fotografia aerea attuale.



A seguito dell'annessione di Ancona al Regno d'Italia il 29 settembre 1860, l'Arsenale divenne sede del Dipartimento Marittimo Militare e un modesto "squero" per la costruzione delle navi mercantili fu approntato nei giardini pubblici, nei pressi del Lazzaretto (**Figura 19**).

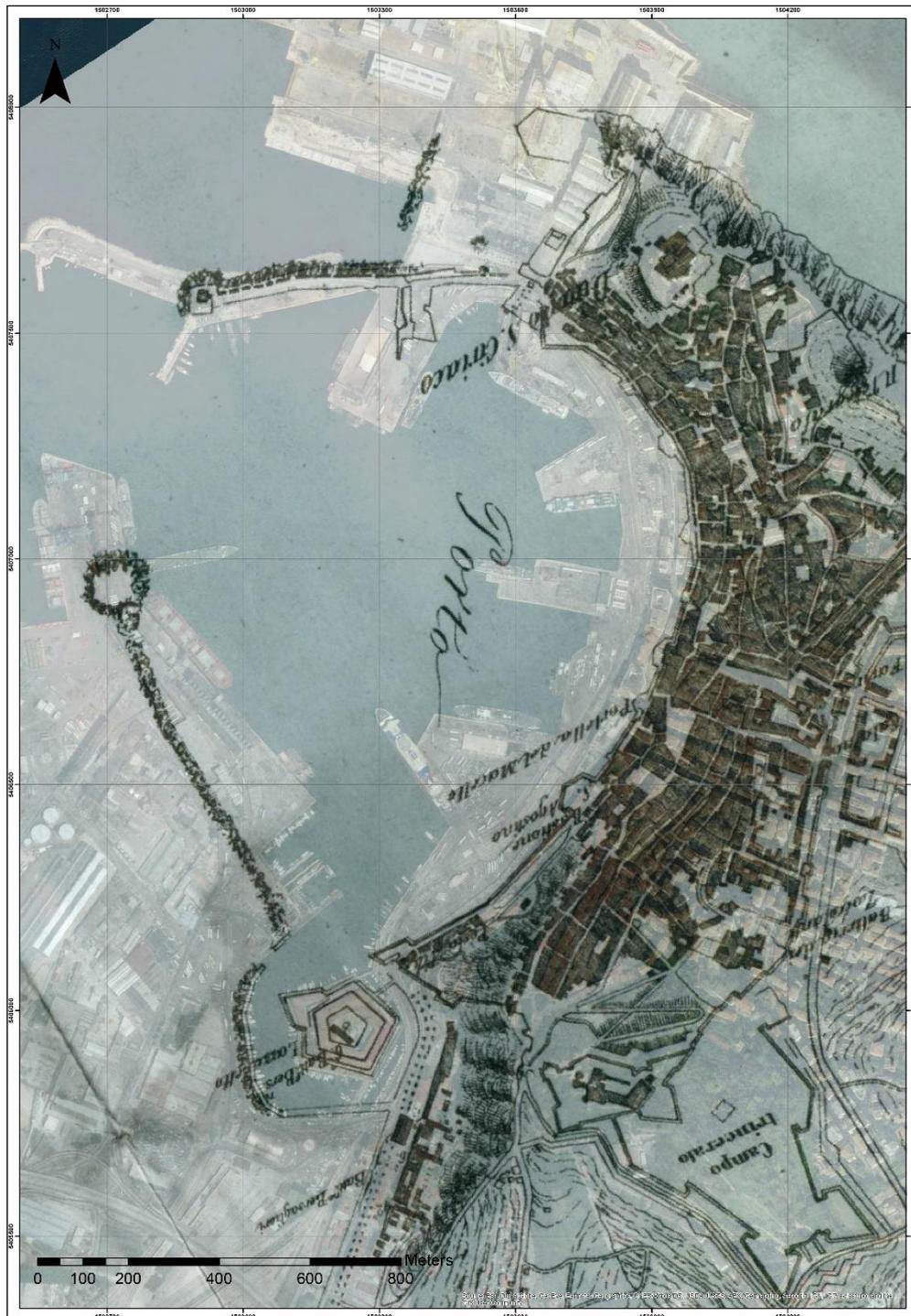


Figura 19 – “Carta Topografica Dimostrativa delle Opere di Difesa e dei Dintorni della Città di Ancona”. Torino 1860. Da ZOPPI, ZOPPI 2012, fig. XXXIX a p. 157. La mappa è stata sovrapposta a una fotografia aerea attuale.



Per il secolo scorso, la documentazione disponibile si arricchisce di numerose cartoline e fotografie che ci consentono di cogliere la progressiva industrializzazione dell'area dopo la fase di crisi seguita iniziata nel 1866, quando, con l'annessione di Venezia all'Unità d'Italia, il Dipartimento Marittimo Militare fu trasferito nella città dei Dogi e l'Arsenale anconetano perse le commesse pubbliche.

Il volume curato da Fabio Mariano ci offre nelle sue immagini e nel suo testo una sintesi dell'evoluzione del porto e del fronte a mare della città fra la fine del XIX e la prima metà del XX secolo (**Figura 20**)²³.

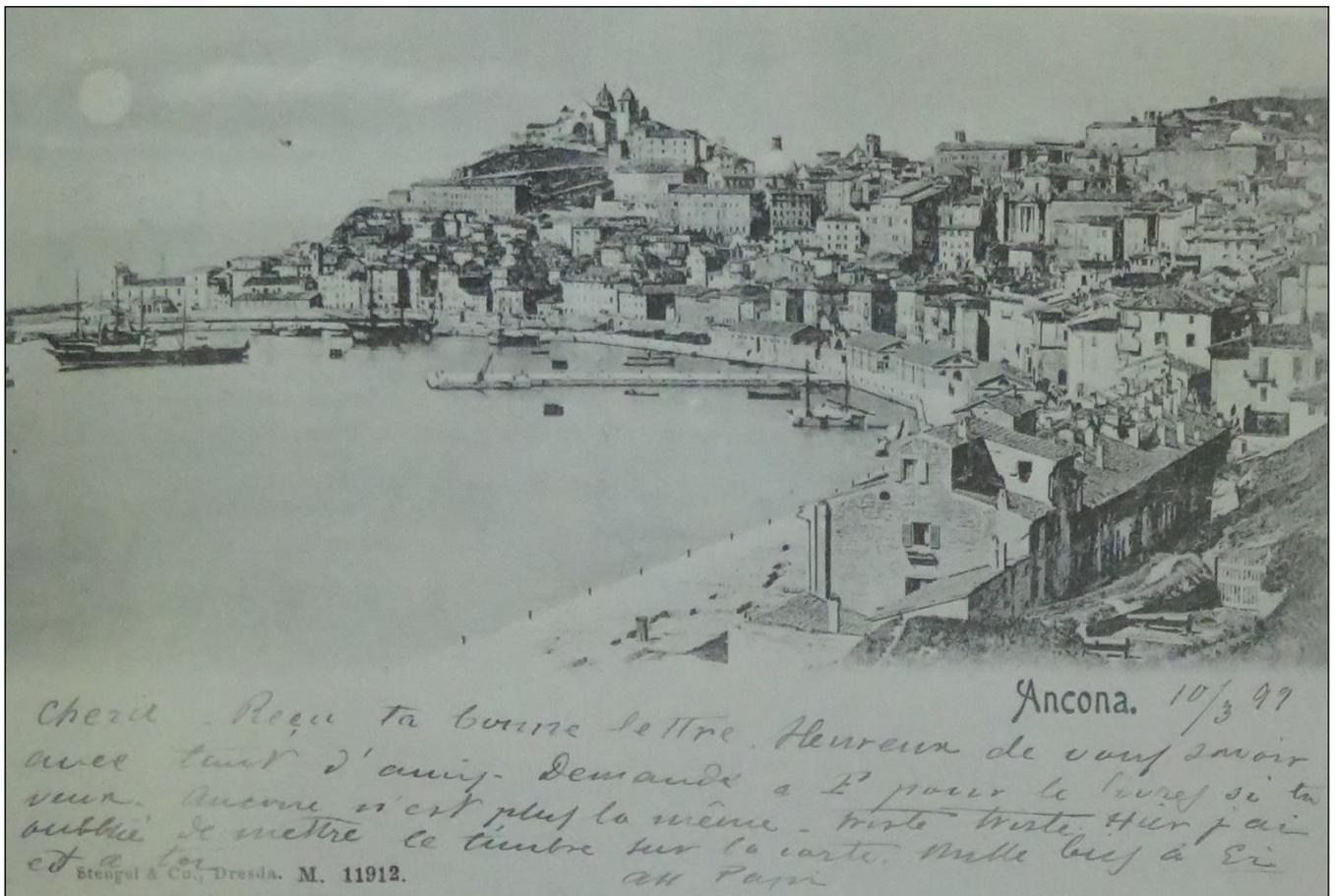


Figura 20 – Ancona e il suo porto in una cartolina del 1899. Da MARIANO 1987, fig. 334 a p. 141.

Nel frattempo altri progetti di ampliamento e di ammodernamento del porto, redatti nel 1858 dall'ing. Giovanni Giacchetti e nel 1862 dall'ing. Serra, erano sostanzialmente rimasti, come tanti precedenti, "lettera morta". Nemmeno l'istituzione nel 1883 del deposito franco delle merci riuscì a risollevarne le sorti del porto.

Dopo una breve parentesi in cui fu adattato a industria metallurgica dalla Ditta Catro, che nel

²³ MARIANO 1987.



frattempo l'aveva acquistato dalla Camera di Commercio e dal Comune, l'Arsenale venne acquistato nel 1899 da una importante società ligure che lo restituì alla sua originaria funzione cantieristica, rendendolo il principale insediamento industriale della regione.



**Figura 21 – Ancona, Geograph. Anstalt. Von Wagner & Debes Leipzig 1897.
Da ZOPPI, ZOPPI 2012, fig. XLVI a p. 164.**



Nel 1888 si ha una tangibile ripresa dei lavori di ammodernamento del porto, con il prolungamento del Molo Sud e la creazione di nuovi pontili e calate da S. Primiano al Lazzaretto. Vengono completate anche le opere ferroviarie sia nel retroterra che sul litorale (**Figura 21**).

Sono opere realizzate senza uno strumento urbanistico-amministrativo generale che si ebbe solo con il Piano del 1907.

Le necessità dettate anche dalle esigenze della prima guerra mondiale determinarono poi un progressivo stravolgimento del fronte a mare della città. Ne subirono gli effetti negativi le antiche strutture portuali e difensive, con una diffusa attività demolitoria di baluardi e portelle per lasciare spazio a più funzionali collegamenti delle nuove banchine, magazzini e moli con la stazione ferroviaria. Veniva così inesorabilmente a modificarsi quella antica immagine di porto fortificato che per secoli aveva accolto i naviganti nel loro arrivo nel bacino anconetano. Ne 1885 si registrò un passaggio di ben 3.200 navi con circa 8.000 passeggeri. La crescita negli anni seguenti fu esponenziale: solo quattro anni dopo, nel 1899, i passeggeri erano diventati 22.000 e le merci sbarcate e imbarcate sommavano a 320.000 tonnellate.

All'alba del XX secolo il porto di Ancona era ritornato agli antichi splendori, con un traffico navale e commerciale in vertiginosa crescita: negli anni che portano allo scoppio della Prima Guerra Mondiale il numero delle navi che fece qui scalo quasi triplicò, come pure il movimento complessivo delle merci, mentre il numero dei passeggeri aumentò del 60%²⁴.

²⁴ ZOPPI, ZOPPI 2012, p. 17.



5 DATI ARCHEOLOGICI: STUDI E RITROVAMENTI

I dati noti sui ritrovamenti archeologici nell'area del porto di Ancona sono stati più volte sintetizzati da Maria Cecilia Profumo nei suoi studi²⁵.

Come ricorda l'archeologa, le ricerche subacquee nell'area portuale sono state sempre ostacolate dalla scarsissima visibilità dei fondali, che di fatto rendono improduttive le ricognizioni subacquee non solo all'interno dei bacini portuali ma anche lungo la fascia litoranea²⁶. Come vedremo questa problematica operativa è stata recentemente riscontrata anche nel porto di Ancona, nel corso delle immersioni effettuate sul relitto della MOTONAVE SUNRISE.

Veniamo ora a una sintesi dei ritrovamenti archeologici noti nell'area del porto di Ancona. Preciso che al riguardo si è anche effettuata anche una accurata ricerca presso l'Archivio della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche - Sezione Archeologia, con sede in Via Birarelli n. 18 in Ancona. Si sono consultati tutte le "buste" relative all'area portuale, senza riscontrare nuove notizie di ritrovamenti specifici, oltre a quelli già noti in letteratura e qui riportati.

Allo stato dei dati disponibili, l'ipotesi che nell'area di mare antistante i cantieri navali possa trovarsi un relitto di età romana rimane tale. Infatti, i recuperi di gruppi di anfore frammentarie avvenuti nel 1967, a seguito di prospezioni col sistema della sciabica circolare effettuate dal Centro di Attività Subacquee di Ancona, avevano fatto pensare a un antico naufragio per il quale non si però mai avuto un riscontro archeologico²⁷.

Ampliando l'area di ricerca in questa zona si sono rinvenute le cosiddette "ancore fittili e litiche": si tratta di cinque reperti (quattro rinvenuti sempre nel 1967 e uno nel 1989), di cui solo due in pietra, mentre gli altri tre sono laterizi di età romana²⁸. I due laterizi rinvenuti nel 1967 sono mattoni sesquipedali rettangolari e sono stati datati all'età imperiale (**Figura 22**).

In un suo studio edito nel 1986 Maria Cecilia Profumo evidenzia che *"dall'area portuale della città provengono numerosi ed eterogenei materiali di varia epoca. Le segnalazioni (di cui in molti casi resta solo la notizia d'archivio senza che si possa riconoscere il pezzo in questione tra i molti anonimi conservati nei magazzini del Museo Nazionale delle Marche) si addensano in modo particolare in due zone: una a Nord, sotto la rupe di San Ciriaco, generalmente indicata come scogli di San Clemente e area del Cantiere Navale; l'altra a Sud, presso la Mole Vanvitelliana (Mandracchio)"*²⁹.

Fra i ritrovamenti della zona nord insieme alle anfore e alle "ancore fittili e litiche", di cui si è appena detto, vanno ricordati: un'anfora di tipo Dressel 6 rinvenuta nell'anno 1960, un'altra di tipo apulo recuperata nel 1968 e frammenti di ceramica medievale e post-medievale.

Infine, sulla secca di San Clemente è stato localizzato un ceppo d'ancora di età romana del peso di

²⁵ PROFUMO 1986; PROFUMO, MEDAS, DELBIANCO 2001.

²⁶ PROFUMO, MEDAS, DELBIANCO XXX, p. 318.

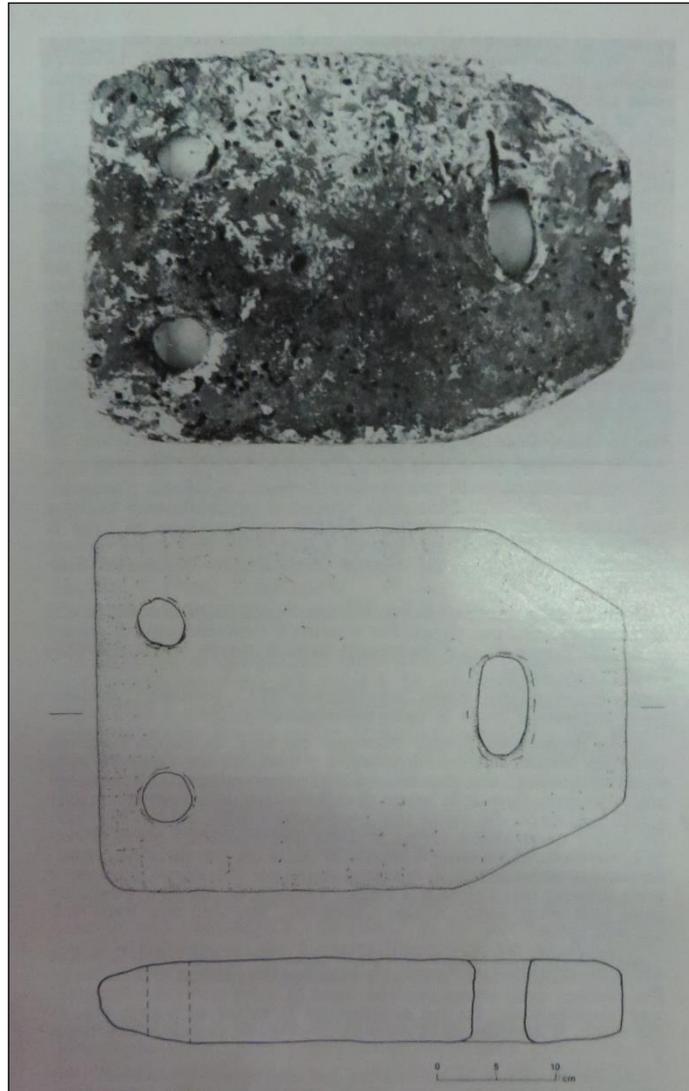
²⁷ PROFUMO 1986, p. 45.

²⁸ Per uno studio dettagliato dei laterizi rinvenuti nel 1967: BALDELLI 1986.

²⁹ PROFUMO 1986, pp. 43-44.



circa 2 quintali, si tratta di un reperto isolato, probabilmente perduto per incagliamento³⁰.



**Figura 22 – Laterizio forato recuperato nel porto di Ancona nel 1967.
Da BALDELLI 1986, fig. 5 a p. 51.**

Un'altra "zona intermedia" di ritrovamento è segnalata da Profumo nell'area di San'Agostino, dove nel 1540 sarebbe stato recuperato un pilastrino con iscrizione greca relativa al ginnasiarca Batone di Filone. Se effettivamente ritrovato nelle acque del porto si tratterebbe del più antico ritrovamento subacqueo, ma il dubbio rimane perché per questo recupero gli storici usano la vaga formula "nel porto".

³⁰ PROFUMO 1986, p. 45.



Ciavarini ricorda poi che nell'anno 1898 *"alcuni pescatori estrassero dall'imboccatura del porto un'ancora antica lunga m. 2,20"*, uguale a un'altra già conservata al Museo Nazionale e anch'essa recuperata nel porto. Insieme all'ancora i pescatori hanno recuperato *"rottami di anfore e di fittili di età romana"*³¹.

Le notizie che ricordano recuperi archeologici nelle acque del porto si fanno più frequenti a partire dagli anni Trenta del secolo scorso, *"proprio in concomitanza con il singolare recupero nelle acque del Mandracchio di un tesoro di circa 6.500 monete d'oro risalenti al secolo XV-XVIII"* per il quale non si esclude anche una originaria collocazione sulla terraferma, nella secca di Santa Lucia eliminata proprio per facilitare l'ingresso al porto³².

Nella stessa zona del Mandracchio sono state rinvenute negli anni 1956, 1960 e 1962 quattro anfore di età classica³³.

Completano i ritrovamenti archeologici nell'area del porto il recupero di alcuni frammenti di statue in bronzo ricordati dall'Abate Leoni³⁴: si tratta di uno *"zampo di cavallo ... ritrovato in mare nel 1680, in occasione, che vicino a detto scavo spurgavasi il Porto"* (**Figura 23**).

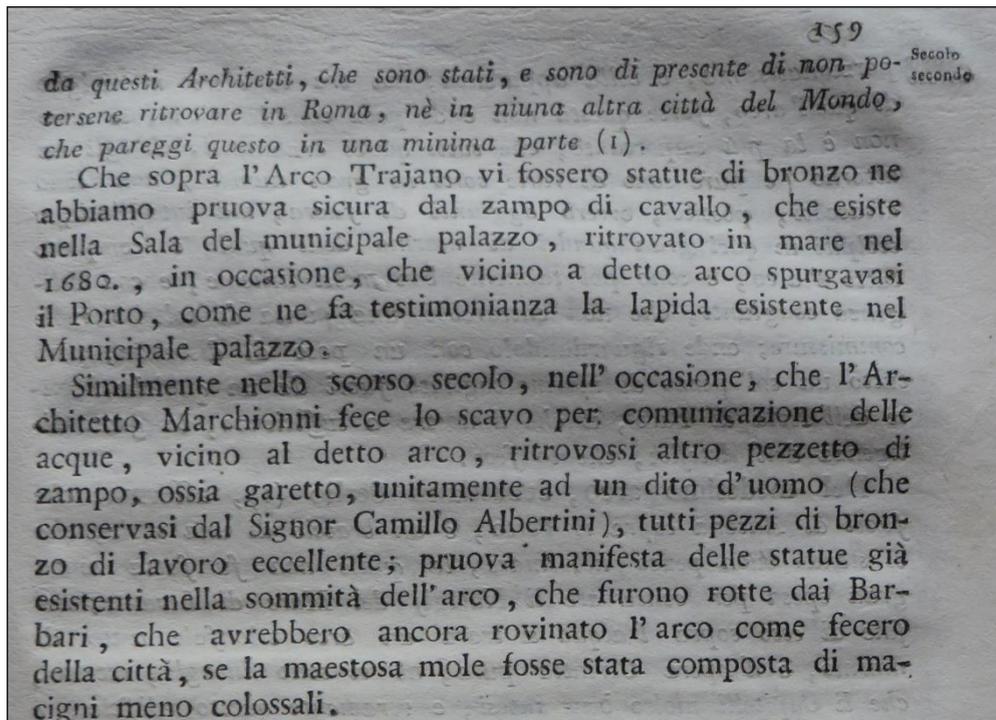


Figura 23 – A. Leoni, *Storia di Ancona, Volume I, Ancona 1810, p. 159.*

³¹ CIAVARINI 1898.

³² PROFUMO 1986, pp. 44-45.

³³ PROFUMO 1986, p. 45.

³⁴ LEONI 1810, p. 159.



Nel XVIII secolo, in occasione di scavi diretti dall'architetto Marchionni, nelle vicinanze dell'Arco furono recuperati un *"altro pezzetto di zampo, ossia garetto, unitamente ad un dito d'uomo, tutti pezzi di bronzo di lavoro eccellente"* che l'abate Leoni attribuisce, come il precedente *"zampo di cavallo"*, alle statue che decoravano la sommità dell'arco. Sempre l'abate Leoni ricorda poi altri ritrovamenti in mare avvenuti negli anni 1819-1821³⁵: un frammento di colonna scanalata, blocchi squadri e un tratto di muratura presso il costruendo Ufficio di Sanità, poi Capitaneria di Porto. Il tratto di muro è probabilmente lo stesso o è almeno da ricollegarsi a quello messo in luce nel 1957 nelle fondazioni del Molo L. Rizzo: il ritrovamento del 1957 ha messo in luce *"un tratto del molo di attracco"* largo m. 7,80 con un nucleo in cementizio e un paramento costituito da grossi blocchi in pietra calcarea del Conero³⁶.

5.1 *Il relitto della motonave Sunrise: storia e indagini recenti*

Sul Fondale a ridosso della scogliera è presente il relitto della motonave Sunrise (**Figura 24**), affondata nel 1964 sui fondali a ridosso del Molo Clementino a causa di una burrasca (**Tabella 1**).

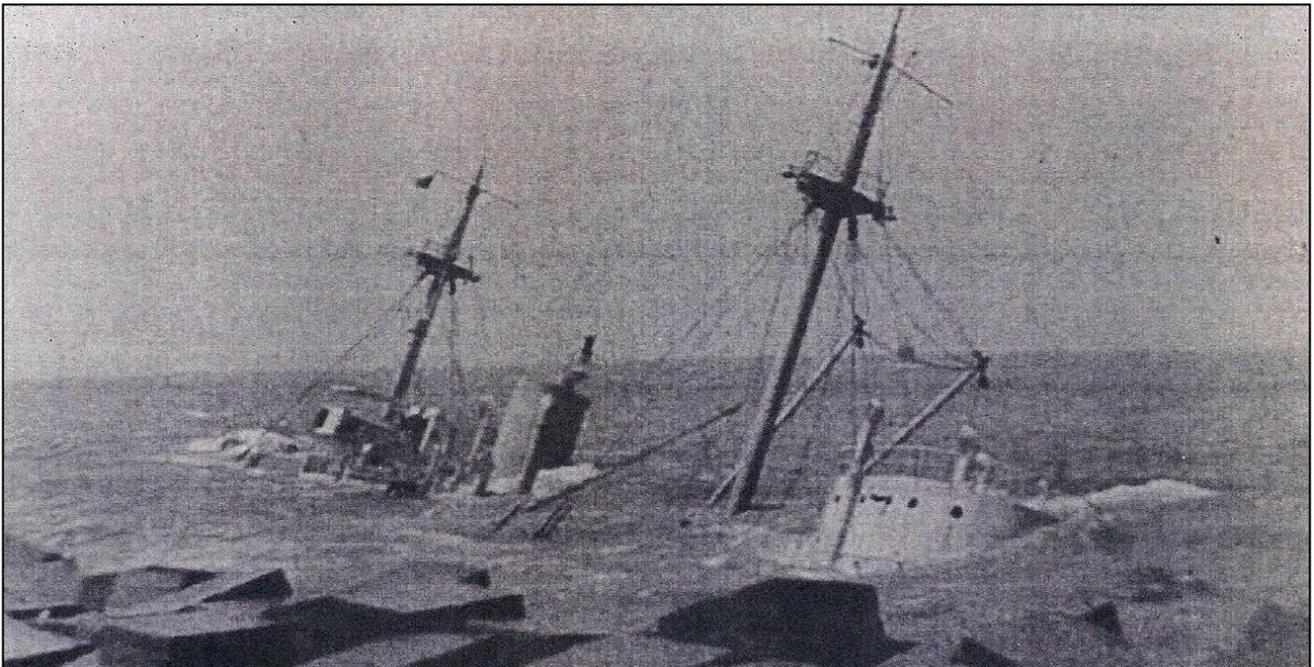


Figura 24 - In una foto dell'epoca il relitto semiaffiorante del mercantile panamense Sunrise naufragato durante un fortunale, il giorno 8 giugno 1964, ai piedi della scogliera del Molo Nord di Ancona (<http://www.orchestrafatiancona.com>).

³⁵ LEONI 1832, pp. 53-54.

³⁶ SEBASTANI 1996, n. 6 alle pp. 44-45.



La posizione del relitto è chiaramente osservabile dai rilievi batimetrici multibeam eseguiti sul fondale e sulla scogliera sommersa a nord del molo Clementino (**Figura 25**).

Il relitto, che è stato recentemente oggetto di rilievi biologici (4 aprile 2017), è ubicato all'interno del bacino portuale sul lato nord del Molo Clementino ad una profondità compresa tra pochi centimetri dalla superficie fino a circa 8 metri.

Coordinate Geografiche centrali: Lat. 43° 37.536'N – Long. 13° 30.038'E.

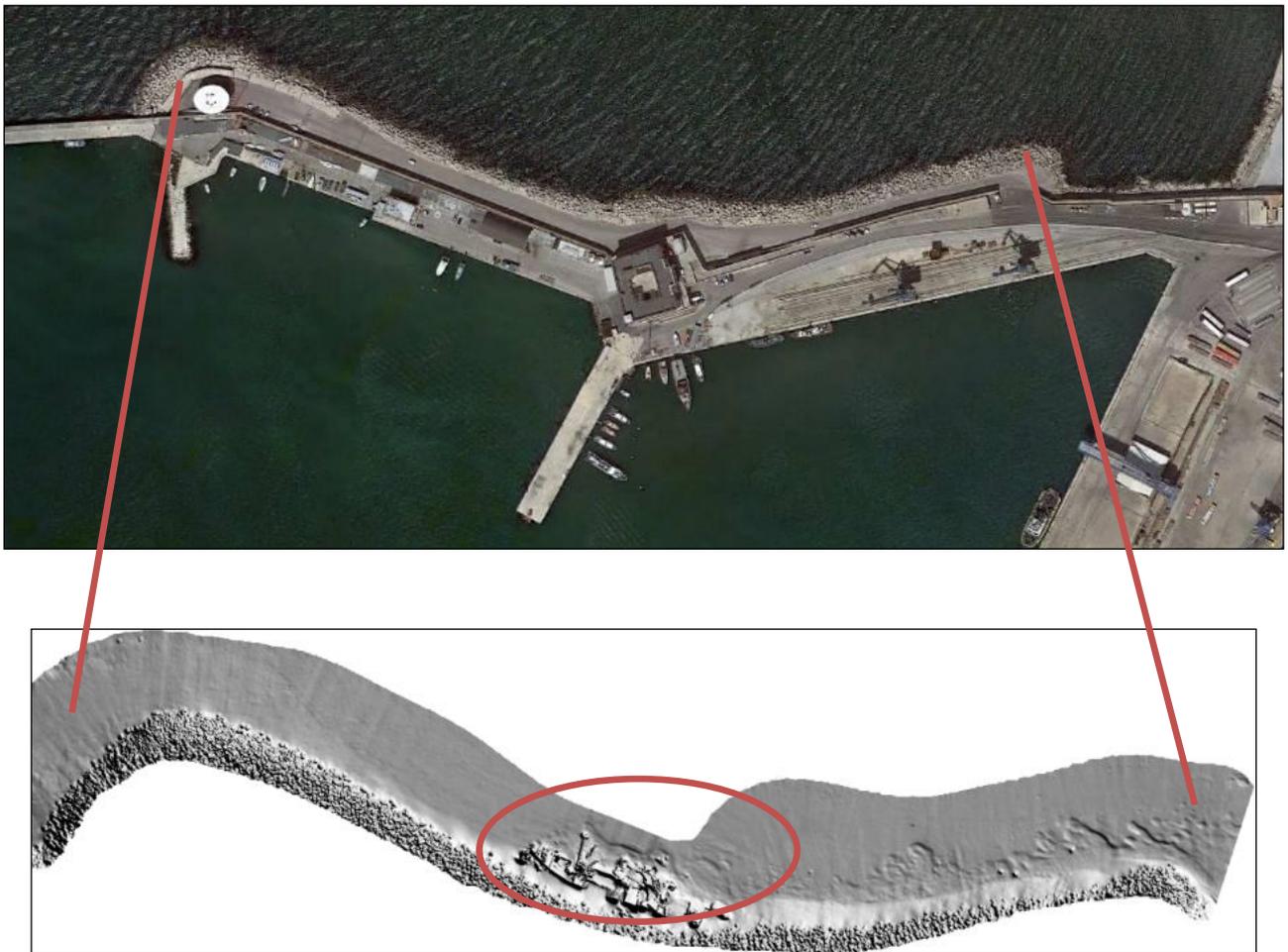


Figura 25 – Immagine della morfologia dei fondali che evidenzia la presenza del relitto a ridosso della scogliera (area cerchiata in rosso).



La nave era stata varata nel 1944 (**Figura 26**).

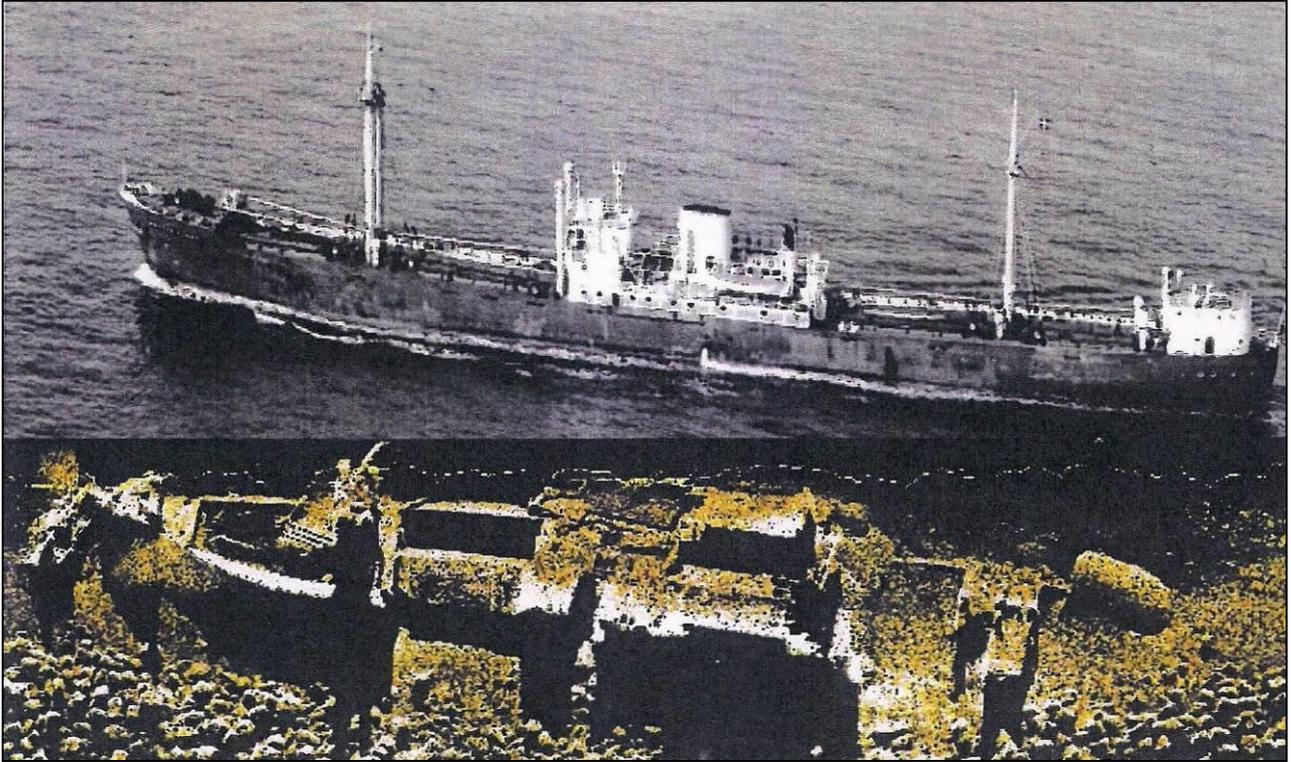


Figura 26 - Fotografia d'archivio della M/N Merete Basse, poi Sunrise, in comparazione con l'immagine, acustica subacquea dei resti del mercantile affondato, acquisita con il sonar a scansione laterale della Sitmar-Sub s.c. nella fase di rilievo morfologico dei fondali.

Le indagini recenti eseguite da Operatori Scientifici Subacquei, in occasione dei rilievi biologici sul relitto del mercantile, hanno evidenziato che i suoi resti sono ancora consistenti. Tuttavia le lamiere mostrano una marcata fragilità dovuta probabilmente all'immersione prolungata e all'azione erosiva degli organismi da lungo tempo insediati.

Inoltre si sottolinea come la scarsissima visibilità, causata dalla presenza di fango che ricopre completamente il fondale adiacente il relitto, non consenta nessun tipo di osservazione morfologica dello stesso. Le foto riportate di seguito sono state scattate ad una distanza di circa 30 cm dalle paratie esterne del relitto (**Figura 27 e Figura 28**).



Figura 27 – Foto ID 8176 – Lato ESTERNO – Codice EXT4.

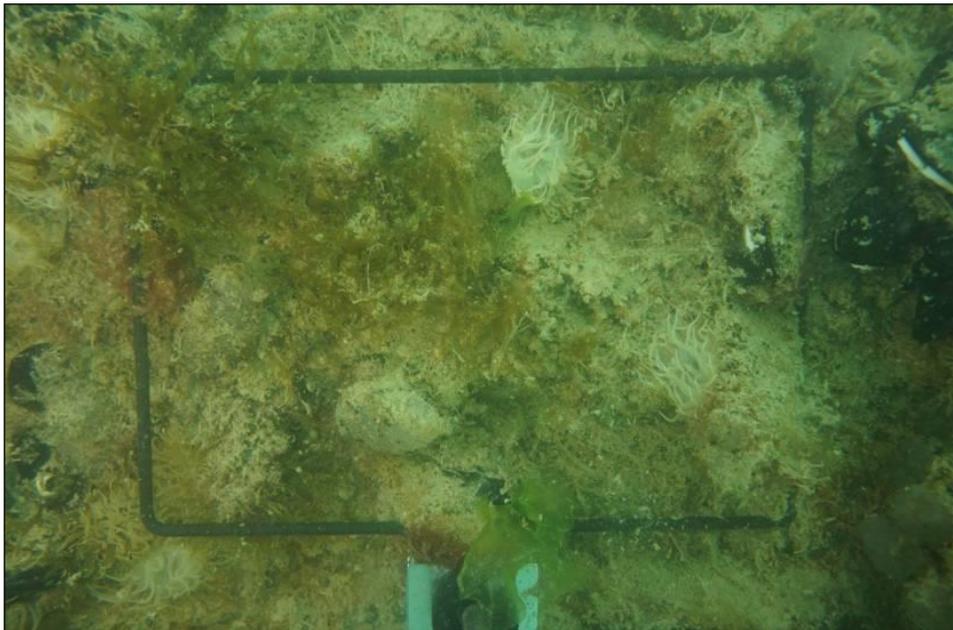


Figura 28 – Foto ID 8189 – Lato ESTERNO – Codice EXT5.

**Tabella 1 - Caratteristiche del relitto:**

| | |
|-----------------------------|--|
| Nome | <i>Sunrise</i> (1964) |
| Numero IMO | 5523263 |
| Nomi precedenti | <i>Brabant</i> (1947-1950) <i>Mere te Basse</i> (1961-1964) |
| Epoca | XX secolo |
| Tipo | motonave mercantile |
| Nazionalità | panamense |
| Cantiere di costruzione | John Cockerill, Hoboken, Belgio |
| Numero di costruzione | 708 |
| Anno | 1944 (impostata per gli occupanti tedeschi come nave da carico HANSA tipo B) |
| Materiale di costruzione | ferro chiodato |
| Apparato motore | diesel sei cilindri 2500 HP |
| Tipo di combustibile | gasolio |
| Lunghezza | 109,54 |
| Larghezza | 15,27 |
| Altezza di costruzione | 6,32 |
| Tonnellate di stazza lorda | 2772 |
| Tonnellate di stazza netta | 1409 |
| Tonnellate di portata lorda | 5412 |
| Data di affondamento | 08.06.1964 |
| Causa | burrasca |
| Carico trasportato | carbone, caricato in Ucraina a Zhdanov (1948-1989) oggi Mariupol |
| Equipaggio | 22 uomini |
| Vittime | nessuna |



6 VERIFICA DELLA POTENZIALITÀ ARCHEOLOGICA DEL SITO

La lunga e articolata storia del porto di Ancona, frequentato senza soluzione di continuità dall'età greca ai nostri giorni, è già di per sé un significativo elemento per considerarlo di grande potenzialità archeologica.

Le vicende storiche sopra ripercorse, seppur in modo sintetico, ne evidenziano il ruolo di primaria importanza nell'ambito dei commerci non solo adriatici ma dell'intero settore orientale del Mediterraneo, con particolare riferimento all'area greca e turca.

Nello scalo anconetano sono approdati nel corso del tempo milioni di naviganti, commercianti e militari, migliaia di navi di vario tipo e tonnellate su tonnellate di merci di varia natura. È evidente che un traffico così intenso non può non aver lasciato traccia nei suoi fondali. A ciò si aggiungano i continui lavori di miglioramento delle strutture portuali, con la costruzione di moli, per meglio difendere il bacino di attracco dalla violenza delle mareggiate e dalla forza dei venti, e di pontili e magazzini per rendere più agevole l'attracco delle navi e la gestione delle merci. Una sequenza edilizia che potremmo definire continua nel tempo, con le strutture antiche che sono state demolite o inglobate in quelle più "moderne" e funzionali che via via si aggiungevano.

L'alta potenzialità archeologica del porto di Ancona, con il rischio concreto di incontrare materiale o strutture antichi nel corso di lavori edilizi o di dragaggio dei fondali, è stata più volte ribadita nel ricco carteggio che la Soprintendenza ha avuto con i vari enti che operano nell'area, in risposta a richieste autorizzative o a pareri su progetti: di questa ampia corrispondenza si è potuto prendere visione nel corso delle ricerche condotte presso l'archivio della Soprintendenza stessa.

I ritrovamenti archeologici noti, per quanto occasionali e sporadici, costituiscono una conferma in tal senso, ma sicuramente non corrispondono per quantità alla potenzialità del sito. La scarsa visibilità dei fondali e la loro natura melmosa sono sicuramente elementi ostativi alla ricerca archeologica: rendono improduttiva qualsiasi attività di ispezioni subacquee e favoriscono l'interro di eventuali reperti isolati, di carichi dispersi o di relitti sotto consistenti depositi di sabbia e limi. Al riguardo è interessante notare che nel 1916 l'ing. Arturo Nisi aveva calcolato l'entità annuale degli interramenti del bacino portuale, osservando che nella parte più foranea si accumulava un deposito di circa cm 20 di materiale limo-sabbioso, mentre nella parte più interna questo strato era compreso fra i 10 e i 15 cm³⁷.

In sintesi è logico ritenere che i fondali del porto conservino ancora un patrimonio archeologico più consistente di quanto finora documentato dai recuperi.

L'area del Molo Clementino, costruito inglobando quello di età traiana, è poi sicuramente da

³⁷ ZOPPI, ZOPPI 2012, p. 19.



considerarsi come una delle zone di maggiore potenzialità archeologica, su entrambi i fronti, proprio per la sua specifica funzione che prevedeva una continua movimentazione di merci e di navi lungo tutto il suo sviluppo.

Per quanto riguarda i ritrovamenti archeologici va rilevato come questi riguardino soprattutto l'età romana e siano in prevalenza riferibili a dotazioni di bordo, come le àncore, e il carico, rappresentato da anfore e vasellame. La loro concentrazione soprattutto in due distinte aree poste a nord, nell'area degli scogli di San Clemente - zona del cantiere navale, e a sud, nell'area del Mandracchio, può consentire altre considerazioni.

I ritrovamenti settentrionali possono anche essere conseguenti alla minore protezione di questo settore dai venti e dalle mareggiate. Non si può neppure escludere l'ipotesi che una parte dei ritrovamenti di anfore e di vasellame sia dovuto a uno scarico volontario da parte dei pescatori di reperti recuperati più al largo e dei quali ci si è voluti disfare prima di entrare in porto per non avere problemi.

I ritrovamenti di anfore avvenute nella zona del Mandracchio sembrano invece attribuibili alle attività del porto in età romana, ed è interessante notare come la loro cronologia trovi una significativa corrispondenza con i resti strutturali rinvenuti nello scavo del Lungomare Vanvitelli.

Scarsa rilevanza, per la valutazione della potenzialità archeologica del porto, va data alla disquisizione nata fra gli studiosi dell'eventuale spostamento verso il bacino più interno del primitivo porto greco: infatti i dati storico-archeologici disponibili evidenziano che è da considerarsi di alta potenzialità tutta la zona posta a sud della vecchia linea di costa naturale e ora obliterata dai Cantieri navali.

Per quanto riguarda la MOTONAVE SUNRISE va evidenziato come le recenti ricognizioni effettuate sul relitto ne abbiano evidenziato la fragilità delle sue lamiere e, quindi, le difficoltà pratiche che si potrebbero incontrare nel caso la si voglia recuperare.



7 CONCLUSIONI

I lavori interesseranno il fronte esterno della parte storica del Molo Clementino e anche il fronte esterno del suo prolungamento a ovest della Lanterna, quello che viene semplicemente chiamato "Molo Nord" (**Figura 29**).

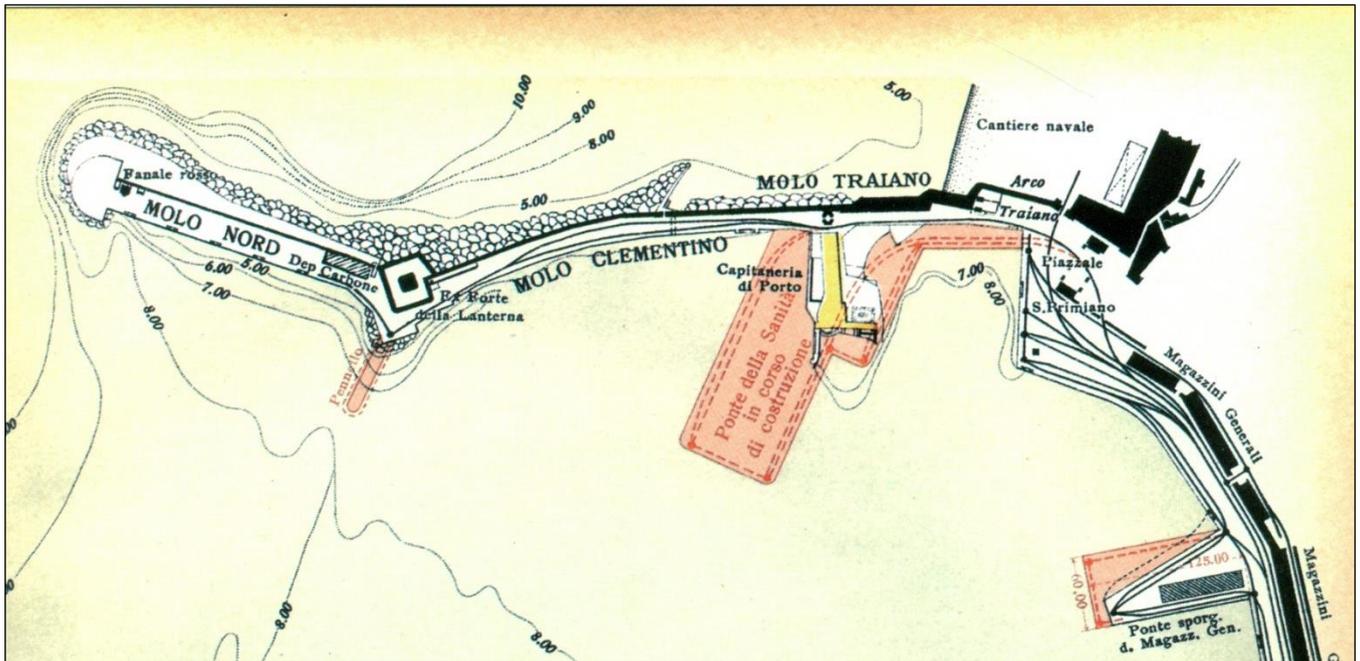


Figura 29 – Piano Regolatore del Porto di Ancona. Anno 1911. Da ZOPPI, ZOPPI 2012, fig. L a p. 168.

Come già detto, si tratta di un'area di sicura potenzialità archeologica per vari motivi. Il Molo Clementino ha una importante storicità strutturale e d'uso che affonda le proprie radici perlomeno all'età romana, dato che di fatto costituisce la prosecuzione topografica e funzionale del molo traiano. Il Molo Nord, struttura molto più recente, è stato costruito nell'area di accesso – e naturalmente di uscita – al porto antico, dove sono transitate un gran numero di navi nel corso dei secoli.

Per quanto riguarda le possibili attività di archeologia preventiva, si è già più volte sottolineato come le ricognizioni subacquee non sarebbero efficaci per individuare eventuali resti di antiche strutture portuali, di relitti, di carichi persi o di singoli reperti, a causa della scarsissima visibilità confermata in tempi recenti dalle immersioni sul relitto della Sunrise. Va poi ricordato come l'attuale fondo melmoso sia il frutto di una progressiva attività di sedimentazione che nel corso del tempo ha alzato il livello del fondale, per cui eventuali reperti archeologici ancora in posto potrebbero risultare coperti da consistenti depositi di limi argilloso-sabbiosi e di sabbie fini mediamente addensate.

Pertanto, nel caso le indagini geologiche e geotecniche preliminari alla realizzazione dei lavori



prevedano dei carotaggi, sarà opportuno che le "carote" siano oggetto anche di interpretazione archeologica e non solo geologica.

Sarà poi opportuno che le operazioni di scavo dei fondali, con rimozione dei sedimenti, siano oggetto di un costante controllo archeologico in corso d'opera.

Se poi verranno effettuati lavori di scavo anche sui moli, è opportuno che pure questi siano seguiti in corso d'opera.

Per quanto riguarda il relitto della MOTONAVE SUNRISE, la prolungata permanenza in mare con la conseguenza che le sue lamiere ora tendano a sbriciolarsi, perché diffusamente corrose, fa ritenere che sia operativamente molto difficoltoso e costoso tentarne il recupero cercando di mantenere l'integrità dello scafo o di consistenti parti di questo.

Dott. Paolo Campagnoli (Archeologo)

Dott. Geol. Carlo Del Grande (Geologo)

Paolo Campagnoli

Carlo Del Grande



8 BIBLIOGRAFIA

- ALFIERI 1938 = N. Alfieri, *Topografia storica di Ancona antica* in "Atti e Memorie della Reale Deputazione di Storia Patria per le Marche", s. V, voll. II-III (1937-40), Fabriano 1938, pp. 151-235.
- ALFIERI 1990 = N. Alfieri, *I porti e gli approdi*, in AA.VV., *Vie del Commercio in Emilia Romagna Marche*, a cura di G. Adani, Cinisello Balsamo (MI), pp. 51-62.
- BALDELLI 1986 = G. Baldelli, "Quattro pietre forate dal porto di Ancona", in *Archeologia Subacquea 3* ("Bollettino d'Arte", Supplemento al n. 37-38), Roma 1986, pp. 49-52.
- CIAVARINI 1898 = C. Ciavarini, *Ancona – Scoperta di un'ancora antica e di vari fittili nel porto di questa città*, in "Notizie degli Scavi di Antichità" 1898, p. 304.
- DALL'OSSO 1915 = I. Dall'Osso, Guida illustrata del Museo nazionale di Ancona, Ancona 1915.
- GALLI 1936 = E. Galli, *Per la sistemazione dell'Arco di Traiano*, in "Bollettino d'Arte" 1936, pp. 321-336
- FRISON 1990 = C. Frison, *I porti marittimi tra alto e basso Medioevo*, in AA.VV., *Vie del Commercio in Emilia Romagna Marche*, a cura di G. Adani, Cinisello Balsamo (MI), pp. 125-145.
- LANDOLFI 1992 = M. Landolfi, *Dalle origini alla città del tardo impero*, in AA.VV. *Ankon. Una città tra Oriente ed Europa*, Jesi (AN) 1992, pp. 15-35.
- LEONI 1810 = A. Leoni, *Storia di Ancona, Volume I*, Ancona 1810.
- LEONI 1832 = A. Leoni, *Ancona illustrata*, Ancona 1832.
- LILLI 1997 = M. Lilli, Il porto di Ancona in età romana. Documentazione archeologica e dati di archivio, in "Journal of Ancient Topography", pp. 49-76.
- LUNI 2015 = M. Luni, *Il tempio di Venere sul colle di San Ciriaco ad Ancona*, in AA.VV., *Ancona Greca e Romana e il suo porto. Contributi di studio*, a cura di F. Emanuelli e G. Iacobone, Ancona 2015, pp. 47-62.
- MARIANO 1987 = F. Mariano, *Ancona 1985-1945. La città e le immagini*, Ancona 1987.
- MARIANO 1987 = F. Mariano, *Giacomo Fontana, architetto militare e urbanista anconitano e il suo piano preveggenze per il Porto di Ancona*, in AA.VV., *La storia del porto per la storia della città. Seminario di studi sulle fonti per la storia del porto di Ancona*, Perugia 2013, pp. 77-89.
- MORETTI 1945 = M. Moretti, *Italia romana: municipi e colonie – Ancona*, Roma 1945.
- PROFUMO 1986 = M. C. Profumo, *Rinvenimenti sottomarini lungo la costa marchigiana*, in *Archeologia Subacquea 3* ("Bollettino d'Arte", Supplemento al n. 37-38), Roma 1986, pp. 39-48.
- PROFUMO 2013 = AA.VV., *La storia del porto per la storia della città. Seminario di studi sulle fonti per la storia del porto di Ancona*, Perugia 2013, pp. 37-45.
- PROFUMO, MEDAS, DELBIANCO 2001 = M. C. Profumo, S. Medas, L. Delbianco, *I relitti romani*



lungo la costa marchigiana: i dati forniti dall'archeologia subacquea, in *Atti del Convegno Internazionale, Aquileia 20-23 maggio 1998, Trieste-Roma 2001* ("Antichità AltoAdriatiche", 46), pp. 317-341.

SALVINI 2001 = M. Salvini (a cura di), *Lo scavo del Lungomare Vanvitelli. Il porto romano di Ancona*, Ancona 2001.

SALVINI 2015 = M. Salvini, *La fase più antica del porto di Ancona*, in AA.VV., *Ancona Greca e Romana e il suo porto. Contributi di studio*, a cura di F. Emanuelli e G. Iacobone, Ancona 2015, pp. 93- 108.

SEBASTIANI 1996 = S. Sebastiani, *Città Antiche in Italia. Ancona*, Roma 1996.

STUCCHI 1960 = S. Stucchi, *Contributo alla conoscenza della topografia dell'arte e della storia della colonna traiana. Il viaggio marittimo di Traiano all'inizio della seconda guerra dacica*, "Atti dell'Accademia di Scienze Lettere ed Arti di Udine", s. VII, vol. I (1957-1960), Udine 1960.

VELTRI 2015 = M. Veltri, *Il porto di Ancona e la navigazione in Adriatico nell'età ellenistica*, in AA.VV., *Ancona Greca e Romana e il suo porto. Contributi di studio*, a cura di F. Emanuelli e G. Iacobone, Ancona 2015, pp. 109-128.

ZOPPI, ZOPPI 2012 = L. Zoppi, P. Zoppi, *Il porto di Ancona dalle origini a oggi. Progetti e opere*, Ancona 2012.