

**ALLARGAMENTO DELLA CARREGGIATA SUD AUTOSTRADALE
IN CORRISPONDENZA DELLA SALITA DI AFFI TRA
LA PROG. KM 201+285 E LA PROG. KM 203+930
E RIFACIMENTO DEI SOVRAPPASSI AUTOSTRADALI
N°68 "RIVOLI - ZUANE" E N°69 "S.C. RIVOLI - CAPRINO"**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

STUDI SPECIALISTICI



**AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.
BRENNERAUTOBAHN AG**



A.07.01

STUDIO ARCHEOLOGICO

**Relazione di valutazione preventiva
dell'interesse archeologico**

Data	Revisione	Il Progettista e Responsabile SIA	Il Professionista
05-2022	00		dott. Davide Brombo
			AR.TECH. SRL Via Lubiara, 58 - 37013 CAPRINO VERONESE (VR) P. IVA: 03881120236



Autostrada del Brennero SpA

Provincia di Verona

Comune di

RIVOLI VERONESE

*Allargamento della carreggiata sud autostradale
in corrispondenza della salita di Affi
Rifacimento dei sovrappassi nn. 68 69*

Valutazione preventiva dell'interesse archeologico

Agosto 2020

*Esecuzione lavori: **Ar.Tech. Srl** – Caprino Veronese*

n. iscrizione soggetti abilitati del MIBACT 2428

*Committente: **Autostrada del Brennero SpA** – Trento*

*Relazione: dott. **Davide Brombo***



Ar.Tech. Srl

Ricerche Archeologiche e Servizi per la Cultura

Via Lubiara 58 – 37013 Caprino Veronese (VR)

Vicolo San Pietro 12 - 25040 Monticelli Brusati (BS)

www.artech-archeologia.it info@artech-archeologia.it

INDICE

1. Premessa.....	2
2. Metodologia adottata.....	4
3. Sovrappasso 68	6
4. Sovrappasso 69	10
5. Salita di Affi	13
6. Conclusioni.....	17

1. Premessa

Nel mese di agosto 2020, la Società **Ar.Tech. Srl** di Caprino Veronese (VR) ha eseguito una valutazione preventiva dell'interesse archeologico presso i sovrappassi n. 68 "Strada Comunale Rivoli – Zuane" e n. 69 "Strada Comunale Rivoli – Caprino", e presso la carreggiata Sud della cosiddetta *salita di Affi*, nel Comune di Rivoli Veronese (VR) (figg. 1-2), su incarico della Società **Autostrada del Brennero S.p.A.** con sede a Trento in via Berlino 10.

La Società committente ha in progetto il rifacimento dei due sovrappassi e l'allargamento della carreggiata autostradale, tra la prog. km 201+285 e la prog. km 203+930. I lavori rientrano nelle opere assoggettate alla normativa degli appalti sui lavori pubblici e sono suscettibili dell'applicazione del **D.Lgs. 50/2016**, che all'art. 25 recepisce le procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

A maggio 2013 era stato eseguito lo *studio della potenzialità archeologica dei territori attraversati dalla Autostrada del Brennero*¹, relativo a tutta la tratta a nord del nodo con la A4, nella provincia di Verona. Tale studio, commissionato da Autostrada del Brennero Spa, costituisce la base per le successive indagini di archeologia preventiva, eseguite in occasione di ogni progetto preliminare che vada ad interessare il tratto autostradale in questione. La presente relazione costituisce pertanto un aggiornamento dello studio già effettuato e un'analisi più puntuale rispetto alle tre aree succitate, interessate oggi da progetti che prevedono manomissione del sedime, in ottemperanza alla normativa vigente.

I due sovrappassi e il tratto autostradale interessati dai lavori si trovano nel territorio comunale di Rivoli Veronese, all'imbocco della Valdadige, sulla destra orografica del fiume. Si tratta senza dubbio di una zona ricca di storia e di elementi di interesse archeologico, anche se i rinvenimenti effettivi non sono così diffusi. Siamo in ambiente collinare, e il paesaggio è caratterizzato dall'alternarsi di piccoli borghi storici con campi coltivati a vigneto, con la presenza di alcune zone industriali verso lo svincolo di Affi. L'autostrada solca questo territorio da nord verso sud, in maniera sinuosa, seguendo l'andamento del fondovalle.

¹ Redatto da Ar.Tech. Srl a firma della dott.ssa Elisa Lerco.

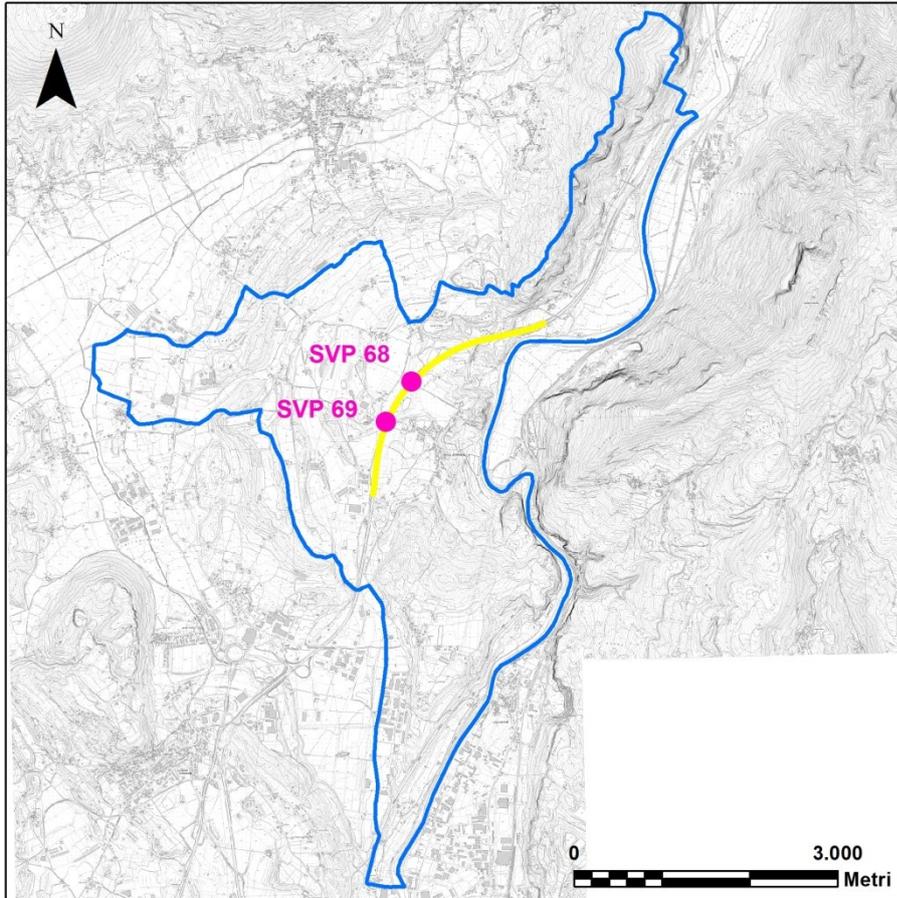


Fig. 1.
 Posizionamento delle aree di indagine su CTR del Veneto. In fucsia sono indicati i sovrappassi, in giallo il tratto autostradale della "salita di Affi"

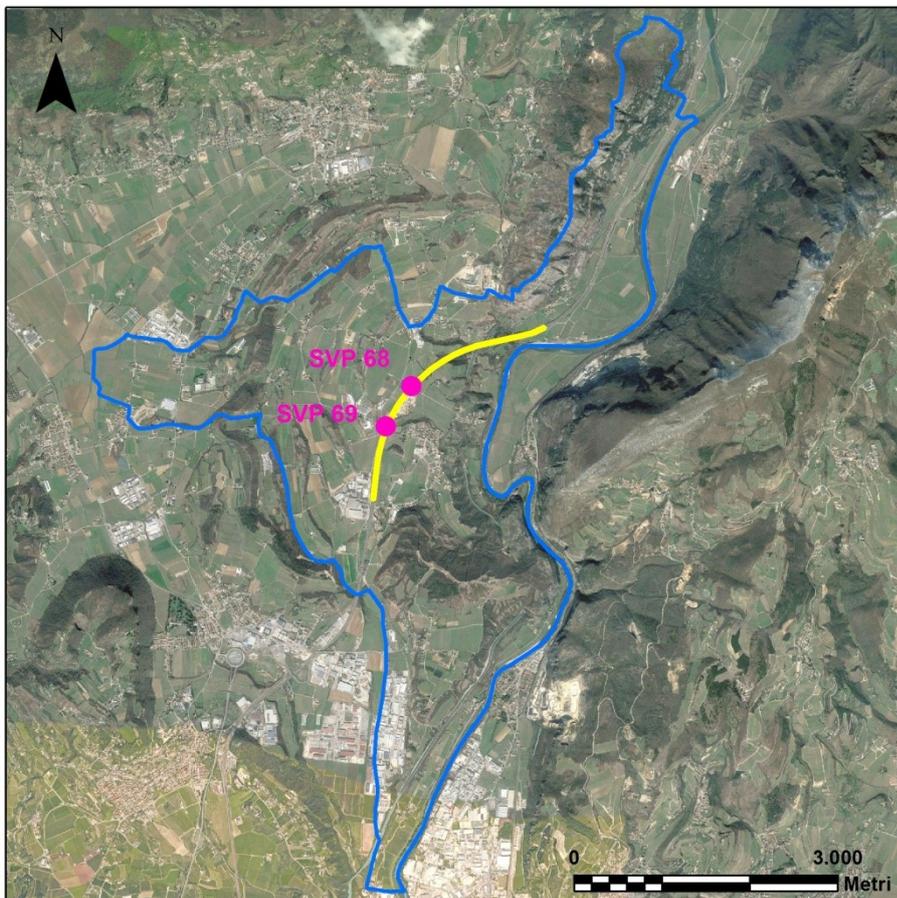


Fig. 2.
 Posizionamento delle aree di indagine su immagine satellitare del territorio di Rivoli Veronese. In fucsia sono indicati i sovrappassi, in giallo il tratto autostradale della "salita di Affi"

2. Metodologia adottata

In ottemperanza all'art. 25 del D.Lgs 50/2016 l'indagine di valutazione preventiva dell'interesse archeologico prevede l'applicazione di metodologie integrate per l'individuazione di eventuali elementi che possano determinare in sede progettuale le criticità possibili legate alla presenza di un certo rischio archeologico. Tale rischio, definito con aggettivi quali nullo, basso, medio e alto, viene appunto stabilito in base all'incrocio dei dati emersi durante le varie fasi dell'indagine preventiva. In particolare vengono eseguite le seguenti tipologie di ricerca:

1. Ricerca bibliografica dell'edito per l'inquadramento storico archeologico dell'area e l'individuazione di siti noti;
2. Ricerca di notizie inedite, compiuta in accordo con la Soprintendenza;
3. Ricerca documentale d'archivio e di mappe storiche, soprattutto per la presenza di strutture antiche non più a vista;
4. Ricerca toponomastica;
5. Studio delle fotografie aeree per l'individuazione di eventuali anomalie e tracce archeologiche sepolte;
6. Ricognizione sul posto e ricerca di superficie nelle aree in corrispondenza delle opere in progetto e nelle porzioni di terreno adiacenti, per individuare eventuali affioramenti di reperti archeologici in loco;
7. Inserimento dei dati raccolti su piattaforma informatica GIS ed elaborazione di mappe riassuntive con segnalazione delle aree di rischio archeologico.

Tutte queste ricerche sono già state effettuate in occasione del già citato *Studio della potenzialità archeologica* del 2013, cui si rimanda per gli inquadramenti generali territoriali, geomorfologici e storico archeologici. I dati in quell'occasione raccolti verranno pertanto ampiamente utilizzati nella nostra ricerca, aggiornandoli ove possibile. In particolare è stata effettuata una ricerca delle notizie inedite, ossia di eventuali rinvenimenti e indagini archeologiche eseguite dopo il 2013. A causa dell'emergenza COVID-19 non è stato possibile effettuare di persona tale ricerca presso l'archivio della competente Soprintendenza ABAP per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. Tuttavia, è stata contattata la funzionaria di zona dott.ssa **Giovanna Falezza** (che in questa sede si desidera ringraziare per la disponibilità

e la fattiva collaborazione) che ha effettuato un controllo presso l'archivio e ha segnalato l'esecuzione di indagini con esito negativo a ovest del tracciato autostradale e ha fornito il posizionamento dei siti segnalati al Comune di Rivoli in sede di elaborazione del PAT.

Per la presa visione dei luoghi e dell'eventuale presenza di elementi di interesse archeologico sono state eseguite delle ricognizioni *in situ*, lungo tutto il tracciato interessato dal progetto di allargamento e presso i due sovrappassi.

Tutti i dati, sia quelli del 2013 relativi alle aree interessate dai futuri lavori sia quelli più recenti, sono stati inseriti in un nuovo progetto GIS² in cui sono stati sovrapposti i progetti attuali, in modo da verificare l'eventuale impatto delle opere rispetto agli elementi di interesse archeologico tuttora esistenti.

È stata infine realizzata una mappa cartografica in scala 1:3000 riassuntiva (**Tav. 1**), con la rappresentazione dei dati elaborati e l'indicazione del rischio archeologico sui tracciati, posizionati su geodatabase BIM Adige Verona 2009.

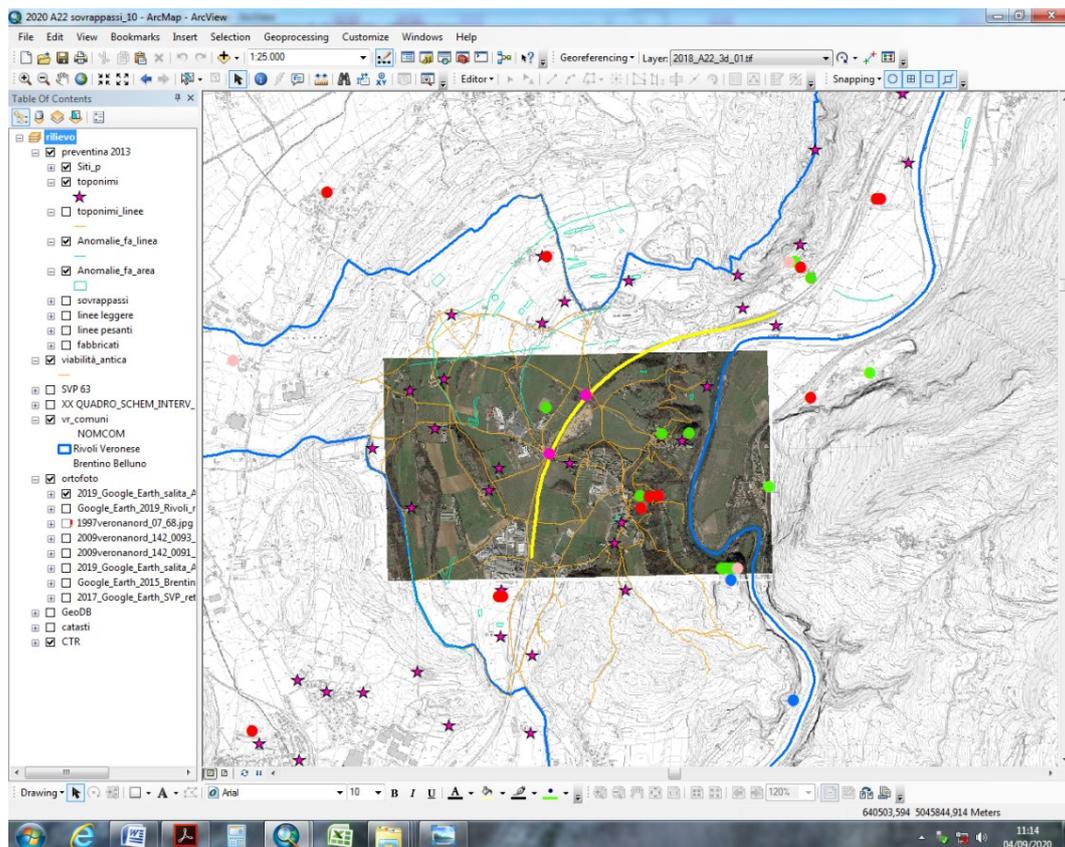


Fig. 3. Screenshot di ArcGIS in cui è visibile l'area in oggetto e i tematismi che la interessano

² Il programma utilizzato è ARCGIS 10 della ESRI.

3. Sovrappasso 68

Il sovrappasso 68 (denominato *Strada Comunale Rivoli - Zuane*) si colloca nel territorio comunale di Rivoli Veronese (VR), a circa 700 m a nord del centro storico. L'autostrada in questo punto è incassata nella collina, quindi non si tratta di un cavalcavia sopraelevato e le rampe di accesso, da entrambi i lati, tendono a scendere leggermente anziché salire.



Fig. 4. Ortofoto 2019 in cui è visibile l'area del SVP 68



Fig. 5. SVP 68 visto da est



Fig. 6. La trincea autostradale vista dal SVP 68

Nello *Studio della potenzialità archeologica* del 2013, viene indicato a circa 300 m a sudovest del sovrappasso il rinvenimento di sepolture pertinenti all'età del Ferro, in località Sabbioni (ST103). A 400 m verso nord sono indicate delle anomalie lineari (AN130-131), e a 450 m verso nordest sono invece indicate delle anomalie geometriche (AN99-101), tutte desunte da fotoaereointerpretazione. Le evidenze lineari segnate (TP244, TP253) sono infine riconducibili a presenza di viabilità storica, rilevata nella cartografia ottocentesca. Tutto ciò aveva fatto propendere per l'assegnazione di un rischio medio in corrispondenza del sovrappasso.

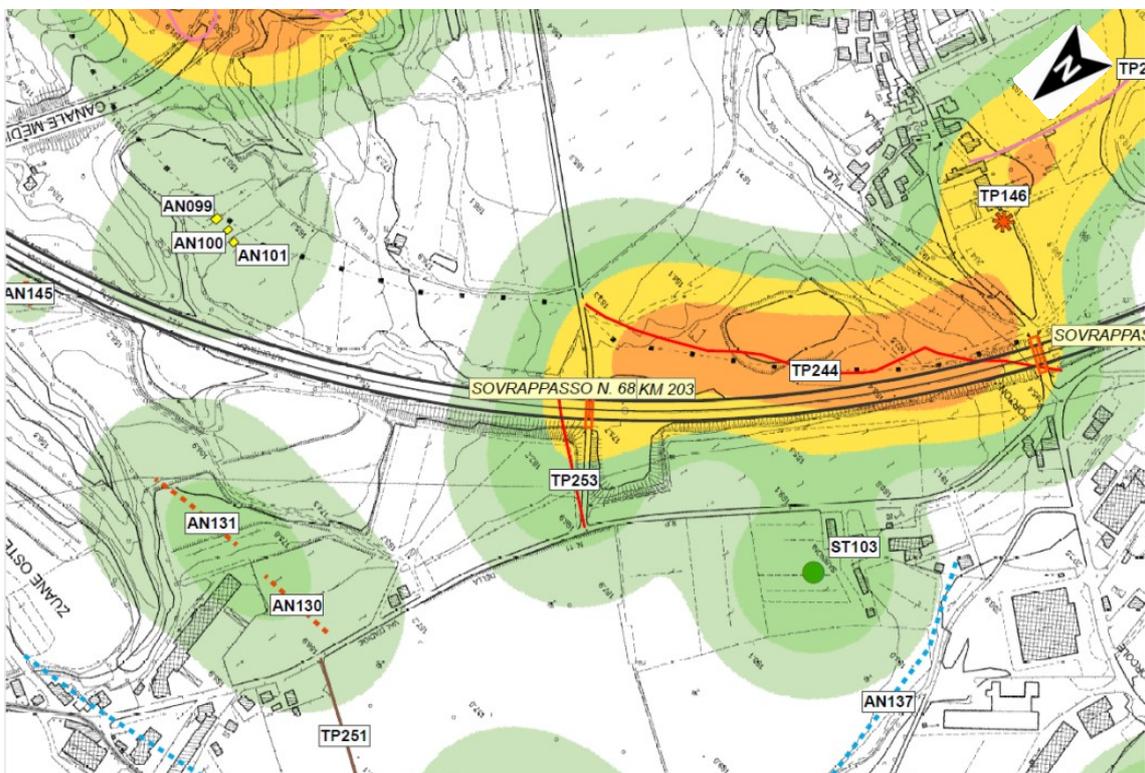


Fig. 7. Areale del SVP 68 nella cartografia dello *Studio della potenzialità archeologica*, Tav. - 5 Potenziale

Per quanto riguarda le tracce di viabilità antica, bisogna tuttavia precisare che in corrispondenza del TP244 vi è oggi una discarica di inerti, anch'essa realizzata tramite scavo rispetto alle quote della superficie collinare e pertanto la strada è da considerarsi completamente asportata; TP253 invece parte dall'attuale incrocio con la S.P. 11 e si discosta rispetto a via Castello (la strada che conduce al sovrappasso e lo supera) fino a circa 30 m verso nord: sicuramente, nell'area della trincea autostradale, la strada è già stata intercettata e asportata, mentre le aree a est e ovest del sovrappasso, dove il tracciato della strada antica si discosta dall'attuale e per poi riavvicinarsi, oltre il sovrappasso, attualmente

sono occupate dal pendio artificiale per l'incasso di via Castello e, oltre, da vigneti. Specifichiamo subito che a est la sede di questa strada storica, per quanto probabilmente già asportata trovandosi sul versante, non sarà interessata dai lavori in progetto.



Fig. 8. Sovrapposizione del Catasto Austriaco del 1810 rispetto alla CTR del Veneto



Fig. 9. Ortofoto dell'area del SVP68 in cui sono state rappresentate le strade del Catasto Austriaco

Tali lavori prevedono il rifacimento del sovrappasso (demolizione e costruzione) con opere di scavo che interesseranno esclusivamente zone già rimaneggiate oppure sedime all'interno della trincea autostradale attuale, pertanto ben al di sotto (da circa -8 m a quote ancora più profonde) rispetto alla quota di calpestio precedente alla realizzazione dell'infrastruttura. Per effettuare tali lavorazioni, è prevista la realizzazione di una pista di cantiere, che poi diventerà stabile, a sudovest del sovrappasso: tale pista partirà dalla S.P. 11, attraverserà un tratto di vigneto e poi si immetterà sull'attuale carreggiata Sud autostradale passando sul pendio meridionale dell'area scavata in occasione dei lavori di realizzazione dell'autostrada e oggi occupata da vegetazione spontanea, interessando pertanto sedime già rimaneggiato o comunque più profondo rispetto alla quota di calpestio precedente ai lavori. È infine previsto anche un intervento a ovest del sovrappasso, lungo via castello, presso l'incrocio con la S.P. 11 e lungo la Provinciale, per circa 100 m a Nord e a Sud rispetto al suddetto incrocio. Tale intervento prevede la creazione di un nuovo innesto tramite l'allargamento delle due strade, allargamento che avverrà, per quanto riguarda via

Castello scavando il pendio attuale, per quanto riguarda la S.P. 11 riportando materiale a est dell'attuale strada, dove il terreno è più basso ed è presente un vigneto.

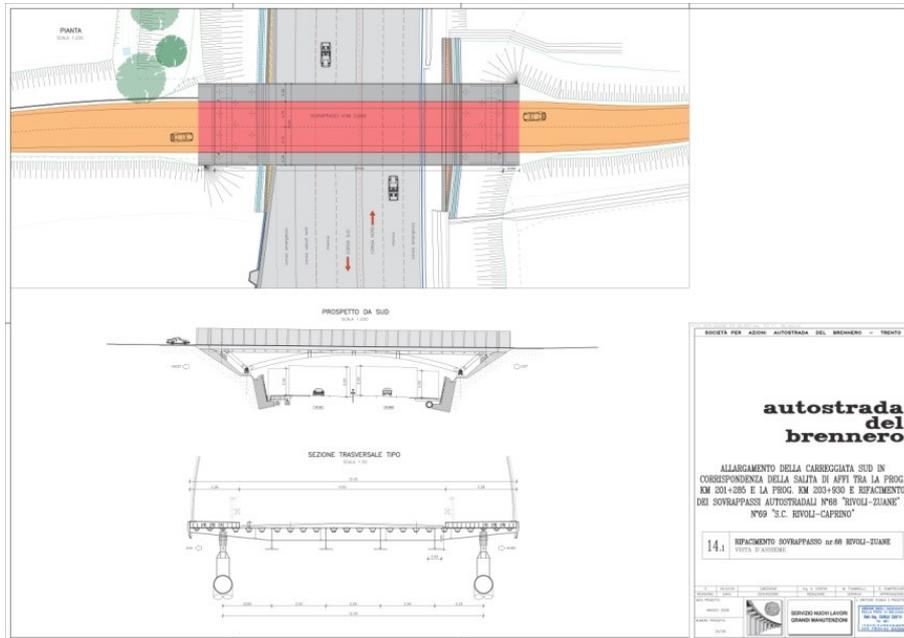


Fig. 10. Elaborato progettuale del rifacimento del SVP68



Fig. 11. Sovrapposizione del rilievo progettuale relativo al rifacimento della viabilità a ovest del sovrappasso 68 su ortofoto 2019

4. Sovrappasso 69

Il sovrappasso 69 (denominato *Strada Comunale Rivoli - Caprino*) si colloca nel territorio comunale di Rivoli Veronese (VR), a circa 500 m a ovest del centro storico. Anche in questo tratto l'autostrada è incassata nella collina, quindi non si tratta di un cavalcavia sopraelevato e non vi sono rampe di accesso.



Fig. 12. Ortofoto 2019 in cui è visibile l'area del SVP 69



Fig. 13. SVP 69 visto da est



Fig. 14. La trincea autostradale vista dal SVP 69

Nello *Studio della potenzialità archeologica* del 2013, viene indicato a circa 350 m a nord del sovrappasso il rinvenimento di sepolture pertinenti all'età del Ferro, in località Sabbioni (ST103). A 150 m verso est si trova il toponimo *Villa* (TP146), mentre a 400 m verso ovest vi è il toponimo *Campana* (TP166). In corrispondenza del lato ovest del sovrappasso, presso località Porton, passa l'evidenze lineare TP244, riconducibile a una strada storica la cui presenza, come abbiamo già visto, è stata comunque compromessa dalla realizzazione recente di una discarica di inerti. Tutto ciò aveva fatto propendere per l'assegnazione di un rischio medio in corrispondenza del sovrappasso.

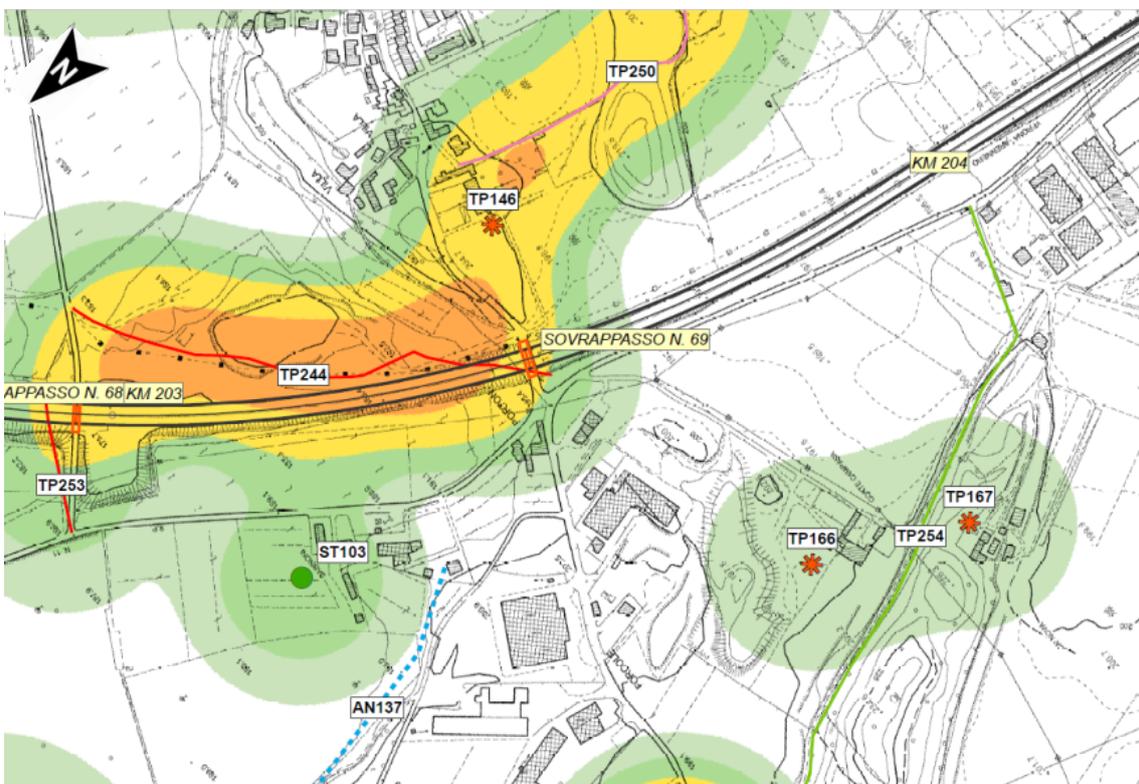


Fig. 15. Areale del SVP 69 nella cartografia dello *Studio della potenzialità archeologica*, Tav. - 5 Potenziale

Per quanto riguarda le tracce di viabilità antica, bisogna precisare che località Porton era in antico come oggi un crocevia di strade: non solo la direttrice sud-nord, ma anche est ovest, dunque di una strada che dalla Valdadige conduceva verso il lago. Le strade attuali ricalcano abbastanza precisamente le strade rappresentate nel catasto Austriaco degli inizi del XIX secolo. Ovviamente i lavori per la realizzazione dell'autostrada hanno comportato l'asporto completo di tale viabilità in corrispondenza della trincea entro cui corre oggi l'infrastruttura. Inoltre, la recente realizzazione di una rotatoria con pista ciclabile laterale in

corrispondenza dell'incrocio tra queste strade, ha molto probabilmente comportato la scomparsa di ogni traccia antica immediatamente a ovest del sovrappasso.

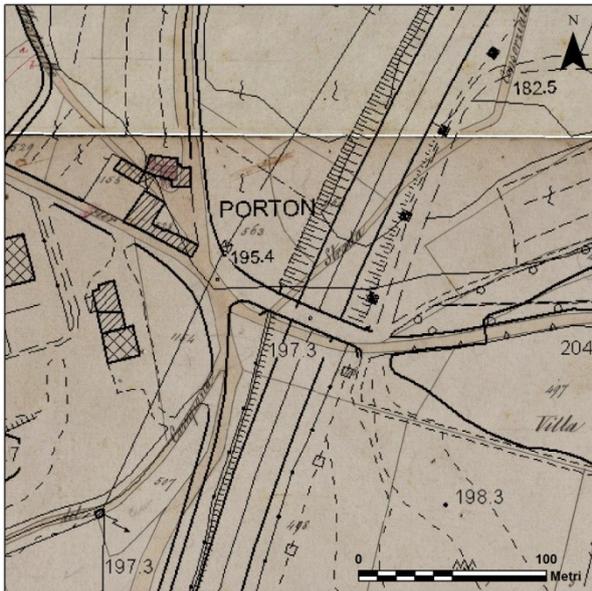


Fig. 16. Sovrapposizione del Catasto Austriaco del 1810 rispetto alla CTR del Veneto

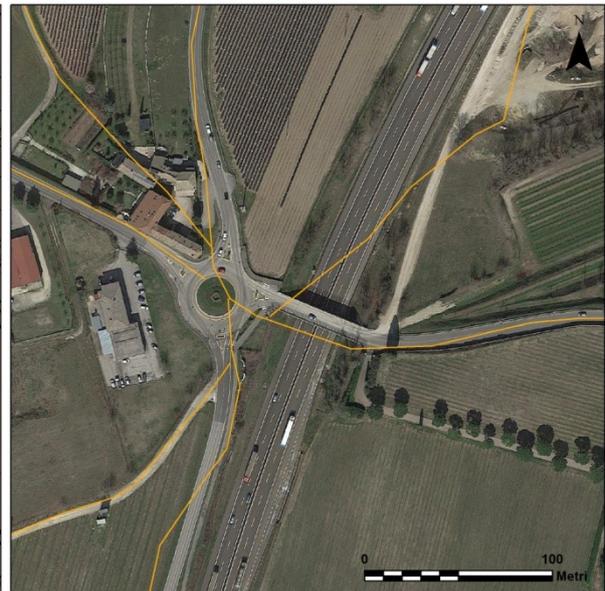


Fig. 17. Ortofoto dell'area del SVP69 in cui sono state rappresentate le strade del Catasto Austriaco

Le attività in progetto prevedono il rifacimento del sovrappasso (demolizione e costruzione) con opere di scavo che interesseranno esclusivamente zone già rimaneggiate oppure sedime all'interno della trincea autostradale attuale, pertanto ben al di sotto (da circa -6 m a quote ancora più profonde) rispetto alla quota di calpestio precedente alla realizzazione dell'infrastruttura.

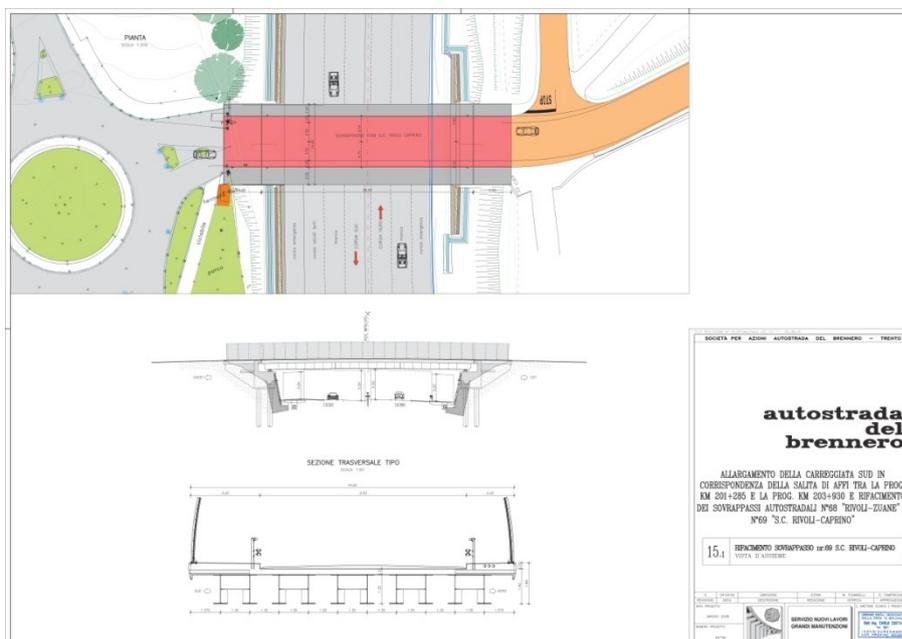


Fig. 18. Elaborato progettuale del rifacimento del SVP69

5. Salita di Affi

Con la denominazione di "*Salita di Affi*" viene indicato un tratto autostradale lungo circa 2,6 km (dalla prog. km 201+285 alla prog. km 203+930) in territorio di Rivoli Veronese, che parte a sud della frazione di Canale e arriva in località Vanzelle. L'autostrada è realizzata per lo più alternando tratti in rilevato a tratti in trincea: minima è invece la parte alla stessa quota rispetto al piano campagna, precisamente 370 m, situata a sud del SVP 69.

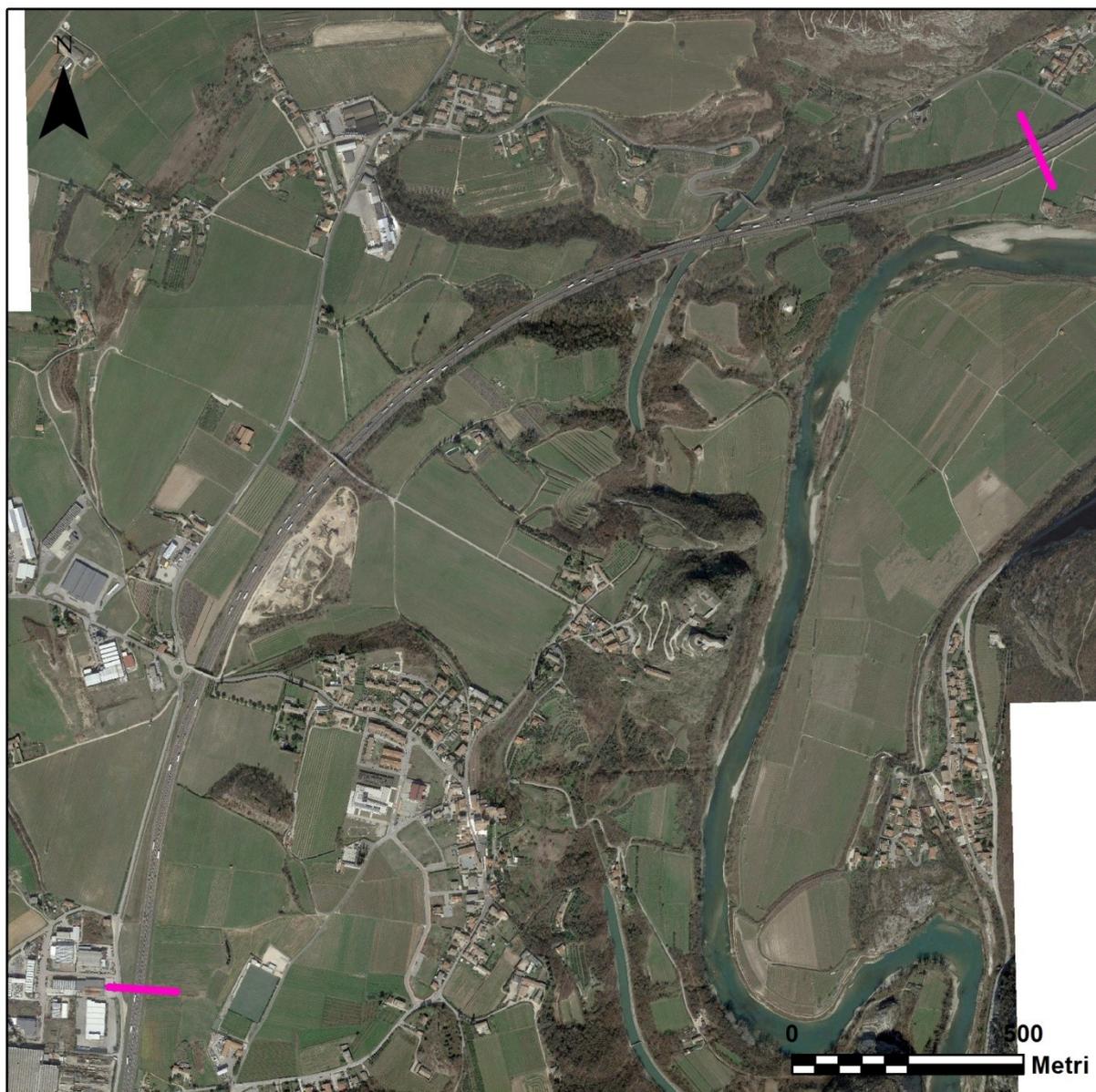


Fig. 19. Ortofoto 2019 in cui è visibile il settore della *Salita di Affi*, i cui limiti sono indicati in fucsia

Nello *Studio della potenzialità archeologica* del 2013, quest'area non si caratterizza per la presenza di siti archeologici noti: se si eccettuano le zone in corrispondenza dei centri storici, vi sono due concentrazioni di elementi di interesse, uno nei pressi dei sovrappassi 68 e 69, già trattata nei capitoli precedenti, e una presso l'abitato di Canale.

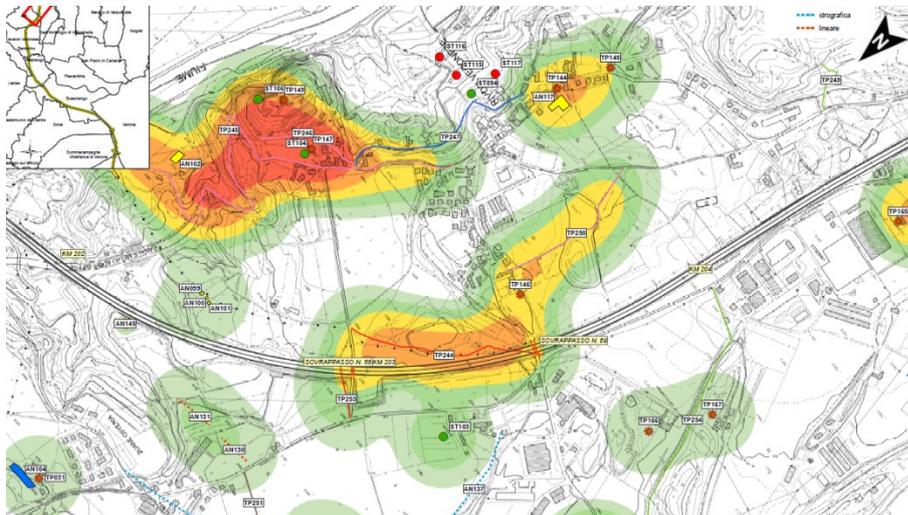


Fig. 20. Areale centrale e meridionale della *Salita di Affi* nella cartografia dello *Studio della potenzialità archeologica*, Tav. - 5 Potenziale

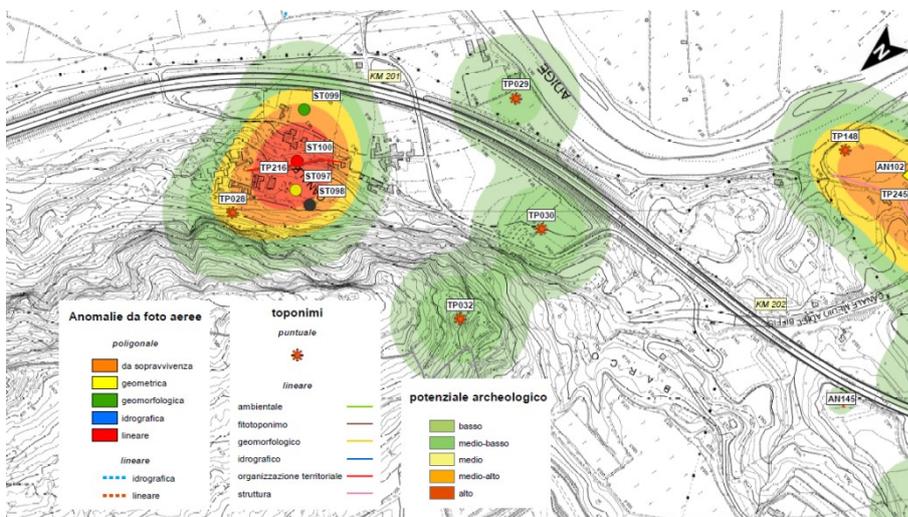


Fig. 21. Areale settentrionale della *Salita di Affi* nella cartografia dello *Studio della potenzialità archeologica*, Tav. - 5 Potenziale

Per quanto riguarda la viabilità storica, il tratto in questione vede nel catasto Austriaco la presenza di cinque strade che lo attraverserebbero: due sono nella porzione settentrionale, presso Canale, due in quella centrale (i già analizzati tracciati presso i sovrappassi 68 e 69) e uno, infine, a nord di località Vanzelle, nella porzione meridionale interessata dai lavori. Dei primi quattro sicuramente non rimane traccia, in quanto le attività funzionali alla realizzazione dell'autostrada, ne hanno sicuramente comportato la rimozione. Diversa è la questione per l'ultimo attraversamento, il più meridionale, in quanto l'autostrada in quel punto è a quota rispetto al piano campagna e a ovest di essa vi è un'ampia area verde non

coltivata, dove vi è la possibilità che un tratto di strada antica sia ancora conservato al di sotto della coltre superficiale.

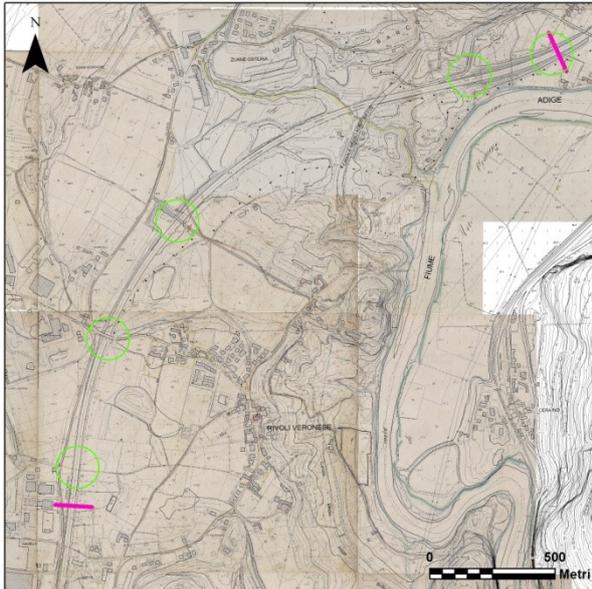


Fig. 22. Sovrapposizione del Catasto Austriaco del 1810 rispetto alla CTR del Veneto. In verde sono segnalate le aree caratterizzate da tracciati stradali antichi che attraversano l'attuale asse autostradale



Fig. 23. Ortofoto dell'area della *Salita di Affi* in cui sono state rappresentate le strade del Catasto Austriaco. In verde sono segnalate le aree caratterizzate da tracciati stradali antichi che attraversano l'attuale asse autostradale

Le attività in progetto prevedono l'allargamento della carreggiata sud. Nei tratti in cui l'autostrada è in rilevato, verrà rettificata la scarpata, allargandone la sommità; anche in quelli in trincea verrà rettificata la scarpata, però allargandone la base: nel primo caso non vi saranno operazioni di scavo; nel secondo le attività di scavo riguarderanno porzioni di terreno sterile ben più profonde rispetto alla quota di campagna precedente alla realizzazione dell'autostrada. Nel breve tratto a quota rispetto al piano campagna attuale, l'allargamento della carreggiata comporterà invece l'esecuzione di scavi.

6. Conclusioni

Dalla ricerca effettuata contestualizzando i dati dello *Studio della potenzialità archeologica* del 2013 e aggiornandoli, emerge che per le lavorazioni pertinenti ai rifacimenti dei sovrappassi 68 e 69 **non sussista rischio archeologico**, in quanto le attività di scavo interesseranno sedime già recentemente rimaneggiato oppure si svilupperanno ben al di sotto della quota di campagna antica, con l'escavazione di materiale sterile.

Per quanto riguarda il rifacimento della viabilità a ovest del sovrappasso 68, è vero che l'allargamento di via Castello, nel tratto presso l'incrocio con la S.P. 11, interessa un'area in cui i catasti storici indicano la presenza di una strada. È pur vero però che i lavori per la realizzazione dell'attuale sovrappasso hanno comportato un incasso della via, quindi la strada antica molto probabilmente è già stata asportata in quell'occasione. Inoltre, proprio in corrispondenza dell'incrocio, passa una condotta idrica (visibile per la presenza di un pozzetto) e quindi si presume che lo scavo per la sua posa abbia causato il rimaneggiamento della stratigrafia precedente. A questo tratto, pertanto, assegniamo un **rischio archeologico molto basso**.

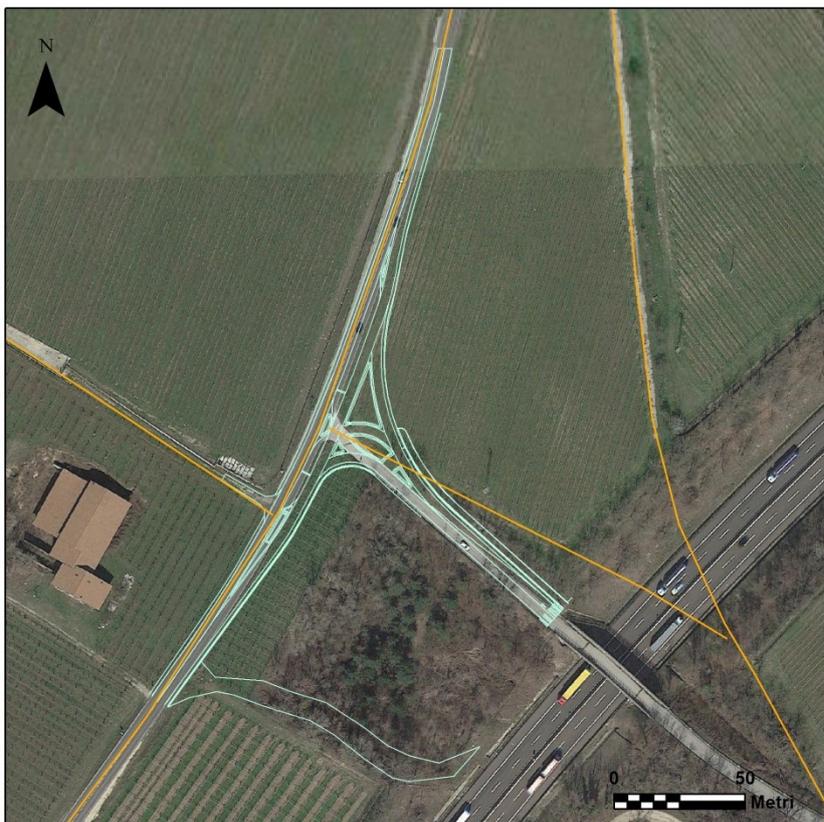


Fig. 25.
Indicazione della viabilità antica (in arancio) rispetto alla sovrapposizione del rilievo progettuale relativo al rifacimento della viabilità a ovest del sovrappasso 68 su ortofoto 2019



Fig. 26. Limite settentrionale di via del Castello, tratto a ovest del SVP 68 (parte centrale). Si nota, oltre la vegetazione, il dislivello rispetto al terreno retrostante



Fig. 27. Limite settentrionale di via del Castello, tratto a ovest del SVP 68 (parte occidentale). Si nota, oltre la vegetazione, il dislivello rispetto al terreno retrostante



Fig. 28. Incrocio tra via del Castello e S.P. 11. Si nota il pozzetto posto ai piedi del cartello stradale

L'allargamento della S.P. 11, invece, previsto verso est data la conformazione attuale a balze artificiali del terreno, sarà realizzato tramite apporto di materiale, essendo i vigneti attualmente presenti a oriente della strada più bassi rispetto alla superficie stradale. Ricordiamo che tale strada è segnalata dalla SABAP come possibile sede della via Claudia Augusta, segnalazione recepita nei regolamenti urbanistici del PATI di Rivoli Veronese (Carta dei Vincoli e delle Pianificazioni Territoriali, art. 9.1 delle NT³). I lavori in progetto prevedono, oltre all'allargamento verso est, il rifacimento del manto stradale con la realizzazione di un nuovo pacchetto dallo spessore massimo di 40 cm. Riteniamo pertanto che anche in questo caso il **rischio archeologico** sia **molto basso**. Il **rischio archeologico** torna ad essere **nullo** per quanto riguarda la pista di servizio, interessando aree già scavate in precedenza.

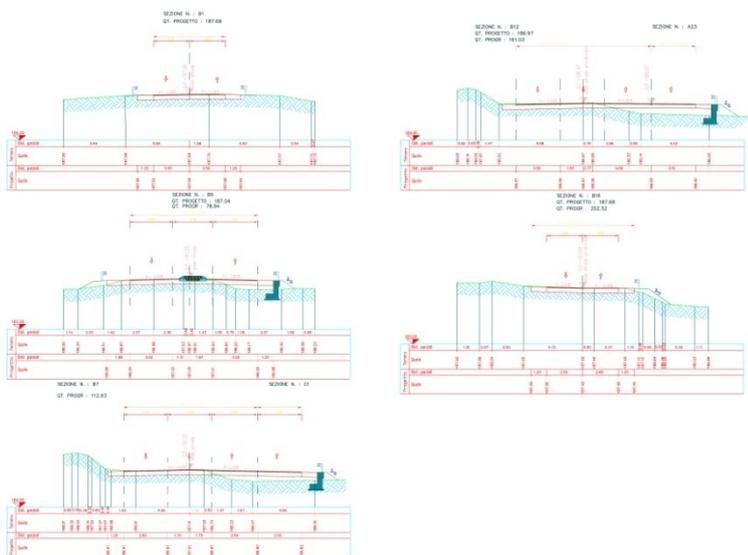


Fig. 29. Rilievo progettuale con le sezioni relative agli interventi presso la S.P. 11

Fig. 30. Incrocio e tratto stradale della S.P. 11. Si notano le balze artificiali con il terreno a vigneto a destra (est) più basso rispetto alla superficie stradale attuale



³ L'articolo rimanda all'art. 12.3.4 - Area a rischio archeologico, secondo il quale tutti i lavori di scavo oltre la profondità di 50 cm in corrispondenza delle aree a rischio archeologico devono essere preventivamente comunicati alla Soprintendenza

Per quanto riguarda la *Salita di Affi*, i tratti in cui l'autostrada è in rilevato oppure in trincea presentano ugualmente un **rischio nullo**, per quanto riguarda le lavorazioni di allargamento della carreggiata sud, in quanto verrà rettificata la scarpata esistente o allargandone la sommità senza scavi (tratti in rilevato) o la base (tratti in trincea) scavando materiale sterile al di sotto delle quote di campagna antiche.

Diversa è la situazione nel breve tratto in cui l'autostrada è a quota con il piano campagna attuale: in quel punto le attività di scavo interesseranno sedime potenzialmente non rimaneggiato (se non per attività agricole) e ove quindi vi è la possibilità di rinvenimenti. La cartografia storica vede proprio in questo punto la presenza di una strada che attraversava in direzione est-ovest l'areale ove ora è l'asse autostradale, e vicino si trovano anomalie e toponimi storici. Siamo infine a ridosso della S.P. 11, segnalata - come abbiamo già visto - come a rischio archeologico (con una fascia di circa 200 m) nelle indicazioni della Soprintendenza per l'elaborazione del PAT di Rivoli Veronese, in quanto corrispondente al sedime presunto della via Claudia Augusta o un "doppione" della strada in posizione pedemontana in sinistra Adige. Questa zona è dunque da intendersi a **rischio medio-alto**. Tenendo presente che siamo in corrispondenza di un'area verde di proprietà di Autostrada del Brennero, si consiglia in questo punto l'effettuazione di una campagna di trincee preventive, come da proposta allegata in fig. 31 alla pagina seguente.

Si rimanda al preposto Ufficio della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza per quanto di competenza.

Caprino Veronese, 9 settembre 2020

per **Ar.Tech. Srl**

dott. **Davide Brombo**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Davide Brombo", written in a cursive style.

