

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria-Rimini-Riccione-Misano

Richiesta di Proroga di validità del DEC VIA 54 del 20/03/2013

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTISTI:

Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da:

TECNE Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A - *Mandataria*
SITECO srl
VdP srl
STUDIO TI srl

IL PROGETTISTA

Ing. Alessandro Frascari
Ord. Ingg. Bologna N.7115

IL GEOLOGO

Dott. Cocetti
ORD. GEOL. RER N.455/A

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Wainer Gianaroli
Ord. Ingg. Modena N.2896

VISTO ANAS

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Angela Maria Carbone

STUDIO ARCHEOLOGICO

RELAZIONE ARCHEOLOGICA

CODICE PROGETTO

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

DPBO31 D 2201

NOME FILE

T00_IA10_AMB_RE03_A

CODICE
ELAB.

T00 IA10 AMB RE03

REVISIONE

A

SCALA:

--

C					
B					
A	EMISSIONE	FEBBRAIO 2023	VDP-GIANNINI	VDP-GIANCOLA	VDP-VENTURA
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	5
3	GEOMORFOLOGIA DEL TERRITORIO	8
4	ANALISI DELLE TUTELE ARCHEOLOGICHE	11
4.1	PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (PTPR)	12
4.2	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA.....	15
4.2.1	<i>Piano Strutturale Comunale di Bellaria Igea Marina</i>	<i>15</i>
4.2.2	<i>Piano Strutturale Comunale di Rimini</i>	<i>17</i>
4.2.3	<i>Piano Strutturale Comunale di Riccione.....</i>	<i>19</i>
4.2.4	<i>Variante Generale del PRG del comune di Coriano.....</i>	<i>21</i>
4.2.5	<i>Piano Regolatore Generale di Misano Adriatico.....</i>	<i>23</i>
4.3	PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (PTPR)	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
5	SINTESI STORICO TOPOGRAFICA	25
5.1	PREISTORIA E PROTOSTORIA	25
5.2	ETA' ROMANA	26
5.2.1	<i>La via Flaminia</i>	<i>30</i>
5.2.2	<i>La via Aemilia</i>	<i>31</i>
5.3	ETA' TARDOANTICA E MEDIEVALE	33
6	METODOLOGIA	35
7	AREA DI STUDIO	37
8	LA RACCOLTA DEI DATI	39
8.1.1	<i>Ricerca bibliografica.....</i>	<i>39</i>
8.1.2	<i>Ricerca di archivio</i>	<i>41</i>
8.1.3	<i>Analisi cartografica e toponomastica</i>	<i>45</i>
8.1.4	<i>Fotointerpretazione</i>	<i>47</i>
8.1.5	<i>Survey archeologico.....</i>	<i>51</i>
9	ELABORATI	56
9.1	CARTA DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE	56
9.2	CATALOGO DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE	56
9.3	TABELLA RIEPILOGATIVA DEI SITI	59
9.4	CARTA DELLA VISIBILITÀ	60
9.5	CARTA DELL'UTILIZZO DEI SUOLI.....	60
9.6	CARTA DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO.....	61
9.7	CARTA DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	62
10	CONCLUSIONI.....	63
11	BIBLIOGRAFIA.....	75

1 PREMESSA

Il presente lavoro costituisce lo studio archeologico collegato al Progetto Definitivo Variante alla S.S. 16 Adriatica, tratto Bellaria, Rimini, Riccione, Misano Adriatico. Sulla base dell'evolversi del progetto stesso il lavoro è stato svolto in tre distinte fasi cronologiche. Gli elaborati che compongono questa relazione, riassumono i dati e le conclusioni ottenuti nelle diverse fasi, creando un quadro conoscitivo organico e unico.

Durante la prima fase di lavoro (2008), che ha preso in esame il tratto Bellaria, Rimini, Riccione, Misano Adriatico, è stato oggetto di studio un'ampia porzione del suburbio dell'antica città di *Ariminum*, posta fra il corso del fiume Uso a nord-ovest ed il bacino del fiume Conca a sud-est. Durante la ricerca si è provveduto all'acquisizione ed all'analisi dei principali dati bibliografici, con il fine di individuare le peculiarità storico-topografiche dell'area in esame ed in particolar modo le possibili interferenze tra l'opera in progetto e le presenze archeologiche documentate.

Si è proceduto alla redazione di una prima *Carta delle Presenze Archeologiche*, in tre tavole a scala 1:10.000, con il posizionamento di tutti i dati raccolti ed una *Carta del Rischio Archeologico Assoluto*, in tre tavole a scala 1:10.000.

La seconda fase di lavoro, nel 2010, ha previsto un'integrazione ed un approfondimento dello studio precedente, mediante la consultazione della documentazione dell'Archivio della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna relativa all'area interessata dal progetto (comuni di Bellaria, Rimini, Riccione e Misano Adriatico); l'aggiornamento della bibliografia (ferma al 2002-2003), con particolare attenzione rivolta all'individuazione della maglia centuriale romana e della viabilità antica del territorio; l'attività di *survey* (ricognizione) mirata lungo tutti i tratti della S.S. 16 Adriatica che si discostano dal tracciato dell'A 14, oggetto di ricognizioni di superficie nel novembre 2009 nell'ambito dei lavori di ampliamento della terza corsia per il tratto Bellaria-Cattolica.

La terza fase di lavoro, la presente, ha visto un'ulteriore integrazione della ricerca bibliografica e di archivio, nonché una nuova attività di *survey* condotta lungo tutto il nuovo progetto e relative opere accessorie.

La presente relazione è stata curata dalla dott.ssa Vanessa Duranti, revisionata e sottoscritta dal dott. Emanuele Giannini, Direttore Tecnico della Eos Arc S.r.l., in possesso dei requisiti di cui all'art. 25, comma 2 del D.lgs. 50/2016, con iscrizione nell'elenco degli operatori abilitati con n. 1394, e archeologo di I fascia ai sensi del D.M. 244/2019, iscritto nell'elenco nazionale degli archeologi con n. 8496.

La tutela del territorio è in capo alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini. I funzionari responsabili delle aree interessate dal progetto sono Dott.ssa Annalisa Pozzi e Dott. Kevin Ferrari.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il progetto della nuova Strada Statale 16, nel tratto compreso tra Bellaria e Misano Adriatico rappresenta uno dei principali collegamenti stradali nazionali fra il Sud ed il Nord e si inserisce nel più vasto ambito territoriale ed infrastrutturale interregionale e interstatale. Attraverso la dorsale adriatica si collega il centro Europa con il sud del Mediterraneo (v. Tavola REL_PAE_01).

L'intervento ha inizio alla progr. km 192+000 nel comune di Bellaria a nord della provincia di Rimini e termina alla progr. km 214+300 – nel comune di Misano Adriatico – in prossimità del fiume Conca dove si ricollega al tracciato esistente.

L'opera in studio, prevista anche in sede di pianificazione locale, a livello comunale e provinciale, si sviluppa interamente all'interno del territorio provinciale di Rimini ed interessa, da nord a sud, i comuni di Bellaria – Igea Marina, Rimini, Coriano, Riccione. In questo ambito, il territorio può essere rappresentato da una varietà di caratteri molto ricca, sia da un punto di vista ambientale, sia da un punto di vista insediativo – relazionale.

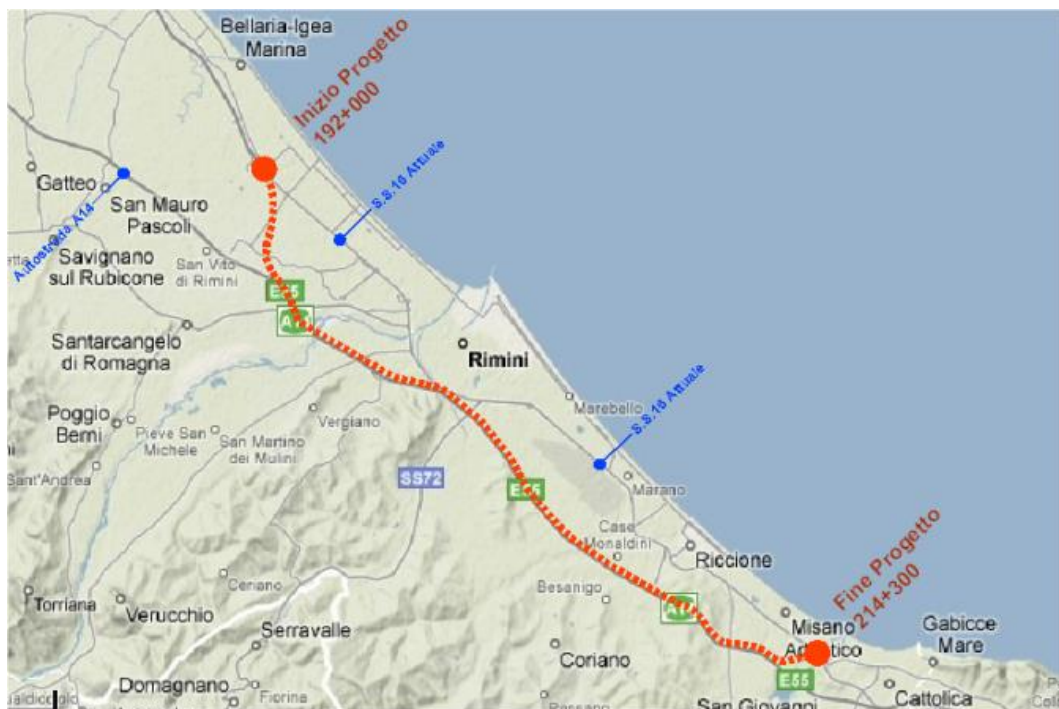


Figura 2-1 Corografia del progetto

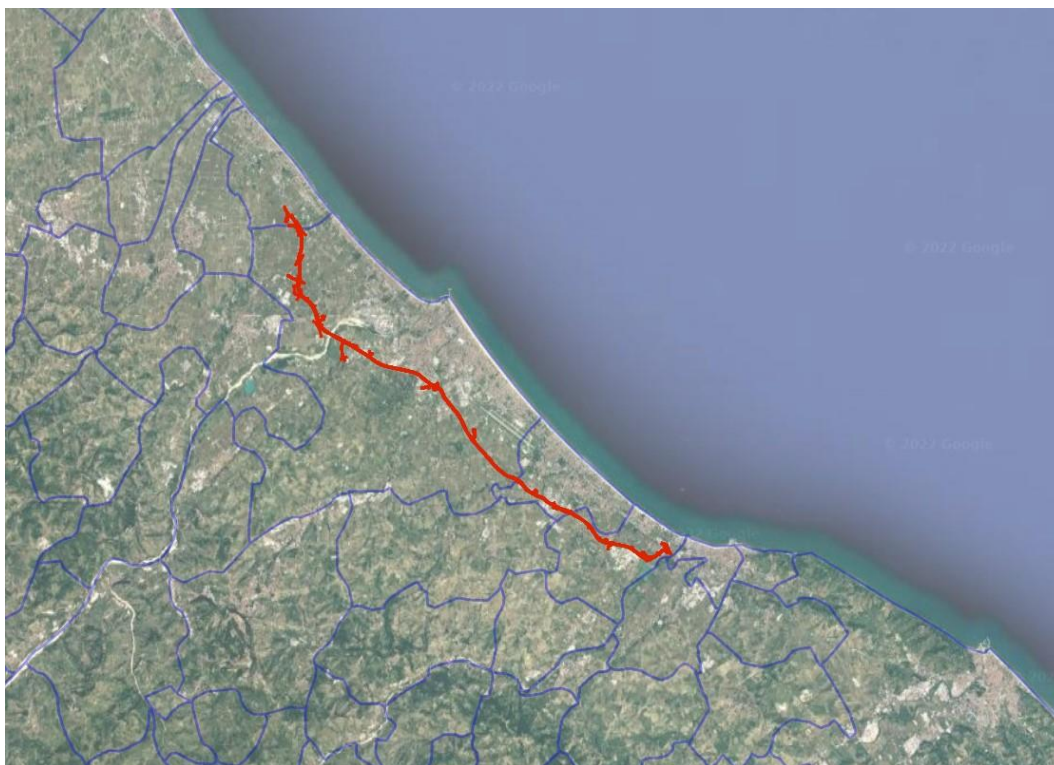


Figura 2-2 Localizzazione del progetto (rosso) all'interno dei limiti comunali (blu) su base satellitare

Dal punto di vista ambientale, la morfologia del territorio attraversato nel tratto in esame è prevalentemente pianeggiante: la pianura alluvionale in cui si snoda la statale è costituita dai depositi dei corsi d'acqua dell'Uso, del Marecchia, dell'Ausa, del Marano e del Conca, che scorrono incisi nel terreno, trasversalmente all'infrastruttura, dalla catena appenninica fino al mare.

La principale funzione del territorio è agricola con buone valenze ambientali; queste, legate soprattutto alle caratteristiche paesaggistiche di margine tra l'ambito di costa e quello collinare. In tal senso, anche la pianificazione vigente – nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini (PTCP) – esprime l'interesse paesistico – ambientale di questa porzione di territorio, in quanto esso assolve un ruolo di mediazione paesistico-ambientale e di collegamento tra l'urbanizzato e le aree collinari (coperte prevalentemente a boschi e a prato pascolo) e fluviali con valenza naturalistica (ricche di boschi ripariali e vegetazione palustre).

In particolare, vengono individuati due ambiti con potenzialità di sviluppo ambientale: il primo, collinare, si sviluppa lungo l'allineamento dei centri (S.Arcangelo, Coriano, S.Clemente, Morciano, verso i centri del Montefeltro) connettendo i rilevanti e vitali sistemi ambientali prossimi ai corsi d'acqua (Marecchia, Ausa,

Marano, Melo, Conca, Ventena) e le zone di particolare interesse paesaggistico e ambientale dei crinali interposti.

Il secondo ambito, di pianura, si sviluppa nel territorio agricolo periurbano dei centri della costa e comprende, con le aree agricole di pianura residue all'urbanizzazione costiera, i colli isolati e le propaggini collinari (Montalbano, Vergiano, Scacciano, S.M. Pietrafitta, Saludecio) fino alle pianure alluvionali del Marecchia e del Conca, di elevato interesse agricolo produttivo.

Sotto il profilo insediativo – relazionale, è possibile individuare, in termini ben definiti, lo sviluppo di un triplice sistema distributivo sul territorio: un primo ambito, costiero, è costituito dal susseguirsi delle note stazioni turistico – balneari della costa, quali, tra le più importanti, Cesenatico, Bellaria, Rimini e Riccione; in affiancamento a questo primo ambito, negli ultimi anni si è sviluppata una diversificazione funzionale e dello sviluppo delle funzioni terziarie dell'indotto turistico, tesa ad una ripresa dei centri più periferici nei territori di pianura e di collina, definendo così il secondo sistema distributivo, quello medio collinare. In particolare, va segnalata la Repubblica di San Marino che, con la sua diversità amministrativa e le sue valenze paesaggistiche e antropiche, costituisce un polo attrattore allo stesso livello dei più importanti centri turistici lungo la costa.

Il terzo sistema distributivo sul territorio è, invece, costituito dalla struttura relazionale costituita da un asse nord – sud (Autostrada A14 – Strada Statale 16) e da una maglia di viabilità a carattere sovralocale, prevalentemente radiale attorno ai principali centri della costa.

Proprio in riferimento al sistema della mobilità, il già citato PTCP evidenzia una rete inadeguata a sopportare i flussi di traffico che provengono dall'entroterra e dalle attività turistiche lungo la costa.

Il PTCP rileva, pertanto, la necessità di realizzare una nuova arteria in affiancamento all'autostrada per il traffico a lunga percorrenza, ed individua nella nuova S.S.16 l'asse portante per la riorganizzazione funzionale di tutto il territorio; la sua collocazione, infatti, nel Corridoio Adriatico per la mobilità di persone e merci, e la sua funzione di collegamento tra importanti centri non solo turistici, come Rimini, Cervia, Ravenna, al servizio del più importante bacino turistico europeo rendono assolutamente prioritario il suo completamento.

Il nuovo progetto di variante della S.S.16 assume, pertanto, il ruolo di asse di attraversamento e distribuzione territoriale, mantenendo un rapporto specializzato con l'autostrada e connettendosi alla viabilità locale di smistamento.

3 GEOMORFOLOGIA DEL TERRITORIO

E' stata presa in esame un'ampia fascia pianeggiante alle spalle della linea costiera adriatica, compresa fra il territorio di Bellaria Igea, Rimini, Riccione e Misano Adriatico.

L'area si colloca lungo le ultime propaggini meridionali della Pianura Padana, che progressivamente tende a restringersi notevolmente sino a chiudersi del tutto in corrispondenza del promontorio di Gabicce Monte, al confine con il territorio marchigiano; si tratta, quindi, di un paesaggio sostanzialmente pianeggiante, soprattutto in prossimità della costa. Nell'entroterra è delimitato dalle ultime pendici collinari dei retrostanti rilievi appenninici, a sua volta caratterizzate da una morfologia generalmente dolce ed ondulata per la presenza di plastiche litologie argillose. La linea pedemontana appenninica, che da NW si sviluppa verso SE, restringe la fascia di pianura prima di incontrare il mare Adriatico al punto che nella zona più meridionale a meno di un chilometro dalla linea di riva iniziano i primi rilievi collinari.

I principali corsi d'acqua che attraversano il territorio con direzione SO-NE sono il fiume Marecchia, il torrente Marano e il torrente Conca, che sfociano rispettivamente in corrispondenza dei tre centri abitati di Rimini, Riccione e Misano Adriatico. La vallata dell'antico *Ariminus*, che diede il nome all'antica città di Rimini, ha da sempre rappresentato, in particolare, un'importante via di comunicazione e di traffici verso gli Appennini, già in uso in epoca preromana, finendo per accentrare su di sé gran parte del popolamento della zona. Numerosi anche sono i corsi d'acqua minori, come il torrente Ausa, il cui tratto terminale fu deviato tramite un canale in cemento, facendolo confluire nel fiume Marecchia; dalle fotografie aeree si può ancora facilmente intuire l'originario percorso del torrente, grazie alla vegetazione cresciuta sulle sue sponde ancora presente.

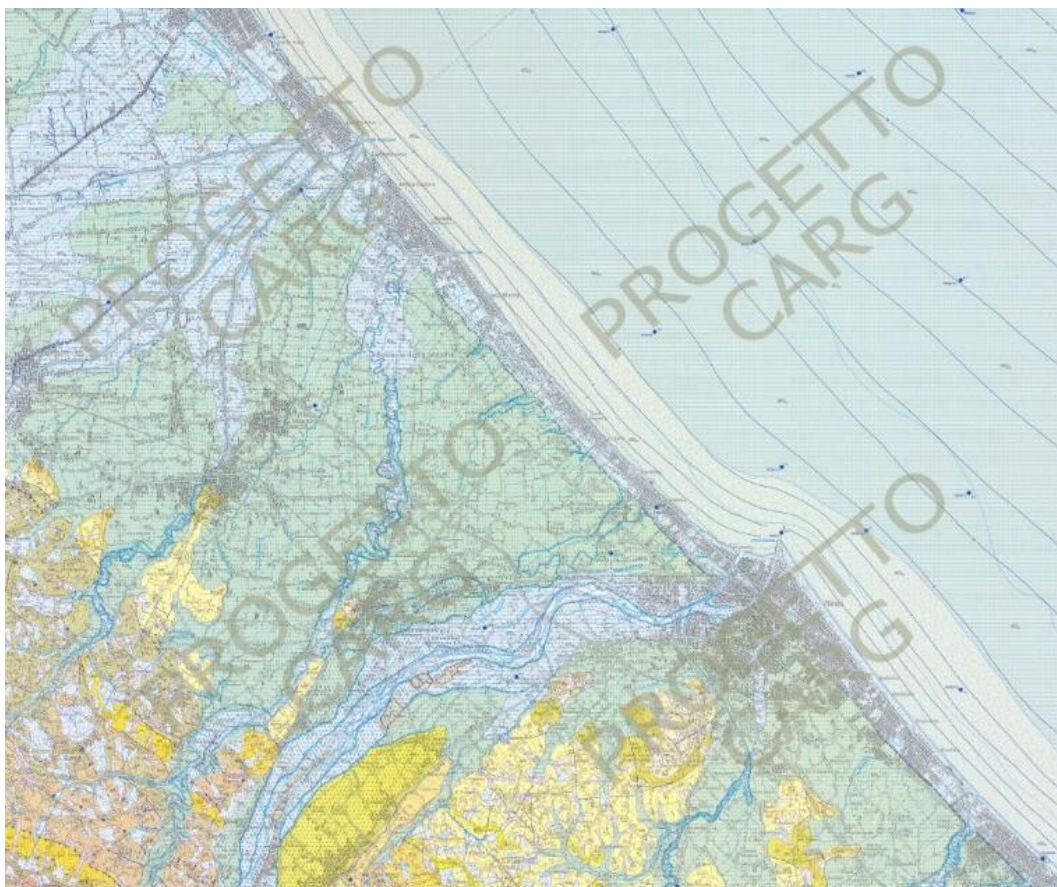


Figura 3-1 Estratto della Carta Geologica d'Italia, F. 256 - RIMINI - Scala 1:50.000



Figura 3-2 Estratto della Carta Geologica d'Italia, F. 267 - PESARO - Scala 1:50.000

4 ANALISI DELLE TUTELE ARCHEOLOGICHE

Il presente studio è stato integrato con l'analisi delle tutele archeologiche, condotta mediante la consultazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica, territoriale e urbanistica vigenti che insistono sull'area di progetto.

In particolare, l'analisi è consistita della ricognizione dei dati cartografici recanti le perimetrazioni dei provvedimenti di tutela archeologica su aree prossime o interferenti rispetto a quella di progetto.

Tuttavia, l'analisi non ha riscontrato la presenza di vincoli diretti di tipo archeologico all'interno dell'area di indagine.

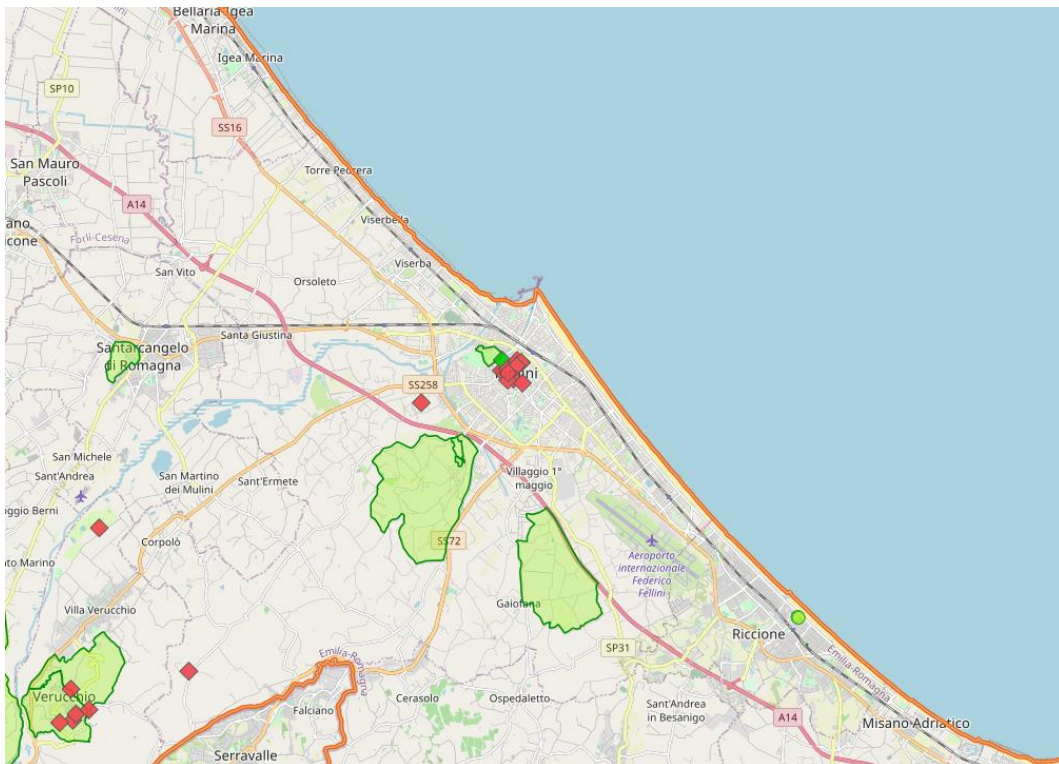
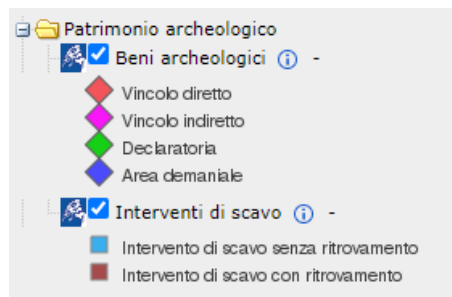


Figura 4-1 Estratto del WEBGIS del Patrimonio Culturale dell'Emilia Romagna



4.1 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE DELL'EMILIA ROMAGNA (PTPR)

Il piano Territoriale Paesistico Regionale dell'Emilia Romagna è stato adottato con le delibere di Consiglio Regionale n.1388 del 28/01/1993 e n.1551 del 14/07/1993, ed è attualmente in fase di adeguamento al Codice de beni culturali e del paesaggio D.lgs. 42/2004. Il PTPR costituisce lo strumento di tutela e di pianificazione a livello regionale.

Dall'analisi della cartografia disponibile, il territorio indagato è interessato dalla presenza di aree di tutela degli elementi della centuriazione, oltre che la presenza di centri urbani storici e strutture insediative storiche extra urbane.

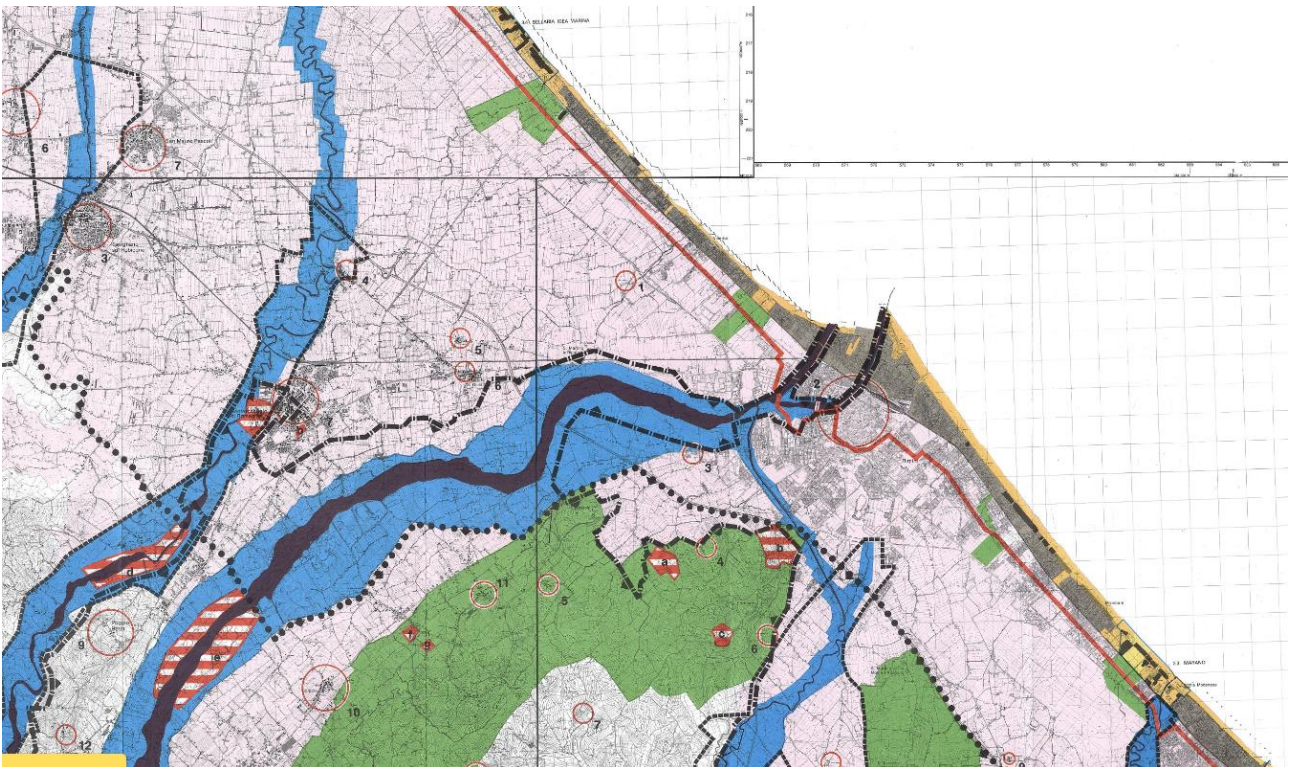


Figura 4-2 Estratto della Tav. 43 del PTPR della Regione Emilia Romagna

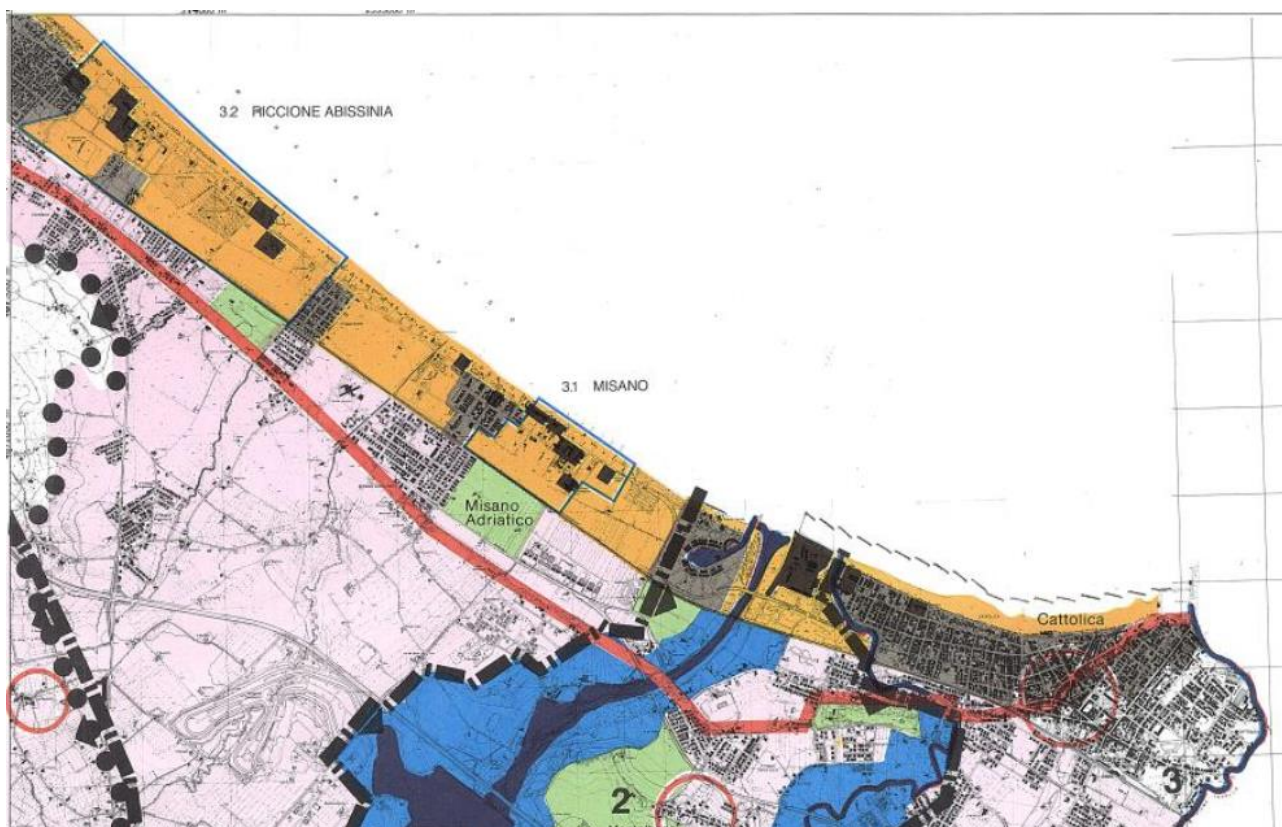





Figura 4-3 Estratto della Tav. 47 del PTPR della regione Emilia Romagna




LEGENDA

Sistemi e zone strutturanti la forma del territorio




SISTEMI

-  Crinale (Art. 9)
-  Collina (Art. 9)
-  Costa (Art. 12)

COSTA





-  Zone di salvaguardia della morfologia costiera (Art. 14)
-  Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (Art. 13)
-  Zone di tutela della costa e dell'arenile (Art. 15)

LAGHI, CORSI D'ACQUA E ACQUE SOTTERRANEE

-  Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 17)
-  Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 18)
-  Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (Art. 28)






Zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale

AMBITI DI TUTELA

-  Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (Art. 19)
-  Zone di tutela naturalistica (Art. 25)
-  Bonifiche (Art. 23)
-  Dossi (Art. 20)

Zone ed elementi di particolare interesse storico



ZONE ED ELEMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE STORICO-ARCHEOLOGICO

-  Complessi archeologici (Art. 21a)
-  Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica (Art. 21b₁)
-  Aree di concentrazione di materiali archeologici (Art. 21b₂)
-  Zone di tutela della struttura centuriata (Art. 21c)
-  Zone di tutela di elementi della centuriazione (Art. 21d)

INSEDIAMENTI STORICI


-  **N.** Inseidiamenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane (Art. 22)

ZONE ED ELEMENTI DI INTERESSE STORICO E TESTIMONIALE




-  Zone di interesse storico testimoniale (Art. 23)
-  **N.** Città delle colonie (Art. 16)

Progetti di valorizzazione

AREE DI VALORIZZAZIONE

-  Parchi regionali
Legge regionale n. 11/1988 e n. 27/1988 (Art. 30)

A-B-C-D-E-F-G-H

-  Programma dei parchi regionali (Art. 30)
-  Progetti di tutela, recupero e valorizzazione (Art. 32)
-  Aree studio (Art. 32)

4.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA

4.2.1 Piano Strutturale Comunale di Bellaria Igea Marina

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) di Bellaria-Igea Marina è stato approvato con Delibera di C.C. n. 85/2017.

Non sono presenti vincoli di carattere archeologico all'interno del PSC del comune di Bellaria-Igea Marina.

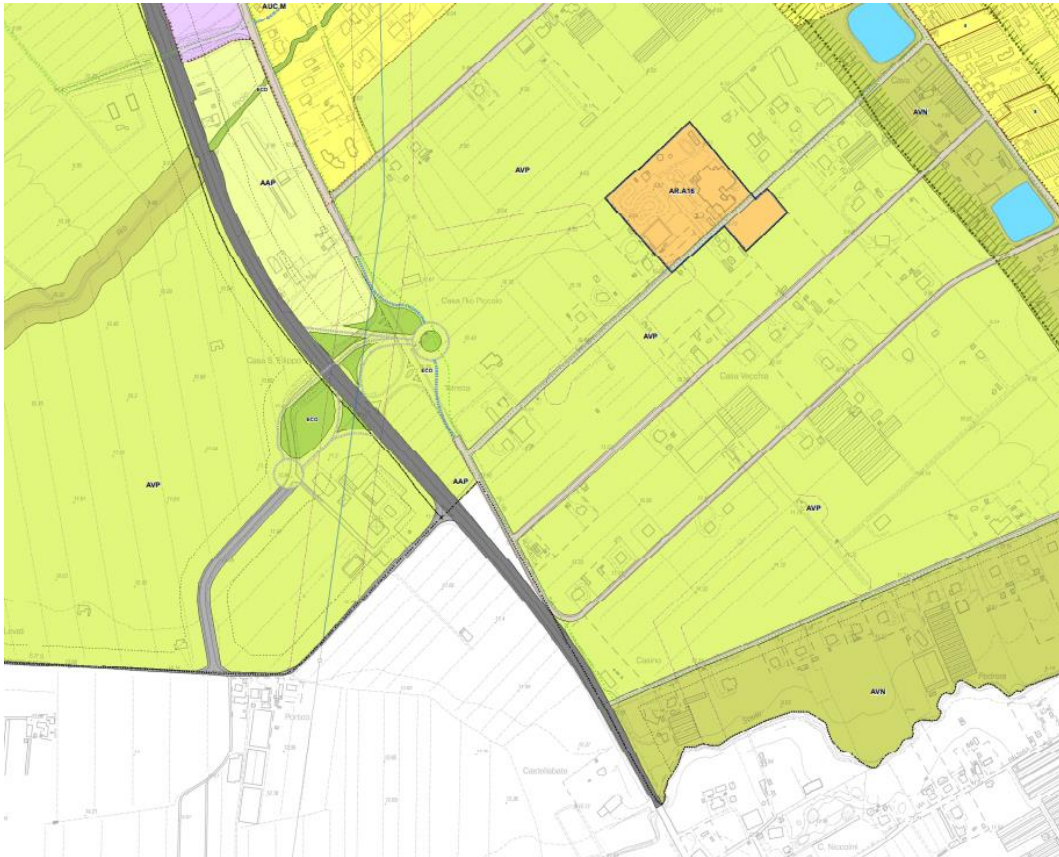


Figura 4-4 Estratto del PSC del Comune di Bellaria Igea Marina

LEGENDA

●●●●●●●● Confine comunale

★ **AMBITI ESCLUSI DAL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PSC (AI SENSI DELL'ART.32, LR20/2000)**

Aree non classificate come ambiti normativi

■ Arenile

■ Corsi d'acqua principali

MACRO CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE

■ TU - Territorio Urbanizzato

■ TUZ - Territorio Urbanizzabile

■ TRU - Territorio Rurale

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (L.R. 20/2000 artt. A-7, A-8, A-9)

■ ES.1 - Edifici di particolare interesse storico-architettonico e relative aree di pertinenza (L.R. 20/2000 art. A-9, c.1) - (art.50 PSC)

AUC - AMBITI URBANI CONSOLIDATI (L.R. 20 art. A-10) - artt. 51-59 PSC

Sistema insediativo della città turistica (art.55 PSC)

■ AUC.T - Ambiti urbani consolidati della città turistica (art.57)

■ AUC.Tc - Ambito "Città delle Colonie" (art. 58)

Sistema insediativo misto e ambiti esterni

■ AUC.M - Ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali (art. 59)

■ n. Aree idonee al trasferimento dei diritti edificatori

Strumenti attuativi e altre forme di convenzionamento

■ PUA convenzionati (art. 54)

■ Perimetri dei comparti di PRG costituiti da PUA che non hanno assolto a tutti gli obblighi convenzionali

AR - AMBITI DA RIQUALIFICARE (L.R. 20 art. A-11) - artt. 60 - 62 PSC

■ ARA - Ambiti di riqualificazione diffusa e rifunzionalizzazione (art.60 - 62)

■ Progetto di riqualificazione del lungofiume nel tratto urbano dell'Uso (art.63)

AN - AMBITI PER NUOVI INSEDIAMENTI (L.R. 20 art. A-12) - artt. 64 - 67 PSC

■ AN.B - Ambiti di nuovo insediamento secondo i criteri della perequazione per funzioni prevalentemente residenziali (art.66)

■ AN.T - Ambiti di nuovo insediamento secondo i criteri della perequazione per funzioni prevalentemente turistico-ricettive-alberghiere (art.67)

Per entrambi gli ambiti:

■ Parte insediabile

■ Parte non insediabile

APC - AMBITI SPECIALIZZATI PER ATTIVITA' PRODUTTIVE DI RILIEVO COMUNALE (L.R.20/2000 art. A-13)

■ APC.Se - Ambiti specializzati consolidati per attività produttive prevalentemente industriali (art.71)

■ APC.Te - Ambiti specializzati consolidati per attività produttive, in prevalenza terziarie, commerciali e direzionali (art.71)

SISTEMA NATURALE E AMBIENTALE - TERRITORIO RURALE (L.R. 20/2000 artt. A-17, A-19, A-20) - artt. 73-77

- A1N - Area di valore naturale, ambientale e paesaggistico (L.R.20/2000 art. A-17) - (art.74)
- A1P - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (L.R.20/2000 art. A-19) - (art.75)
- AAP - Ambiti agricoli periferici (L.R.20/2000 art. A-20) - (art.76)
- PUA convenzionali

PROGETTI SPECIALI (art.78)

- PS.1 - Ambito di qualificazione del fiume Uso

DOTAZIONI TERRITORIALI (L.R. 20/2000 Artt. A-23, A-24, A-25) - artt.79-83

URB - Infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti (L.R. 20/2000 art. A-23)

- URB.a - Impianti di prelievo o di trattamento dell'acqua
- URB.b - Impianti di depurazione e di trattamento delle acque meteoriche
- URB.c - Spazi e impianti per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi
- URB.d - Rete e impianti di distribuzione dell'energia elettrica
- URB.e - Elettrodotti dell'Alta Tensione Kv 132
- URB.f - Canali

COL - Attrezzature e spazi collettivi (L.R. 20/2000 art. A-24)

COL-C - di rilievo comunale

- COL-C.a - **Attrezzature collettive**
 - Strutture sanitarie e assistenziali
 - Pubblica amministrazione, la sicurezza pubblica e la protezione civile
 - Attività culturali, associative e politiche
 - Sedì di culto e attività comunitarie
- COL-C.b - **Istruzione**
 - Scuole elementari
 - Scuole medie inferiori
- COL-C.c - **Verde pubblico**
 - Parchi urbani
 - Verde pubblico attrezzato
 - Attrezzature e impianti per le attività sportive
- COL-C.d - **Parcheggi pubblici**
 - Parcheggi pubblici
 - Parcheggi pubblici multipiano
- ATP - **Attrezzature e spazi di uso collettivo, di proprietà privata (art.87)**

ECO - Dotazioni ecologiche e ambientali (L.R. 20/2000 Art. A-25) (art.85 PSC)

- ECO - Dotazioni ecologiche e ambientali - L'insieme degli spazi, delle opere e degli interventi che concorrono, insieme alle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, mitigandone gli impatti negativi
- Ambiti di possibile applicazione dei criteri della perequazione, ai sensi dell'art.30 c.11 della L.R.20/2000. Comprendono aree da acquisire al demanio pubblico, da destinare a dotazioni territoriali (art. 45)

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ (L.R. 20/2000 art. A-5) - (art.84 PSC)

- MOB.F1 - Linea ferroviaria (Ferrara-Ravenna-Rimini)
- MOB.FS - Stazioni ferroviarie di Bellaria e di Igua Marina
- MOB.VR - Rete della viabilità di base di interesse nazionale e regionale
 - Strada statale n.16 "Adriatica"
- MOB.VE - Rete della viabilità extraurbana di interesse intercomunale
 - Esistente
 - Di progetto
- MOB.VU - Rete principale di rilievo comunale
 - Esistente
 - Di progetto
- Viabilità da riqualificare o potenziare
- Ipotesi di accesso viabilistico all'ambito AN-66
- Intersezione a rotatoria di progetto
- **Percorsi ciclopedonali**
 - Plata ciclopedonale esistente
 - Plata ciclopedonale di progetto
 - Previsione di percorsi naturalistici
 - Ponte pedonale sul fiume Uso esistente
 - Ponte pedonale sul fiume Uso di progetto

RISPETTI

- Fascia di rispetto ferroviario
- Fascia di rispetto stradale
- Rispetti cimiteriali
- Fascia di alienazione degli elettrodotti ad alta tensione

Consorzio Emiliano Romagnolo

Tracciato CER

4.2.2 Piano Strutturale Comunale di Rimini

Il Piano Strutturale Comunale di Rimini è stato approvato con la delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 15/03/2016.

Il PSC di Rimini è risultato particolarmente prezioso per la conoscenza del territorio, in quanto all'interno sono censiti numerosi siti archeologici presenti all'interno del territorio comunale. Tuttavia, non sono presenti vincoli di carattere archeologico all'interno del PSC del comune di Rimini.

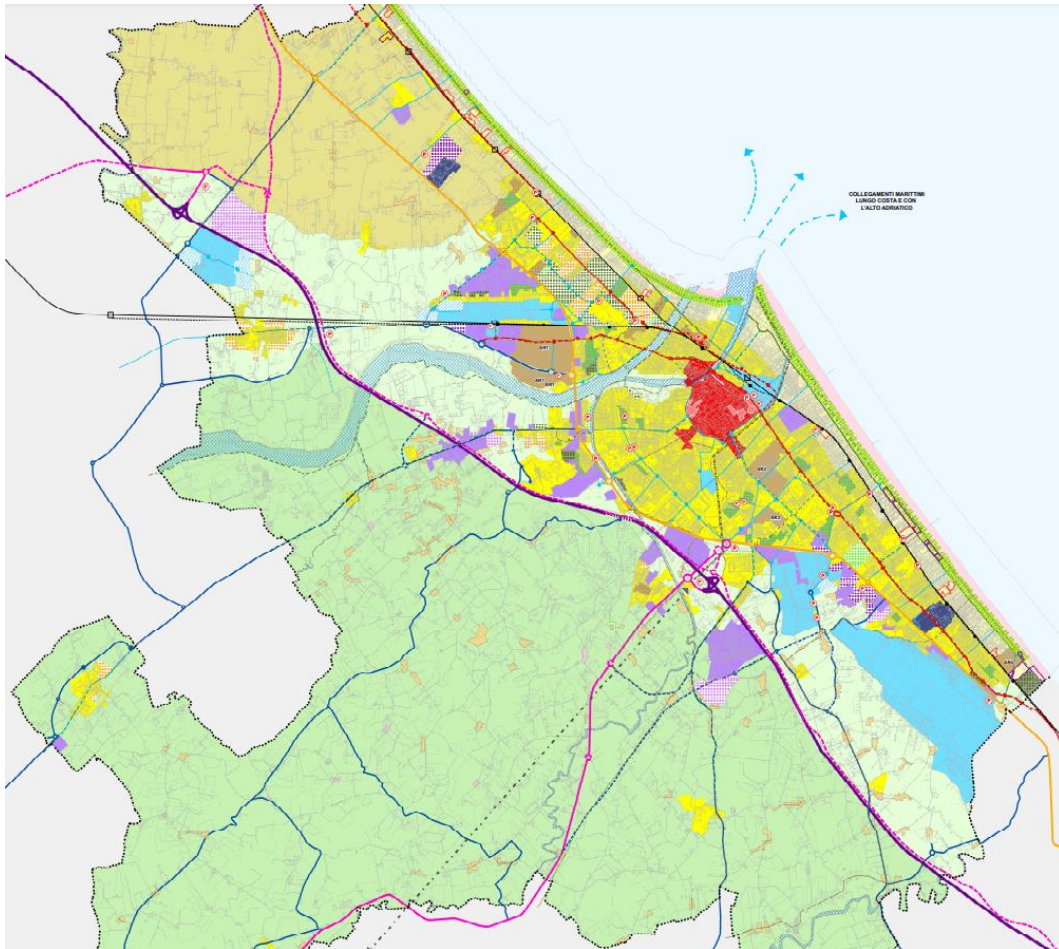



Figura 4-5 Estratto del PSC del Comune di Rimini

LEGENDA

..... Confine comunale

Aree non classificate come Ambiti


 Alvei attivi dei principali corsi d'acqua


 Arenile


Ambiti Normativi


Territorio Urbanizzato

 ACS - Città storica


 Progetti speciali di valorizzazione nella Città Storica

 AUC_U - Ambiti urbani consolidati


 AUC_T - Ambiti consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica


 Aree inedificate di superficie superiore a 8.000 mq negli ambiti consolidati a marcata caratterizzazione turistica


 AR - Ambiti da riqualificare


 APF - Grandi funzioni sovracomunali (poli funzionali)

 ASP - Ambiti consolidati per attività produttive

 ASP_T - Parchi turistico-ricreativi


 ANS_A - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali


 ANS_B - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali


 ANS_C - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni non edificabili


 Colonie


Territorio Urbanizzabile


 APF - Grandi funzioni sovracomunali (poli funzionali)

 ASP_NA - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri

 ASP_NB - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari


 ANS_A - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali

 ANS_B - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali

 ANS_C - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni non edificabili

Territorio Rurale

 AAP - Ambiti agricoli periurbani

 ARP - Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico

 AVP - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola


 Ghetti di impianto storico in territorio rurale

 Ghetti non storici in territorio rurale


Assetto della Mobilità


Infrastrutture


 Ferrovie


 Stazioni e fermate ferroviarie esistenti e proposte


 Trasporto Rapido Costiero (TRC)


 Fermate del TRC

 Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra

 e sua possibile prosecuzione per San Marino

 Principali parcheggi scambiatori

 Rete ciclabile principale esistente

 Rete ciclabile principale da realizzare (tracciato ideogrammatico)


Gerarchia funzionale delle strade


 Autostrada


 Autostrada in galleria


 Itinerari primari di interesse regionale-nazionale esistenti


 Itinerari primari di interesse regionale-nazionale di progetto


 Viabilità extraurbana secondaria esistente


 Viabilità extraurbana secondaria: tratti proposti


 Asse primario urbano/suburbano di distribuzione (attuale SS.16)


 Rotatorie di progetto (SS.16)


 Asse intermedio retro-costiero esistente

 Asse intermedio retro-costiero: tratti proposti


 Strade urbane di penetrazione esistenti

 Strade urbane di penetrazione: tratti proposti

 Asse costiero commerciale/turistico e per la mobilità lenta e collettiva

 Adeguamenti della viabilità conseguenti la realizzazione del Parco del Mare

 Rotatorie su strade urbane

 Rotatorie su asse intermedio

4.2.3 Piano Strutturale Comunale di Riccione

Il Piano Strutturale Comunale di Riccione è in vigore dal 23/05/2007, data di pubblicazione sul B.U.R. n° 63 del 23/05/2007.

Non sono presenti vincoli di carattere archeologico all'interno del PSC del comune di Riccione.

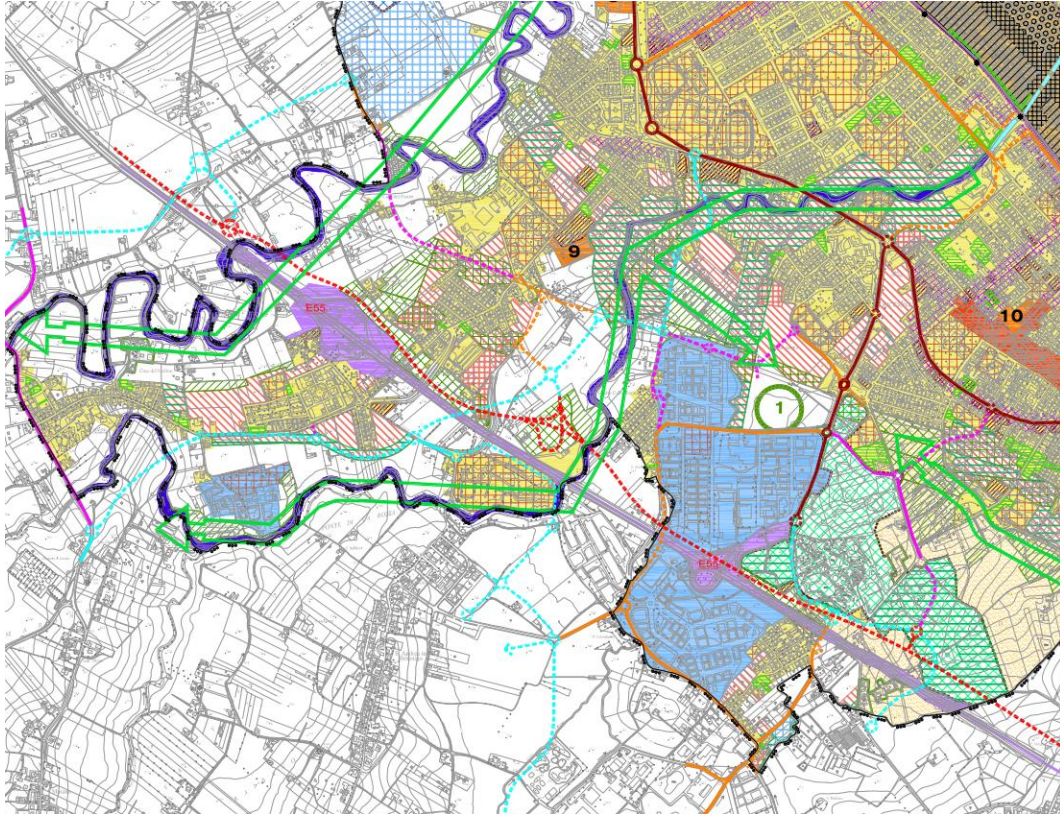


Figura 4-6 Estratto del PSC del Comune di Riccione

LEGENDA

1. SISTEMA DELLA MOBILITA'

- Confine comunale
- Linea ferroviaria e relative stazioni
- Linee TPLS, e relative stazioni e fermate
- Autostrada A14:
 - strada extraurbana principale di tipo "A"
 - aree esistenti e di progetto per la funzionalità dell'infrastruttura autostradale: aree di sosta per servizi di interesse
- Strada extraurbana principale di tipo "B" in progetto (progetto variante SS16)
- Strada extraurbana secondaria di tipo "C" esistente
- Strada extraurbana secondaria di tipo "C" in progetto
- Strada urbana di scorrimento di tipo "D" (Via Serravalle) e strada urbana di scorrimento di tipo "E" (SS16) esistenti
- Adeguamenti delle intersezioni sulle strade urbane di scorrimento tipo "D" (Via Serravalle) e intersezioni di tipo "E" (SS16) in progetto
- Strada urbana di quartiere di tipo "E" esistente
- Strada urbana di quartiere di tipo "E" in progetto
- Strada locale interzonale di tipo "F" esistente
- Strada locale interzonale di tipo "F" in progetto

ITINERARI INTERNAZIONALI "RETE C" - Individuazione di sensi della legge 29/11/1990 n°522 (R.D. Decreto Ministero LL.PP. del 20 luglio 2000):

- Itinerario E55, esistente, nel tratto del comune di Riccione, con il percorso dell'Autostrada A14 Bologna-Ancona

2. AZIONI STRATEGICHE PER LA QUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO

- Perimetro delle aree interessate dal programma di qualificazione "Città delle Colonne"
- Dondoli ambientali: aree di connessione dei parchi urbani e suburbani e delle principali aree di espansione ambientale

3. ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO AI SENSI DELLA L.R. 20/2000

3.1. TERRITORIO URBANIZZATO

- Centro Storico
- Ambiti urbani consolidati precedentemente residenziali:
 - Unità edilizia:
 - costruita integralmente o integralmente attività produttive secondarie o terziarie
 - si prevede destinazione alberghiera
 - Porzioni già destinate, ai sensi degli strumenti urbanistici prevalenti, per la realizzazione di infrastrutture, attrezzature e spazi collettivi e non situate al momento dell'adozione del PSC
 - Porto turistico
- Ambiti urbani consolidati precedentemente turistici:
 - Principali aree ricche di patrimonio edilizio storico e artistico, concentrate in funzioni attrattive, di autostrada e dai servizi turistici, commerciali e terziari ed aree di connessione e di integrazione ambientale delle attività turistiche
 - Fascio più prossimo al mare con presenza ampia e qualificata dell'offerta ricettiva
 - Fascio retrostante (o prossimo alla ferrovia) con presenza di funzioni ricettive: permanente e turistica ed in parte alberghiera
 - Aree inedificate di dimensione superiore a 5.000 mq
 - Porzioni già destinate, ai sensi degli strumenti urbanistici prevalenti, per la realizzazione di infrastrutture, attrezzature e spazi collettivi e non situate al momento dell'adozione del PSC
 - Porto turistico
- Ambiti urbani da riqualificare e relativo numero identico
- Ambiti specializzati per attività produttive

3.2. TERRITORIO URBANIZZABILE

- Poli funzionali
- Aeroporto
- Aree
- Parchi servizi
- Porzioni comprese all'interno dei Poli funzionali destinati esclusivamente a dotazioni territoriali
- Porzioni interessate da vincoli infrastrutturali da destinare a dotazioni ecologiche ed ambientali (in base alla mitigazione degli impatti negativi delle relative infrastrutture)
- Aree contenenti attrezzature e spazi collettivi esistenti di più rilevante ruolo urbano

3.3. TERRITORIO RURALE E SISTEMA AMBIENTALE

- Ambiti per nuovi insediamenti funzionali alla qualificazione del territorio turistico:
 - Porzioni interessate da vincoli e/o previsioni del P.T.C.P., per le quali si prevede un'ulteriore per gli usi consentiti dall'art. 24, comma 3° lett. a) e b) della L.R. del P.T.C.P.
- Ambiti per nuovi insediamenti urbani precedentemente residenziali e relative nuove dotazioni territoriali
- Aree inedificate in zona dell'art. 20 del P.T.C.P.
- Ambiti per nuovi insediamenti urbani precedentemente residenziali e relative nuove dotazioni territoriali previsti dal P.T.C. prolegittimo e riconfermati
- NUOVI AMBITI SPECIALIZZATI PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE
- NUOVI AMBITI SPECIALIZZATI PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE PREVISTI DAL P.T.C. PROLEGITTIMO E RICONFERMATI
- NUOVI AMBITI SPECIALIZZATI PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE (nuova struttura edilizia a tutto aperto)
- NUOVO POLO FUNZIONALE (nuova grande struttura di vendita)

DOTAZIONI TERRITORIALI, ECOLOGICHE ED AMBIENTALI COMPRESSE ALL'INTERNO DEL TERRITORIO URBANIZZABILE:

- Porzioni destinate integralmente a nuove dotazioni territoriali
- Porzioni interessate da vincoli infrastrutturali da destinare a dotazioni ecologiche ed ambientali (in base alla mitigazione degli impatti negativi delle relative infrastrutture)

3.3. TERRITORIO RURALE E SISTEMA AMBIENTALE

- Ambi del bacini e corsi d'acqua (art. 21 P.T.C.P.)
- Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (art. 26 P.T.C.P.)
- Ambito agricolo perurbano (art. 30 P.T.C.P.):
 - Principali nuclei residenziali rurali compresi all'interno degli ambiti agricoli

DOTAZIONI TERRITORIALI, ECOLOGICHE ED AMBIENTALI COMPRESSE ALL'INTERNO DEL TERRITORIO RURALE:

- Porzioni prioritariamente da acquisire al Patrimonio Pubblico, o già acquisite e da destinare per usi pubblici a verde e percorsi turistico, per attrezzature, spazi collettivi e strutture destinate per il tempo libero o alle dotazioni territoriali, ovvero per dotazioni ecologiche ed ambientali consentite dalle specifiche tabelle e/o previsioni del P.T.C.P.
- Porzioni prioritariamente da acquisire al Patrimonio Pubblico con procedure di perequazione e col utilizzo e l'impiego da mitigazione degli impatti negativi delle infrastrutture ed alla riduzione dell'inquinamento elettromagnetico (caso di superamento degli indicatori da 132 kV ai sensi dell'art. 13 della L.R. 30/2000)
- Porzioni localizzate di dotazioni ecologiche per quegli poli funzionali alla soluzione della domanda di società nelle zone delle fasce a mare

4.2.4 Variante Generale del PRG del comune di Coriano

La Variante Generale del PRG di Coriano è stata approvata con delibera di G.P. n. 154 del 29/07/2003.

Non sono presenti vincoli di carattere archeologico all'interno del PRG del comune di Coriano.

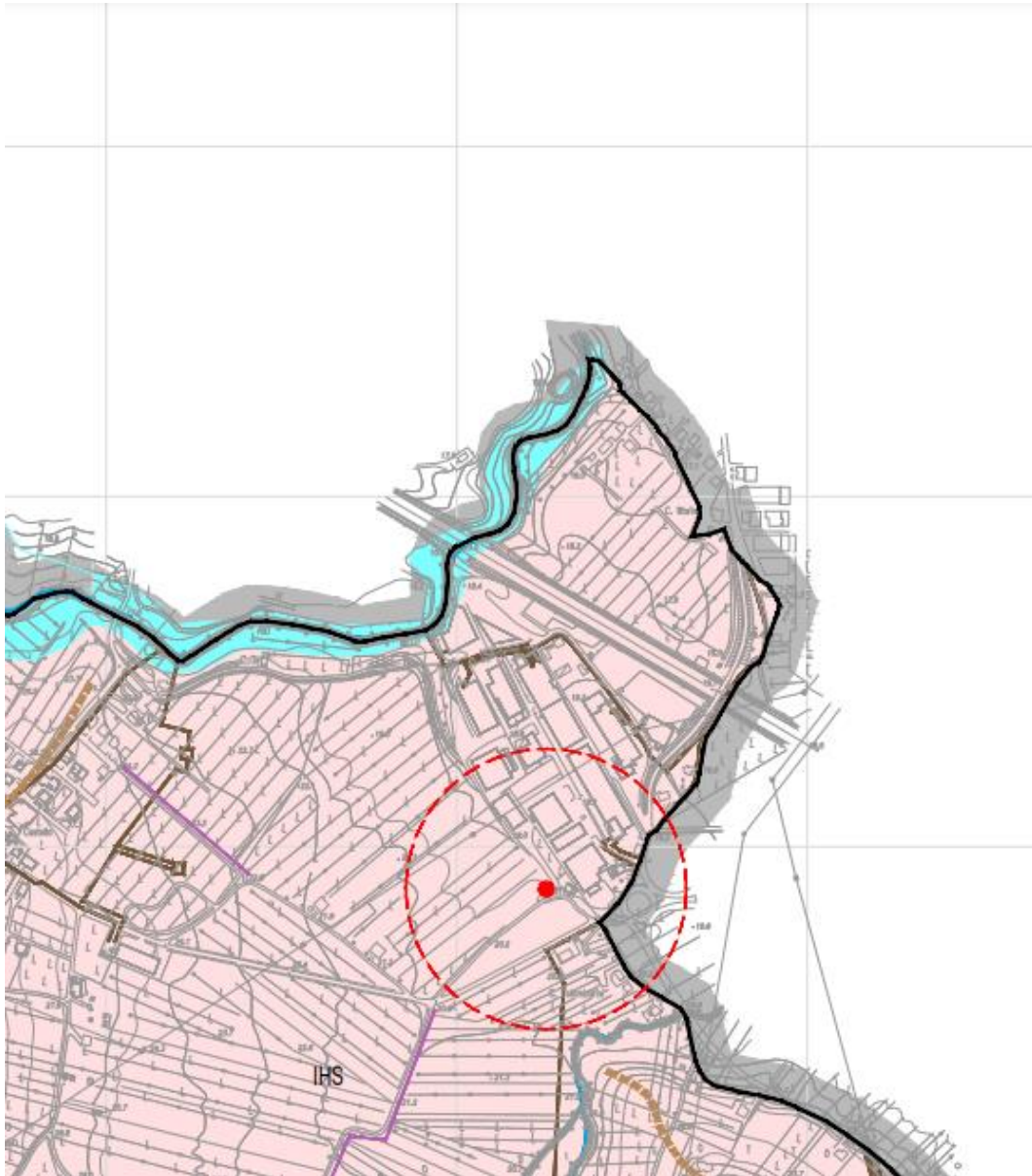


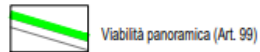
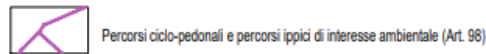
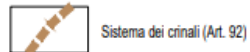
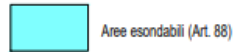
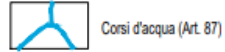
Figura 4-7 Estratto del PRG del Comune di Coriano

LEGENDA

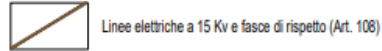


VINCOLI

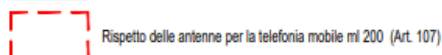
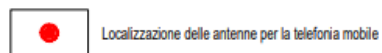
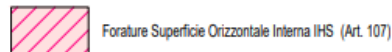
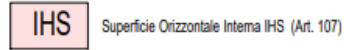
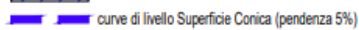
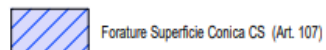
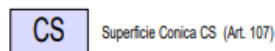
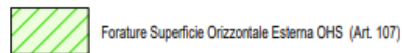
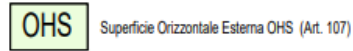
Sistema del patrimonio paesaggistico-ambientale



Infrastrutture tecnologiche



Vincolo Aeroportuale



4.2.5 Piano Regolatore Generale di Misano Adriatico

Il Piano Regolatore Generale costituisce lo strumento di pianificazione a livello comunale utilizzato dal comune di Misano Adriatico. L'ultima variante è stata approvata il 23/03/2015 con Delibera C.C. n.9 PUG approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 44 del 03/08/2022.

Non sono presenti vincoli di carattere archeologico all'interno del PRG del comune di Misano Adriatico.

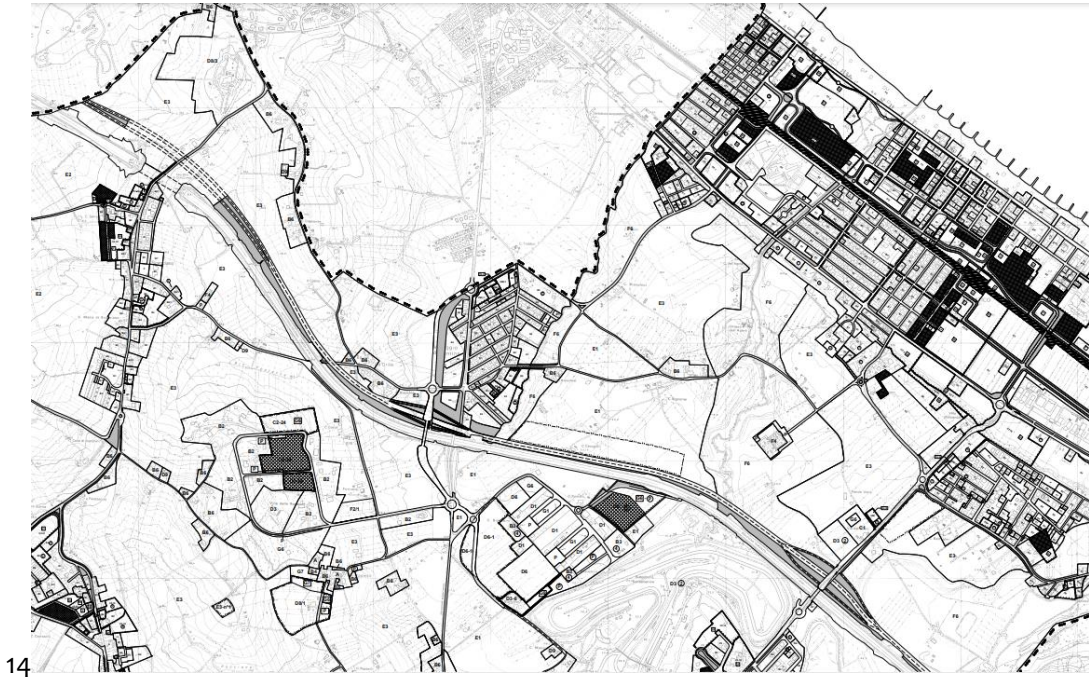






Figura 4-8 Estratto del PRG del Comune di Misano Adriatico

LEGENDA

PERIMETRI

	Confine comunale
	Delimitazione di zona
	Delimitazione unità fondiarie o relativi raggruppamenti
	Perimetro comparti di attuazione o di progetto unitario

SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITA'

	Zona per mobilità in sede fissa
	Zona stradale esistente / di previsione
	Viaibilità esistente / di previsione entro i comparti di attuazione
	Piazze e strade pedonali
	Zona per verde complementare alla viabilità
	Zona di scambio intermodale
	Zona per parcheggi pubblici esistenti / di previsione
	Zona per parcheggi attrezzati privati
	Zona portuale turistica

ZONE URBANE ESISTENTI

	Centri e nuclei storici
	Zone esistenti prevalentemente residenziali sature
	Zone esistenti prevalentemente residenziali sature pianificate
	Zone esistenti prevalentemente residenziali di frangia
	Zone prevalentemente residenziali di completamento del tessuto urbano
	Zone prevalentemente residenziali di riqualificazione e relativa numerazione di settore
	Zona prevalentemente turistico-ricettiva
	Unità edilizie a prevalente destinazione residenziale
	Unità edilizie a prevalente destinazione alberghiera
	Unità edilizie a prevalente destinazione commerciale, ricettiva e a pubblici esercizi
	Unità edilizie a prevalente destinazione alberghiera di carattere marginale
	Unità edilizie a prevalente destinazione o colonie
	Unità non utilizzate dal punto di vista edilizio
	Unità edilizie non classificate in base agli usi esistenti e relativa numerazione progressiva
	Unità edilizie alberghiere esistenti fuori dalle zone turistiche
	Zone turistico-ricettive speciali, e relativa numerazione di settore
	Zone prevalentemente manifatturiere
	Zone prevalentemente commerciali
	Zone per pubblici esercizi e attività ricreative
	Zone di completamento prevalentemente commerciali
	Zone per servizi amministrativi pubblici

	Zone per impianti sportivi di interesse generale
	Zone per impianti tecnologici di urbanizzazione generale
	Zone per verde pubblico
	Zone per verde pubblico attrezzato
	Zone per attrezzature scolastiche di base
	Zone per attrezzature pubbliche di interesse comune di tipo civile
	Zone per attrezzature di interesse comune di tipo religioso
	Numerazione delle aree a speciali prescrizioni

ZONE URBANE DI NUOVO IMPIANTO

	Zone prevalentemente residenziali in corso di attuazione
	Zone prevalentemente residenziali e relativa numerazione di comparto
	Zone a carattere integrato per attività commerciali e ricreative, e relativa numerazione di comparto
	Zone prevalentemente manifatturiere e commerciali all'ingresso, e relativa numerazione di comparto
	Zone per attività ricreative, e relativa numerazione di comparto
	Zona turistico-ricettiva alberghiera, e relativa numerazione di comparto
	Zona integrata per attività turistiche e servizi urbani
	Zona integrata per ricettività turistica o conveggio e attività ricreative
	Zone per verde pubblico
	Zone per verde pubblico e verde pubblico attrezzato
	Zone per attrezzature scolastiche di base
	Zone per attrezzature di interesse comune di tipo civile
	Fronte commerciale
	Area di concentrazione dell'edificazione
	Tipologia dei servizi da prevedersi nelle aree per servizi pubblici e sociali (intra ai comparti di attuazione di zone di nuovo impianto)
	Numerazione delle aree a speciali prescrizioni

TERRITORIO EXTRAURBANO

	Zona agricola di pianura
	Zona agricola di collina
	Zona agricola a campo-parco
	Zona agricola periurbana
	Nuclei residenziali sparsi
	Zone per attrezzature ricreative e ricettive in ambito extraurbano, e relativa numerazione di settore
	Zone extraurbane per insediamenti artigianali
	Zone per attrezzature artigianali
	Zone a parco dell'arenile
	Zona a parco territoriale
	Ambito di possibile localizzazione di nuovi distributori di carburante in territorio extraurbano
	Numerazione delle aree a speciali prescrizioni

5 SINTESI STORICO TOPOGRAFICA

I risultati del presente Studio Archeologico hanno confermato che l'opera in progetto andrà a interessare un'area dall'altissimo valore storico-archeologico, intensamente frequentata sin dall'epoca preistorica senza soluzione di continuità durante l'epoca antica; il riminese risulta ancora centrale nell'organizzazione territoriale medievale del distretto del medio adriatico.

5.1 PREISTORIA E PROTOSTORIA

Le più antiche tracce di una presenza umana nel territorio in esame risalgono già all'epoca preistorica e sembrano attestarsi generalmente sulle alture nell'immediato entroterra di Rimini, quali **Covignano** ed i colli direttamente circostanti, nonché Casalecchio, e di Misano Adriatico, lungo la sponda sinistra del torrente Conca. Queste furono dunque le sedi preferenziali per i primi insediamenti umani, sia per le modalità organizzative e le necessità di sussistenza tipiche della preistoria, sia in ragione del fatto che la linea della costa adriatica doveva risultare più arretrata rispetto a quella attuale. L'avvenuta frequentazione di tali luoghi, per quanto sporadica, è ricostruibile generalmente sulla base del recupero di manufatti, strumenti e scarti di lavorazione legati all'industria litica, propri di questa epoca. In località **Colle Tomba Bianca** (comune di Riccione), il Ghirotti (1976) segnalava la presenza di un abitato con fondi di capanna di forma ovale, strumenti silicei atipici, intonaco di capanna e ceramica di impasto; altri due insediamenti pre-protostorici sono dislocati lungo il corso del rio Alborello (comune di Misano).

Con il Neolitico, tracce archeologiche provengono anche dalle quote inferiori, fino ai limiti della fascia pianeggiante, dove si trovavano le unità morfologiche adeguate alle nuove forme di sostentamento – legate alle attività agricole e all'allevamento – rese abitabili anche in seguito ad un abbassamento dell'Adriatico ed al conseguente avanzamento della linea di costa. In questa fase i reperti, anche in materiale ceramico, sembrano concentrarsi nell'area meridionale del riminese, fino al tratto alle spalle di Misano Adriatico, e risultano ubicati preferibilmente in relazione ai principali corsi d'acqua. Particolarmente adatta alla frequentazione si è rivelata l'area del bacino del fiume Conca, come già testimoniato da numerose attestazioni bibliografiche in via di Ponte Conca. Nell'area del parcheggio Nord dell'Autodromo di Santamonica è segnalata la presenza di un villaggio databile al Neolitico medio-superiore, con fondi di capanna allineati e paralleli alla sponda sinistra del Rio Agina. Durante le ricognizioni 2010 sono stati individuati due importanti insediamenti pre-protostorici, con tracce di industria litica e ceramica di impasto, localizzati entrambi in aree elevate poste a dominio di un paleoalveo del fiume Conca (via Ponte Conca e via del Carro).

Nelle successive età del Bronzo e del Ferro il popolamento, che torna ad occupare quote più elevate, quali **Covignano** e **Casalecchio**, sembra fosse contraddistinto da abitati stabili, anche se presumibilmente a carattere stagionale, che dovevano sfruttare le potenzialità agricole del territorio e le direttrici fluviali in grado di garantire scambi commerciali anche ad ampio raggio. Lungo il fiume Conca, in zona Belvedere, è segnalata la presenza di un piccolo abitato del Bronzo antico, mentre nell'area dell'Autodromo di Santamonica è segnalato un affioramento di tre fondi di capanna rettangolari, con materiali databili alla prima età del Ferro. Sporadici materiali dell'età del Ferro sono stati rinvenuti in località S. Giovanni in Perareto (comune di Rimini). La cultura materiale rispecchiata in particolare nei manufatti ceramici emersi mostra che i contatti dovevano avvenire in molteplici direzioni, sia verso il mondo centro-italico, sia verso le regioni settentrionali della penisola. Per la seconda età del Ferro, lungo la fascia costiera, la documentazione archeologica resta ancora piuttosto sporadica sia a nord sia a sud di Rimini, mentre piuttosto significativa appare la ripresa della frequentazione nei due abitati del Bronzo a Covignano, segno che nel corso dei secoli la sua ubicazione, la sua morfologia, le sue risorse dovettero favorire l'insediamento umano senza soluzione di continuità, dal Paleolitico fino all'età Romana e oltre. Nell'area del Seminario Diocesano (Covignano) sono emerse tracce di strutture abitative e sepolcrali (sepoltura in fossa di guerriero, con corredo di armi in ferro), di un'area presumibilmente destinata a peculiari forme di culto, che costituiscono indizi sicuri di una presenza sistematica ed intensa, caratterizzando fortemente tale settore extraurbano. I materiali bronzei e ceramici documentati, oltre al loro notevole pregio formale, hanno consentito di ricondurre il popolamento del periodo compreso tra la metà del VI e la metà del IV secolo a.C., immediatamente precedente la nascita del centro urbano di Rimini, ad un insieme di componenti di matrice italica ed etrusca, che si ritiene fossero qui aggregate per ragioni di opportunità commerciale, sfruttando sia rotte marittime sia percorsi terrestri.

Poco più a sud, in via delle Fragole, è stato scavato nel 2005-2006 un vasto insediamento databile alla II età del Ferro (V-IV secolo a.C.), con una grande cisterna-pozzo per la raccolta delle acque e numerose buche di pali (sistema di terrazzamento o di contenimento del terreno). Presenti materiali della II metà del V secolo a.C., quali *oinochoe* in ceramica depurata etrusco-padana; olla di impasto; vasetto miniaturizzato; ceramica attica.

5.2 ETA' ROMANA

Dall'inizio del IV secolo a.C. i Galli cominciano a scendere d'oltre Po, irradiandosi per tutta la regione: i Boi si stanziano al centro fra *Mutina* (Modena) e *Felsina* (Bologna), i Lingoni nell'area adriatica ed i Senoni nel territorio fra il Montone e l'Esino. Nel territorio in esame, purtroppo, non rimangono testimonianze

dirette della fase celtica, caratterizzata da un popolamento sparso in piccoli villaggi, travolto dall'imminente conquista romana. Nel corso del III secolo a.C., infatti, Roma comincia ad attuare il suo programma espansionistico nell'*ager celticus* con la fondazione alla foce del fiume *Ariminus* (oggi Marecchia) della colonia di *Ariminum* (268 a.C.), e, in seguito, di *Cremona* e di *Placentia* (218 a.C.), organizzate come linee difensive all'incombente spedizione annibalica, a controllo dell'attraversamento del fiume Po. L'ottima posizione geografica fece ben presto dell'antica città di Rimini un fondamentale avamposto di conquista verso la Pianura Padana, nonché un importantissimo nodo stradale e commerciale. Nel 220 a.C. viene aperta dal console Gaio Flaminio la via **Flaminia**, vero asse generatore della penetrazione romana nell'Italia settentrionale. La definitiva vittoria sui Galli portò alla rifondazione delle colonie di Piacenza e Cremona nel 190 a.C. e alla costruzione di una serie di nuove città, che sorsero tutte allo sbocco delle valli appenniniche, quali *Bononia* (189 a.C.), Forlì (188 a.C.), Reggio e Imola (187 a.C.), Modena e Parma (183 a.C.). L'opera venne conclusa con la costruzione della via **Aemilia**, nel 187 a.C., che consentiva alle truppe di raggiungere velocemente dalla base di Rimini l'avamposto di Piacenza e il suo guado sul Po. Sempre da Rimini partiva un terzo asse viario consolare, la via **Popilia**, tracciata nel 132 a.C. dal console P. Popilio Lenate, per collegare la colonia di *Ariminum*, attraverso Ravenna, con la città di Adria. Tali strade dovevano costituire un'evidenza notevole nel territorio antico e rappresentarono certamente anche un forte elemento di organizzazione insediativa: da un lato come aree di destinazione funeraria – ad uso cittadino – dall'altro lato per l'ubicazione di alcuni edifici rustici che, gravitando direttamente su tali direttrici, dovevano avvantaggiarsi del flusso di scambi che esse favorivano.

Dopo la deduzione della colonia latina di *Ariminum* (268 a.C.), il territorio è stato oggetto di ben tre centuriazioni sovrapposte ed orientate diversamente, le quali hanno comportato un capillare popolamento dell'intero *ager*. La *limitatio* della colonia latina di *Ariminum* non è facilmente ricostruibile sia per il fatto che il territorio in cui si estendeva ha subito notevoli variazioni idrografiche sia perché i resti rivelabili sembrano appartenere a diverse divisioni agrarie sovrapposte ed orientate diversamente.

G. Chouquer¹ ipotizza una prima centuriazione orientata sugli assi dell'impianto urbano di Rimini, estesa già nei primi anni della colonia a sud ed a ovest della città, tra le valli del fiume Marecchia e del fiume Conca; era costituita da centurie con lato compreso tra 704 e 710 metri ed aveva un orientamento di 51°15'

¹ G. CHOUQUER, *Les centuriations de Romagne Orientale. Études morphologique*, in MEFRA 93, 2, 1981, p. 843, fig. 9; G. SCHMIEDT, *Atlante aereofotografico delle sedi umane in Italia. III La centuriazione romana. Istituto Geografico Militare*, Firenze 1964-1989, tav. XXXV, fig. 2.

NE. Alcuni studiosi², invece, ritengono che si tratti in realtà di lineazioni che corrispondono a vie di crinale secondarie, privi di riscontri archeologici.

Sempre G. Chouquer individua per primo una seconda divisione agraria, posta fra il fiume Conca a sud-est ed il fiume Rubicone a nord-ovest, impostata sulla via Flaminia (220 a.C.)³; le centurie avevano un lato di 704 metri ed un orientamento di 41°NE. G. Bottazzi, però, non è sicuro della sua estensione ad ovest del fiume Marecchia fino all'altezza di Gatteo a Mare e S. Giovanni in Compito⁴.

Nell'agro nord-occidentale della città, nella pianura tra il fiume Rubicone ed il fiume Marecchia venne dedotta un'ulteriore *limitatio* secondo moduli di 708 metri di lato, con una regolarità che i torrenti appenninici, quali il Pisciatello o il Fiumicino, non hanno alterato in maniera significativa⁵. L'orientamento, di 4°30' NO come la vicina centuriazione di Cesena, dovette essere *secundum coelum*, ossia secondo i quattro punti cardinali, in quanto al momento dell'impianto non era ancora stata tracciata la via *Aemilia* (187 a.C.), che costituì poi verso nord il principale asse di riferimento. Ad est il confine dell'*ager* è dato dal tratto iniziale della via Popilia, da Rimini a Castellabate, e dalla cosiddetta via del "Confine", la quale costituiva anche il limite orientale della centuriazione di Cesena. A sud il confine è segnato prima dal bacino del fiume Marecchia e dopo, grossomodo, dal percorso della via *Aemilia*, mentre il confine ovest è rappresentato dall'antico corso del Rubicone-Pisciatello. L'identificazione dei due assi principali risulta problematica ed incerta, di sicuro al di fuori della colonia. La carente conservazione del reticolato nella porzione sud-orientale del territorio, soprattutto in prossimità di *Ariminum*, può riferirsi alla presenza della altre due centuriazione sopra indicate. Interessante la presenza in tutta l'area in esame di numerosi

² G. BOTTAZZI, *Le centuriazioni di Ariminum: prospettive di ricerca*, in *Pro populo Ariminese*, Faenza 1995, pp. 333-335; F. GUANDALINI, *Le centuriazioni in Emilia Romagna*, in *Urbanizzazione delle campagne nell'Italia antica*, Atlante Tematico di Topografia Antica 10, Roma 2001, pp. 69-105.

³ G. CHOUQUER, *Les centuriations de Romagne Orientale. Études morphologique*, in MEFRA 93, 2, 1981, pp. 843-846, fig. 10; G. SCHMIEDT, *Atlante aereofotografico delle sedi umane in Italia. III La centuriazione romana*. Istituto Geografico Militare, Firenze 1964-1989, tav. XXXV, fig. 1.

⁴ G. BOTTAZZI, *La rete itineraria*, in *Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000*, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 80-81.

⁵ G. BONORA MAZZOLI, *Aspetti tecnici della centuriazione del territorio riminese-cesenate*, in *Studi Romagnoli* XXXI, 1980, pp. 295-326; Id., *La centuriazione nell'Emilia orientale*, in *Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000*, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 57-58; G. BOTTAZZI, *Le centuriazioni di Ariminum: prospettive di ricerca*, in *Pro populo Ariminese*, Faenza 1995, pp. 333-335; F. GUANDALINI, *Le centuriazioni in Emilia Romagna*, in *Urbanizzazione delle campagne nell'Italia antica*, Atlante Tematico di Topografia Antica 10, Roma 2001, pp. 69-105 G. SCHMIEDT, *Atlante aereofotografico delle sedi umane in Italia. III La centuriazione romana*. Istituto Geografico Militare, Firenze 1964-1989, tav. XXXV, fig. 3.

toponimi prediali romani, i quali costituiscono ancora oggi una prova della parcellizzazione agraria antica. Una particolare concentrazione si nota nel territorio compreso fra la via *Aemilia* e le via Popilia-via del “Confine”, (Fermignano, Variano, Maiano, Longiano), e a sud della via Flaminia, nel comune di Riccione (torrente Marano, C.le Raibano, Scacciano).

Durante le ricognizioni effettuate nel settembre 2010, sono state individuate quattro lunghe strisciate di ghiaia e laterizi, con orientamento nord-ovest/sud-est, le quali appartengono al medesimo tracciato viario. Questo asse viario ricorda l'andamento delle cosiddette “vie oblique”⁶, identificate nei territori centuriali della pianura emiliana come vie che collegavano i centri urbani principali con le campagne circostanti, tagliando obliquamente il reticolo centuriale.

La deduzione delle varie centuriazioni ha comportato un capillare popolamento del territorio, come dimostrano i numerosi insediamenti rustici segnalati bibliograficamente o rinvenuti durante le attività di survey, durante la quale sono state rinvenute molte aree di frammenti fittili e materiali sporadici di epoca romana, per le quali non si è potuto fornire una interpretazione archeologica ed una datazione precisa, poiché il materiale rinvenuto era troppo scarso e insignificante. Le evidenze archeologiche si distribuiscono a partire dall'immediato suburbio oltre le mura fino alle zone collinari più interne, nelle fasce pianeggianti in prossimità della costa, lungo i corsi d'acqua che scolano verso l'Adriatico e sui pianori più elevati. Esse vanno inquadrare nel prolungato ed articolato fenomeno di organizzazione della colonia latina, che venne messo in atto a partire dalla sua fondazione: se la città rappresentava il centro direzionale e amministrativo, il territorio circostante incluso entro i suoi confini risultava funzionale al sostentamento della colonia e complementare ad essa, pertanto ne seguì costantemente le diverse fasi di sviluppo storico, politico e socio-economico.

Coerentemente con le principali fasi di sviluppo urbano, un notevole impulso al popolamento del territorio ariminense venne dato dalla nuova deduzione coloniarica operata dall'imperatore Augusto e in generale nella prima età imperiale, quando gli edifici rustici si moltiplicarono, molti dei quali sono caratterizzati dalla presenza di una parte rustica, documentata dai pavimenti in *opus spicatum*, e di una parte residenziale, come suggerisce la presenza di tessere musive e ceramica fine da mensa, come nella villa rustica a Case Monaldini (comune di Riccione). Questo mutamento costituiva una razionalizzazione ulteriore nella gestione dell'agro *ariminense*, che veniva a qualificarsi definitivamente come spazio destinato alle attività produttive, anche in funzione cittadina: è verosimile che in questa fase abbiano

⁶G. BOTTAZZI, *Le vie oblique nelle centuriazioni emiliane*, in *Vie Romane tra Italia centrale e Pianura Padana. Ricerche nei territori di Reggio Emilia, Modena e Bologna*, Modena 1988, pp. 149-191.

ricevuto un notevole sviluppo la produzione agricola e l'attività delle industrie figuline, specializzate nella produzione di materiale per l'edilizia (pubblica e privata) e contenitori da trasporto per le derrate agricole, in particolare le anfore vinarie.

Resti di fornaci sono distribuiti per tutto il territorio: nel comune di Rimini, troviamo tracce in località Castellabate e San Martino Monte l'Abbate. A Riccione, in via Ancona (podere ex Tomba Agolanti), è presente un vasto complesso, in cui sono stati rinvenuti numerosi frammenti fittili, tra cui mattoni, tegole e distanziatori utilizzati per la cottura delle stesse. Si segnala il rinvenimento di due monete databili al I e II secolo d.C., che confermano la datazione del sito all'età imperiale. Un'altra fornace è presente nei pressi del casello autostradale di Riccione. A Misano Adriatico, presso l'Autodromo Santamonica, è stato individuato un edificio rustico, al cui settore produttivo sono stati riferite tracce di una fornace (per la lavorazione del vasellame da cucina e di mattoni), con relativo scarico. Tracce di fornacette e qualche scoria di fusione sono state segnalate anche in via Ponte Conca n. 22.

Piuttosto diffuso era il tipo di edificio sviluppato per elementi sparsi, con vani abitativi posti anche ad una certa distanza dal quartiere propriamente artigianale. Questa articolazione poteva rispondere alla necessità di adattare le strutture alla morfologia del terreno, ma potrebbe in alcuni casi far presupporre la presenza di aree lasciate libere, come cortili, aie, spazi aperti in funzione delle attività artigianali.

Una parte dello stesso *fundus* inoltre, solitamente marginale rispetto all'ubicazione dell'edificio, poteva venire destinata ad uso cimiteriale privato, generalmente con un limitato numero di tombe, che utilizzavano per lo più laterizi di copertura e che erano principalmente dotate di un modesto corredo.

Anche nelle tecniche costruttive tali edifici facevano ampio utilizzo di materiali disponibili in loco – oltre a quelli deperibili non più documentabili – come ciottoli di fiume e laterizi, che a partire dall'età imperiale vengono prodotti da figline private qui molto diffuse.

5.2.1 La via Flaminia

La via Flaminia, realizzata nel 220 a.C. per volere del console Gaio Flaminio, può essere a ragione considerata l'asse generatore della penetrazione romana nell'Italia settentrionale. Si tratta, infatti, della prima via consolare tracciata per collegare direttamente Roma con la colonia di *Ariminum*. Il tracciato romagnolo della via è sostanzialmente ben conosciuto sia attraverso le fonti itinerarie⁷ sia grazie ai

⁷ Vasi di Vicarello *CIL* XI, 3281-3284; *Itinerarium Antonini* 100, 4-5; *Itinerarium Burdigalense* 615, 4-5; *Tabula Peutingeriana segmentum* V, 2.

numerosi rinvenimenti archeologici effettuati lungo il suo percorso⁸. Una volta superato l'Appennino umbro-marchigiano, la strada raggiungeva il mare a *Fanum Fortunae* (Fano) e da qui proseguiva verso nord parallelamente alla linea costiera. All'altezza di Cattolica è nota una *mansio* romana, scavata in corrispondenza del Mercato Ortofrutticolo e della proprietà Filippini-De Nicolò, sorta in età augustea e restaurata tra la fine del I e l'inizio del II secolo d.C. In prossimità dell'attraversamento del fiume Conca la via Flaminia attuale effettua una curva "a gomito"; anticamente, invece, la via doveva presentare un andamento rettilineo, dal momento che il Conca, antico *Crustumius*, in epoca romana scorreva più ad est dell'attuale corso, pressappoco all'altezza dell'odierno torrente Ventena. Da qui proseguiva in direzione dell'odierna Riccione, con un percorso in gran parte ricalcato dell'attuale SS 16 Adriatica, giungendo in località S. Lorenzo in Strada, presso la quale la tradizione erudita locale vorrebbe localizzata un'altra *statio*, identificabile con quel *Vico Popilio* mai menzionati dagli itinerari romani, ma citato da alcuni documenti medievali. Da questo punto la via consolare, disegnando un'ampia curva, si dirigeva verso nord, attraversando il rio Marano con un ponte ancora visibile nel XVII secolo; continuava poi, affiancata in più punti da necropoli suburbane, fino a Rimini, dove Augusto fece erigere proprio nel punto di arrivo della strada consolare, un arco monumentale a fornice unico (27 a.C.).

5.2.2 La via Aemilia

Dopo la seconda guerra punica i Romani ripresero i loro progetti di espansione e penetrazione nell'Italia continentale. Sconfitti i Galli Boi si ritrovarono padroni della pianura a sud del Po tra *Ariminum* e *Placentia*. Il primo passo fu il rafforzamento del settore più debole, vale a dire quello occidentale, dove nel 190 a.C. vennero definitivamente rifondate le colonie di *Placentia* e Cremona, precedentemente dedotte nel 218 a.C., organizzate come linee difensive all'incombente spedizione annibalica. Il passo successivo fu quello di sistemare i collegamenti viari: nel 187 a.C. il console da M. Emilio Lepido costruisce la via *Aemilia* (Livio XXXIX, 2, 10) la quale, sfruttando una pista preesistente, congiunge *Ariminum* e *Placentia* (Cicerone *Fam.* X, 30, 4), al guado del Po, passando per l'altro caposaldo della regione, *Bononia*, fondata nel 189 a.C. La

⁸ Il tracciato viario della strada da Cattolica a Rimini è stato dettagliatamente ricostruito da DALL'AGLIO P. L., DI COCCO I., *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale dell'Emilia Romagna*, Milano 2006, pp. 156-159 (con bibliografia precedente). Cfr. anche G. BOTTAZZI, *La rete itineraria*, in ***Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000, a cura di Mirella Marini Calvani***, Venezia 2000, pp. 79-81 e BARBIERI M. E., MANZELLI V., *Emilia Romagna*, in *Archeologia delle regioni d'Italia*, Roma 2006, pp. 108-110.

strada consolare costituiva un asse che tagliava diagonalmente tutta la regione, correndo sostanzialmente parallela all'Appennino e al fiume Po; lungo di essa, nel tratto tra Bologna e Piacenza, quattro anni più tardi furono dedotte le colonie di diritto romano di Parma e Modena, collocate in modo da controllare lo sbocco delle più importanti vallate appenniniche (rispettivamente quelle di Taro-Ceno la prima e quelle di Secchia-Panaro la seconda), e quindi delle principali direttrici di traffico. La costruzione delle vie e la deduzione delle colonie rientravano dunque in un preciso piano politico e militare; in particolare la via *Aemilia* nacque come asse portante per la penetrazione ed il consolidamento della presenza romana nella pianura a sud del Po. In tutta la Romagna, là dove la geomorfologia lo consentiva, il suo tracciato venne scelto dagli agrimensori come decumano massimo per le centuriazioni, ad eccezione delle pertiche cesenatica e riminense, il cui orientamento segue i punti cardinali. Il tracciato della strada venne ristrutturato in età augustea, come attestano due miliari, conservato presso il Museo Civico di Bologna. Da un punto di vista tecnico, la situazione geomorfologica della media valle padana non comportò particolari opere infrastrutturali, se si eccettuano la creazione di terrapieni nelle zone maggiormente soggette ad impaludamento e la costruzione di numerosi ponti per l'attraversamento dei corsi d'acqua incontrati. La strada era basolata solo all'interno e nei pressi dei centri urbani maggiori; nei restanti tratti presentava un battuto di ghiaia o un acciottolato assai curato. La scelta tecnica è dovuta prima di tutto alla disponibilità della materia prima utilizzata, la ghiaia, abbondantemente presente nei corsi d'acqua appenninici attraversati dalla via. Il suo tracciato, riportato dai principali itinerari antichi⁹ è in gran parte ricalcato dalla direttrice moderna. Il punto di partenza a Rimini della strada consolare, in età augustea, venne monumentalizzato con un ponte in pietra a cinque arcate sul fiume Marecchia, il cosiddetto ponte di Tiberio, iniziato a costruire da Augusto nel 14 d.C. e portato a termine dal suo successore nel 21 d.C. Uscita da Rimini, la strada¹⁰ attraversava l'attuale Borgo S. Giuliano e si dirigeva verso nord-ovest fino alla località Celle, all'altezza del primo miglio, dove si distaccava il tracciato paralitoraneo della via Popilia. Da questo punto la via *Aemilia* continuava verso ovest, riutilizzando fra S. Martino in Riparotta e Santa Giustina, per una lunghezza complessiva di circa 4 km, un asse minore della

⁹ Vasi di Vicarello *CIL* XI, 3281-3284; *Itinerarium Antonini* 98-106, 124-160, 286-288; *Itinerarium Burdigalense* 615, 6-8; *Tabula Peutingeriana segmentum* V, 1-2.

¹⁰ Il tracciato viario della strada da Rimini a Cesena è stato dettagliatamente ricostruito da P. L. DALL'AGLIO, I. DI COCCO, *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale dell'Emilia Romagna*, Milano 2006, pp. 83-87 (con bibliografia precedente).

divisione agraria centuriale ariminense¹¹. A Santa Giustina, nello spiazzo antistante la chiesa, si conserva ancora un miliario, che in origine doveva essere verosimilmente posto presso il quinto miglio della strada, circa 600 metri più ad ovest dell'edificio religioso. Da Santa Giustina il tracciato più antico della via *Aemilia* si dirigeva ad ovest, verso Sant'Arcangelo di Romagna, mantenendosi lungo le ultime propaggini pedecollinari, probabilmente sfruttando una serie di percorsi preesistenti all'età romana.

5.3 ETA' TARDOANTICA E MEDIEVALE

Le attestazioni di frequentazione antropica delle campagne intorno ai centri urbani vanno lentamente diminuendo nel corso dell'età tardoantica ed altomedievale.

In alcuni complessi rustici sono state rinvenute tracce di frequentazione in epoca tardo-imperiale, come a Riccione, in via Sardegna, e presso C. Gallo e l'Autodromo Santamonica a Misano Adriatico; nel corso del V-VI secolo d.C., in località C. Berardi a Rimini, tra via Orsoletto e via Cotignola. In località Donegaglia-Castellabate, Bellaria Igea Marina, è presente un edificio rustico pluristratificato frequentato dall'età tardoantica all'età bassomedievale.

Interessante appare il caso dell'area di Padulli, nel comune di Rimini, oggetto di un intenso popolamento in epoca romana, come testimoniano i resti di un acquedotto, una strada ed un edificio rustico con una stratigrafia complessa ed articolata; durante l'assistenza archeologica alle operazioni di sbancamento in Via Carmen - UMI 29, sono state messe in luce stratigrafie relative alle fasi di impaludamento dell'area in epoca post-romana che coprivano un precedente canale agricolo.

In epoca medievale, se le città costituiscono ancora gli unici centri organizzativi del territorio, è però la chiesa battesimale, soggetta alla giurisdizione del vescovo, a diventare polo di riferimento e di controllo sulle aree rurali. Per le campagne vanno definendosi vasti territori appartenenti alle diocesi, con tutti i suoi abitanti e i diversi edifici sacri, dai confini ben definiti. Le pievi più antiche si trovano lungo strade importanti e comunque in punti di incontro delle popolazioni sparse nei territori circostanti e costituiscono le forze aggreganti del territorio. Nel territorio in questione sono presenti numerose antiche strutture religiose, come la chiesa di Santa Maria in Cerreto del XII secolo e la chiesa di San Martino Montellabate, attestata per la prima volta nel XIII secolo.

¹¹G. BONORA MAZZOLI, *Aspetti tecnici della centuriazione del territorio riminese-cesenate*, in Studi Romagnoli XXXI, 1980, p. 301.

Sempre nel comune di Rimini, lungo la via Emilia, all'altezza dell'attuale abitato di Santa Giustina, l'esistenza di una chiesa è attestata già da una bolla di papa Lucio II al vescovo di Rimini Rainerio, datata 21 maggio 1144; non è chiaro dove si trovasse con precisione, mentre sono note le caratteristiche di un secondo edificio religioso distrutto durante la seconda guerra mondiale.

Sempre in località Santa Giustina, durante alcune indagini di archeologia preventiva sono emerse alcune strutture e materiali di epoca tardo-medievale.

Una testimonianza indiretta del popolamento durante il Medioevo sono i caratteristici toponimi relativi alle *Tumbe*, ovvero strutture fortificate realizzate su rialzi di terreno artificiali o naturali, collocati in posizione strategica: a Riccione, il toponimo Ghetto di Tombanuova, tra l'A14 e Casalecchio, ricorda l'esistenza di una fortezza, di cui si sono perse completamente le tracce, menzionata nel testamento di Malatesta Ungaro nel 1372; nel 1395 viene acquistata dall'Ospedale di San Lazzaro al Terzo per essere utilizzata come centro di gestione dei propri terreni e di rifugio in caso di necessità. Sempre nel comune di Riccione, i due toponimi C. Tomba Bianca e Podere ex Tomba Agolanti devono far riferimento al vicino Castello degli Agolanti, o Tomba, che prende il nome dalla nobile famiglia fiorentina in esilio che lo fece edificare nella prima metà del XIV secolo, probabilmente su una costruzione preesistente.

Nel comune di Misano Adriatico, nella zona di Santa Maria di Scacciano, è ricordata dalle fonti una "Tumbe Scazani". Nel 1371, la *Descriptio Romandiole* del cardinale Anglico de Grimoard attesta nella villa capelle Schaciani 44 focularia (fuochi, ossia famiglie). Del 1444 è un atto rogato in tumba scazani nella coxina vecchia della casa di Ludovico Marcheselli riminese. Un secondo atto, rogato in receptu tumbe scazani nel 1457, testimonia gli elementi difensivi della tomba lasciando intendere la presenza del muro castellano e della struttura difensiva esterna del ricetto. Un terzo documento del notaio Paolo Albertini degli anni 1470-1499 testimonia la presenza di una torre che verosimilmente sovrastava la porta di ingresso. Rimanendone solo labili tracce storiche, l'ubicazione della tomba è incerta.

Sempre del comune di Misano, per quanto riguarda le attività artigianali ed agricole, nel 1474 è attestata l'attività del Molino Magani "de Ser Domenico quondam Iacobi de Cavaleriis de Scazano", poi del figlio Pietro. Il molino cessò l'attività agli inizi del XX secolo e attualmente l'edificio è utilizzato come abitazione privata.

Atti notarili del 1479 e del 1497 ricordano nel medesimo fondo la presenza di un *fondo fornatiarum* o *de furnatiis* (1452), confinante con un rivo. Con una certa approssimazione questo fondo può ubicarsi lungo

il rio Alberello, non lontano dall'attuale Villaggio Argentina, dove fino al secolo scorso esisteva una fornace.

6 METODOLOGIA

Il presente studio archeologico consiste in un aggiornamento di un precedente lavoro, svolto nel 2008 e nel 2010 dell'ambito del progetto denominato "Variante alla S.S. 16 "Adriatica" - tratto Bellaria-Rimini-Riccione-Misano Adriatico.

L'acquisizione dei dati è stata preceduta dall'analisi delle tutele di carattere archeologico mediante la consultazione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica disponibili per il territorio oggetto di studio (PTPR, PSC, PRG).

Durante la prima fase, si è provveduto all'acquisizione ed all'analisi dei dati provenienti dalla ricerca bibliografica e di archivio, dall'analisi cartografica e toponomastica, dalla fotointerpretazione e dall'attività di survey, al fine di definire le peculiarità storico-topografiche del territorio in esame e ricostruirne l'assetto insediativo e della viabilità, dall'età preistorica fino all'epoca medievale.

Durante la seconda fase, si è proceduto dapprima alla valutazione dei gradi di **Potenziale Archeologico** dell'area presa in esame, sulla base dell'analisi comparata dei dati raccolti e la definizione dei livelli di probabilità che in essa sia conservata una stratificazione archeologica; infine, è stato definito il **Rischio Archeologico** che costituisce l'effettivo rischio da considerarsi al momento dell'esecuzione dell'opera in progetto.

La catalogazione delle presenze storico-archeologiche ad oggi note è stata eseguita mediante schedatura e posizionamento su base cartografica dei seguenti elementi:

- siti reperibili mediante ricerca bibliografica;
- siti documentati da precedenti ricerche e conservati presso gli archivi della competente Soprintendenza;
- persistenze della viabilità antica e medievale;
- toponimi di formazione antica o medievale;
- tracce aerofotografiche di possibile significato archeologico
- aree di materiale archeologico individuate mediante la ricognizione di superficie.

Attraverso l'analisi incrociata di tutti i dati raccolti si è proceduto a valutare l'impatto dell'opera in progetto sulla realtà archeologica e storico-artistica del territorio interessato.

Nel loro complesso, le indagini archeologiche indirette hanno permesso di raccogliere informazioni diversificate a seconda della specifica tipologia e metodologia di indagine (ricerca bibliografica, fotointerpretazione, ricognizione di superficie).

Sulla base dell'analisi comparata dei dati raccolti, è possibile definire i gradi di potenziale archeologico del contesto territoriale preso in esame, ovvero il livello di probabilità che in esso sia conservata una stratificazione archeologica.

A partire dal Potenziale archeologico in corrispondenza dell'area di intervento, ne derivano gradi di Rischio archeologico diversificati modulati sia sulle caratteristiche del territorio sia su quelle specifiche di progetto.

Il Rischio Archeologico costituisce l'effettivo rischio da considerarsi al momento dell'esecuzione dell'opera in progetto. Per la sua valutazione risulta necessario considerare il grado di Potenziale Archeologico dell'area che essa va ad interessare e la tipologia dell'opera stessa, con relative quote di progetto.

7 AREA DI STUDIO

L'area di studio è stata pianificata considerando circa 1 km di buffer intorno al tracciato di progetto. La zona indagata è compresa in gran parte all'interno dei comuni di Bellaria-Igea Marina, Rimini, Riccione e Misano Adriatico, ricadenti nella provincia di Rimini

Complessivamente, la superficie analizzata è di 3.310 ha.



Figura 7-1 Localizzazione area di intervento (blu) all'interno dei confini provinciali (verde)



Figura 7-2 Localizzazione area di intervento (blu) all'interno dei confini comunali (rosso)

8 LA RACCOLTA DEI DATI

8.1.1 Ricerca bibliografica

La fase di studio ha previsto un attento spoglio delle pubblicazioni di interesse storico-archeologico presenti nelle principali biblioteche specializzate. Sono state prese in esame le principali monografie inerenti l'Emilia Romagna, con particolare attenzione alla fascia costiera e l'immediato entroterra compresa fra la zona di Bellaria Igea Marina a nord-ovest e Misano Adriatico a sud-est. Sono stati inoltre consultati i numerosi volumi dei più importanti periodici, a carattere nazionale e regionale. Numerose sono state le ricerche sull'insediamento e lo sviluppo del territorio in epoca preistorica e protostorica, come attestano anche i recenti volumi di *Preistoria e protostoria dell'Emilia Romagna I-II, Studi di Preistoria e Protostoria* 3-4, a cura di Maria Bernabò Brea, Firenze 2017-2018. L'attenzione degli studiosi si è concentrata da sempre sull'area dell'antica città di *Ariminum* (Rimini) ed il suo immediato suburbio, che dall'epoca della conquista romana ha costituito il polo accentratore per l'intero territorio. Fra le prime ricerche topografiche condotte sulla zona ricordiamo le carte archeologiche realizzate dal Manuselli¹² e dal Delucca¹³, anche se si tratta per lo più di rinvenimenti sporadici e ricognizioni effettuate senza le attrezzature moderne di rilevamento GPS, per cui non è sempre possibile identificare con assoluta precisione i luoghi dei rinvenimenti. Successivamente sono stati condotti studi accurati soprattutto sulla ricostruzione della viabilità antica, in particolare della via *Aemilia*¹⁴, via *Flaminia*¹⁵ e via *Popilia*¹⁶.

Più difficilmente ricostruibili appaiono, invece, le tre centuriazioni sovrappostesi sull'*ager* della colonia latina di *Ariminum*. Le antiche divisioni agrarie, infatti, ad oggi non sono facilmente riconoscibili sia per le

¹²G. A. Mansuelli, *Edizione Archeologica della Carta d'Italia al 100.000, Foglio 101 Rimini*, Firenze 1949

¹³O. Delucca, *Giocare alla storia: itinerario di scoperte archeologiche riminesi*, Verucchio 1989; *Alle origini di Rimini. Storia di San Lorenzo in Correggiano e dintorni dal Neolitico alla colonia romana*, Rimini 1996

¹⁴On the road. *Via Emilia: 187 a. C. - 2017*, Catalogo della mostra (Reggio Emilia, Palazzo dei Musei, 25 novembre 2017 - 1 luglio 2018), a cura di G. Cantoni e A. Capurso, Parma 2017; *Alle oglie della romanizzazione storia e archeologia di Forum Gallorum*, a cura di Sara Campagnari e Diana Neri, San Giovanni in Persiceto 2017; *Una sosta lungo la via Emilia, tra selve e paludi: la mansio di Forum Gallorum a Castelfranco Emilia*, a cura di Campagnari Sara, Foroni Francesca, Neri Diana, Bologna 2019.

¹⁵ Il tracciato viario della strada da Cattolica a Rimini è stato dettagliatamente ricostruito da DALL'AGLIO P. L., Di Cocco I., *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale dell'Emilia Romagna*, Milano 2006, pp. 156-159 (con bibliografia precedente). Cfr. anche BOTTAZZI G., *La rete itineraria*, in ***Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000***, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 79-81 e BARBIERI M. E., MANZELLI V., *Emilia Romagna*, in *Archeologia delle regioni d'Italia*, Roma 2006, pp. 108-110.

¹⁶M. Maccagnani, *Via Popilia-Annia*, in *Opere di assetto territoriale ed urbano*, Atlante Tematico di Topografia Antica 3, Roma 1994, pp. 69-105; P. L. Dall'Aglio, I. Di Cocco, *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale dell'Emilia Romagna*, Milano 2006, pp. 202-209.

notevoli variazioni idrografiche che hanno interessato il territorio, sia per il diverso orientamento delle maglie centuriali romane.

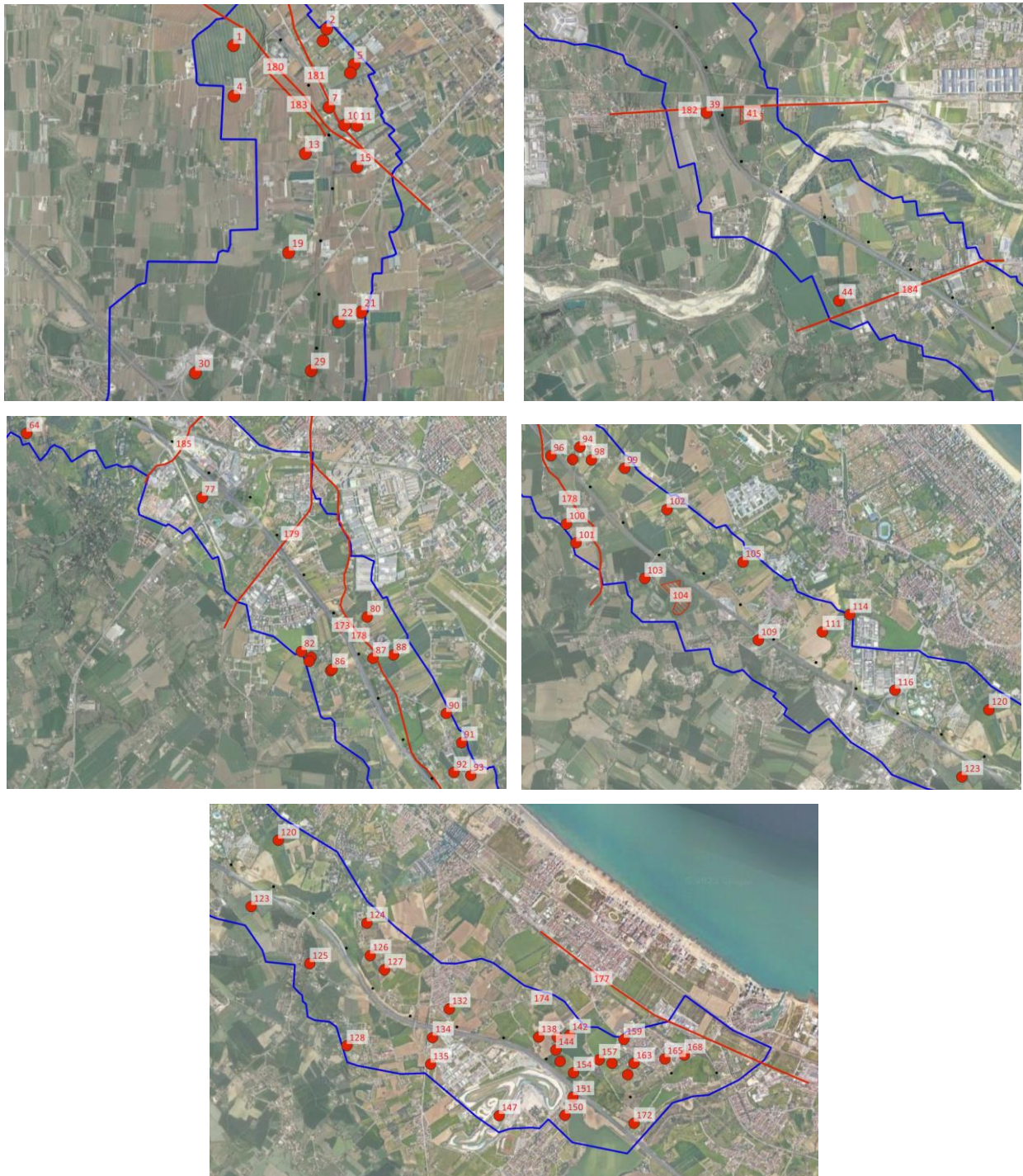


Figura 8-1 Individuazione delle presenze archeologiche da fonti bibliografiche

8.1.2 Ricerca di archivio

La ricerca di archivio costituisce una parte fondamentale per la conoscenza del panorama storico archeologico del territorio analizzato. Come illustrato in Premessa, la prima fase di ricerca è stata svolta nel corso del 2010 presso l'Archivio della competente SABAP, allora Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna. E' stata consultata la documentazione pertinente al territorio dei comuni di Bellaria, Rimini, Riccione e Misano Adriatico, contenuta nell'Archivio Storico (coll. B4, faldoni di Rimini città e Rimini provincia) e nell'Archivio Relazioni di scavo. Sono state consultate anche le fondamentali Carta delle Potenzialità Archeologiche (CPA), contenute nei Piani Strutturali Comunali dei rispettivi comuni interessati dall'opera in progetto.

Sono stati, inoltre, visionati gli studi archeologici condotti nel 2009 nell'ambito dell'ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A14 (tratto Rimini Nord-Pedaso), visto che la Variante della S.S. 16 corre in buona parte in affiancamento ad essa. Per il territorio di Riccione, particolarmente preziose si sono rivelate le segnalazioni e la Carta archeologica dei dintorni di Riccione, 1976, dell'Ispettore Onorario L. Ghirotti.

La ricerca ha permesso di localizzare numerose nuove presenze e di integrare i dati relativi ad altre evidenze già note bibliograficamente.

La ricerca riferibile alla fase attuale di studio (2022) è stata svolta presso le sedi dell'archivio della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini (responsabile Dott.ssa Annalisa Pozzi), collocato in Via San Vitale, 17 a Ravenna nella giornata del 4 Ottobre 2022; e quello della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio-Emilia e Ferrara (responsabile Dott.ssa Vanessa Poli), collocato in Via delle Belle Arti, 52 a Bologna nelle giornate del 5 e del 7 Ottobre 2022, dal personale della società Eos Arc S.r.l.

A seguito delle riorganizzazioni interne all'allora Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), oggi MIC (Ministero della Cultura), avvenute nel 2014 (DPCM 171/2014) il territorio interessato dal progetto per la realizzazione della variante alla SS 16 "Adriatica" sono divenute di competenza della nuova Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì, Cesena e Rimini, la cui sede è stata stabilita a Ravenna, e presso cui sono conservate relazioni di scavi e indagini archeologiche e Verifiche Preventive dell'Interesse Archeologico, oltre a tutti gli atti amministrativi a partire dal 2016.

Per quanto riguarda invece le documentazioni precedenti, queste restano custodite presso la sede della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di

Modena, Reggio-Emilia e Ferrara, suddivise tra archivio storico e corrente, che raccoglie il materiale documentario degli anni fino al 2016.

Ambedue le sedi consultate raccolgono il materiale disponibile catalogato per province, all'interno delle quali si distinguono volumi organizzati per comuni e, ove la documentazione lo consenta, ulteriormente suddivisi in ordine alfabetico, per viabilità locale.

La metodologia di consultazione attuata si è quindi fondata su una distribuzione territoriale che comprendesse le zone coperte dalle aree oggetto di indagine: sono stati, quindi, consultati i volumi relativi alla provincia di Rimini, sia in formato digitale che cartaceo, pertinenti alle indagini e ai documenti di valutazione archeologica preventiva pregressi, per quel che riguarda i comuni interessati dalle opere in progetto: Bellaria-Igea Marina, Rimini, Riccione e Misano Adriatico.

La ricerca ha interessato, nello specifico, tutta la documentazione conservata negli archivi a partire dall'anno 2010 alla data odierna, essendo già stato effettuato lo spoglio dei documenti, fino a tale data, durante la seconda fase di studio del presente lavoro.

Gli ottimi risultati sono stati conseguiti grazie all'esistenza di una ricca documentazione riguardante in particolare studi territoriali di archeologia preventiva effettuati dopo il 2006 che hanno contemplato un'indagine omogenea e omnicomprensiva dei territori interessati, contribuendo all'accrescimento del quadro conoscitivo del territorio riminese.

Di primaria importanza per il buon esito dello studio sono state le numerose relazioni scientifiche (prodotte da società private operanti sul territorio) riferibili ad indagini di archeologia preventiva (trincee preventive, scavi stratigrafici) che hanno mostrato un'immagine chiara e aggiornata dei rinvenimenti dell'ultimo decennio, utili ad accrescere i numeri del database associato alla VPIA) eseguita nell'ambito del progetto per la realizzazione della variante alla SS 16 "Adriatica".

Tra le documentazioni più utili al presente lavoro, depositate presso l'archivio della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio-Emilia e Ferrara, si citano in particolare: la "Relazione sulle prospezioni archeologiche di superficie per il tratto Bellaria-Cattolica, Provincia di Rimini, nell'ambito della realizzazione dell'ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A14 - Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Pedaso"; la "Relazione sui

risultati delle trincee archeologiche preventive nell'ambito del progetto di ampliamento all'Autostrada A14 - Rimini Nord / Cattolica - Lotto 1B"; infine, la "Relazione della VPIA sui lavori di ampliamento dell'area di servizio Montefeltro Est - Km. 133+500".





Figura 8-2 Individuazione delle presenze archeologiche da fonti di archivio

8.1.3 Analisi cartografica e toponomastica

Contemporaneamente alla ricerca bibliografica è stato eseguito un esame della cartografia attuale e storica, al fine di individuare le peculiarità geomorfologiche e toponomastiche del territorio.

Sono state consultate:

- le tavolette dell'IGM a scala 1:25.000 F 256 SE Rimini, F 256 NO Bellaria Igea Marina, F 256 NE Bellaria Igea Marina, F 268 NO Cattolica, F 267 NE Morciano di Romagna
- le carte geologiche dell'IGM a scala 1:100.000 256 RIMINI, Rimini 2005.

La ricerca toponomastica è stata effettuata sia sulla cartografia IGM sia su quella Regionale, con l'ausilio degli studi relativi alla toponomastica, al fine di ricostruire l'assetto del territorio in epoca antica anche in mancanza di evidenze archeologiche.

L'area presa in esame, così come l'immediato territorio circostante, è ricco di toponimi prediali romani, quali **Covignano** nel comune di Rimini e **Scacciano** nel comune di Misano Adriatico, ulteriore testimonianza della presenza di divisioni agrarie romane, caratterizzate da un intenso sfruttamento dell'agricoltura e dell'allevamento del bestiame. Essi derivano, infatti, dall'uso di indicare la proprietà terriera con il nome del proprietario, con l'aggiunta del suffisso prediale *-anus>-ano*. Il nome del vicino comune di **Coriano** sembrerebbe proprio derivare dal nome *Corius* o *Corilius*.

Caratteristici dell'epoca medievale, invece, sono i toponimi relativi alle *Tumbe*, ovvero strutture fortificate realizzate su rialzi di terreno artificiali o naturali, collocati in posizione strategica: a Riccione, il toponimo **Ghetto di Tombanuova**, tra l'A14 e Casalecchio, ricorda l'esistenza di una fortezza del XIV secolo, di cui si sono perse completamente le tracce; ugualmente, i due vicini toponimi **Contrada Tomba Bianca** e **Podere ex Tomba Agolanti** devono far riferimento al vicino **Castello degli Agolanti**, detto appunto anche **Tomba**, che prende il nome dalla nobile famiglia fiorentina in esilio che lo fece edificare nella prima metà del XIV secolo, probabilmente su una costruzione preesistente.

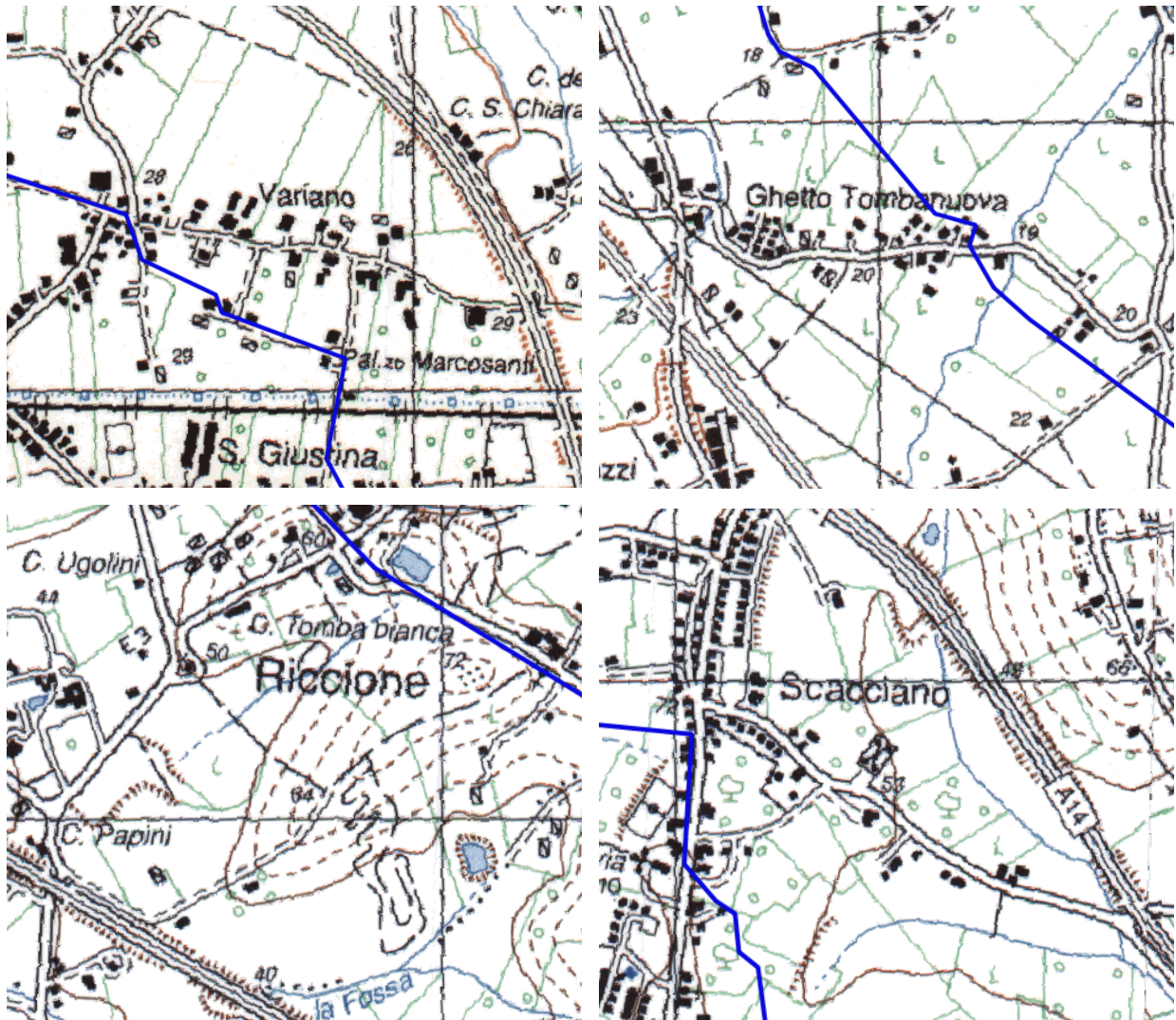


Figura 8-3 Toponimi presenti nel territorio

8.1.4 Fotointerpretazione

La fotointerpretazione a scopo archeologico consiste nell'individuazione di tracce cromatiche e/o geometriche evidenziabili dalla lettura delle fotografie aeree e delle immagini satellitari disponibili, che possono aiutare ad ipotizzare la presenza, l'estensione e, talora, l'articolazione planimetrica di evidenze sepolte a debole profondità.

La fotografia aerea permette inoltre di cogliere, con una visione d'insieme, i reciproci rapporti spaziali dei ritrovamenti archeologici noti e ipotizzati.

Secondo la classificazione della scuola inglese, le principali e più ricorrenti tipi di anomalia in foto aerea possono essere distinte in:

- soilmark: variazione di colore riscontrabile sul suolo nudo, dovuta alla diversa composizione del terreno che influisce sulla tessitura e sulla capacità di trattenere e rilasciare l'umidità o sulla riflessione della luce;
- cropmark: variazione del colore e/o della crescita delle colture agricole che possono suggerire la presenza di elementi archeologici, o di diversa natura, nel sottosuolo. Il fenomeno dà origine a cropmarks positivi (laddove le colture crescono più alte e rigogliose al di sopra del suolo più umido di fossati o di buche ricolmate) oppure a cropmarks negativi (dove la crescita delle colture risulta invece impedita nello strato sottile di suolo posto al di sopra di murature sepolte, strade e in generale tutte le superfici solide e impermeabili. La visibilità dei cropmarks è fortemente dipendente dalle condizioni meteorologiche, dai ritmi di coltivazione e dalle caratteristiche geologiche e pedologiche dei suoli. Il fenomeno è osservabile nelle settimane immediatamente precedenti la mietitura delle colture;
- earthwork: traccia da microrilievo che può derivare dalla presenza di terrapieni, fossati, buche, cave o di altri elementi di possibile natura antropica. Per l'identificazione di questo tipo di anomalie di livello una condizione particolarmente adatta è la luce radente e i periodi più adatti alla sua visibilità sono quelli invernali;
- traccia di sopravvivenza: elemento che caratterizza il paesaggio attuale ma che assume valore per la possibilità che offre di ricostruire una situazione antica, o perché ricalca scelte passate, o per la sopravvivenza totale o parziale della sua funzione. Un esempio di persistenza è costituito dalla centuriazione oppure, in contesti urbani, dai calchi di schemi urbanistici o di monumenti antichi.

Le moderne tecnologie e le piattaforme digitali hanno notevolmente rivoluzionato questa branca della disciplina topografica. Se fino a pochi anni fa le risorse erano accessibili unicamente nei depositi nazionali oppure di società private previo pagamento, oggi la diffusione delle grandi piattaforme digitali e dei

geoportali degli enti pubblici consente di sporre gratuitamente di set fotografici in molti casi georiferiti e scaricabili gratuitamente.

La lettura delle fotografie aeree si è svolta avvalendosi principalmente della copertura di immagini satellitari fornita da Google Earth, con particolare attenzione per le riprese degli anni 2000, 2003, 2010 e 2017 che garantiscono migliori condizioni ambientali e di stadio di crescita vegetativa nei terreni. A questo supporto è stata affiancata sia la più recente copertura aerofotografica di Google Maps del 2018, essendo la più aggiornata e con una buona condizione di visibilità.

In particolare, sono state analizzate le fotografie satellitari inerenti il territorio indagato, che hanno permesso di individuare 3 anomalie di possibile origine antropica:



Figura 8-4 Individuazione delle anomalie da fotografia satellitare

- Sito 1 (n.186) traccia lineare da fotografia area che si dirige in senso N-S per circa 450 m. con andamento spezzato.



Figura 8-5 Sito n. 186 anomalia lineare da fotografia satellitare

- Sito 2 (n.187) traccia lineare da fotografia area che si dirige in senso NW-SE per circa 500 m. piegando con un angolo retto verso ENE-WSW con andamento spezzato. Visto l'orientamento della traccia, è possibile ipotizzare che questa sia riconducibile all'organizzazione centuriale di Rimini.



Figura 8-6 Sito n. 187 anomalia lineare da fotografia satellitare

- Sito 3 (n.188) traccia lineare da fotografia aerea visibile per circa 150 m. in senso ENE-WSW



Figura 8-7 Sito n. 188 anomalia lineare da fotografia satellitare

8.1.5 Survey archeologico

La ricognizione prevede un'analisi diretta sul terreno e ha lo scopo di verificare l'entità delle presenze archeologiche documentate bibliograficamente e di individuare eventuali nuove evidenze archeologiche. Durante la presente fase di lavoro è stata condotta un'attività di survey lungo tutti i tratti della S.S. 16 Adriatica che si discostano dal tracciato dell'autostrada A14, oggetto di ricognizioni di superficie nel novembre 2009 nell'ambito dei lavori di ampliamento della terza corsia per il tratto Bellaria-Cattolica.

Durante il survey condotto nel 2009 sono state individuate 8 Unità di Ricognizione (UR), ciascuna delle quali comprende una fascia larga in media 150 metri a cavallo dell'opera in progetto.

Particolarmente condizionante nell'attività del survey è stata la visibilità sul terreno, subordinata essenzialmente al tipo di copertura vegetale presente nelle aree sottoposte alla ricognizione, la quale è a sua volta strettamente legata alle stagioni ambientali.

Nel caso specifico, le ricognizioni sono state svolte tra la fine di settembre e gli inizi di ottobre, durante il periodo delle arature. Molti campi, quindi, recentemente arati o fresati, erano caratterizzati da una visibilità ottima o medio-alta. Ma è d'altra parte vero che un gran numero di campi della zona indagata era caratterizzato dalla presenza di prati, orti, incolto, con fitta vegetazione crescente, oltre a recenti opere di urbanizzazione. La maggior parte delle Unità di Ricognizioni appare caratterizzata da una visibilità complessiva buona (UR 2, UR 8) o discreta (UR1, UR 6, UR 7), in quanto i campi arati (visibilità ottima) o contraddistinti da una vegetazione rada (visibilità medio-alta) prevalgono rispetto alle aree incolte, caratterizzate da riporto di terra (visibilità bassa-nulla) o coltivate ad ortaggi (visibilità medio-bassa). Le UR 3, UR 4 ed UR 5 sono invece contraddistinte da una visibilità pessima, poiché sono prevalenti i campi coltivati (visibilità medio-bassa), spesso con fitta vegetazione coprente (visibilità bassa-nulla), oppure gli incolti e le aree urbanizzate.

L'attendibilità della ricognizione, quindi, nel complesso appare discreta, anche se i dati raccolti appaiono incompleti e quindi, per tutte le aree in cui la visibilità è stata definita bassa o nulla o nelle quali non è stato possibile accedere, non si può definire a priori l'assenza di eventuali testimonianze archeologiche.

La campagna di survey archeologico del Luglio 2022, relativa ai lavori di realizzazione della variante alla SS 16 "Adriatica", è stata svolta nel territorio della provincia di Rimini e ha compreso i comuni di Bellaria-Igea Marina, Rimini, Riccione e Misano Adriatico.

Questa aveva lo scopo di constatare la presenza sul campo delle presenze archeologiche note a livello bibliografico e di intercettare nuovi eventuali siti archeologicamente rilevanti che avrebbero potuto interferire con le opere contemplate nel progetto.

Questa fase del lavoro, ha coinvolto n. 3 archeologi professionisti (Eos Arc S.r.l.) che, con ottime condizioni metereologiche, hanno effettuato le ricognizioni in maniera sistematica su tutta l'area interessata, procedendo per transetti paralleli ed equidistanti in modo da garantire una copertura uniforme, ad eccezione di quelle zone all'interno delle quali non è stato possibile accedere: superfici urbanizzate, colture in crescita, proprietà private.

Il paesaggio, che dal punto di vista geo-morfologico è contraddistinto per lo più da depositi alluvionali recenti, è chiaramente definito da estese zone di pianura, solcate da diversi corsi d'acqua, tra cui il più importante risulta essere il Fiume Marecchia, ma anche da canalizzazioni artificiali e fossi utili alle attività agricole primarie.

Le aree di ricognizione sono state divise e numerate secondo i nuovi standard di catalogazione e di redazione del documento di valutazione archeologica preventiva disposti dall'ICA (Istituto Centrale per l'Archeologia). Le nuove acquisizioni sono state effettuate grazie al software GAIA GPS, sviluppato per sistemi operativi iOS e Android che, consente di sfruttare basi cartografiche OpenStreetMap® e Mapbox® e, in condizioni di ricezione ottimali possiede un margine di errore di massimo 20 metri.

Il territorio indagato è stato suddiviso in base ad un grado di visibilità espresso numericamente con valori da 0 (non-accessibile) a 5 (alto). Questo dato è stato condizionato sostanzialmente da due fattori: il primo riguardante quelle zone in cui il crescente livello di urbanizzazione ha comportato l'impossibilità di procedere ad un'indagine completa; il secondo, connesso, invece, alla crescita della vegetazione infestante o delle coltivazioni.

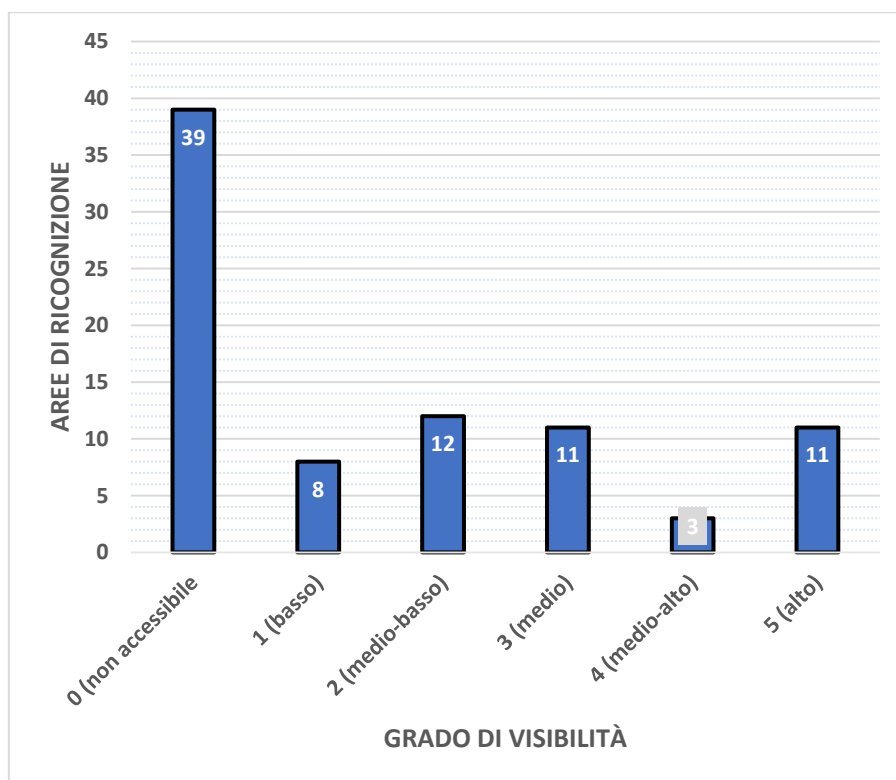


Figura 8-8 - Grafico rappresentate il grado di visibilità in base al numero delle aree di ricognizione

In linea generale, comunque, le aree prossime ai centri urbani, come Rimini, hanno costretto a esprimere un grado di visibilità pari a zero. Per quanto riguarda, le aree coltivate, la visibilità era pari a zero solo nei punti in cui è stata riscontrata la presenza di piantagioni di granturco in avanzato stato di crescita. Diversi lotti, invece, risultavano occupati da colture di grano/frumento ormai mietute: per questo motivo il grado di visibilità era ottimo e la ricognizione ha avuto buon esito.

Nel complesso il numero maggiore di aree risulta comunque non accessibile (39 aree su un totale 84; quasi la metà del totale).

Il materiale rinvenuto si affaccia su un orizzonte cronologico che, a partire dalla Preistoria, non sembra superare l'epoca romana imperiale, con zone di picco rintracciate in tutte quelle aree a visibilità elevata, condensate in particolare al confine settentrionale dei comuni di Rimini e Bellaria-Igea Marina, tra la Via Popilia e l'agglomerato urbano di Santa Giustina, a monte del Fiume Marecchia; nelle vicinanze della zona urbana denominata Padulli; a ridosso dell'area di servizio Montefeltro Est ed infine nella territorio compreso tra il "Misano World Circuit Marco Simoncelli", la SS16 "Adriatica" e il corso del Fiume Conca. Va inoltre precisato che il materiale archeologico rinvenuto si localizza in zone che sono risultate note dal punto di vista archeologico anche sulla base delle ricognizioni bibliografiche e di archivio.

In conclusione, i survey archeologici svolti nel Luglio 2022, si possono considerare di buona affidabilità soprattutto per quelle aree che sono risultate accessibili (45 su 84) che hanno restituito una media di 3/5 sulla scala di visibilità.

Di contro il numero di nuove acquisizioni è pari a 13: si tratta, nella maggior parte dei casi, di siti puntuali o areali identificati come frammenti di materiale edilizio (laterizi o embrici) in numero molto ridotto e disposti, nelle aree evidenziate, in maniera molto eterogenea. I reperti restanti fanno riferimento ad altre tipologie di reperti attinenti alla cultura materiale, come pareti di ceramica acroma, lamine di bronzo o scarti d'industria litica.

L'analisi dei dati provenienti dalle indagini sul terreno hanno confermato che l'opera in progetto andrà a interessare un'area dall'altissimo valore storico-archeologico, intensamente frequentata dall'epoca preistorica fino a tutto il periodo romano.

Si tratta in gran parte di un territorio omogeneo da un punto di vista geomorfologico, costituito da un'ampia zona di pianura, prospiciente il mare, formata dagli accumuli alluvionali dei fiumi appenninici Uso, Marecchia e Conca, caratterizzati da un regime prevalentemente torrentizio.

Il momento di massimo sviluppo si ebbe in età romana, dopo la deduzione della colonia latina di Ariminum (268 a.C.), quando il territorio è stato oggetto di ben tre diverse centuriazioni sovrapposte ed orientate diversamente (schede R.48, 49, 50), le quali hanno comportato un capillare popolamento dell'intero ager. Tra le infrastrutture principali nell'organizzazione insediativa della zona si evidenziano anche le importanti strade di età romana quali la via Popilia-Annia, la via "del Confine", la via Emilia e la via Flaminia (scheda MS.28), le quali devono essere considerate non solo gli assi portanti per la penetrazione ed il consolidamento della presenza romana nella pianura a sud del Po, ma anche le direttrici fondamentali per il popolamento antico e, in alcuni tratti, per l'organizzazione territoriale stessa della zona, cioè per la divisione centuriale.

Durante il survey sono state rinvenute numerose testimonianze archeologiche riconducibili a un vasto orizzonte cronologico, con attestazioni riferibili alla Preistoria-Protostoria (UR8.2, 8.3) ed età romana, spesso poste lungo il tracciato dell'opera in progetto o nelle immediate vicinanze. Particolarmente interessanti sono le numerose tracce topografiche rinvenute relative alla sopravvivenza di assi viari (schede UR1.1-5, 1.16, 1.19, 1.20, 1.21, 2.1) e limiti centuriali (schede UR1.8, 1.9, 1.14, 1.17), lungo i quali sono dislocati numerosi insediamenti, edifici rustici e tombe (schede UR1.15, 1.18, 1.22, 1.23, 1.24, 6.2, 7.2, 8.1, 8.2)

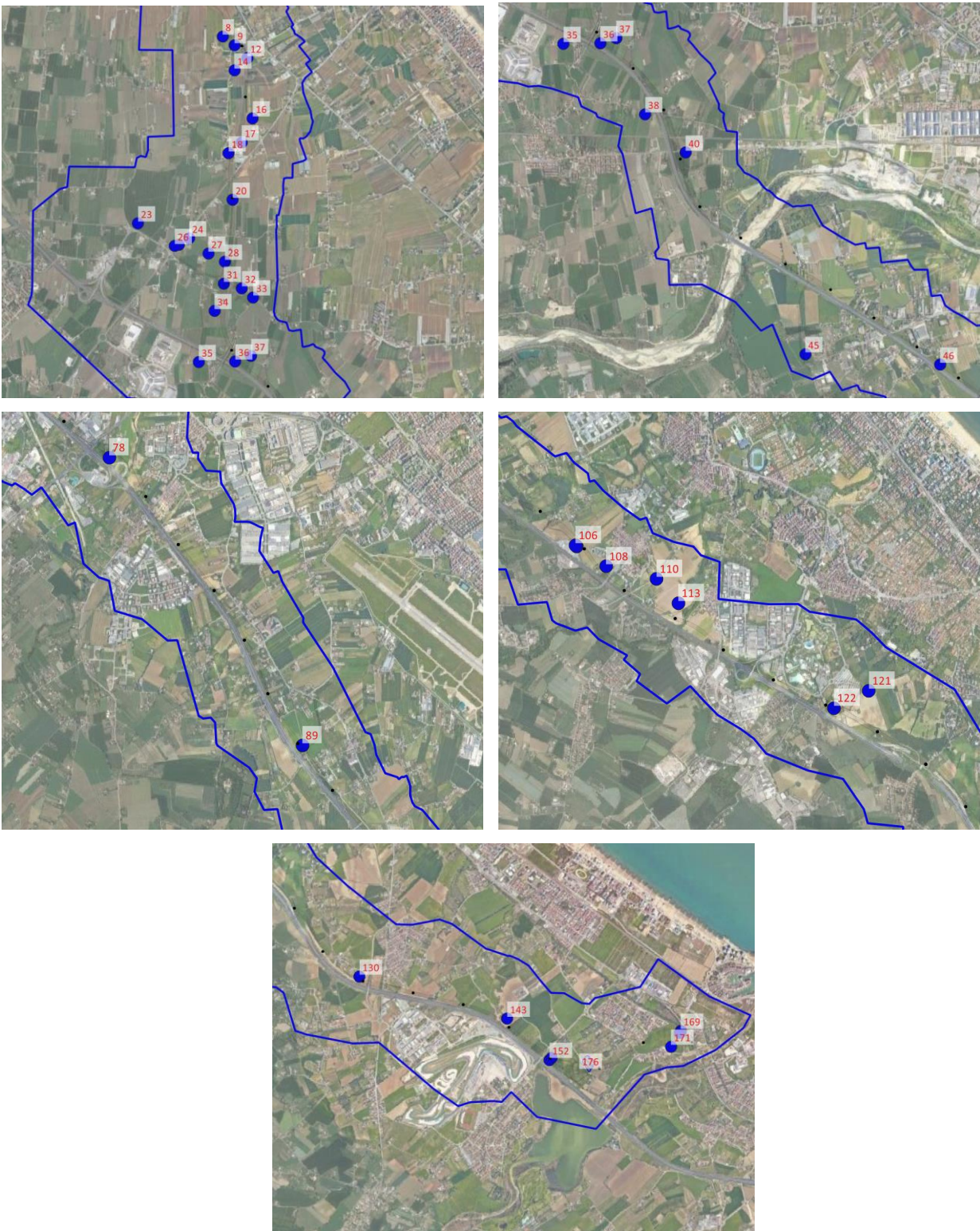


Figura 8-9 Individuazione delle presenze archeologiche da ricognizione

9 ELABORATI

9.1 Carta delle presenze archeologiche (Too-IA10-AMB-CT26-A)

In questo elaborato vengono riportate, localizzate su base aerofotogrammetrica georiferita tutte le presenze archeologiche rinvenute durante le fasi di studio, segnalate con la numerazione progressiva riportata nel catalogo dei siti.

La carta è georeferenziata con sistema di coordinate WGS 84/Pseudo Mercator - EPSG 3857 ed elaborata in ambiente GIS, secondo gli standard previsti dall'ICA (Istituto Centrale per l'Archeologia); i singoli elementi sono quindi interrogabili in ambiente GIS e contengono tutti i dati riportati nelle relative schede.

Vista la notevole ampiezza dell'area di studio e la non contiguità delle aree la tavola è stata divisa in tre parti, con relativa keymap di riferimento con evidenziata l'area riportata, al fine di consentirne una stampa ed una lettura ad una scala adeguata (1:25.000).

Gli elementi possono essere di tipo puntuale, lineare o areale, a seconda della natura della presenza e delle possibilità conoscitive circa la sua estensione (ad. Es. un insediamento quale una villa rustica è auspicabilmente indicato con un areale, ma ove i dati a nostra disposizione non lo consentissero, si è optato per un posizionamento puntuale)

Le presenze archeologiche sono inoltre caratterizzate da un cromatismo, indicato in legenda, che indica la tipologia della presenza (Ad. Es. rinvenimento sporadico, area ad uso funerario, elemento toponomastico, etc). Per quanto riguarda gli elementi areali, la perimetrazione è suddivisa cromaticamente sulla base della fonte di provenienza (ad es. dati di archivio, dati bibliografici, etc)

9.2 Catalogo delle presenze archeologiche (Too-IA10-AMB-CT27-A)

Per tutte le presenze individuate mediante la ricerca bibliografica, di archivio, da analisi cartografica e da ricognizione sono state elaborate schede analitiche e descrittive. La compilazione più o meno completa dei campi dipende da quanto fosse puntuale, precisa ed esauriente la segnalazione bibliografica dalla quale sono stati desunti i dati.

Sono state censite in totale n. 188 presenze, di cui:

- N. 84 presenze provenienti da dati bibliografici
- N. 24 presenze provenienti da dati bibliografici e di archivio

- N. 33 presenze provenienti da dati di archivio
- N. 3 presenze provenienti da fotointerpretazione
- N. 44 presenze provenienti da ricognizione archeologica

Di seguito la descrizione dei singoli campi di cui si compongono le schede:

Id_Sito: Codice identificativo del sito composto da un numero progressivo che corrisponde a quello indicante il punto sulla *Carta delle presenze archeologiche – elaborato DGCR17070B2739697*.

Denominazione: indica la denominazione tradizionale e/o storica con cui il sito stesso è noto. In caso di sito inedito o di nuova acquisizione, si è optato per il toponimo riportato nella cartografia di base.

Provincia: indica la Provincia nel quale si trova il sito.

Comune: indica il Comune nel quale si trova il sito, senza abbreviazioni, secondo le denominazioni ISTAT dei comuni italiani.

Frazione/ Località: indica la frazione e/o la località in cui è ubicato il sito, senza abbreviazioni e secondo le denominazioni delle località abitate dei fascicoli ISTAT.

Definizione: definisce il sito in base alle caratteristiche peculiari dal punto di vista topografico, funzionale, formale, ecc., secondo parametri quanto più possibile obiettivi e non interpretativi

Tipologia: precisa, se possibile, la tipologia del sito nell'ambito della definizione prescelta. Nel caso sia possibile individuare più precisazioni tipologiche, si indica la prevalente oppure, in caso di rilevanza quantitativa dei beni contenuti, se ne elenca più d'una separandole con una barra ("/") seguita da uno spazio.

Cronologia: indica la *cronologia generica* e, se possibile, la *cronologia specifica* per l'intera sequenza insediativa del sito. La *cronologia generica* indica la fascia cronologica di riferimento (es.: Paleolitico medio, II millennio a.C., età romana, Altomedioevo, ecc.). La *cronologia specifica* indica la datazione specifica in secoli/anni, eventualmente anche a cavallo di secoli, indicando la data iniziale e quella finale dell'occupazione del sito anche mediante frazioni di secolo. Qualora non sia disponibile nessuna informazione inerente questo campo, si riporta 'non desumibile'.

Modalità di individuazione: indica tutte le modalità utilizzate per la redazione della documentazione di archeologia preventiva, utilizzando un vocabolario chiuso specifico:

- analisi di testimonianze materiali provenienti dall'area in esame

- cartografia storica
- dati bibliografici
- dati di archivio
- documentazione di indagini archeologiche pregresse
- fonti orali
- foto interpretazione-foto restituzione
- indagini geomorfologiche [carotaggi etc.]
- prospezioni geofisiche
- riprese da drone
- ricognizione archeologica-survey

Distanza dall'opera in progetto: Indicazione in metri della distanza minima lineare dall'opera e relativa chilometrica:

- 0-10
- 10-20
- 20-50
- 50-100
- 100-200
- 200-500
- 500-1000
- >1000

Potenziale: indica il potenziale espresso dal sito in relazione al contesto archeologico e geomorfologico circostante, individuato sulla base di quattro livelli di potenziale:

- alto
- medio
- basso
- nullo
- non valutabile

Rischio relativo: indica il rischio espresso dal sito in relazione alla tipologia del progetto e la distanza espressa in metri:

- rischio alto
- rischio medio
- rischio basso
- rischio nullo

Descrizione: il campo fornisce una descrizione tipologica e morfologica del sito in tutta la sua stratificazione, inserendo le osservazioni deducibili dalle fonti e dall'eventuale esame diretto del sito. Questo campo raccoglie, quando possibile, anche i dati tecnici relativi al sito: 1) *misure*, espresse in metri, delle dimensioni complessive del sito, ovvero superficie, lunghezza e larghezza massime; 2) *stato di conservazione*, ossia la qualificazione dello stato di integrità e/o leggibilità del sito nel suo complesso secondo le indicazioni: buono, discreto, mediocre, cattivo.

Fonti: Si riportano le fonti bibliografiche, archivistiche o cartografiche che segnalano la presenza.

9.3 Tabella riepilogativa dei siti (T00-IA10-AMB-CT27-A)

La Tabella riepilogativa, inserita a corredo del catalogo dei siti, illustra brevemente tutte le presenze archeologiche individuate, ordinate secondo il numero progressivo delle schede, per una rapida consultazione della Carta delle presenze archeologiche. Per ciascuna presenza sono indicati i principali dati amministrativi (Comune, toponimo, specifica) ed identificativi (tipologia, cronologia), circa la provenienza del dato (fonti) ed infine i dati riguardanti potenziale, rischio e distanza dal progetto.

9.4 Carta della visibilità (Too-IA10-AMB-CT29-A)

Questo elaborato, redatto in scala 1:5.000 sintetizza in forma grafica i risultati in termini di visibilità dei suoli del survey archeologico.

La carta è stata redatta sulla base delle risultanze della ricognizione del 2022, e si compone di n. 13 tavole numerate progressivamente e dotate di keymap esplicativa che consente di riconoscere con immediatezza l'area rappresentata rispetto alla complessiva area di studio.

I diversi livelli di visibilità vengono rappresentati con cromatismi differenti rappresentati in legenda:

LEGENDA	
Livelli di visibilità	
■	0 (area non accessibile)
■	1 (bassa)
■	2 (medio bassa)
■	3 (media)
■	4 (medio alta)
■	5 (alta)

9.5 Carta dell'utilizzo dei suoli (Too-IA10-AMB-CT28-A)

In questo elaborato, redatto in scala 1:25.000, cui vengono invece evidenziati, suddivisi anche in questo caso per le singole RCGY, i diversi tipi di utilizzo dei terreni, suddivisi nelle seguenti categorie:

- 1) Superficie artificiale (ovvero terreni urbanizzati o antropizzati)
- 2) Superficie agricola utilizzata (terreni ad oggi utilizzati a fini produttivi)
- 3) Superficie boscata e ambiente seminaturale (per i terreni non utilizzati a fini agricoli o sfruttati in altre modalità)
- 4) Ambiente umido (superfici palustri, ambienti caratterizzati da prevalente presenza di acqua)
- 5) Ambiente delle acque (corsi d'acqua, laghi, mari)

Anche in questo caso ad ogni valore è stato assegnato un cromatismo, riportato in legenda, per una più chiara lettura dei risultati.

9.6 Carta del potenziale archeologico

Questo elaborato va ad indicare graficamente i vari livelli di potenziale archeologico valutati in base alle fasi conoscitive finora descritte. Per potenziale archeologico si intende la possibilità di conservazione di depositi archeologici in termini assoluti, ovvero senza che da tale dato venga tratto un raffronto rispetto alle opere di progetto. Completano la carta del potenziale: il progetto e le presenze archeologiche, senza le quali i livelli segnalati risulterebbero difficilmente comprensibili.

Si compone di due distinte parti:

1) Carta del potenziale – (T00-IA10-AMB-CT30-A) dell'area di studio con indicazione dei diversi gradi di potenziale archeologico.

In questa carta l'intera area di studio è suddivisa in aree caratterizzate da cromatismi corrispondenti ai diversi livelli di potenziale, esplicitati in legenda corrispondenti ai seguenti valori:

- Potenziale alto
- Potenziale medio
- Potenziale basso
- Potenziale nullo
- Potenziale non valutabile

2) Carta del potenziale dettaglio – (T00-IA10-AMB-CT31-A) ovvero una serie di tavole di dettaglio in cui i diversi livelli di potenziale vengono analizzati singolarmente e vengono esplicitati i fattori che hanno portato a determinare quello specifico livello.

Nel caso oggetto di studio il potenziale risulta per gran parte delle aree di livello BASSO, in quanto in base alle analisi svolte è possibile ipotizzare un popolamento sparso di tipo agricolo in queste zone. In corrispondenza degli assi viari segnalati su base bibliografica è stato assegnato un livello di potenziale MEDIO, vista la mancanza di tratti certi di queste infrastrutture e la loro ricostruzione su sola base cartografica e toponomastica.

Potenziale ALTO presentano unicamente le zone intorno alle presenze archeologiche certe, a cui è stato assegnato un buffer circolare di 100 m di raggio intorno alla presenza.

9.7 Carta del rischio archeologico

Questo elaborato va ad indicare graficamente i vari livelli di rischio archeologico valutati in base alle fasi conoscitive finora descritte. Per rischio archeologico si intende la reale possibilità che le opere da progetto possano intercettare e danneggiare eventuali presenze archeologiche. È quindi frutto di una valutazione che va ad analizzare il potenziale archeologico commisurandolo con la tipologia delle opere, in particolare alle attività di scavo. Va infine ribadito che il termine rischio indica di per sé un elemento dubitativo, ed infatti l'analisi che viene fatta deve sempre 'scontrarsi' con la natura delle scienze in ambito umanistico, ovvero scienze non-esatte e sottoposte a fattori non ponderabili, quali possibilità di alterazioni del livello del suolo non note che possono aver nascosto tracce affioranti sul terreno.

La valutazione del rischio viene fatta su un buffer di 50 m intorno al tracciato da progetto.

Si compone di due distinte parti:

3) Carta del rischio – (T00-IA10-AMB-CT32-A) ovvero la carta generale dell'area in esame con indicazione dei diversi gradi di rischio archeologico.

In questa carta l'intera area di studio è suddivisa in aree caratterizzate da cromatismi corrispondenti ai diversi livelli di potenziale, esplicitati in legenda corrispondenti ai seguenti valori:

- Rischio alto
- Rischio medio
- Rischio basso
- Rischio nullo

4) Carta del rischio- dettaglio – (T00-IA10-AMB-CT33-A) ovvero una serie di tavole di dettaglio in cui i diversi livelli di rischio vengono analizzati singolarmente e vengono esplicitati i fattori che hanno portato a determinare quello specifico livello

10 CONCLUSIONI

Le analisi condotte per il Progetto Definitivo Variante alla S.S. 16 Adriatica, tratto Bellaria, Rimini, Riccione, Misano Adriatico hanno consentito di constatare come il territorio oggetto in esame sia stato intensamente frequentato in epoca antica e che abbia avuto caratteri principalmente agricoli produttivi confermati dalle tracce delle centuriazioni, testimonianza di uno sfruttamento territoriale di tipo intensivo.

Le presenze archeologiche individuate tramite la ricerca bibliografica hanno permesso di descrivere un contesto caratterizzato da un panorama storico archeologico risalente ad epoca preistorica, con un'occupazione territoriale che prosegue fino ad epoca medievale.

Il territorio è caratterizzato da tracce di siti di epoca preistorica e protostorica, che si attestano principalmente su alture nell'immediato entroterra di Rimini e lungo la ponda sinistra del fiume Conca nel territorio di Misano Adriatico.

Della fase celtica non restano testimonianze dirette, nonostante sia noto che il territorio, dall'inizio del IV secolo a.C., fu occupato da popolazioni di Galli, il cui popolamento era caratterizzato dalla presenza di piccoli villaggi.

Dal III secolo a.C. si assiste ad una intensificazione della frequentazione del territorio, diretta conseguenza della conquista romana, che iniziò con la fondazione della colonia di Ariminum nel 268 a.C., alla foce del fiume omonimo e, in seguito, di Cremona e Placentia nel 218 a.C. La fase romana è caratterizzata dalla presenza di siti a carattere residenziale e produttivo ed aree con funzione funeraria, oltre che da una fitta rete infrastrutturale, tra cui le principali Via Flaminia e Via Aemilia, importanti assi stradali per la colonizzazione romana. Inoltre, essendo parte del territorio caratterizzato dagli assi centuriali di età romana, oltre che dalla presenza di diversi toponimi che ricordano la presenza di strade o toponimi prediali, riconducibili ai cognomen dei proprietari fondiari, è possibile immaginare uno sfruttamento intensivo a carattere agricolo.

La ricerca di archivio ha integrato il quadro conoscitivo della zona e confermato la sua vocazione con l'occupazione di siti a carattere produttivo e residenziale. Allo stesso modo, le attività di survey hanno ampliato la conoscenza del territorio con l'individuazione di nuovi siti, probabilmente riferibili a contesti residenziali e produttivi o funerari e in altri casi, confermato la presenza di siti noti da fonti bibliografiche o di archivio.

Sulla base del potenziale archeologico espresso dall'area, valutato non solo sulla presenza delle evidenze archeologiche individuate attraverso le ricerche bibliografiche, di archivio, toponomastiche, dalla foto interpretazione e ricognizione, ma considerando anche il contesto geomorfologico dell'area, favorevole alla frequentazione antica, è stato valutato il rischio archeologico riferito alle opere in progetto. Il rischio archeologico, che costituisce l'effettivo rischio da valutare al momento dell'esecuzione delle attività in progetto, è stato considerato con un livello ALTO per le aree interessate dalle nuove realizzazioni interferenti o prossime ad evidenze archeologiche.

Queste aree sono:

AREA 001 (A)

- dal km 0+000 al km 1+500 del tracciato principale;
- dal km 0+000 al km 0+400 dell'arteria secondaria di raccordo, posta a nord ovest del km 0+000 del tracciato principale, lato monte
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 0+000 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+200 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 0+000 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 0+000 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+800 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 0+400 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+700 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 0+400 del tracciato principale, lato valle.

AREA 003 (B)

- dal km 1+600 al km 2+300 del tracciato principale.

AREA 005 (C)

- dal km 3+100 al km 4+260 del tracciato principale;
- dal km 0+090 al km 0+200 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+110 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+220 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+300 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+310 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, posta in corrispondenza del km 3+310 del tracciato principale;
- dal km 0+430 al km 0+480 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+310 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+080 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+330 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+180 al km 0+200 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+400 del tracciato principale, lato valle;

- dal km 0+060 al km 0+380 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 3+980 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+190 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 4+040 del tracciato principale, lato monte.

AREA 007 (D)

- dal km 5+100 al km 6+350 del tracciato principale.
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 5+670 del tracciato principale, lato valle;

AREA 011 (E)

- dal km 9+640 al km 10+900 del tracciato principale.

AREA 014 (F)

- circa 500 m. a sud ovest del km 12+000, lato monte.

AREA 016 (G)

- dal km 13+950 e il km 14+680 del tracciato principale.

AREA 018 (H)

- dal km 16+100 e il km 16+780 del tracciato principale.

AREA 021 (I)

- dal km 18+750 e il km 19+940 del tracciato principale.

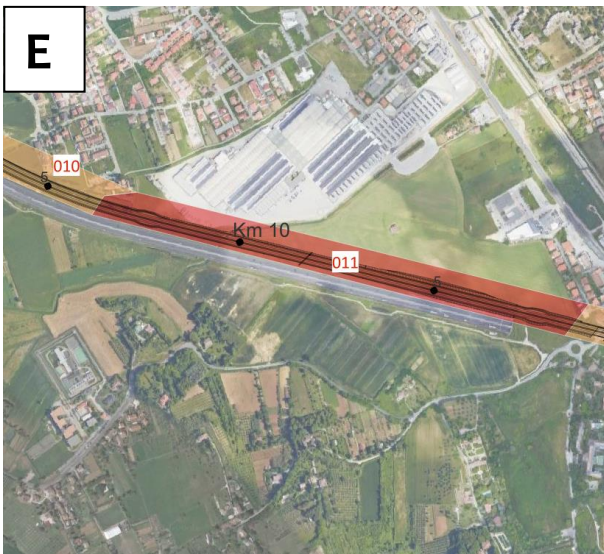
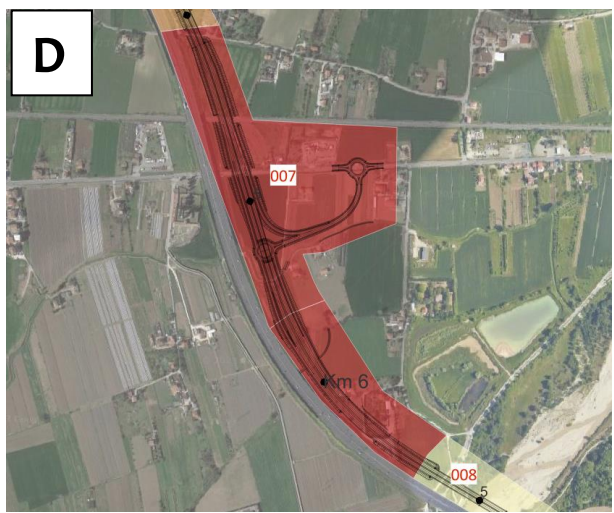
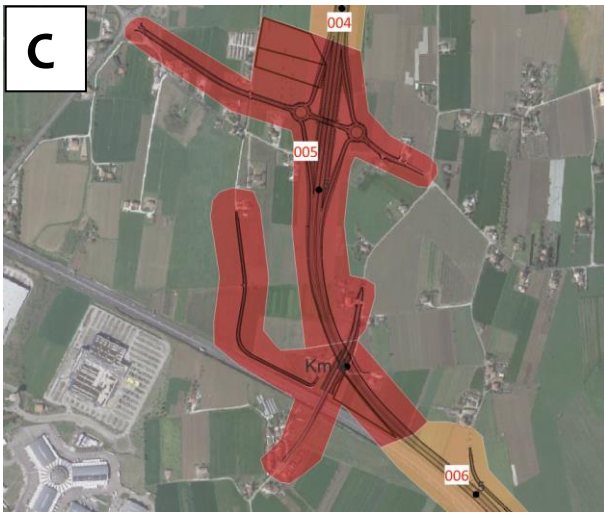
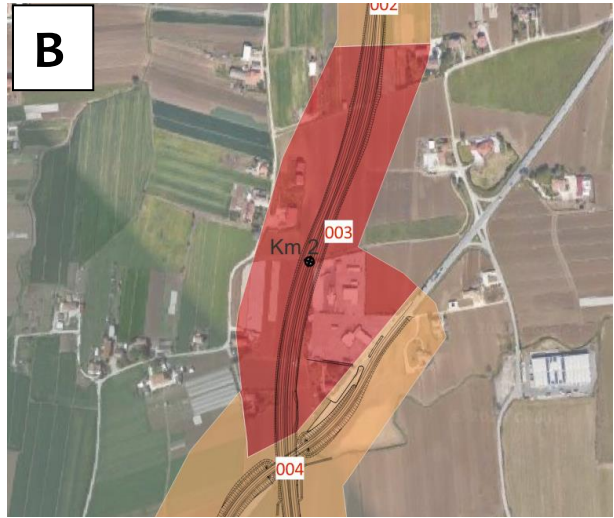
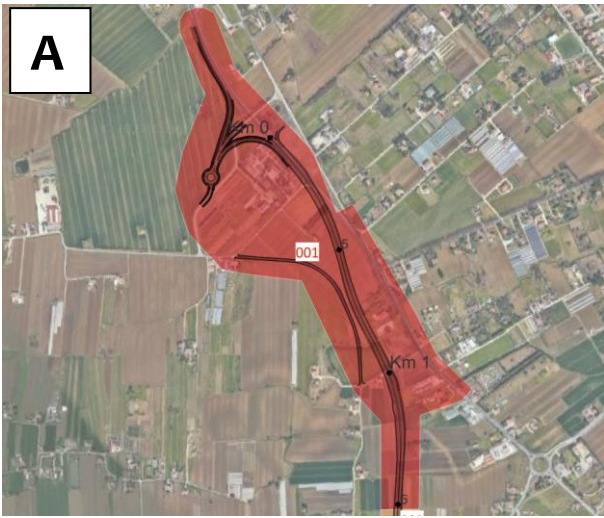
AREA 023 (J)

- dal km 23+800 e il km 24+460 del tracciato principale.
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 24+020 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 24+060 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 24+380 del tracciato principale, lato valle.

AREA 025 (K)

- dal km 25+410 e il km 27+600 del tracciato principale.
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 25+880 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, posta in corrispondenza del km 25+930 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 25+930 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 26+000 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+280 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 26+250 del tracciato principale, lato monte;

- dal km 0+000 al km 0+400 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 26+280 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+130 dell'arteria secondaria di raccordo, posta in corrispondenza del km 26+900 del tracciato principale;
- dal km 0+000 al km 0+40 dell'arteria secondaria di raccordo, posta in corrispondenza del km 27+300 del tracciato principale;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta in corrispondenza del km 27+550 del tracciato principale.



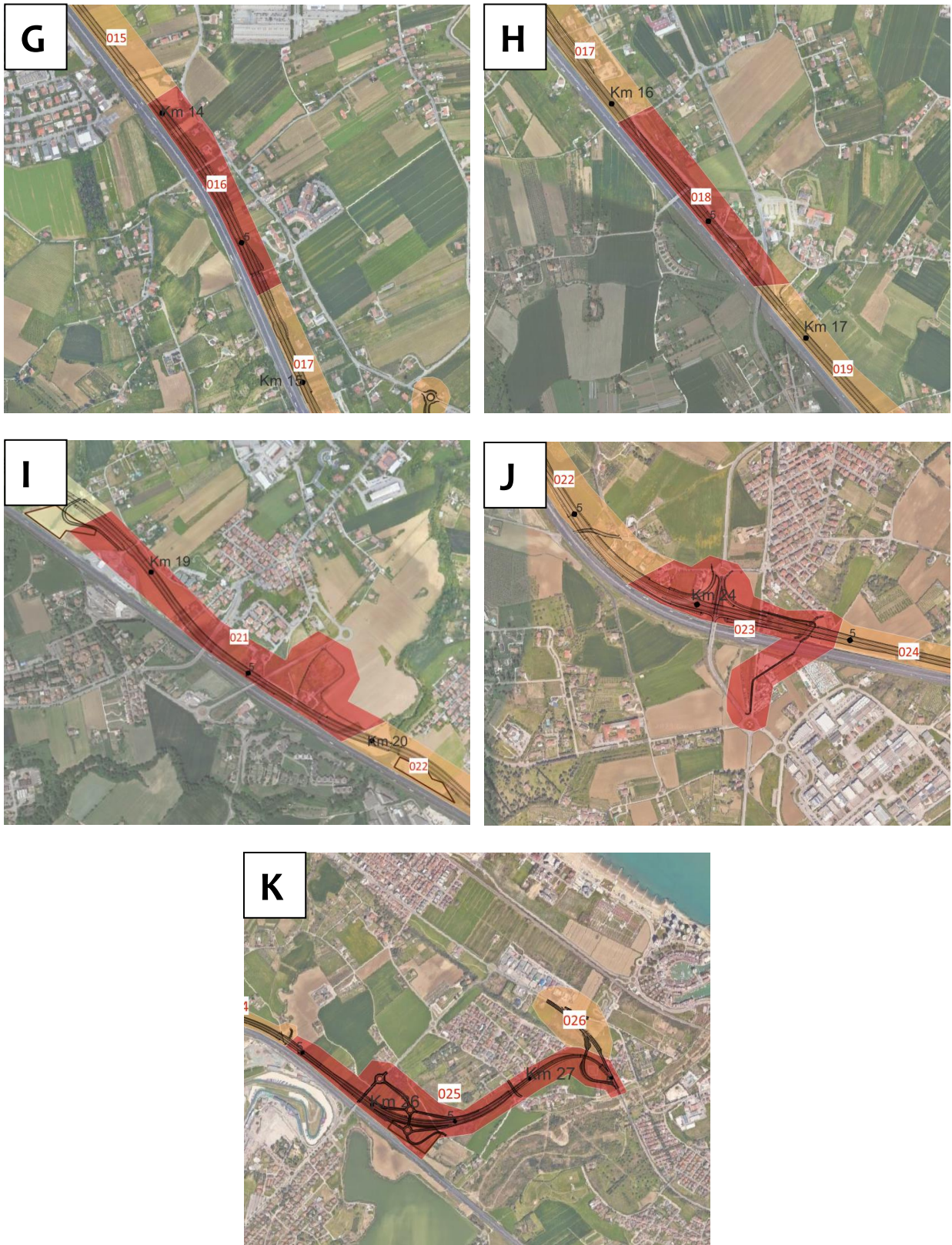


Figura 10-1 Individuazione delle aree a rischio archeologico ALTO

I tratti di opera in progetto interessati dalla realizzazione di opere che non prevedano attività di scavo o, nel caso della realizzazione di viadotti, che siano limitate ai soli piloni, e che si inseriscono in un contesto geomorfologico favorevole alla frequentazione antica sono stati valutati con un rischio archeologico MEDIO. Per la valutazione sono stati considerati anche il fattore toponomastico e l'assenza di interferenze con contesti archeologici.

Queste aree sono:

AREA 002 (L)

- dal km 1+500 al km 1+600.

AREA 004 (M)

- dal km 2+300 al km 3+100 del tracciato principale;
- dal km 0+000 al 0+500 dell'arteria secondaria che interseca il tracciato principale in corrispondenza del km 2+300.

AREA 006 (N)

-dal km 4+250 al km 5+100 del tracciato principale;
dal km 0+000 al km 0+500 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 4+380 del tracciato principale, lato valle.

AREA 009 (O)

- area è compresa tra il km 0+550 e 0+800 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 7+270 del tracciato principale, lato monte, compresa la rotatoria e gli svincoli posti sulla parte terminale dell'arteria, al km 0+800.

AREA 010 (P)

- dal km 8+200 al km 9+640 del tracciato principale.

AREA 012 (Q)

-dal km 10+900 al km 11+500 del tracciato principale.

AREA 015 (R)

- dal km 12+650 al km 13+950 del tracciato principale.

AREA 017 (S)

- dal km 14+680 al km 16+100 del tracciato principale.

AREA 019 (T)

- dal km 16+780 al km 18+250 del tracciato principale.

AREA 022 (U)

- dal km 19+940 al km 23+800
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 20+800 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+200 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 21+000 del tracciato principale, lato monte;

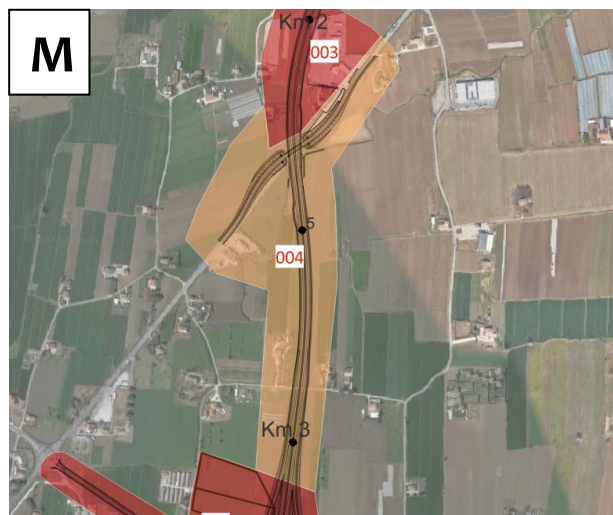
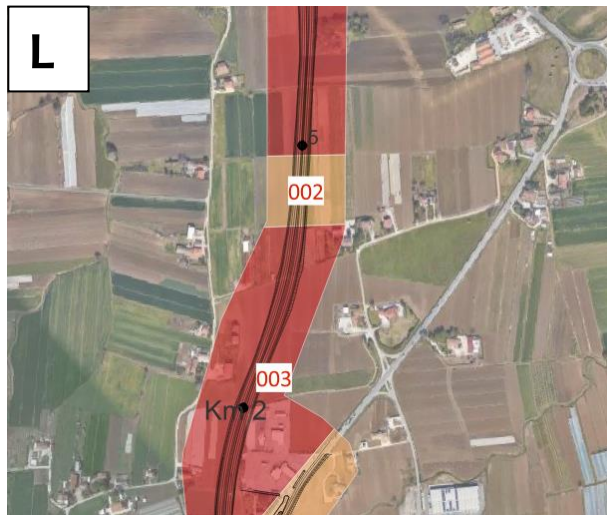
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 21+100 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+200 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 21+470 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+400 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 21+500 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, al km 21+700 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, in corrispondenza del km 21+700 del tracciato principale;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, in corrispondenza del km 23+060 del tracciato principale;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, in corrispondenza del km 23+570 del tracciato principale;

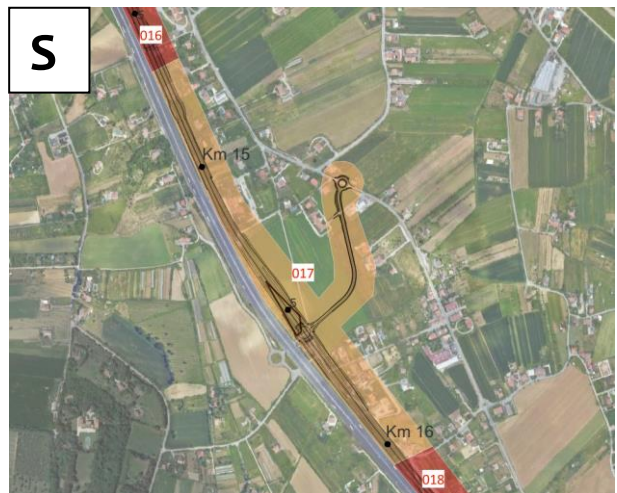
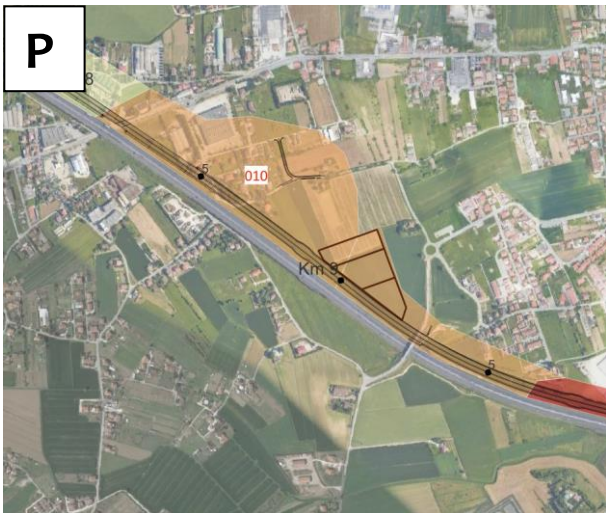
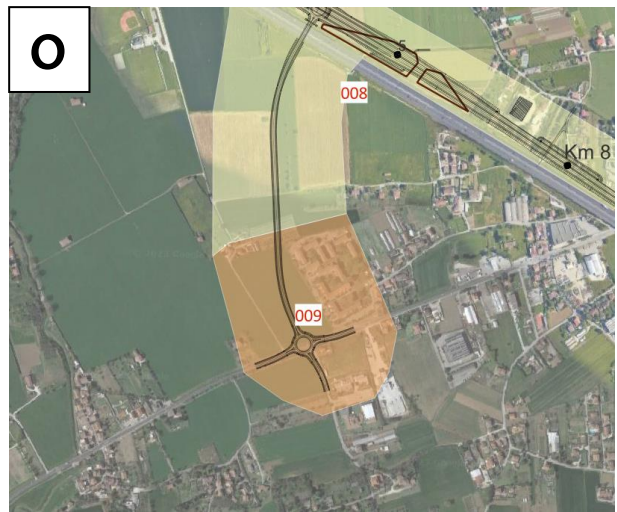
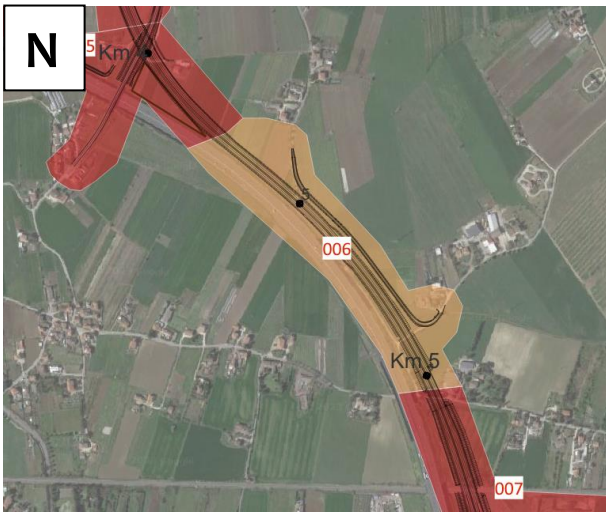
AREA 024(V)

- dal km 24+460 al km 25+410

AREA 026 (W)

- area dal km 0+000 al km 0+220 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 27+260 del tracciato principale, lato valle;
- area dal km 0+000 al km 0+130 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 27+260 del tracciato principale, lato valle.





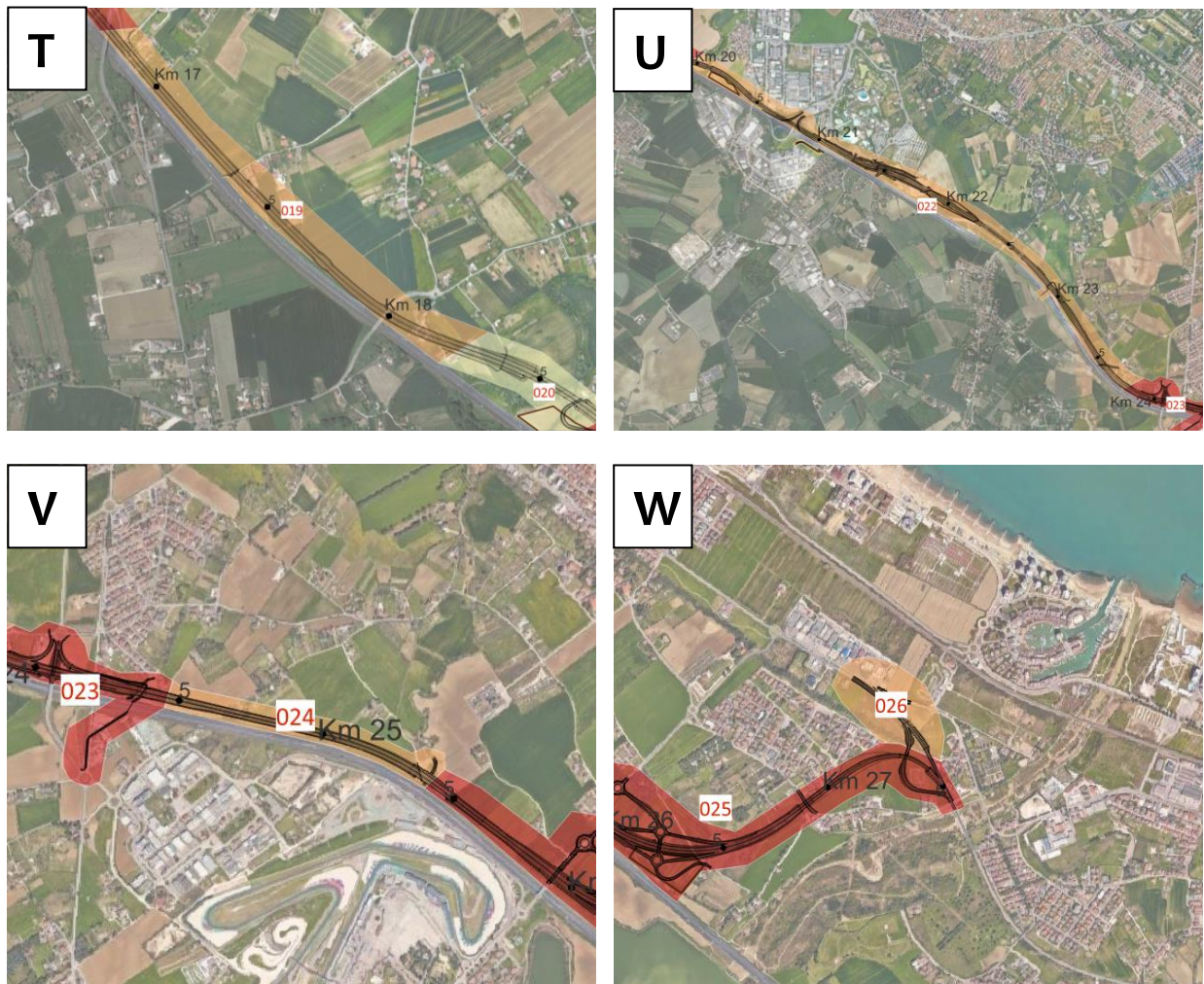


Figura 10-2 Individuazione delle aree a rischio archeologico MEDIO

Infine, considerate le attività previste in progetto e/o l'assenza di presenze archeologiche sono state valutate con un rischio archeologico BASSO le seguenti aree:

AREA 008 (X)

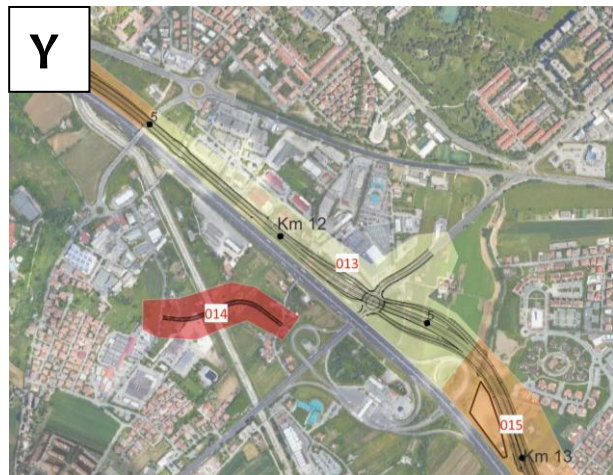
- km 6+350 al km 8+200 del tracciato principale e comprende i tratti:
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 6+920 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 7+260 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+560 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 7+280 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 7+290 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 7+630 del tracciato principale, lato valle;

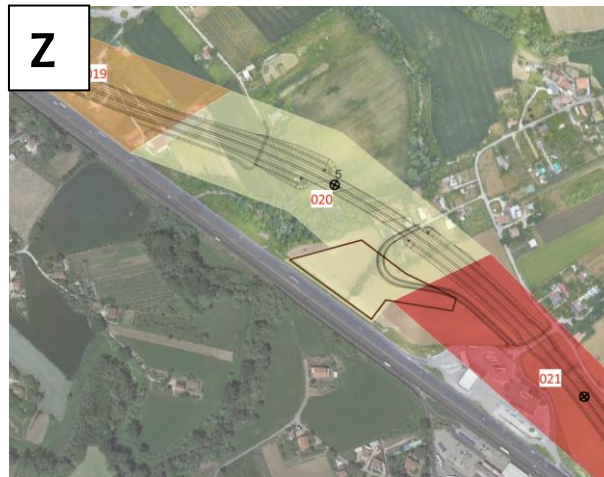
AREA 013 (Y)

- dal km 11+500 e il km 12+650 del tracciato principale e comprendono i tratti:
- dal km 0+000 al km 0+300 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 12+200 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 12+330 del tracciato principale, lato valle;
- dal km 0+000 al km 0+100 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 12+350 del tracciato principale, lato monte;
- dal km 0+000 al km 0+090 dell'arteria secondaria di raccordo, posta al km 12+570 del tracciato principale, lato valle.

AREA 020 (Z)

- dal km 18+250 al km 18+750 del tracciato principale.





In considerazione di quanto valutato, **sarà necessario concordare con la competente SABAP le attività previste in progetto, al fine di verificare la presenza di ulteriori siti archeologici o tutelarne l'integrità.**

11 BIBLIOGRAFIA

AA.VV., Viserba...e Viserba, Rimini 1993

AA.VV., Storia di Misano Adriatico. Dalla preistoria al secolo XV, 1989

Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000

Alle soglie della romanizzazione storia e archeologia di Forum Gallorum, a cura di Sara Campagnari e Diana Neri, San Giovanni in Persiceto 2017

Antiche vie. La formazione umana dell'Emilia Romagna, Catalogo Mostra Expò '92 Siviglia, 15-29 giugno 1992, Venezia 1992, pp. 27-31.

Aquae Ariminensis. Approvvigionamento, conduzione e utilizzo nella città romana, a cura di C. Ravara Montebelli, Rimini 2002

Ariminum. Storia e archeologia, Atti della giornata di studio su Ariminum, in *Adrias 2*, Roma 2006

Ariminum, Storia e Archeologia 2, Atti della Giornata di Studio su Ariminum, Un laboratorio archeologico/2, Roma 2009

BARBIERI M. E., MANZELLI V., Emilia Romagna, in *Archeologia delle regioni d'Italia*, Roma 2006

BERNABÒ BREA M., CARDARELLI A., CREMASCHI M., L'Emilia tra antica e recente età del Bronzo, in *Preistoria e protostoria dell'Emilia Romagna - II*, Studi di Preistoria e Protostoria 3, II a cura di Maria Bernabò Brea, Firenze 2018, pp. 9-32

BERNABÒ BREA M., MIARI M., STEFFÈ G., Il Neolitico nell'Emilia Romagna in *Preistoria e protostoria dell'Emilia Romagna - II*, Studi di Preistoria e Protostoria 3, II a cura di Maria Bernabò Brea, Firenze 2018, pp. 119-137

BIANCHI CH., La necropoli di Ariminum, *Atlante Tematico di Topografia Antica* 19, 2009, pp. 35-50

BONORA MAZZOLI G., Aspetti tecnici della centuriazione del territorio riminese-cesenate, in *Studi Romagnoli XXXI*, 1980, pp. 295-326

BONORA MAZZOLI G., La centuriazione nell'Emilia orientale, in *Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra*. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 57-63

BONORA MAZZOLI G., Le regioni dell'Italia romana: urbanistica e topografia nella divisione amministrativa di Augusto, 2008

BONORA MAZZOLI G., Topografia del territorio. Inquadramento storico-territoriale: la geografia, la rete stradale, la centuriazione, in Carta archeologica della Lombardia: 4. La provincia di Lecco

BOTTAZZI G., Le vie oblique nelle centuriazioni emiliane, in Vie Romane tra Italia centrale e Pianura Padana. Ricerche nei territori di Reggio Emilia, Modena e Bologna, Modena 1988, pp. 149-191.

BOTTAZZI G., Le centuriazioni di Ariminum: prospettive di ricerca, in Pro populo Ariminense, Faenza 1995

BOTTAZZI G., La rete itineraria, in Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 79-85

CALZOLARI M., Forum Gallorum: fonti e problemi di un centro minore dell'Aemilia nella tarda età repubblicana, in Alle soglie della romanizzazione storia e archeologia di Forum Gallorum, a cura di Sara Campagnari e Diana Neri, San Giovanni in Persiceto 2017, pp. 28-31

CAPRIOTTI T., L'Adriatico medio-occidentale: coste, approdi e luoghi di culto nell'antichità, Roma 2020

CARTOCETI M., DE CECCO E., I ponti di san Vito, in Ariminum. Storia e archeologia, Atti della giornata di studio su Ariminum, in Adrias 2, Roma 2006, pp. 83-101

CARTOCETI M., MAIOLI M. G., La prima cristianità nel territorio di Rimini: lo stato attuale delle ricerche storiche-archeologiche, in Storia della chiesa riminese1, 2010, pp. 173-200

CATTANI M., MIARI M., La Romagna tra antica e recente età del Bronzo, in Preistoria e protostoria dell'Emilia Romagna - II, Studi di Preistoria e Protostoria 3, II a cura di Maria Bernabò Brea, Firenze 2018, pp. 33-51

CHEVALLIER R., La centuriazione e la colonizzazione romana dell'ottava regione augustea Emilia Romagna, in «L'Universo» XL, 1960, pp. 1077-1104.

CHOUQUER G., Les centuriations de Romagne Orientale. Études morphologique, in MEFRA 93, 2, 1981, pp. 822-868

Comune di Riccione. Provincia di Rimini. Piano Operativo Comunale, Variante 1.0. Relazione geologica, riccione 07/04/2014

DALL'AGLIO P. L., DI COCCO I., La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale dell'Emilia Romagna, Milano 2006

DALL'AGLIO PIER LUIGI (a cura di), Storia di Bellaria-Bordonchio-Igea Marina-Vol I, Ricerche e studi sul territorio, dalle origini al XIII secolo, Rimini 1993

DE GROSSI MAZZORIN J., CURCI A., GIACOBINI G., Economia e ambiente nell'Italia padana dell'età del Bronzo. Le indagini bioarcheologiche, Bari 2013

FONTEMAGGI A., PIOLANTI O., Il popolamento nel territorio di Ariminum, 1995

GUANDALINI F., Le centuriazioni in Emilia Romagna, in Urbanizzazione delle campagne nell'Italia antica, Atlante Tematico di Topografia Antica 10, Roma 2001, pp. 69-105

HERZIG H.E., Le réseau routier des régions VI et VIII d'Italie, Bologna 1970, p. 70 n.16.

Il Ponte romano dell'antica Flaminia a Riccione, a cura di F.Rocchetta, Riccione 2004

MACCAGNANI M., Via Popilia-Annia, in Opere di assetto territoriale ed urbano, Atlante Tematico di Topografia Antica 3, Roma 1994, pp. 69-105

MAINI E., Le analisi archeozoologiche nel sito di Riccione. Ipercoop, in De Grossi Mazzorin J., Curci A., Giacobini G., Economia e ambiente nell'Italia padana dell'età del Bronzo. Le indagini bioarcheologiche, Bari 2013, pp. 317-328

MAINI E., CURCI A., Considerazioni sull'economia di allevamento nella Romagna durante l'età del Bronzo, in De Grossi Mazzorin J., Curci A., Giacobini G., Economia e ambiente nell'Italia padana dell'età del Bronzo. Le indagini bioarcheologiche, Bari 2013, pp. 357-376

MAIOLI M. G., Mosaici tardoimperiali a Rimini: una nuova acquisizione, in Forum Iulii, 34 (2010)

MANSUELLI G. A., Edizione Archeologica della Carta d'Italia al 100.000, Foglio 101 Rimini, Firenze 1949

MANSUELLI G. A., La centuriazione romana nell'agro riminese, in Libertas perpetua 11, 25, 1943, pp. 157-158

MAURI, M., Carta archeologica di Rimini e del territorio della Provincia di Rimini, nell'ambito del progetto della Carta geologica regionale, Regione Emilia Romagna in collaborazione con i Musei comunali di Rimini, 1996

MIARI M., La documentazione archeologica: l'Emilia centro-orientale, in Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp.3-7

Miari M., Il sito di Riccione. Ipercoop, in De Grossi Mazzorin J., Curci A., Giacobini G., Economia e ambiente nell'Italia padana dell'età del Bronzo. Le indagini bioarcheologiche, Bari 2013, pp. 313-316

Note Illustrative Della Carta Geologica D'Italia alla scala 1:50.000, foglio 256 RIMINI, Rimini 2005

On the road. Via Emilia: 187 a. C. - 2017, Catalogo della mostra (Reggio Emilia, Palazzo dei Musei, 25 novembre 2017 - 1 luglio 2018), a cura di G. Cantoni e A. Capurso, Parma 2017

ORTALLI J., Rimini. La città, in Aemilia: la cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana. Guida alla mostra. Bologna, Pinacoteca Nazionale, Accademia di Belle Arti, Sale delle Belle Arti, 18 marzo - 16 luglio 2000, a cura di Mirella Marini Calvani, Venezia 2000, pp. 501-506.

ORTALLI J., La Cispadana orientale: via Aemilia ed altre strade, in Atlante Tematico di Topografia Antica 1, Roma 1992, pp. 147-160

Porti medioadriatici politiche marittime, infrastrutture e traffici in età romana: Ancona, Rimini, Ravenna, in Adrias 7, Roma 2021

Preistoria e protostoria dell'Emilia Romagna - I, Studi di Preistoria e Protostoria 3, a cura di Maria Bernabò Brea, Firenze 2017

Preistoria e protostoria dell'Emilia Romagna - II, Studi di Preistoria e Protostoria 3, a cura di Maria Bernabò Brea, Firenze 2018

Progetto Esecutivo Autostrada A14 Bologna-Bari_Taranto. Ampliamento terza corsia tratto Rimini nord-Cattolica, Aggiornamento dello Studio Archeologico preventivo, AdArte snc agosto 2009

Relazione sulle prospezioni archeologiche di superficie per il tratto Bellaria-Cattolica, Provincia di Rimini, nell'ambito della realizzazione ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A14 - Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Pedaso al km 136+500 al km 17+740, AdArte snc novembre 2009.

RINALDI R., Dalla via Emilia al Po: il disegno del territorio e i segni del popolamento (secc. VIII-XIV), Bologna 2005

Roma e il mondo adriatico dalla ricerca archeologica alla pianificazione del territorio, Atti del Convegno Internazionale (Macerata 18-20 maggio 2017), 2020

Romanità della pianura. L'ipotesi archeologica a S. Pietro in Casale come coscienza storica per

SAN VITO E SAMNTA GIUSTINA, A CURA DI CORRADO CORRADI, RIMINI 1988

SAPONE V., I. TERRITORI A CONFRONTO, IN PORTI MEOADRIATICI POLITICHE MARITTIME, INFRASTRUTTURE E TRAFFICI IN ETÀ ROMANA: ANCONA, RIMINI, RAVENNA, IN ADRIAS 7, ROMA 2021, PP. 32-35

SCHMIEDT G., Atlante aereofotografico delle sedi umane in Italia. III La centuriazione romana. Istituto Geografico Militare, Firenze 1964-1989

Una sosta lungo la via Emilia, tra selve e paludi: la mansio di Forum Gallorum a Castelfranco Emilia, a cura di Campagnari Sara, Foroni Francesca, Neri Diana, Bologna 2019

Una terra antica paesaggi e insediamenti nella Romania dei secoli V-XI, a cura di Galetti Paola, In Storie di paesaggi medievali 4, Sesto Fiorentino (FI) 2021

Urbanizzazione delle campagne nell'Italia antica, a cura di L. Quilici e S. Quilici, Roma 2001