



**PROVINCIA
DI ROMA**

VIA LUIGI PIANCIANI 22 - 00185
Tel. +39 06 67666401 Fax +39 06 67666450
www.provincia.roma.it

PRESIDENTE
Enrico Gasbarra

**Assessorato alle Politiche della Mobilità
e dei Trasporti**

Assessore: Michele Civita

**Dipartimento XIV
Governare della Mobilità e Sicurezza Stradale**

Direttore: arch. Manuela Manetti

**Servizio 3
Pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto pubblico**

Responsabile Unico del Procedimento: arch. Manuela Manetti

Supporto al R.U.P.: arch. Eleonora Vetromile

Giuseppe Cantelmo
dott. Pietropaolo Rocchi



VIA FLAMINIA, 872 - 00191
Tel. +39 06 83199100 Fax +39 06 83199276
www.risorse-spa.it

PRESIDENTE
Vincenzo Puro

AMMINISTRATORE DELEGATO
Enzo Proietti

AREA INGEGNERIA E MOBILITA' GENERALE

Direttore Tecnico: arch. Massimo Mengoni

Resp. Commessa: arch. Gian Luca Caramignoli

ACS Ingegneria e direzione lavori

Responsabile: arch. Massimiliano Di Martino

Progettista: ing. Domenico Bartucca

Resp. della Sicurezza in fase di Prog.: geom. Alessandro Cappabianca

ACS Mobilità generale

Responsabile: arch. Simone Gavino

ACS Progettazione urbanistica

Responsabile: arch. Daniela Santarelli

Geologia: dott. Geologo Giacinto Angelucci

Archeologia: dott. Fabrizio D'Ottavio

Aspetti Ambientali: arch. Michele Valente

ACS Stime e espropri

Responsabile: geom. Marco Raffaelli



CORRIDOIO DELLA MOBILITA' C5 - FIUMICINO - FIUMICINO PORTO - OSTIA

PROGETTO PRELIMINARE

TITOLO

Relazione storico-archeologica

NOME FILE

RS_02 Relazione archeologica

ELABORATO

RS_02

DATA

sett 2007

Relazione storico-archeologica

Indice

1. Introduzione metodologica	2
1.1 Articolazione del lavoro.....	2
1.2 Articolazione della legenda.....	3
2. Inquadramento storico-archeologico	5
2.1 Analisi del territorio.....	5
2.2 Area di Ponte Galeria.....	6
2.3 L'Area dei complessi portuali.....	7
2.4 Area costiera formata successivamente la fase imperiale.....	12
3. Schede delle preesistenze archeologico-monumentali	12
4. Valutazione della potenziale criticità archeologica	44
4.1 Premessa metodologica.....	44
4.2 Analisi delle criticità archeologiche.....	45
5. Bibliografia	48
6. Elenco delle preesistenze archeologico-monumentali	50

1. Introduzione metodologica

1.1 Articolazione del lavoro

Lo studio storico-archeologico di supporto al progetto preliminare per la realizzazione della nuova infrastruttura viaria Corridoio della Mobilità C5 Fiumicino-Fiumicino Porto-Ostia, è stato realizzato al fine di fornire delle indicazioni sull'interferenza dell'infrastruttura con eventuali preesistenze archeologico-monumentali individuate in base alla documentazione edita.

L'analisi ha preso in esame l'area che si colloca, nel suo complesso, in un territorio compreso fra il Tevere e i suoi affluenti di destra (Galeria e Magliana), il mare e le antiche lagune. Per cercare di comprendere le caratteristiche di questa porzione di territorio ed individuare eventuali elementi di rischio archeologico l'analisi è stata estesa all'area circostante l'infrastruttura con un buffer di 500 m rispetto ad essa.

In accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia e la Sovrintendenza ai BB.CC. del Comune di Roma Ufficio Carta dell'Agro, il lavoro è stato articolato nelle seguenti fasi:

- a) raccolta ed analisi della documentazione esistente sull'area:
 - fonti edite relative a studi di archeologia e topografia antica e medievale e relativi alla trasformazione dell'area in epoca moderna;
 - analisi di elaborati inerenti i beni archeologico-monumentali quali: *Carta dell'Agro Romano; Piano delle Certezze, allegato G; Piano Territoriale Paesistico Ambito Territoriale n. 2, aggiornamento 1998, scala 1:10.000, Sub Ambito n. 1*
 - dati estratti dal sistema informativo di Carta per la Qualità, elaborato G1 del Nuovo Piano Regolatore di Roma relativi ai tematismi archeologico-monumentali
 - cartografia storica relativa all'area in esame: carte dell'Istituto Geografico Militare (fogli 149-II-SO – Ostia Lido, 1925; 149-II-NO – Fiumicino, 1925)
 - fotografia satellitare Quick Bird, 2003
- b) elaborazione di una Carta delle preesistenze archeologiche e monumentali (tav. AA_01), con scala al 20.000, cartografate con diversi livelli di accuratezza a seconda dei dati disponibili nel seguente modo:
 - acquisizione di dati in formato vettoriale già georeferiti e ricavati dalla Carta per la Qualità del Nuovo Piano Regolatore di Roma;
 - acquisizione in formato raster di rilievi editi nelle principali pubblicazioni archeologiche, georeferenziazione e conseguente perimetrazione o posizionamento delle preesistenze archeologiche presenti;
 - posizionamento attraverso elementi simbolici (punti e linee) delle preesistenze citate dalla bibliografia con indicazioni toponomastiche ma di cui non sono disponibili rilievi precisi. Per poter posizionare correttamente anche ritrovamenti del XIX secolo o degli inizi del XX secolo si è ricorso alla cartografia storica dell'IGM appositamente georeferenziata.
- c) documentazione delle singole preesistenze archeologico-monumentali mediante schede articolate nei seguenti campi:
 - identificativo della preesistenza
 - denominazione convenzionale
 - tipologia
 - riferimenti cronologici: epoca (distinta in preistorica, antica, medievale e moderna) e secolo
 - indirizzo odierno che possa aiutare nella localizzazione del rinvenimento

- conservazione (valori utilizzati: conservata, parzialmente conservata, asportata, informazione non disponibile)
 - visibilità (valori utilizzati: visibile, parzialmente visibile, interrata, informazione non disponibile)
 - riferimento alla quota del deposito archeologico rispetto al piano di calpestio nel momento del rinvenimento
 - descrizione
 - livello di interferenza rispetto all'infrastruttura
 - riferimento normativo al vincolo qualora la preesistenza sia vincolata
 - riferimento al foglio e al numero del Piano Territoriale Paesistico, qualora la preesistenza sia indicata in tale elaborato
 - riferimento al foglio e al numero della Carta dell'Agro Romano, qualora la preesistenza sia indicata in tale elaborato
 - riferimento al codice del sistema informativo di Carta per la Qualità, elaborato G1 del Nuovo Piano Regolatore di Roma, qualora la preesistenza sia indicata in tale elaborato
 - documentazione grafica significativa
 - riferimenti bibliografici
- d) elaborazione di una Carta delle Criticità Archeologiche con indicazione delle possibili criticità rispetto all'infrastruttura proposta desunte dalla documentazione analizzata (AA_02_a-b).

1.2 Articolazione della legenda

Nella carta delle preesistenze archeologiche e monumentali (AA_01) il differente livello di accuratezza dell'informazione cartografica, dovuto alle fonti utilizzate, è stato esplicitato in legenda distinguendo le preesistenze nel seguente modo:

- a) **preesistenze certe**: il posizionamento o sedime di tali preesistenze è stato individuato in maniera esatta mediante punti o poligoni. Le preesistenze certe sono state distinte in **visibili**, qualora siano tuttora rilevabili sul territorio; **documentate**, qualora siano state individuate in passato ma oggi risultino interrate o distrutte.
- b) **preesistenze da accertare**: il posizionamento e in alcuni casi anche la consistenza sul terreno di tali preesistenze è da accertare o risulta essere una ricostruzione di un'area archeologica/monumentale o di un tracciato stradale o di un acquedotto di cui si ipotizza l'estensione o che solo in parte è documentato con certezza. Tali preesistenze sono state rappresentate simbolicamente attraverso punti, poligoni o linee. Queste ultime, data la loro incidenza sul territorio, sono state ulteriormente distinte in tracciati stradali, tracciati stradali ipotizzati, acquedotti emergenti, acquedotti sotterranei, acquedotti ipotizzati, cunicoli, ecc..

Le preesistenze sia certe che da accertare sono state inoltre distinte, utilizzando colori differenti, in base all'epoca di appartenenza in:

- **preesistenze archeologiche** apparenti ad epoca pre-protostorica, antica ed indicate con il colore rosso se certe, con il colore ocra se da accertare;
- **preesistenze monumentali** apparenti ad epoca medievale, moderna ed indicate con il colore blu.

Le preesistenze pluristratificate nel tempo appartenenti sia all'epoca antica che a quella medievale/moderna sono state rappresentate in rosso con il contorno blu.

Nella Carta della criticità archeologica (tav. AA_02_a-b) oltre alla simbologia riferita alle preesistenze archeologico-monumentali è stata indicata la "potenziale criticità archeologica

rispetto all'infrastrutturale" attraverso delle campiture indicative il differente grado di criticità, circoscritto al reale ingombro planimetrico del tracciato viario in progetto. I gradi di criticità individuati nella presente analisi sono stati i seguenti:

“criticità alta” indicata con campitura di colore fucsia



“criticità media” indicata con campitura di colore azzurro



“criticità non definibile per assenza di dati” indicata con campitura di colore verde



Legenda	
Preesistenze archeologiche (epoca pre/protostorica, antica)	
Preesistenze certe	
	# visibili
	! documentate con indagini di scavo
	documentate con indagini geofisiche e/o con fotointerpretazione
Preesistenze da accertare per consistenza e/o posizionamento	
	(elementi puntuali
	elementi areali
	tracciati stradali
	tracciati canali
	tracciati di acquedotti emergenti
	tracciati di acquedotti sotterranei
	tracciati dei bracci dei moli
Preesistenze monumentali (epoca medievale, moderna)	
Preesistenze certe	
	# visibili
Preesistenze da accertare per consistenza e/o posizionamento	
	tracciati di acquedotti emergenti
	tracciati di acquedotti sotterranei
	numero della preesistenza secondo l'elenco nella relazione
Preesistenze da accertare per consistenza e/o posizionamento	
	H sondaggi geognostici-archeologici
	antiche linee di costa
	infrastruttura viaria oggetto d'intervento

Figura 1
Legenda della Carta delle preesistenze archeologiche e monumentali

2. Inquadramento storico-archeologico

2.1 Analisi del territorio

L'area coinvolta dal progetto in esame si colloca, nel suo complesso, in un territorio compreso fra il Tevere e i suoi affluenti di destra (Galeria e Magliana), il mare e le antiche lagune. Caratteristica della fascia costiera attuale è la presenza in breve distanza di sedimenti di origine diverse: marina, fluviale, lagunare e dunale. L'analisi dell'esistenza di questi elementi differenti in così breve distanza fa comprendere come il territorio e le attività antropiche siano state fortemente influenzate da tali caratteristiche territoriali nel corso della storia antica e moderna. L'area deltizia del Tevere a partire dalle bonifiche effettuate alla fine del XIX sec fino ad oggi, si è ampiamente modificata e fortemente antropizzata con la nascita di centri urbani (Fiumicino), di vie di comunicazione e con la costruzione dall'aeroporto di Fiumicino negli anni cinquanta/sessanta. Questo territorio era caratterizzato a nord e a sud dell'alveo fluviale da estese aree palustri (stagni salmastri di Ostia e Maccarese¹) circondate da pascoli, che venivano parzialmente sommersi durante il periodo invernale, secondo quanto rappresentato dalla cartografia pre-bonifica.² Le considerazioni in base a dati geologici (sedimenti), archeologici (la presenza delle torri costiere e dei porti romani) e delle fonti storiche, comprese le rappresentazioni iconografiche, permettono di stabilire delle ipotesi circa lo sviluppo di questo territorio che tiene conto dell'evoluzione del delta e delle variazioni di riva del Tevere oltre che della presenza di un ambiente lagunare completamente cancellato dalle bonifiche della fine del XIX sec. In diversi studi è stata affrontata l'evoluzione del delta e delle variazioni di riva, principalmente basate su dati geologici e su informazioni storiche, anche se la mancanza di datazione sui sedimenti più recenti (5.000 anni fa) non ha permesso un'adeguata ricostruzione dell'evoluzione del delta nelle fasi tardo oloceniche.³ In un recente lavoro⁴ di analisi sono stati utilizzati dati morfologici, stratigrafici e storici che, congiuntamente alle datazioni al radiocarbonio, hanno permesso di delineare una evoluzione degli ultimi 7.000 anni risultata assai più complessa di quelle ipotizzate in precedenza. Attualmente il delta del Tevere è formato da due rami, uno all'altezza di Ostia detto Fiumara Grande e quello più piccolo ed artificiale (canale di Traiano) realizzato nei pressi dell'attuale Fiumicino. Come già evidenziato da altri studi⁵, morfologicamente il delta presenta una piana deltizia inferiore, costituita principalmente da cordoni litorali ed da una superiore, alle spalle dei cordoni, costituita da aree depresse occupate dalle paludi (pre-bonifica). Nel tratto della piana deltizia interna il Tevere scorre al centro di una fascia di sedimenti alluvionali che separava gli stagni di Maccarese a settentrione da quello di Ostia a meridione.⁶ L'andamento dei cordoni litorali ha permesso di distinguere vari insiemi omogenei e quindi della stessa fase di progradazione, potendo in questo modo fare delle ipotesi circa il posizionamento della foce del Tevere e delle rive di costa antiche. Secondo questo studio, anticamente la foce, almeno fino ai secoli IX-VIII a.C., doveva situarsi a sud-ovest dei porti di Claudio e Traiano in corrispondenza dell'attuale alveo di Fiumicino e solo più tardi, prima del IV secolo a.C., il fiume subì una diversione verso l'attuale foce. Forse è per tale motivo che alcuni ipotizzano la localizzazione dell'antica Ostia Tiberina (VII secolo a.C.) in prossimità degli attuali porti di Claudio e Traiano. La presenza dei porti imperiali di Claudio e Traiano, come anche delle torri costiere (Niccolina, Alessandrina, Clementina), ci aiutano a comprendere quale doveva essere la linea di costa nelle varie fasi

¹ *Campus Salinorum Romanorum*

² Amenduni 1884

³ Dragone et al. 1967; Belluomini et al. 1986; Bellotti et al. 1987; Segre 1986; Bellotti et al. 1989,1994,1995

⁴ Giraudi 2004

⁵ Bellotti et al. 1995

⁶ In questa fascia doveva passare l'antica via Campana che metteva in comunicazione Roma con le antiche saline (*Campus Salinorum* – stagno di Maccarese)

cronologiche anche se il limite fra costa e mare, relativa ai porti romani, risulta a tutt'oggi molto discusso.⁷

Quest'analisi ci permette di individuare caratteristiche territoriali diverse a partire da l'attuale zona di ponte Galeria fino all'attuale linea di costa:

- **Area di Ponte Galeria:** area compresa fra il Tevere, l'affluente Galeria, le lagune e le aree paludose specialmente in periodo invernale. Questa zona attualmente è compresa fra 2 e 5 m s. l. m.
- **Area degli impianti portuali di età imperiale:** area compresa fra mare e litorale costiero. Questa zona attualmente è compresa fra 0 e 5 m s. l. m. Le alture presenti nell'area, come Molte Giulio o Monte Arena, derivano in realtà da stratificazione archeologica.
- **Area costiera formatasi dopo la fase imperiale:** area compresa fra mare e litorale costiero in cui si osserva, in maggior misura rispetto al periodo romano, un costante e consistente avanzamento del mare, probabilmente dovuto alle grandi alluvioni testimoniate anche dalle fonti storiche. Questa zona attualmente è compresa fra 0 e 1 m s. l. m.

2.2 Area di Ponte Galeria

Nell'area di Ponte Galeria la frequentazione, attestata a partire dal IV sec. a.C., si concentra in quel tratto di territorio libero dalla presenza degli stagni e delle aree paludose. Infatti le preesistenze individuate (cfr. tav. AA_01) si collocano tra ex-stagno di Maccarese a nord ed il corso del fiume Tevere a sud. Tra le preesistenze individuate vi sono aree sepolcrali (n. 11) connesse ad impianti ad uso agricolo (n. 14), il percorso dell'antica via *Campana/Portuensis* (n. 1) e quello dell'acquedotto Portuense (n. 5). In particolare la via *Campana/Portuensis* risulta attestata continuativamente da una sola strada che visse dal IV sec a.C. fino al XVI sec. Quando furono costruiti i porti la via fu semplicemente restaurata e raddoppiata per permettere il passaggio dei doppi carri. Dalle indagini di scavo infatti si individuano tre livelli di strada, quello più profondo a circa 0.30 m s.l.m. è probabilmente in relazione con le fasi più antiche, mentre gli altri due livelli sono pertinenti al restauro della via. L'ultimo livello, attestato ad una profondità massima di circa 0.80 m s.l.m., di età Traiana, presentava dei canali di deflusso appositamente studiati per lo smaltimento delle acque superficiali in caso di esondazioni.⁸ Per quanto riguarda l'acquedotto Portuense, i suoi resti erano visibili ancora nel XVIII sec, ma vennero spianati e ricoperti dai lavori di bonifica della fine del XIX sec. Gli scavi infatti hanno rilevato, alla quota costante di - 0.40 m dal livello attuale di campagna, i crolli delle murature dell'acquedotto, tra l'altro parzialmente compromesse. Comunque è stato possibile rilevare due fasi dell'acquedotto: una di epoca Claudio - Neroniana, con la presenza delle cisterne connesse (n. 20) ed una di età traiana. L'acquedotto in epoca traiana presentava dei pilastri interamente realizzati in opera laterizia che probabilmente sono quelli visibili attraverso le fotografie aeree in località Stella-Buoi. Dalle indagini di scavo il livello di campagna in epoca romana si attesta attorno alla profondità variabile di -1 e -2 m rispetto al livello di campagna attuale. Sembrerebbe, infatti, che le strutture romane siano state sepolte da spessi strati argillosi riconducibili alle esondazioni del Tevere che non solo hanno fatto aumentare progressivamente il litorale, ma sono state anche causa del complessivo rialzo del fondovalle.⁹ Probabilmente è proprio a causa delle alluvioni che si perse la memoria del tracciato della Via Campana/Portuense.

⁷ Morelli 2005 – Giraudi 2007

⁸ Sappiamo che furono particolarmente abbondanti nel I sec. d. C.

⁹ Serlorenzi *et alii*. 2004

2.3 L'Area dei complessi portuali

La zona della foce del Tevere in antico era nota sia per la presenza della Ostia Tiberina fondata da Anco Marcio nel VII sec. a.C. e mai individuata archeologicamente come il *Campus salinorum Romanorum*. È proprio nei pressi della foce che si dovevano trovare le saline più importanti dell'Urbe, connesse sin da epoca antica da un tracciato conosciuto dalle fonti come via Campana. La via campana si ritiene fosse la prosecuzione della via Salaria sulla riva destra del Tevere. Nonostante siano presenti sporadici elementi che indichino una frequentazione dell'area per tutta l'età repubblicana, la fase storica più importante del luogo si deve alla costruzione dei porti, avvenuta in epoca imperiale. I porti prima di Claudio e poi di Traiano vennero costruiti in supporto allo scalo fluviale repubblicano di Ostia posto poco più a sud in prossimità dell'allora foce del Tevere, spostatasi nell'area dopo il IV sec a.C. Furono le difficoltà connesse all'uso del porto fluviale e all'approvvigionamento del grano che portarono l'imperatore Claudio nel 46 d.C. a decidere di costruire un nuovo porto per Roma.

“verificatasi una grande carestia, si pensò non solo alle difficoltà momentanee, ma anche alle necessità di ogni tempo dato che il grano che serve a Roma proviene quasi tutto da fuori. E poi, siccome le rive del mare dove sfocia il Tevere non offrono riparo alle navi, succedeva spesso che l'assoluto dominio del mare non servisse molto ai Romani perché se escludiamo le derrate che arrivano nel periodo estivo ed erano conservate nei magazzini, durante la stagione cattiva non arrivava niente e se qualcuno osava sfidare la sorte, spesso ne ricantava solo danno”.

La realizzazione del porto richiese una ventina d'anni e si concluse con l'inaugurazione dell'imperatore Nerone come risulta dalle fonti storiche e dalla numismatica commemorativa. La progettazione estremamente ambiziosa, sia per i costi che per le difficoltà tecniche, venne ampiamente criticata ed osteggiata. Probabilmente di tutto il progetto solo il costosissimo bacino, molto ampio e poco profondo, fu realizzato.¹⁰ Questo, a giudicare dalle fonti era in parte costruito dallo sbancando della costa, mentre i moli si protendevano verso il mare per richiudersi verso l'isola del faro che segnalava ai naviganti l'ingresso.

*“fece sbancare il terreno per grande spazio consolidando il taglio con una banchina in muratura e vi immise il mare; poi all'estremità dello sbancamento condusse in acqua due moli racchiudendo un'ampia superficie. Qui realizzò anche un'isola con una torre sopra, da cui di notte per mezzo di fuochi si potessero guidare i naviganti”.*¹¹

Per evitare il fenomeno dell'interramento furono effettuate due fosse, una a nord e l'altra a sud del bacino mettendolo in comunicazione, tramite un altro canale con l'ultimo tratto del Tevere in modo da consentire il controllo del regime delle acque e di ridurre il rischio d'inondazioni. Da subito, però, l'invaso cominciò ad insabbiarsi e si dovette ricorrere a drenaggi periodici per garantirne la funzionalità. A causa dell'inaffidabilità¹² del porto di Claudio Traiano decise di realizzarne un altro più sicuro e più interno, di forma esagonale. Questo fu scavato per intero nella terraferma a breve distanza dal fiume a cui era collegato tramite un canale (fossa Traiana). Il porto traiano, inaugurato nel 113 d. C.¹³, misurava 358 m di lato, occupava una superficie di circa 32 ettari e consentiva l'attracco contemporaneo di almeno 200 navi di grande tonnellaggio come pure lo svolgimento di tutte le operazioni connesse con il traffico delle merci. Intorno al bacino esagonale, circondato da una banchina in muratura, vi erano disposti i magazzini, generalmente formati da blocchi quadrangolari con cortile centrale.

¹⁰ Archeologicamente sono noti moli e strutture che sembrerebbero più tardi.

¹¹ Cassio Dione in Hist. Rom, 60,11, 1 ss.:

¹² Nonostante la grandezza del bacino nel 62 d.C. una tempesta causò la distruzione di 200 navi da carico evidenziando la scarsa affidabilità del bacino.

¹³ Anche in questo caso esiste una moneta che celebra l'evento.

L'unico complesso che sembra aver avuto sin dai tempi di Claudio una funzione residenziale, si colloca sul lato ovest del bacino esagonale ed è conosciuto come "palazzo imperiale".

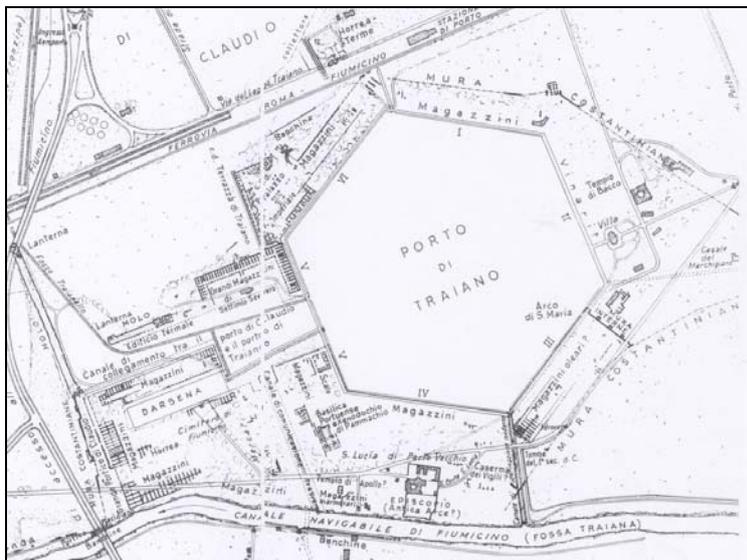


Figura 2
Il porto di Traiano

In poco tempo la struttura imponente costituita dall'invaso esagonale e dal bacino di Claudio, che ebbe una funzione di rada, divenne il porto di Roma ed in poco tempo poté assorbire tutto il traffico commerciale di Ostia.¹⁴ In seguito alla realizzazione dei porti si ripristinò il vecchio tracciato della via Campana con la costruzione della nota *via Portuensis*, che arrivava alle porte di Roma, mentre il collegamento con Ostia era garantito via terra dalla *via Flavia-Severiana* che attraversava l'Isola Sacra. Fra il II e III sec. d.C. il complesso portuale di Roma divenne uno dei poli più importanti dell'antichità, collegato da assi stradali a Roma e a Ostia e servito da canali (canale traverso, fossa traiana) che permettevano alle piccole imbarcazioni di risalire il fiume Tevere trainate da buoi utilizzando le strade di alaggio. Se nel II e III sec. d.C. le funzioni commerciali di Ostia e Porto erano integrate in modo equilibrato, nel IV sec. comincia la sostanziale decadenza di Ostia e l'autonomia amministrativa e commerciale di Porto. A conferma di tale autonomia come centro di smistamento degli approvvigionamenti diretti a Roma, è il nome *Civitas Flavia Costantiniana Portuensis*, che venne assegnato dall'imperatore Costantino. Un'ulteriore conferma è data dall'attività edilizia tardo antica, la cui opera più evidente è costituita dalle mura difensive (V sec. d.C.) divenute necessarie per le frequenti incursioni barbariche. La vivace attività edilizia tardo antica si concentra specialmente intorno al porto esagonale (basilica Portuense, magazzini lungo il molo interno di Claudio, colonnato che correva lungo la banchina destra della fossa Traiana) ed in special modo nell'Isola Sacra, in cui le attività sono particolarmente intense e durature. Nella prima metà del VI sec. Procopio descrive ancora un porto funzionante ed in piena operatività. L'area circostante alla basilica risulta intensamente occupata fino al IX sec., mentre la chiesa anche se restaurata fino al XIII sec. perde, a favore di S. Ippolito sull'Isola Sacra, il titolo di cattedrale. Ma le continue incursioni saracene portano gli abitanti della zona a rifugiarsi nei pochi luoghi fortificati come l'Episcopio, sede vescovile situato sulla riva destra della fossa Traiana. Il sostanziale mantenimento di due nuclei su due sponde opposte rispetto alla fossa

¹⁴ Ostia mantenne però il controllo amministrativo su Porto fino all'autonomia concessa dall'imperatore Costantino agli inizi del IV sec. d. C.

Traianea (Episcopio, S. Ippolito) mostrano che almeno fino al XII sec. il canale doveva essere navigabile. Il castello di Porto (Episcopio) bene rappresenta il passaggio lento e graduale dall'antica città portuale alla successiva trasformazione in fortilizio che caratterizzerà per lunghi secoli le sponde del canale di Fiumicino. Le attività umane saranno prevalentemente impegnate alla difesa della costa, costrette a seguirne il progressivo avanzamento: molte saranno le caratteristiche torri di avvistamento costruite nelle varie fasi e collocate solitamente ai margini del litorale. Delle tre torri di Fiumicino la più antica conosciuta venne costruita nel 1.450 per volere di papa Niccolò V. Questa sorgeva sulla foce del canale di Traiano e già alla fine del cinquecento viene rappresentata ad una certa distanza dalla linea di costa. E' infatti molto probabile che i sedimenti palustri e alluvionali già a partire dal XV sec d.C., in seguito ad una serie notevole di eventi alluvionali, produssero un fortissimo avanzamento del delta con il conseguente riempimento definitivo del bacino di Claudio e la chiusura del canale di Fiumicino.

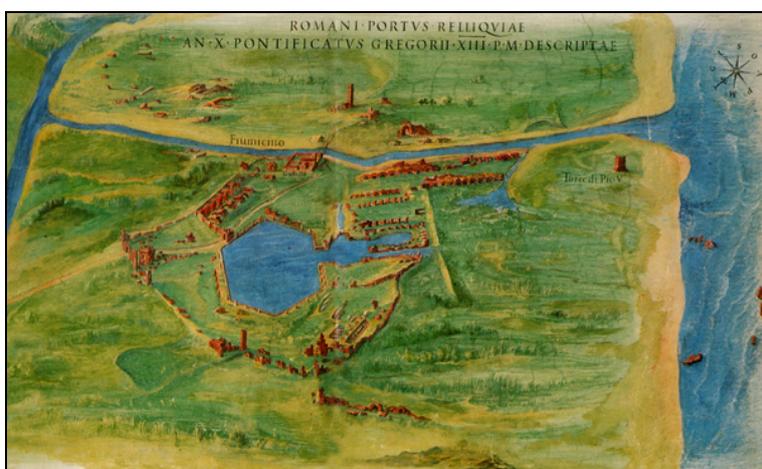


Figura 3
Affresco di A. Danti del 1582 nella Galleria delle Carte geografiche in Vaticano

Analizzando l'affresco di A. Danti della fine del XVI sec., viene certamente riscontrata la scomparsa parziale delle rovine romane e l'avanzamento della costa rispetto alla torre Niccolina, anche se viene rappresentato navigabile il canale di Fiumicino.¹⁵ La prosecuzione di eventi alluvionali di una certa importanza¹⁶ ed il progressivo avanzamento della costa può essere testimoniato dall'edificazione di nuove torri di avvistamento. Infatti, successivamente alla torre Niccolina venne costruita la Torre Alessandrina (1662) e poi la Clementina (1773). Agli inizi dell'ottocento sulla sponda destra del canale di Fiumicino sorgevano solo pochi gruppi di case sorte nei pressi delle torri e solo nel 1823 fu costruito il borgo di Fiumicino, progettato dal Valadier in occasione del Giubileo del 1825. Gli interventi di bonifica alla fine del XIX sec. furono determinati per la ripopolazione dell'area di Fiumicino.

¹⁵ Secondo Paroli (2005) la "Fossa Traiana" fu riattivata e riaperta alla navigazione nel 1612

¹⁶ Noto per esempio quello del 1557 che deviò il corso del Tevere cancellando il meandro presso borgo.



Figura 4
Dettaglio del progetto Valadier

I porti di Claudio e Traiano nel II sec. d.C. rappresentavano un unico complesso architettonico. La mancanza di scavi sistematici a tutt'oggi ha impedito una conoscenza approfondita di tutta la zona, specialmente rispetto alle dimensioni e alla forma dell'invaso di Claudio. Con la costruzione negli anni cinquanta dell'aeroporto di Fiumicino vennero condotti degli scavi che portarono alla luce, la parte settentrionale dell'invaso, con la particolare scoperta del molo (n. 29), che raggiungeva ben 300 m di lunghezza. Ciò nonostante la parte meridionale del porto rimase discussa data la mancanza di ritrovamenti archeologici. Furono avanzate per questo due possibili ipotesi circa le dimensioni ed il posizionamento dell'ingresso al porto. La prima ipotesi (Scrinarì)¹⁷, si basa sull'osservazione diretta degli scavi lungo le aree di Monte Giulio e Monte Arena, mentre la seconda (Castagnoli-Giuliani)¹⁸ si basa sull'interpretazione delle fotografie aeree e sull'analisi degli elementi contenuti nella cartografia del XVI-XVII sec.

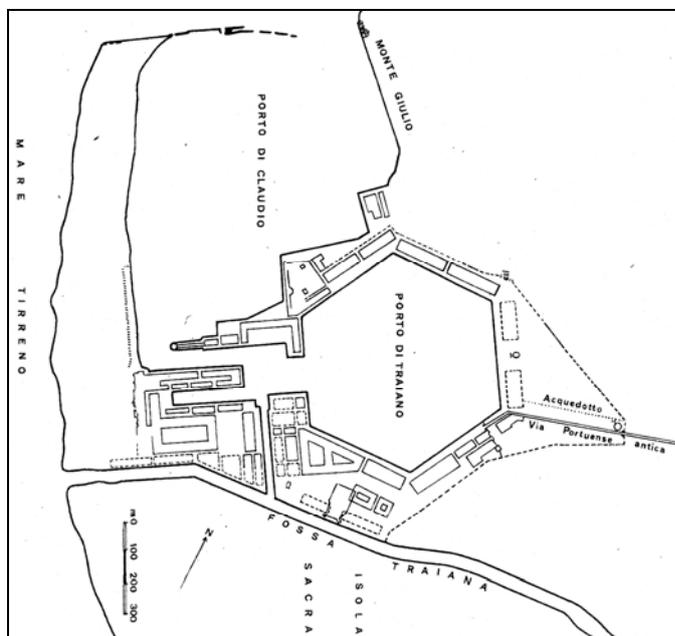


Figura 5
Ricostruzione del Porto di Claudio in base agli scavi archeologici

¹⁷ Scrinarì 1979

¹⁸ Giuliani 1992

Per quanto riguarda la prima teoria si ipotizza un ingresso a nord a filo con la spiaggia, mentre il faro viene posizionato sempre a nord nella parte centrale della banchina individuata nello scavo. Effettivamente la mancanza di strutture tra l'area parzialmente scavata di Monte Giulio e Monte Arena è ancora oggi fonte di discussione.¹⁹ La seconda ricostruisce un invaso molto più esteso verso ovest individuando, fra le anomalie riprese dalle fotografie aeree, degli elementi²⁰ che rendevano la ricostruzione dell'invaso molto vicina alla cartografia rinascimentale (Peruzzi, Labacco, Ligorio, Danti).



Figura 6
Affresco di A. Danti: ricostruzione dei porti imperiali

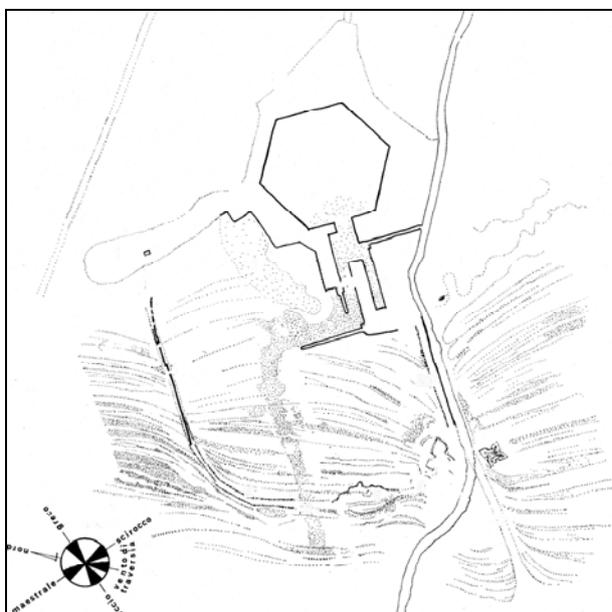


Figura 7
Ricostruzione del Porto di Claudio in base alla fotointerpretazione di Giuliani

¹⁹ Giraudi 2007

²⁰ I cordoni litorali presentano un andamento da far supporre che questi si poggiassero su di una struttura (il molo sud).

In questa ipotesi l'ingresso al porto si doveva trovare ad ovest insieme all'isola del faro. In realtà, in base ai dati geologici ed archeologici non si hanno ancora elementi per confermare o smentire l'ipotesi relativa alla presenza e alla posizione del faro su un'isola posta ad Ovest del Porto. Sicuramente però l'analisi delle fotografie aeree mette in evidenza la presenza dei canali rispettivamente a nord e a sud del porto che dovevano garantirne il funzionamento altrimenti sottoposto ad insabbiamenti. All'interno dell'invaso del porto sono stati scavati resti di quattro relitti di tipo commerciale, identificabili come imbarcazioni di piccolo cabotaggio e ed una barca da pesca (n. 28). Queste furono individuate ad una profondità di -3.50 m dal piano di campagna circostante. Mentre all'interno del bacino portuale, che è principalmente riempito di detriti allevio-palustri, si possono ancora individuare imbarcazioni²¹ ad una quota relativamente poco profonda, le strutture relative all'intero complesso portuale sono individuabili appena al di sotto della superficie attuale.²² Infatti, anche osservando la morfologia del luogo, i rilievi spesso segnalano la presenza di strutture come nel caso di Monte Giulio.

2.4 Area costiera formata successivamente la fase imperiale

L'avanzamento della linea di costa ha determinato la serie delle edificazioni delle torri di Fiumicino che attualmente non tutte risultano visibili. La torre Alessandrina fu demolita e sostituita con una simile che fu successivamente inglobata nel progetto di dogana del Valadier, mentre la torre Clementina fu distrutta durante il ritiro dell'esercito tedesco nel 1944. L'unica torre di Fiumicino sopravvissuta è la Torre Niccolina, sul lato sinistro del canale di Fiumicino. Il borgo del Valadier costituisce attualmente il nucleo più antico dell'attuale abitato.

3. Schede delle preesistenze archeologico-monumentali

Codice: 1

Denominazione: Antico tracciato della Portuense

Tipologia: infrastruttura viaria

Epoca: antica

Secolo: IV sec a.C. XVI sec

Conservazione: conservata

Descrizione:

Prima della costruzione della via Portuense, realizzata per collegare il nuovo porto di Claudio con Roma, un più antico asse viario costituito dalla via Campana assicurava il collegamento fra Roma e le saline note come *Campus salinorum Romanorum*. La via costituiva il tratto terminale di un importante asse commerciale realizzato per il trasporto del sale verso i territori dell'interno. Si pensava, prima di recenti indagini di scavo, che la strada risalisse il corso del Tevere fino a Roma e che la presenza della via Portuense, dopo la costruzione dei porti Imperiali, portarono alla trasformazione della strada in via dell'alaggio. Alla luce delle nuove indagini effettuate dalla Soprintendenza, si ricostruisce presenza di un'unica strada che dal IV a.C. sopravvive fino al XVI sec. Così decade l'ipotesi relativa alla trasformazione della via Campana e assieme alla costruzione della via Portuense nel I sec d.C. Quando venne costruito il porto di Claudio la via campana fu semplicemente restaurata e raddoppiata per permettere il passaggio dei doppi carri.

²¹ Individuate in alcuni sondaggi geognostici – Giraudi 2007

²² Giraudi 2007, fig. 3

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi 1991, pp. 75-76 - Petriaggi et al.1995, pp. 361-373 - Petriaggi et al. 2001, pp. 139-150
- Serlorenzi et al. 2004, pp. 47-114, fig. 28

Codice: 2

Denominazione: Stagno di Maccarese pre-bonifica

Tipologia: stagno

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

La ricostruzione dello Stagno di Maccarese si basa sulla rappresentazione dell'ambiente della fascia costiera pre-bonifica effettuata da Amenduni nel 1884. In questa rappresentazione cartografia, vengono segnalate oltre alle aree di stagno, anche le poche zone a seminativo e quelle la cui tendenza era acquitrinosa specialmente di inverno. Lo stagno di Maccarese era separato da quello di Ostia dal corso del Tevere.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Serlorenzi et al. 2004, p. 100 - Giraudi 2004, pp. 477-492, fig.1

Codice: 3

Denominazione: Sepoltura

Funzione: funeraria

Tipologia: tombe

Epoca: antica

Secolo: fine III a.C.

Conservazione: conservata

Descrizione:

Sepoltura di inumato con orientamento est-ovest. Il corredo fa supporre che si tratti di una sepoltura femminile.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi et al. 1995

Codice: 4

Denominazione: Area di frammenti fittili

Funzione:

Tipologia: area a frammenti fittili

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Area estesa (50 x 20 m) di materiale fittile concentrato ed eterogeneo. Si ipotizza che si tratti di materiale relativo al disfacimento di un edificio di età imperiale, misto a resti di sepolture di età repubblicana. Il tutto risulta ampiamente sconvolto da arature.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi et al. 1995, p. 366

Codice: 5

Denominazione: Acquedotto Portuense

Funzione: infrastruttura idrica

Tipologia: acquedotto

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: conservata

Descrizione:

Il tracciato dell'acquedotto portuense è stato individuato durante gli scavi presso Ponte Galeria. Questo è stato individuato per un tratto totale di circa 2 km. Anche se all'altezza di Ponte Galeria la via Portuense e l'acquedotto non si affiancavano, recenti indagini geofisiche come anche le analisi su fotografie aeree, individuano nell'ultimo tratto della via Portuense i due elementi rettilinei ed affiancati.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005, pp.135-156 - Petriaggi et al. 1995, pp. 361-373 - Serlorenzi et al. 2004, pp. 47-114, fig. 28

Codice: 6

Denominazione: Area di frammenti fittili

Funzione: funeraria

Tipologia: area a frammenti fittili

Epoca: antica

Secolo: III a.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

In prossimità di una sepoltura si è individuata un'area di concentrazione ceramica probabilmente pertinenti ad un'altra sepoltura sconvolta in antico.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi et al. 1995

Codice: 7

Denominazione: Opere di canalizzazione in muratura

Funzione: infrastruttura idrica

Tipologia: infrastruttura idrica

Epoca: antica

Secolo: I sec. d.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

Struttura muraria realizzata a secco in tufelli regolari, relativa ad un'opera di canalizzazione idrica. La struttura solo evidenziata e non scavata relativa al I sec. d.C.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi et al. 1995, p. 366, fig. 1

Codice: 8

Denominazione: Casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato lungo via Portuense e individuato sugli elaborati della Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 22,291 inserito nell'Allegato G al Piano delle Certezze

Rif. Carta per la Qualità: 71125

Codice: 9

Denominazione: Casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato lungo via Portuense e individuato sugli elaborati della Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 22,293 inserito nell'Allegato G al Piano delle Certezze

Rif. Carta per la Qualità: 71111

Codice: 10

Denominazione: Sepolture

Funzione: funeraria

Tipologia: tombe

Epoca: antica

Secolo: fine III a.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

In connessione con il vicino impianto repubblicano è presente un'area sepolcrale, quasi esclusivamente ad incinerazione.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia: Petriaggi et al. 1995

Codice: 11

Denominazione: Sepolture

Funzione:

Tipologia: sepolture a incinerazione

Epoca: antica

Secolo: fine III a.C.

Conservazione: asportata

Descrizione:

In connessione con il vicino impianto repubblicano è presente un'area sepolcrale, quasi esclusivamente ad incinerazione.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi et al. 1995

Codice: 12

Denominazione: Casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato lungo via Portuense e individuato sugli elaborati della Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 22,295 inserito nell'Allegato G al Piano delle Certezze

Rif. Carta per la Qualità: 71116

Codice: 13

Denominazione: Casale Le Vignole

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato tra via Portuense e via della Corona Boreale; individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 22,296 inserito nell'Allegato G al Piano delle Certezze

Rif. Carta per la Qualità: 71121

Codice: 14

Denominazione: Impianto rustico

Funzione: abitativo/produttiva

Tipologia: impianto rustico

Epoca: antica

Secolo: fine IV inizio III a.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

Insedimento rurale di forma rettangolare e conservata solo a livello di fondazione.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Petriaggi et al. 1995

Codice: 15

Denominazione: Casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato lungo via Portuense e individuato sugli elaborati della Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 22,298 inserito nell'Allegato G al Piano delle Certezze

Rif. Carta per la Qualità: 71119

Codice: 16

Denominazione: Antico percorso del Tevere

Funzione:

Tipologia: elemento naturale antico

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Ipotesi di antico percorso del fiume Tevere.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giuliani 1992

Codice: 17

Denominazione: Casale Centorubbia

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato lungo il tracciato della via Portuense e individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 22,303

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 18

Denominazione: Mausoleo

Funzione: culturale/funeraria

Tipologia: mausoleo

Epoca: antica

Secolo: fine II sec a.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

Imponente mausoleo posto in prossimità della sponda del Tevere. Il mausoleo è conservato solo a livello di fondazione.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Serlorenzi et al. 2004

Codice: 19

Denominazione: Antico percorso del Tevere

Funzione:

Tipologia: elemento naturale antico

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Ipotesi di antico percorso del fiume Tevere.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giuliani 1992

Codice: 20

Denominazione: Impianto idrico

Funzione: infrastruttura idrica

Tipologia: cisterna

Epoca: antica

Secolo: I sec. d. C

Conservazione: conservata

Descrizione:

Cisterne di acqua in connessione con l'acquedotto Portuense.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Serlorenzi et al. 2004

Codice: 21

Denominazione: Fossa Claudia nord

Funzione: canale collegamento mare-fiume

Tipologia: canale

Epoca: antica

Secolo: I sec. d.C.

Conservazione: conservata

Descrizione:

La fossa nord di Claudio individuata dall'analisi delle fotografie aeree del 1944 (volo RAF), fu ipotizzata già dal Castagnoli e ripresa da Giuliani. Questa fossa mettendo in comunicazione l'ultimo tratto del Tevere con il mare, aveva la funzione di consentire il controllo del regime d'acqua e di ridurre i rischi di inondazioni. Questo canale bene si individua nelle recenti prospezioni geofisiche, che però né identificano solo la parte a sud della moderna via Portuense.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giuliani 1992, fig. 40 - Keay et al. 2005, fig. 5-57

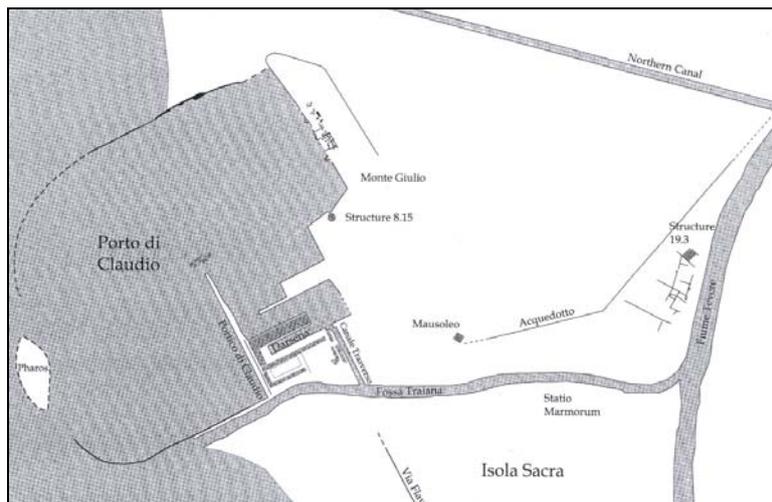


Figura 8
Porto di Claudio con le fosse Nord e sud

Codice: 22

Denominazione: Stagno di Ostia pre-bonifica

Funzione:

Tipologia: stagno

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

La ricostruzione dello Stagno di di Ostia si basa sulla rappresentazione dell'ambiente della fascia costiera pre-bonifica effettuata da Amenduni nel 1884. In questa rappresentazione cartografica, vengono segnalate oltre alle aree di stagno, anche le poche zone a seminativo e quelle la cui tendenza era acquitrinosa specialmente di inverno. Lo stagno di Ostia era separato da quello di Maccarese a nord dal corso del Tevere.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Serlorenzi et al. 2004, p. 100 - Giraudi 2004, pp. 477-492, fig.1

Codice: 23

Denominazione: Linea di costa del 1583

Funzione:

Tipologia: linea di costa

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Dal Rinascimento è possibile documentare l'avanzamento della linea di costa, in base alla costruzione delle torri costiere come la Torre Alessandrina, Clementina (riva destra del Tevere) e Torre San Michele sulla riva sinistra del Tevere.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Bersani-Ferranti-Succhiarelli 2003

Codice: 24

Denominazione: Linea di costa 850 d.C.

Funzione:

Tipologia: linea di costa

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Ricostruzione della linea di costa nel 850 d.C.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Bersani-Ferranti-Succhiarelli 2003

Codice: 25

Denominazione: Linea di costa 1662

Funzione:

Tipologia: linea di costa

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Più agevole risulta la ricostruzione della linea di costa dal Rinascimento, grazie alla presenza delle torri costiere di avvistamento. Nel 1662 il limite di costa passava vicino alla torre Alessandria, sulla riva destra del canale di Fiumicino, che era già sulla terraferma pochi anni dopo. "I dati della livellazione effettuata dagli ingegneri bolognesi Chiesa e Gambarini nel 1744 mostrano che la linea di riva si era spostata verso mare di circa 1544 m nei 175 anni che separavano quel rilievo dalla costruzione della Torre di San Michele. Il tasso di avanzamento era dunque stato a Fiumara Grande di circa 9 m/anno."

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Bersani-Ferranti-Succhiarelli 2003

Codice: 26

Denominazione: Area archeologica di Monte Giulio

Funzione: infrastruttura portuale

Tipologia:

Epoca: antica

Secolo: I-IV sec. d.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

L'area nota con il nome di Monte Giulio, costituisce una parte del molo di Claudio con i relativi edifici di servizio. Alcuni edifici furono scavati nella prima metà del XIX sec. (*Horrea - terme*), altri alla fine degli anni sessanta (capitaneria, cisterna, terme), mentre molte sono ancora le strutture individuate dalle indagini geofisiche ma non indagate con lo scavo sistematico. Non tutte le strutture individuate sono coesistenti alla fase costruttiva del porto. Il blocco di testata, denominato capitaneria, presenta una serie di strutture di rappresentanza, una delle

quali aveva un affresco sul soffitto decorato finemente. Gli *Horrea* scavati nel XIX sec. e successivamente trasformati in terme, furono in parte compromessi dalla linea ferroviaria che collegava Roma con Fiumicino. Questi costituivano parte della fine del molo del porto di Claudio e zona di congiunzione con le strutture pertinenti al porto di Traiano.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005, fig.5-4, 5-6, 5-8 - Lugli - Filibeck1935 - - Scrinari 1987, pp. 181-188 - Scrinari 1984, pp. 213-219 - Testaguzza 1970, fig 1

Codice: 27

Denominazione: Tombe

Funzione: funeraria

Tipologia: frammenti fittili

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: asportata

Descrizione:

Area di sepolture all'interno dell'aeroporto di Fiumicino

Rif Carta dell'Agro: 21,089

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 29

Denominazione: Molo occidentale

Funzione: infrastruttura portuale

Tipologia: infrastruttura portuale

Epoca: antica

Secolo: I sec. d.C.

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

Il porto di Claudio fu costruito per superare le difficoltà connesse all'uso del porto fluviale di Ostia e per assicurare l'approdo delle navi provenienti da Alessandria con le provviste di grano per Roma. Parte delle strutture portuali del molo occidentale sono state scavate quando costruirono l'aeroporto di Fiumicino, mentre la ricostruzione complessiva dell'invaso si deve all'interpretazione delle anomalie in base a fotografie aeree relative al volo RAF del 1944. Dai dati di scavo, il molo è costituito di una parte rettilinea in travertino e da parti in conglomerato cementizio costruito in fasi successive e con modalità costruttive differenti. Una parte del molo in conglomerato è stata costruita riempiendo chiglie di navi, questo particolare ha fatto ritenere che si fosse di fronte all'isola del faro nota dalle fonti come punto di ingresso al porto di Claudio e la cui fondazione era costituita dalla nave affondata di Caligola.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Scrinari 1960, pp.173-190 - Testaguzza 1970, - Giuliani 1992, fig 40, pp. 29-43

Codice: 30

Denominazione: Casale-Via delle Vignole

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale sito in via Flavio baracchini, segnalato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 21,090

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 31

Denominazione: Area di frammenti fittili

Funzione:

Tipologia: frammenti fittili

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Area di concentrazione ceramica, individuate sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 29,001

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 32

Denominazione: casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato in via Gino Cappannini e individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 29,004

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 33

Denominazione: Casale "Torlonia"

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale di proprietà dei Torlonia nei pressi dell'antica via ferroviaria.

Rif Carta dell'Agro: 29,006

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 34

Denominazione: Resti Antichi, Casale km. 21 via Portuense

Funzione:

Tipologia: resti di muratura, casale

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: informazione non disponibile

Descrizione:

Resti di strutture antiche nelle vicinanze del canale nord di Claudio.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 36

Denominazione: Torre Torlonia

Funzione: abitativa

Tipologia: torre

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione: conservata

Descrizione:

Casale di proprietà dei Torlonia nei pressi dell'antica via ferroviaria.

Rif Carta dell'Agro: 29,011

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 37

Denominazione: Casale Torlonia

Funzione:

Tipologia: casale/mulino

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale di proprietà dei Torlonia nei pressi dell'antica via ferroviaria.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 38

Denominazione: casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato in viale del Lago di Traiano e individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 29,010

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 39

Denominazione: Sondaggio geognostico - stazione

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 40

Denominazione: Linea di costa del IV d.C.

Funzione:

Tipologia: linea di costa

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Ricostruzione della linea di costa del IV sec d.C.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Bersani-Ferranti-Succhiarelli 2003

Codice: 41

Denominazione: Strutture murarie

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 42

Denominazione: Strutture murarie

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Strutture murarie, individuate tramite indagine magnetometrica. L'area risulta essere fortemente alterata da impianti moderni e quindi tali strutture sono da appurare tramite indagine di scavo.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 43

Denominazione: Magazzini

Funzione: commerciale

Tipologia: magazzini

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: conservata

Descrizione:

Probabili strutture di immagazzinamento, individuate tramite indagine magnetometrica. L'area risulta essere fortemente alterata da impianti moderni e quindi tali strutture sono da appurare tramite indagine di scavo

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 44

Denominazione: Cinta Muraria

Funzione: fortificato

Tipologia: mura difensive

Epoca: antica

Secolo: fine IV - metà V sec

Conservazione: conservata

Descrizione:

L'intensa attività portuale in fase tardo antica, quando iniziava la decadenza di Ostia, si deve all'autonomia amministrativa che l'imperatore Costantino diede alla città di Porto rispetto alla città di Ostia. Tradizionalmente la cinta muraria, che si estendeva per tutto il bacino portuale di Traino, venne attribuita a Costantino, ma recenti sondaggi ne hanno progressivamente spostato la cronologia verso la metà del V sec. d.C. La cinta muraria si era resa necessaria per garantire i rifornimenti a Roma e per mantenere il presidio del Tevere dalle scorrerie barbariche sempre più frequenti.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Paroli 2004, p. 247-249 - Pavolini 2006, p.287 - Keay et al. 2005, fig. 5-14 - Testaguzza 1970, fig. 1

Codice: 45

Denominazione: Necropoli località Stella Buoi

Funzione: funeraria

Tipologia: sepolcreto

Epoca: antica

Secolo: III-IV sec d.C.

Conservazione: conservata

Descrizione:

Vasta area sepolcrale (2400 mq), solo parzialmente scavata, in occasionali interventi sporadici di tutela dalla Soprintendenza di Ostia, nei primi del novecento, negli anni settanta e negli ultimi anni. Quest'area sepolcrale fiancheggiava l'ultimo tratto della via Portuensis prima dell'ingresso a Porto. Le tombe esplorate, sono databili dalla fine del III sec. d.C. e per tutto il IV sec. d.C. con uno sfruttamento intenso da parte anche di personaggi appartenenti ad etnie diverse. Questa necropoli non fu meno importante di quella sull'Isola Sacra. Appartenente a questa necropoli è il così detto tempio di Poturno (dio protettore di Porto), come era stato identificato erroneamente in passato. In realtà si tratta di imponente mausoleo (III sec. d.C.), che raggiunge i 22 m di altezza, a pianta circolare con nicchie e volta a cupola.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005, pp. 135-156, fig 5-65 - Pavolini 2006, p.286 - Pellegrino-Bedello pp.224-232, fig 1 - Petriaggi 1991, pp.75-76



Figura 9

Foto aerea della Necropoli in località Stella Buoi

Codice: 46

Denominazione: casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato all'incrocio tra via Carlo del Prete e via dell'Aeroporto di Fiumicino; individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 29,014

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 47

Denominazione: Porto Traiano e magazzini

Funzione: commerciale

Tipologia: magazzino

Epoca: antica

Secolo: II - IX sec. d.C.

Conservazione:

Descrizione:

Il porto di Claudio si dimostrò subito inaffidabile e Traiano decise di realizzarne un altro più interno e più sicuro, di forma esagonale, scavato per intero nella terraferma a breve distanza dal fiume cui era collegato da un canale. Il bacino di Claudio ebbe la funzione di rada, potendo contenere i problemi d'insabbiamento con drenaggi periodici. Il porto traiano, inaugurato nel 113 misurava 358 m di lato, occupava una superficie di circa 33 ettari e consentiva l'attracco contemporaneo di almeno 200 navi di grande tonnellaggio come pure lo svolgimento di tutte le operazioni connesse con il traffico delle merci. Purtroppo ancora oggi rientra in un'area privata e l'accessibilità risulta difficoltosa. Non se ne conosce pertanto la profondità esatta, né le caratteristiche del fondo. Intorno all'esagono vengono costruite banchine, strutture di immagazzinamento ed edifici connessi all'attività portuale. Di tutte queste strutture ben poco si conosce soprattutto lungo il lato orientale e meridionale dell'invaso portuale.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Paroli 2004, pp.247- 264 - Pavolini 2006, pp.284-285 - Keay et al. 2005, fig. 5-1 - Testaguzza 1970, fig.1

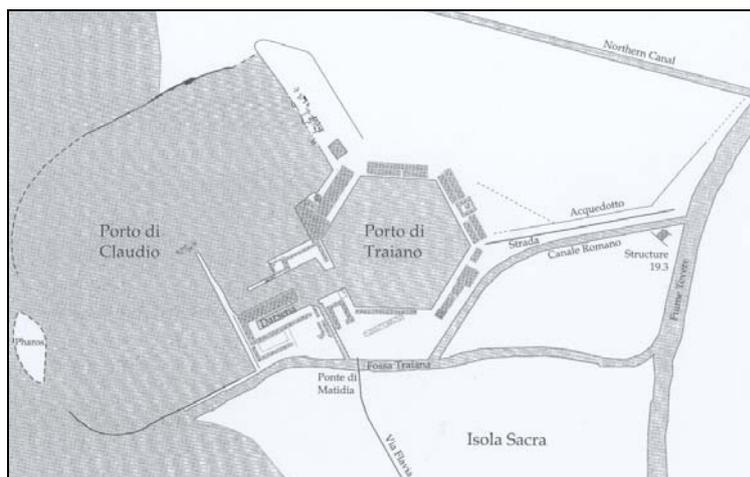


Figura 10

Ricostruzione dei porti imperiali

Codice: 48

Denominazione: Sondaggio geognostico - 16

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 49

Denominazione: Strutture murarie

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 50

Denominazione: Palazzo imperiale

Funzione: polifunzionale

Tipologia:

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: conservata

Descrizione:

Sul lato nord - ovest del bacino si concentravano le costruzioni più importanti, soprattutto perché si trovano a cavallo fra i due porti. In questo punto già Claudio fece costruire una residenza, nota dai ritrovamenti delle tubature plumbee recanti il nome della moglie dell'imperatore. Il Palazzo Imperiale era l'unica costruzione del porto ad aver avuto finalità non mercantili. Probabilmente era un quartiere di rappresentanza per accogliere i visitatori di rango e per le soste della corte imperiale. Il complesso, senz'altro molto vasto era particolarmente articolato ed originariamente si sviluppava su due piani. Non si conoscono ancora tutte le funzioni di ciascun settore del palazzo ad eccezione dei due impianti termali. I livelli superiori sono crollati, ma rimangono in buono stato la rete sotterranea dei servizi. Fin dal Rinascimento tale complesso fu detto "palazzo delle cento colonne", mentre nell'ottocento prese il nome di "Palazzo Imperiale". Proprio da questo settore provengono le numerosissime statue della collezione Torlonia.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Pavolini 2006, p.286 - Keay et al. 2005, pp. 98-102, fig 5-23 - Testaguzza 1970, fig 1

Codice: 51

Denominazione: casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato all'incrocio tra viale del Lago di Traiano e via dell'Aeroporto di Fiumicino; individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 29,018

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 52

Denominazione: Fossa Claudia sud

Funzione: canale collegamento mare-fiume

Tipologia: canale

Epoca: antica

Secolo: I sec. d.C.

Conservazione: conservata

Descrizione:

Fossa che metteva in comunicazione l'ultimo tratto del Tevere con il mare, aveva la funzione di consentire il controllo del regime d'acqua e di ridurre i rischi di inondazioni. Tale canale dalle ipotesi ricostruttive effettuate doveva sfociare a sud del porto di Claudio.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 53

Denominazione: Strutture murarie

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 54

Denominazione: Horrea severiani

Funzione: commerciale

Tipologia: magazzini

Epoca: antica

Secolo: II- V sec. d. C

Conservazione: conservata

Descrizione:

L'edificio dei magazzini "severiani" è inconsuetamente di forma ad "L" e si articola su due livelli oltre al piano terreno. L'edificio progettato per operazioni di scarico, smistamento e stivaggio delle merci provenienti dalla banchina dell'esagono e da quella del canale. La caratteristica del complesso era un sistema delle rampe, studiato in modo da consentire senza

intralci lo svolgimento delle operazioni di stoccaggio e svuotamento contemporaneamente sia alla parte del bacino esagonale sia a quella del canale d'ingresso. L'edificio venne impiantato in Epoca: adrianea-antonina e subì qualche rimaneggiamento, soprattutto nel IV-V Secolo: con l'erezione delle mura difensive.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 55

Denominazione: Resti di strutture

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 56

Denominazione: Strutture murarie

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 57

Denominazione: Strutture murarie

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 58

Denominazione: Edificio termale

Funzione: ricreativa

Tipologia: terme

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

L'impianto termale fu costruito sul molo destro del canale di accesso al porto di Traiano. Già dai primi decenni dell'800, quando l'area era un acquitrino, le terme erano conosciute. La data di costruzione non è stata ancora accertata, è quasi certo invece che la data conclusiva dei lavori sia attorno alla fine del IV inizi V sec.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 59

Denominazione: Circolazione interna fra i due Porti

Funzione: infrastruttura portuale

Tipologia:

Epoca: antica

Secolo: I-IV sec. d.C.

Conservazione: conservata

Descrizione:

Sin da subito l'invaso del porto di Claudio incominciò ad insabbiarsi e si dovette ricorrere a drenaggi frequenti per garantire la funzionalità del porto stesso. Le fonti storiche attribuiscono a Traiano la ristrutturazione e l'ampliamento dell'area portuale a ridosso del porto di Claudio, con la costruzione di un vaso esagonale, che doveva costituire la parte più interna del porto. L'ingresso al porto di Traiano avveniva tramite un canale di ingresso segnalato dalla presenza di due moli interni, dalla darsena e dal canale così detto trasverso che metteva in collegamento la fossa Traiana con il porto. La darsena era un lungo bacino rettangolare (45 x 24 m) con l'ingresso largo 9 m ed una profondità di circa 8 m (dal livello attuale). Questa parte del bacino portuale era destinata ad imbarcazioni di piccole dimensioni. In particolare uno dei due moli che segnalava il passaggio al porto di Traiano, presenta una lunghezza totale di circa 300 m dei quali solo una piccola parte attualmente è visibile. La parte più meridionale del molo è servita come fondazione per le successive mura difensive. L'altro molo invece è noto per la presenza di un edificio termale, e per la costruzione sulla banchina dei magazzini noti come Severiani. L'edificio dei magazzini "severiani" è inconsuetamente di forma ad "L" e si articola su due livelli oltre al piano terreno.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005, fig. 5-21, 5-14, 5.16 - Paroli 2004, pp. 247-266 - Verduchi 2004, pp.233-246 - Testaguzza 1970, fig. 1

Codice: 60

Denominazione: Sondaggio geognostico - 17

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 61

Denominazione: Sondaggio geognostico - 3

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 62

Denominazione: Sondaggio geognostico - 12

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 63

Denominazione: Magazzini Traianei ovest

Funzione: commerciale

Tipologia: magazzino

Epoca: antica

Secolo: II- VI sec. d.C.

Conservazione: conservata

Descrizione:

Sia il settore sul lato sud- est, che su quello nord- ovest della darsena, è occupato da un enorme complesso di depositi noti come "magazzini traiane". I saggi di scavo e l'analisi delle strutture murarie hanno parzialmente chiarito la complessa questione circa la loro costruzione. Infatti l'edificazione della struttura venne iniziata con Traiano, proseguì sotto Adriano e fu completata da Antonino Pio. Un portico colonnato segnalava originariamente il perimetro esterno degli Horrea, anche se successivamente le colonne vennero sostituite da pilastri in laterizio. L'abbandono di questi magazzini si data a partire dal V - VI sec. d.C.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Pavolini 2006, p.290 - Testaguzza 1970, fig. 1

Codice: 64

Denominazione: Sondaggio geognostico - 13

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 65

Denominazione: Sondaggio geognostico - 6

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale). In particolare questo sondaggio è stato effettuato sul così detto canale trasverso.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 66

Denominazione: Porticato

Funzione:

Tipologia: porticato

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: parzialmente conservata

Descrizione:

Strutture porticate a tutt'oggi visibili

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Testaguzza 1970

Codice: 67

Denominazione: Resti di muratura

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 68

Denominazione: Sondaggio geognostico - 2

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale). In particolare questo sondaggio è stato effettuato a ridosso del molo interno occidentale.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 69

Denominazione: Resti di strutture

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 70

Denominazione: Basilica Portuense

Funzione: culturale

Tipologia: chiesa

Epoca: antica

Secolo: fine IV - XII sec. d.

Conservazione: conservata

Descrizione:

Rappresenta il settore della città che ha vissuto più a lungo. A partire dall'inizio del IV Secolo, infatti le strutture relative agli impianti commerciali furono convertite in edifici residenziali. In quest'area è stata individuata la basilica, sterrata in parte nell'ottocento e riconosciuta per lungo tempo come lo xenodochio. L'edificio è di dimensioni notevoli, absidato, con tre navate e un ingresso ad est preceduto da un portico.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Paroli 2004, pp.247-266 - Testaguzza 1970,

Codice: 71

Denominazione: Sondaggio geognostico - 15

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 72

Denominazione: Sondaggio geognostico - 5

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale). In particolare questo sondaggio è stato effettuato sul così detto canale trasverso.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 73

Denominazione: Sondaggio geognostico - 9

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 74

Denominazione: Resti di strutture

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Resti di strutture individuate dalle indagini geofisiche probabilmente in relazione con edifici funzionali alle attività portuali.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 75

Denominazione: Resti di strutture

Funzione:

Tipologia: strutture murarie

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: conservata

Descrizione:

Resti di strutture individuate da recenti indagini geofisiche.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Keay et al. 2005

Codice: 76

Denominazione: Sondaggio geognostico - 10

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale).

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 77

Denominazione: Sondaggio geognostico - 25

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale). In particolare questo sondaggio è stato effettuato a ridosso del molo interno occidentale.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 78

Denominazione: Episcopio

Funzione: abitativa

Tipologia: borgo

Epoca: antica/medievale/moderna

Secolo:

Conservazione: conservata

Descrizione:

L'Episcopio risulta essere l'unico complesso edilizio che superò la fase di declino e di abbandono dell'area. L'edificio viene citato in un documento di donazione del 983 con il nome di rocca, cioè di insediamento fortificato, cinto da mura difensive e dotato di rocca. Prima del XV Secolo: non si hanno riscontri di sua denominazione come sede episcopale, altre menzioni lo indicano come un castello, come confermato dalla bolla emessa da papa Benedetto VIII nel 1018 il cui scopo era quello di confermare il possesso di territori di Porto alla chiesa. La rocca medievale costituisce il nucleo dell'odierno complesso e raccolse la restante popolazione della zona nel corso del XII Secolo. L'avvento della famiglia romana degli Stefaneschi diede via alla nascita di un complesso residenziale che trasformò l'aspetto dell'insediamento facendolo diventare un vero e proprio castello fortificato. Verso la metà del XV Secolo: il castello tornò alla Chiesa, ma la rinascita del complesso si deve a Alessandro VI Borgia, vescovo di Porto dal 1476 al 92 che ne ordinò il restauro.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Fiumicino 2000, pp. 153-159 - Polo S., Benelli E. 2003, pp.17-18 - Testaguzza 1970,

Codice: 79

Denominazione: Isolotto del Faro

Funzione: infrastruttura portuale

Tipologia: infrastruttura portuale

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: informazione non disponibile

Descrizione:

Il porto di Claudio fu costruito per superare le difficoltà connesse all'uso del porto fluviale di Ostia e per assicurare l'approdo delle navi provenienti da Alessandria con le provviste di grano per Roma. Parte delle strutture portuali del molo occidentale sono state scavate quando costruirono l'aeroporto di Fiumicino, mentre la ricostruzione complessiva dell'invaso si deve all'interpretazione delle anomalie in base a fotografie aeree relative al volo RAF del 1944. Dall'interpretazione delle fotografie viene anche individuato l'isolotto del faro che doveva essere anche il punto di ingresso al porto. Questo viene ipotizzato su di un'area oggi densamente costruita e non ci sono attualmente prove archeologiche che ne confermino l'esatta posizione.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giuliani 1992

Codice: 80

Denominazione: Sondaggio geognostico - 8

Funzione:

Tipologia:

Epoca:

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Sondaggio geognostico effettuato in punti strategici verificandone la sequenza stratigrafica e le caratteristiche geologiche dei sedimenti (fluviale, marino, alluvionale). In particolare questo sondaggio è stato effettuato a ridosso del molo interno occidentale.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giraudi et al. 2007

Codice: 81

Denominazione: casale

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato all'incrocio tra via Portuense e via dei Mongolfier; individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma

Rif Carta dell'Agro: 29,027

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 82

Denominazione: Via Flavia-Severiana

Funzione: infrastruttura viaria

Tipologia: strada

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: informazione non disponibile

Descrizione:

Alla fine degli anni settanta è stato rimesso in luce un tratto della strada di collegamento tra Porto ed Ostia. La via parallela alla linea di costa attraversava l'Isola Sacra, ovvero il territorio compreso tra il braccio naturale del Tevere, a sud, e Fossa Traiana, a nord, che superava mediante il Ponte Matidia. Denominata via Flavia, in un'iscrizione rinvenuta in una tomba della necropoli sull'Isola Sacra. Il piano stradale fu rialzato ed risistemato in Epoca: Severiana (III sec. d.C.)

Rif Carta dell'Agro: 29,028

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 83

Denominazione: Casale km 24 via Portuense

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato al km 24 della via portuense

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 84

Denominazione: Antica area costiera con ruderi

Funzione:

Tipologia:

Epoca: antica

Secolo:

Conservazione: informazione non disponibile

Descrizione:

Resti di strutture nelle vicinanze della sponda sinistra della fossa traiana sull'Isola Sacra.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 85

Denominazione: Molo meridionale

Funzione: infrastruttura portuale

Tipologia: infrastruttura portuale

Epoca: antica

Secolo: I sec. d.C.

Conservazione:

Descrizione:

Il porto di Claudio fu costruito per superare le difficoltà connesse all'uso del porto fluviale di Ostia e per assicurare l'approdo delle navi provenienti da Alessandria con le provviste di grano per Roma. Per quanto riguarda il molo meridionale del porto di Claudio a tutt'oggi non sono noti i resti archeologici, e l'ipotesi circa il suo posizionamento è basata sull'interpretazione delle fotografie aeree relative al volo RAF del 1944, riportate ed analizzate da Giuliani.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Testaguzza 1970 - Giuliani 1992, fig. 40, pp. 29-43

Codice: 86

Denominazione: Abitato di "Fiumicino"

Funzione: polifunzionale

Tipologia: abitato

Epoca: moderna

Secolo: ottocento

Conservazione: conservata

Descrizione:

In Epoca: moderna i primi insediamenti abitativi si costituirono attorno alle torri costiere (Niccolina, Alessandrina, Clementina), ma la nascita del borgo di Fiumicino si deve alla costruzione del complesso voluto dallo Stato Pontificio in occasione del Giubileo del 1825. Il progetto della costruzione del borgo di Fiumicino fu affidato a Valadier, che realizzò oltre all'edificio della dogana una serie di fabbricati destinati ad abitazioni civili, magazzini, una chiesa (" con orologio") posta al centro dei lunghi caseggiati ed una "casa della sanità". L'idea del Valadier mirava a far diventare Fiumicino un elegante e funzionale porta d'ingresso a Roma per chi arrivava per via mare. Ma il progetto non fu mai pienamente costruito ed il borgo fu realizzato con una serie di modifiche volute dal tesoriere della Reverenda Camera Apostolica.

Rif Carta dell'Agro: 29,035

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Polo S., Benelli E. 2003, pp.59-63

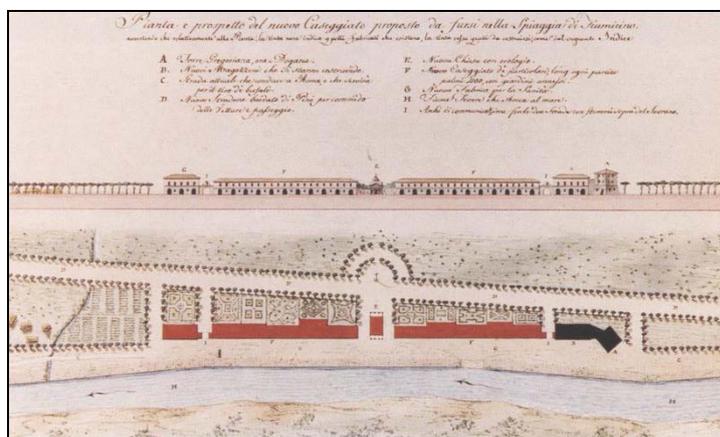


Figura 11

Pianta del borgo di Fiumicino

Codice: 87

Denominazione: Torre Alessandrina

Funzione: fortificativa

Tipologia: torre

Epoca: moderna

Secolo: 600

Conservazione: asportata

Descrizione:

La torre Alessandrina fu costruita sotto Alessandro VII nel 1662, in sostituzione della Torre Niccolina che si trovava ormai nell'interno e non più sulla costa. L'aspetto esteriore della torre si discostava dalla solita forma, infatti presentava quattro contrafforti sui rispettivi angoli. A meno di un Secolo: dalla sua costruzione una congregazione camerale (1742) trovò la torre di Fiumicino talmente lontana dalla costa, che un tiro di cannone non impediva lo sbarco dei corsari. Fu così che venne costruita un'altra torre e l'Alessandrina fu data in affitto. Si pensava che la vecchia torre Alessandrina fosse giunta fino a noi inglobata nel progetto di dogana del Valadier, ma se si osservano le stampe dell'Epoca: la torre Alessandrina non risulta orientata nello stesso modo della torre inglobata nell'edificio della dogana. La vera torre Alessandrina in vero fu demolita alla fine dell'ottocento in quanto pericolante, e la torretta che si vede oggi ne è un simile sostituto.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Fiumicino 2000, pp.175-183 - De Rossi 1984, pp. 102-103

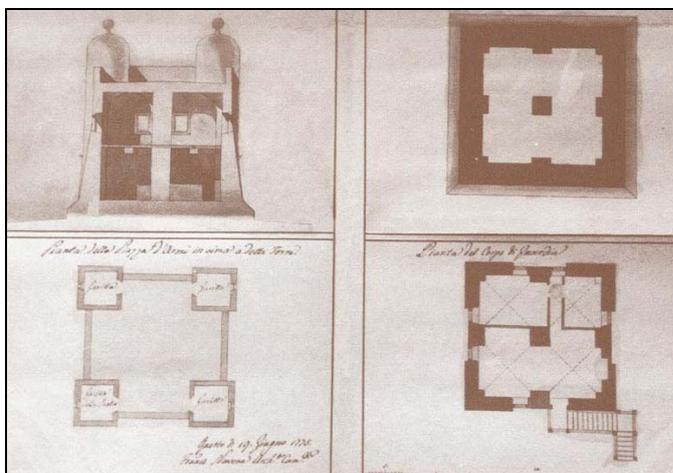


Figura 12

Disegni della Torre Alessandrina

Codice: 88

Denominazione: casale "le fornaci"

Funzione:

Tipologia: casale

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Casale localizzato lungo via Portuense, sulla sponda nord del canale di Fiumicino; individuato sulla Carta dell'Agro Romano del Comune di Roma.

Rif Carta dell'Agro: 29,033

Rif. Carta per la Qualità:

Codice: 89

Denominazione: Torre Clementina

Funzione: fortificativa

Tipologia: torre

Epoca: moderna

Secolo: 700

Conservazione: asportata

Descrizione:

La torre Clementina fu costruita da Clemente XIV nel 1773 da cui deriva il nome. La torre fu voluta a poco meno di cinquecento metri dalla Torre Alessandrina. L'edificio di cui si ha il progetto originario conservato all'Archivio di Stato, fu distrutto dai tedeschi nel 1944. L'attuale torre dei piloti fu costruita nel dopoguerra in sostituzione della gloriosa torre Clementina.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Fiumicino 2000, pp.184-187 - De Rossi 1984, pp. 100-101



Figura 13
Torre Clementina

Codice: 90

Denominazione: Forte di Paolo IV

Funzione:

Tipologia: forte

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Forte individuato dall'analisi delle foto aeree relative al volo RAF del 1944.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giuliani 1992

Codice: 91

Denominazione: Villa Guglielmi

Funzione: abitativa

Tipologia: villa

Epoca: moderna

Secolo: 700

Conservazione: conservata

Descrizione:

Nel 1765 fu costruita la villa inglobando un edificio precedente, di proprietà della Reverenda Camera Apostolica ed indicata su mappe del settecento. Nel 1901 i Guglielmi comprarono la villa, che venne accorpata alla tenuta di Isola Sacra. Attualmente il fabbricato di proprietà comunale è stato sottoposto a restauri sia delle strutture che del suggestivo parco di palme e pini, trasformandola in sede museale.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Fiumicino 2000, pp.199-203 - Polo S., Benelli E. 2003, pp.51-53

Codice: 92

Denominazione: Forte degli Imperiali

Funzione:

Tipologia: forte

Epoca: moderna

Secolo:

Conservazione:

Descrizione:

Forte individuato dall'analisi delle foto aeree relative al volo RAF del 1944.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Giuliani 1992

Codice: 93

Denominazione: Torre Niccolina o dello Sbirro

Funzione: fortificativa

Tipologia: torre

Epoca: moderna

Secolo: 400

Conservazione: conservata

Descrizione:

La torre Niccolina fu realizzata nel 1450 da Niccolò V da cui prese il nome, anche se è nota con appellativi diversi come: "Torre dello sbirro", "Torre diruta", "Torre di Pio V" ed altri. Al momento della costruzione si trovava in prossimità della foce e non sulla riva sinistra come risulta attualmente. Fu probabilmente un'alluvione alla fine del cinquecento che modificò il corso del canale e di conseguenza la posizione della torre. Infatti in alcune stampe del XVII sec. la torre è rappresentata tra ciò che rimaneva del vecchio letto del canale, chiamato stagno,

e l'attuale canale di Fiumicino. Il fatto che spesso questa torre veniva rappresentata con il nome di torre di Pio V fa supporre che la costruzione sia stata fortemente rivisitata all'Epoca di Pio V. L'avanzamento della costa ne determinò la decadenza e probabilmente i successivi appellativi della torre. Questa rimane l'unica attualmente visibile delle tre torri di Fiumicino.

Rif Carta dell'Agro:

Rif. Carta per la Qualità:

Bibliografia:

Polo S., Benelli E. 2003, pp. 49-50 - Fiumicino 2000, pp.164-174 - De Rossi 1967

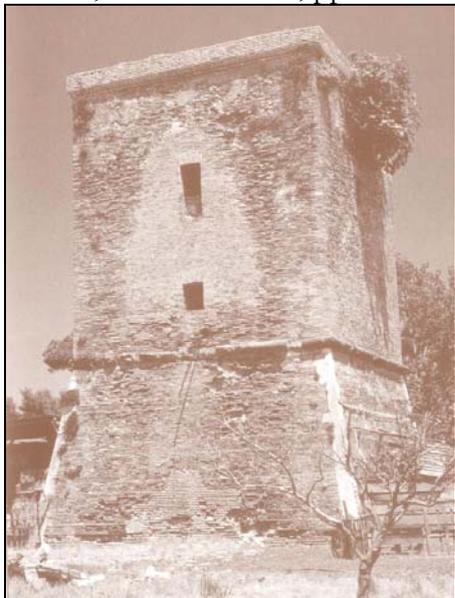


Figura 14
Torre Niccolina

4. Valutazione della potenziale criticità archeologica

4.1 Premessa metodologica

L'analisi storico-archeologica condotta sul territorio interessato dalla nuova infrastruttura viaria "Corridoio della Mobilità C5 Fiumicino-Fiumicino Porto-Ostia", ha consentito di trarre delle preliminari indicazioni per la definizione delle possibili criticità archeologiche rispetto al progetto. Il grado di approfondimento raggiunto dal lavoro, basato principalmente sull'analisi dell'edito, al momento difetta dei dati di archivio della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia relativi, tra l'altro, alle ultime indagini compiute nel territorio di Fiumicino e pertanto la presente va considerata come una valutazione preliminare del potenziale rischio di interferenza archeologica.

L'analisi delle criticità è stata sostanzialmente svolta ponendo in relazione i reali sviluppi planimetrici e altimetrici delle infrastrutture progettate con le preesistenze individuate e cartografate nella tav. AA_01.

Il criterio fondamentale usato per definire il grado di criticità archeologiche è stato quello della "interferenza areale" delle strutture progettate con le varie preesistenze individuate. Si è stabilito di considerare la realizzazione del tratto stradale a:

- “**criticità alta**”, se il suo sedime interferisce direttamente su preesistenze archeologiche certe sia a livello planimetrico che altimetrico, se distante da esse al massimo 40 m e/o se inserito comunque in un’area a forte complessità archeologica.
- “**criticità media**”, se il suo sedime interferisce direttamente su preesistenze da accertare per posizione e consistenza, se lontano da preesistenze certe in una distanza compresa tra 40 e 60 m o se in assenza di interferenza ma inserito in un’area archeologica complessa.
- “**criticità bassa**”, se il suo sedime non interferisce con nessuna preesistenza individuata e inserito in un’area per lo più indagata e non complessa archeologicamente.
- “**criticità nulla**”, se inserita in un’area già indagata, su terreni sbancati o in ogni modo privi di preesistenze archeologiche.
- “**criticità indefinibile**”, se inserito in un’area di cui non si possiedono elementi conoscitivi perché non indagata o/e non urbanizzata.

La delimitazione planimetrica della criticità ha riguardato esclusivamente l’effettivo ingombro del tracciato da progetto ed è stata graficizzata, con retinature colorate secondo il grado potenziale di rischio archeologico individuato, nella tav. AA_02_a, b.

Il territorio oggetto di analisi è stato ripartito in tre grandi “settori di inquadramento” per focalizzare al meglio da est ad ovest tutta l’area in esame:

- Settore “**Centro urbano di Fiumicino**”: frazione di territorio che va da via Carlo Forte a via Coccia di Morto. Nel tratto urbano di Fiumicino è previsto un intervento di “regolarizzazione della viabilità esistente e dei parcheggi” e pertanto è stato escluso dall’analisi.
- Settore degli “**Antichi Complessi Portuali**”: area molto complessa archeologicamente, compresa tra via Coccia di Morto e il viale di Porto di Traiano. Nel settore è previsto un nuovo tratto stradale da realizzarsi in parte sul vecchio sedime ferroviario (tratto originario “Ponte Galeria-Fiumicino” del 1878, definitivamente dismesso alla fine degli anni ’90 del secolo scorso) ed in parte nella fascia che corre tra la recinzione autostradale (Roma-Fiumicino) e il canale allacciante delle Vignole.
- Settore “**Area della Portuense**”: area compresa tra il viale del Porto di Traiano e via della Corona Boreale. Nel settore, ampiamente non urbanizzato, è previsto un nuovo tratto stradale da realizzarsi in parte nella fascia tra la recinzione autostradale e il canale allacciante delle Vignole ed in parte tra la recinzione autostradale e la viabilità secondaria esistente (via della Corona Boreale). I primi 770 m di questo settore, dal progressivo 21 al 23, sono interessati da opere di sostegno realizzate con tecniche di ingegneria naturalistica per la risagomatura dell’argine nord del canale allacciante delle Vignole.

4.2 Analisi delle criticità archeologiche

4.1.1 Settore “Centro urbano di Fiumicino”: analisi delle Criticità archeologiche:

- esclusa.

4.1.2 Settore degli “Antichi Complessi Portuali”:

- Il maggiore livello di rischio archeologico del settore (criticità alta) si registra all’altezza dell’area archeologica di Monte Giulio (n. 26), immediatamente a nord del lago di Traiano. In questa zona, in cui sono previste la risistemazione di via del Lago di Traiano e una

nuova infrastruttura stradale sul vecchio sedime ferroviario, sono state individuate alcune significative interferenze con le preesistenze archeologiche individuate. Il tratto che corre sul viale del Lago di Traiano interferisce nello specifico con i resti antichi di un complesso di strutture del Molo orientale del Porto di Claudio (*Horrea-Termae*) poste immediatamente al di sotto del piano di campagna e documentate nei primi anni '30 del secolo scorso (Lugli G.-Filibeck G. 1935) e in parte livellate durante i lavori ferroviari ottocenteschi, e con i resti visibili di strutture murarie poste a nord e a sud del viale (fig. 15). Il tratto da realizzarsi invece nel vecchio sedime ferroviario è in sovrapposizione, oltre che con questi resti, con un complesso di magazzini del Porto di Traiano (n. 47) documentati sia nel 1970 sia nel 2005 (Testaguzza O., 1970; Keay, S. *et alii.*, 2007). L'elevato grado di criticità archeologica dell'area è stato confermato inoltre da un sondaggio geognostico realizzato in prossimità della stazione di Porto (C. Giraudi *et alii.*, 2007, n. 39): anche qui è stata accertata la presenza di livelli antropici connessi alle strutture portuali posti immediatamente al di sotto del piano di campagna. I resti riguardano in prevalenza infrastrutture degli antichi porti di Claudio e di Traiano che qui, all'altezza del Molo Orientale, interessavano il territorio senza soluzione di continuità e pertanto il livello di rischio archeologico è molto elevato (criticità alta) qualora la risistemazione stradale dovesse prevedere un sostanziale abbassamento di quota (fig. 15).

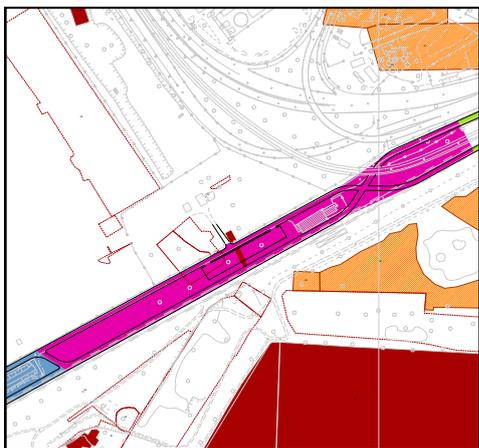


Figura 15
L'area dei complessi portuali, stralcio della tav. AA_02_a

- Un livello medio di criticità si riscontra all'inizio del tratto in esame, all'altezza di via Coccia di Morto. Qui l'area potrebbe essere interessata dalla presenza dell'Isolotto del Faro del Porto di Claudio, tuttavia con incertezza nella localizzazione, e con un limitato intervento stradale (fig. 16)



Figura 16

L'area dell'Isolotto del Faro, stralcio della tav. AA_02_a

- L'ultima parte del settore, riguardante l'area del viale di Porto di Traiano (all'altezza del Casale Torlonia) dove tra l'altro è prevista la demolizione del cavalcavia esistente, si registra una criticità archeologica non facilmente definibile in quanto il tratto ricade in un'area, individuata sia nella Carta dell'Agro Romano (f. 29, n. 2) sia nel PIP Ambito 2 (tav. E1-8, A7, A12), che indica genericamente la presenza di resti antichi senza precisarne la consistenza, le quote e l'esatta localizzazione. Tuttavia la vicinanza all'area dei complessi portuali antichi induce a considerarla un'area archeologica complessa e quindi possiamo determinare un livello di criticità medio (tav. AA_02_a).
- Per il settore descritto resta inteso che il livello di rischio archeologico cresce con l'aumentare della profondità degli interventi nel terreno poiché l'area, come riferito, risulta essere molto complessa archeologicamente.

4.1.3 Settore "Area della Portuense":

- Un elemento di criticità alta è dato dalla presenza documentata della Fossa Claudia nord (fig. 3). Il canale romano, localizzato proprio all'altezza del progressivo n. 22, sembra essere posto ad una profondità non elevata rispetto al piano di campagna attuale, come accertato sia da indagini geofisiche condotte recentemente (Keay, S. *et alii.*, 2007) sia dalla osservazione delle fotografie aeree (Giuliani 1992).
- Un grado di rischio archeologico si segnala grossomodo tra i progressivi n. 21 e n. 23 del tratto iniziale del settore (fig. 17). Qui è prevista la messa in opera di un muro a cassoni lungo ca. 770 m per la regolarizzazione del canale allacciante delle Vignole: si tratta di un intervento che prevede una risagomatura dell'argine nord del canale con uno scavo parziale di ca. 4 m dal piano di campagna (cfr. elaborato EG_07). La criticità archeologica è qui costituita dall'inevitabile interferenza con l'area archeologica già indicata sopra. Tuttavia il livello di rischio archeologico resta medio, poiché non si hanno indicazioni precise sulla consistenza, le quote e l'esatta localizzazione delle preesistenze presenti nell'area.

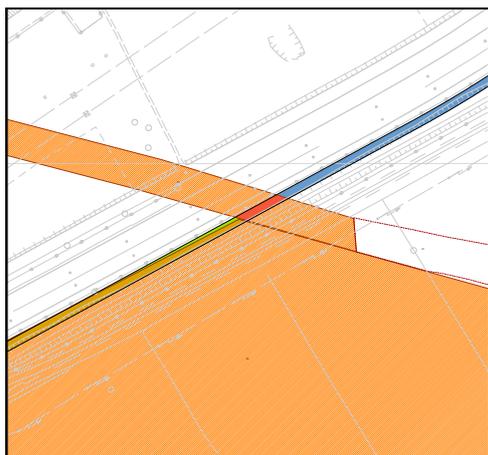


Figura 17
L'area della Fossa Claudia nord, stralcio della tav. AA_02_b

- Per il resto del settore non si evidenziano elementi di interferenza con preesistenze archeologiche, poiché il tratto progettato si snoda in una zona alquanto periferica rispetto ai complessi portuali e al tracciato della Portuense antica (tav. AA_02_b). Resta inteso, come sopra più volte ricordato, che l'assenza di preesistenze in un'area non indagata archeologicamente e non urbanizzata rende tuttavia "indefinibile" il grado di rischio archeologico (tav. AA_02-b).

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di opere relative al deflusso delle acque superficiali, come pozzetti e tubazioni, e alla sistemazione di una rete di sottoservizi da porre lungo tutti nuovi tratti di infrastrutture stradali. Tuttavia non è stato possibile valutarne il rischio archeologico derivante poiché le opere in oggetto puntualmente definite nei successivi approfondimenti progettuali (cfr. elaborato EG_07).

5. Bibliografia

Bersani P., Ferranti C., Succhiarelli C., Evoluzione storica della linea di costa in prossimità della foce del Tevere, Roma 2003

Coccia S., Paroli L., Il "Portus Romae" fra tarda antichità ed altomedioevo

Coltorti, P., Vori, P., Gagliardi, M.C., 1993. Il porto imperiale di Roma: i primi interventi di scavo. In: Arche. 159-166. ologia Laziale, XI, pp

De Rossi, Le torri costiere del lazio, Roma 1984

Fiumicino. Tra cielo e mare, Roma 2000

Giraudi C., Tata C., Paroli L, Carotaggi e studi geologici a Portus: il delta del tevere dai tempi di Ostia Tiberina alla costruzione dei porti di Claudio e Traiano , Journal of Fasti online 2007

Giraudi C., Evoluzione tardo - olocenica del delta del tevere, Italian Journal of Quaternary Sciences 17,pp.477-492, 2004

Giuliani C.F., Note sulla topografia di Portus. In V. Mannucci (ed), Il parco archeologico naturalistico del porto di Traiano: metodo e progetto, Roma 1992

Giraudi C., Tata C., Paroli L., Ricci G., Il colmamento sedimentario dei bacini del porto di claudio e traiano nell'ambito dell'evoluzione ambientale tardo-antica e medioevale del delta del Tevere, Archeologia Medievale 2006

Keay S., Millett M., Paroli L., Strutt K., Portus, Roma 2005

Lugli, G. & Filibeck, G., 1935, Il porto di Roma imperiale e l'agro portuense, Roma.

Paroli L., Il porto di Roma nella tarda antichità. In Gallina Zevi A., Turchetti R. (ed), Mediterranée occidentale antique: les échanges (ANSER), 2004, pp. 247-266

Pavolini C., Ostia, Roma-Bari 2006

Pellegrino A., Bedello M., Contributo allo studio della necropoli romana della via Portuense in località Fiumicino. Archeologia Laziale 7(1), pp. 224-232

La viabilità fra Roma e Porto, in *Viae Publicae Romanae*, Roma 1991, pp. 75-76

Petriaggi R., Bonacci G., Carbonara A., Vittori M. C., Vivarelli M. L., Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio Portuense, Archeologia Laziale 12, pp. 361-374

Petriaggi R., Vittori M. C., Valori P., Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto, in *Urbanizzazione delle campagne nell'Italia Antica*, Atlante di Topografia Antica n 10, pp. 139-150

Polo S., Benelli E., Guida al territorio di Fiumicino, Roma 2003

Scrinari V., Strutture portuali al "porto di Claudio" messo in luce durante i lavori dell'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino (Roma), *Rassegna dei lavori pubblici* n. 3, Roma 1960, pp.173-190

Scrinari, V., *Le navi del porto di Claudio*, Roma 1979.

Scrinari, V., 1984. Scavi al porto di Claudio. *Archeologia Laziale*, VI, pp. 213-219

Scrinari, V., 1987. Indagini al porto di Claudio. *Archeologia Laziale*, VIII, pp. 181-188.

Senlorenzi et alii , Nuove acquisizioni sulla viabilità dell'agro portuense. Il rinvenimento del tratto della via campana e della via portuense, Roma 2007, *Bcom* 105, p. 47-114

Verduchi P.A., Notizie e riflessioni sul porto di Roma. In Gallina Zevi A., Turchetti R. (ed), *Mediterranée occidentale antique: les échanges* (ANSER), 2004, pp. 233-246

Testaguzza O., *Portus*, Roma 1970

Turchetti R., *Portus*, in Guaitoli, *Lo sguardo di Icaro*, 2003

6. Elenco delle preesistenze archeologico-monumentali

Numero	Denominazione
1	Antico tracciato della Portuense
1	Tracciato stradale
1	Tratto di strada
2	Stagno di Maccarese pre-bonifica
3	Sepoltura
4	Area di frammenti fittili
5	Acquedotto Portuense
6	Area di frammenti fittili
7	Opere di canalizzazione in muratura
8	Casale
9	Casale
10	Sepulture
11	Sepulture
12	Casale
13	Casale Le Vignole
14	Impianto rustico
15	Casale
16	Antico percorso del Tevere
17	Casale Centorubbia
18	Mausoleo
19	Antico percorso del Tevere
20	Impianto idrico
21	Fossa Claudia nord
22	Stagno di Ostia pre-bonifica
23	Linea di costa del 1583
24	Linea di costa 850 d.C.
25	Linea di costa 1662
26	Ambiente della struttura sulla testata
26	Area archeologica di Monte Giulio
26	Banchina
26	Banchina e magazzini del molo orientale
26	Cisterna e terme del molo orientale
26	<i>Horrea-Terme</i>
26	Molo orientale
26	Muro
26	Resti di strutture
26	Struttura sul sulla testata del molo orientale
26	Strutture murarie
27	Tombe
28	Imbarcazione
28	Imbarcazioni
29	Molo occidentale
30	Casale-Via delle Vignole

Numero	Denominazione
31	Area di frammenti fittili
32	casale
33	Casale "Torlonia"
34	Resti Antichi, Casale km. 21 via Portuense
35	Tratto di acquedotto
36	Torre Torlonia
37	Casale Torlonia
38	casale
39	Sondaggio geognostico - stazione
40	Linea di costa del IV d.C.
41	Strutture murarie
42	Strutture murarie
43	Magazzini
44	Cinta costantiniana
44	Cinta Muraria
44	Mura Costantiniane
45	Mausoleo
45	Necropoli località Stella Buoi
45	Necropoli località Stella-Buoi
45	Tempio di <i>Portummus</i>
46	casale
47	Banchina e cinta costantiniane
47	Horrea
47	Invaso Porto di Traiano
47	Magazzini
47	Magazzini Severiani
47	Porto Traiano e magazzini
47	Resti di strutture
47	Strutture murarie
48	Sondaggio geognostico - 16
49	Strutture murarie
50	Palazzo imperiale
50	Terrazza di Traiano
51	casale
52	Canale romano
52	Canale romano e resti di strutture
52	Fossa Claudia sud
53	Strutture murarie
54	Horrea severiani
55	Resti di strutture
56	Strutture murarie
57	Strutture murarie
58	Edificio termale
59	Canale di comunicazione fra i due porti
59	canale trasverso

Numero	Denominazione
59	Circolazione interna fra i due Porti
59	Darsena
59	Molo con faro
59	Parte terminale di molo con faro
60	Sondaggio geognostico - 17
61	Sondaggio geognostico - 3
62	Sondaggio geognostico - 12
63	Foro Olitorio e porticato
63	Magazzini Traianeï
63	Magazzini Traianeï ovest
63	Porticato
63	Portico di Claudio
63	Strutture murarie
64	Sondaggio geognostico - 13
65	Sondaggio geognostico - 6
66	Porticato
67	Resti di muratura
68	Sondaggio geognostico - 2
69	Resti di strutture
70	Basilica Portuense
71	Sondaggio geognostico - 15
72	Sondaggio geognostico - 5
73	Sondaggio geognostico - 9
74	Resti di strutture
75	Resti di strutture
76	Sondaggio geognostico - 10
77	Sondaggio geognostico - 25
78	Episcopio
79	Isolotto del Faro
80	Sondaggio geognostico - 8
81	casale
82	Via Flavia-Severiana
83	Casale km 24 via Portuense
84	Antica area costiera con ruderi
85	Molo meridionale
86	Abitato di "Fiumicino"
87	Torre Alessandrina
88	casale "le fornaci"
89	Torre Clementina
90	Forte di Paolo IV
91	Villa Guglielmi
92	Forte degli Imperiali
93	Torre Niccolina o dello Sbirro