



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S.Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

## PORTO DI ORTONA

### APPROFONDIMENTO DEI FONDALI MEDIANTE DRAGAGGIO E CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA DI RIVA

C.U.P. J79J21012000006

INTERVENTO DI CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA - PRIMO TRATTO

PNRR - Missione M5C3 "Interventi speciali per la coesione territoriale" - Investimento 4 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)"

### Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Il Responsabile unico del procedimento:

Ing. Gianluca Pellegrini

Il Progettista:

 Modimar  
Project S.r.l.

23

002

FR

008

00

## RELAZIONE DI VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

Data	Rev.	Descrizione	Redatto	Controllato	Verificato
14/06/2023	0	Emissione per Conferenza dei Servizi	Ceazzi	Scrimieri	Capozzi

# Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (AdSP) - SABAP CH PE

Abruzzo - CH – Ortona

**J79J21012000006**

**Completamento infrastruttura al Porto di  
Ortona - Approfondimento dei fondali  
mediante dragaggio e consolidamento  
della banchina di riva.**

**INDAGINE TERRITORIALE**

**diagnostica preliminare - Fase di progetto: fattibilità**

Funzionario responsabile: Faustoferri, Amalia - Responsabile della VI Arch: Ceazzi, Alice  
Compilatore: Ceazzi, Alice - Data della relazione: 2023/06/01

## DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PROGETTO

L'intervento di consolidamento della banchina di Riva del Porto di Ortona è mirato alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi. Tale obiettivo presuppone di attuare preliminarmente l'adeguamento strutturale delle banchine esistenti ai criteri e ai requisiti previsti dalla normativa tecnica in vigore, al fine di garantire prioritariamente la sicurezza strutturale, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali marittimi. L'intervento, che consentirà di risanare e mettere in sicurezza l'attuale banchina, anche in relazione a sgrottamenti e cedimenti avvenuti nel tempo al piede della banchina, di ottenere un fronte di accosto strutturalmente omogeneo e di conseguire il rinnovamento di arredi e predisposizioni di banchina, si prefigge, altresì, di perseguire criteri quali il rispetto delle regole tecniche e della normativa in vigore, la sostenibilità economica, la compatibilità con i vincoli territoriali e con la sostenibilità ambientale, oltre alla sicurezza ed ad un rapporto sostenibile fra benefici e costi di costruzione, manutenzione e gestione in relazione al ciclo di vita dell'intervento oggetto della progettazione. Tutto ciò senza alterare le caratteristiche funzionali dell'area portuale, l'aspetto planimetrico delle opere portuali interne e degli aspetti inerenti alla navigazione. La soluzione progettuale proposta e nel seguito descritta, limitata al primo tratto di banchina omogeneo di circa 230 m realizzabile con il finanziamento disponibile è del tutto compatibile ed estendibile a tutto lo sviluppo della Banchina di riva. L'intervento progettato riguarda la realizzazione di un "rifodero" dell'attuale fronte della banchina di Riva "Primo Tratto" allineato secondo l'asse longitudinale per uno sviluppo complessivo di circa 230 m ed aggettante circa 3 m rispetto all'attuale ciglio di banchina. Per i lavori di rifodero della banchina è stata analizzata la seguente soluzione progettuale che prevede l'incapsulamento della banchina esistente attraverso la realizzazione di un telaio costituito lato mare da una paratia combinata di pali metallici e palancole tipo Z collegata attraverso una soletta di impalcato a singoli pali trivellati di c.a. alle spalle del muro attuale. Tale soluzione consente da un lato di non far gravare sul terrapieno a tergo della banchina i sovraccarichi variabili di progetto riducendo la spinta del terreno sulla struttura e dall'altro di consentire che tali carichi siano direttamente ricondotti negli strati più profondi caratterizzati da parametri geomeccanici migliori. L'intasamento con cls tra la nuova paratia metallica e la struttura a massi sovrapposti esistente, eviterà ulteriori fenomeni di sifonamento del terreno a tergo dell'opera di sostegno garantendo la funzionalità della banchina e dell'adiacente piazzale. Il rifodero lato banchina è costituito da pali metallici vibro-infissi di diametro  $\Phi 1000$  mm disposti tra di loro ad interasse costante di 2,40 m. I pali hanno una lunghezza totale di 28,50 m (da q.ta +0,50 m s.m.m. a q.ta -28,00 m s.m.m.) e sono provvisti di opportuni gargami che consentiranno, previa installazione di palancole tipo "Z" lunghe 23 m, la realizzazione di una paratia metallica continua lato mare con funzione di contenimento del getto di intasamento in cls. La superficie della paratia a contatto con l'acqua di mare sarà opportunamente verniciata da q.ta 0.00 m s.m.m. a q.ta -2.50 m s.m.m.. per garantire una maggiore durabilità dell'opera nel tempo. La soletta d' impalcato che collega i pali lato mare con quelli a tergo del muro di banchina esistente è realizzata, come i pali trivellati, in c.a. con calcestruzzo di classe di resistenza C35/45, classe di consistenza S4/S5 idonei alla classe di esposizione XS3. L'impalcato, che presenta uno spessore di 1,50 m ed una larghezza di 10,70 m, oltre ad unire i pali trasversalmente, ne garantisce il collegamento anche in senso longitudinale consentendo una migliore diffusione delle azioni orizzontali lungo l'intera banchina. Lato mare l'impalcato presenta quota di imposta a q.ta -0,50 m s.m.m. per una maggiore protezione della paratia metallica ed è armato con barre di acciaio tipo B450C zincate a caldo per aumentarne la durabilità nel tempo. I pali interni sono disposti ad interasse longitudinale costante di 4,82 m (interasse doppio rispetto ai pali di banchina) e trasversale di 8,50 m. Nell'ambito dell'intervento sulla banchina, compreso in una fascia complessiva di 30 m, è prevista la realizzazione di una pavimentazione bituminosa ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali .

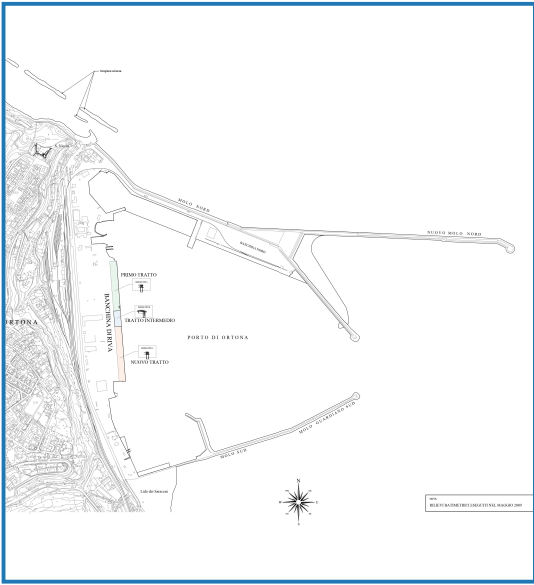


Fig. 1 - Inquadramento porto.



Fig. 2 - Inquadramento banchina di riva.

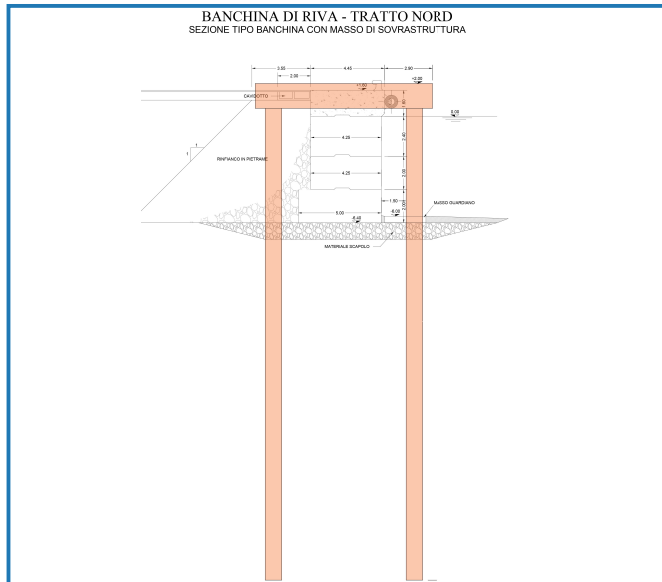


Fig. 3 - Sezione banchina tratto nord.

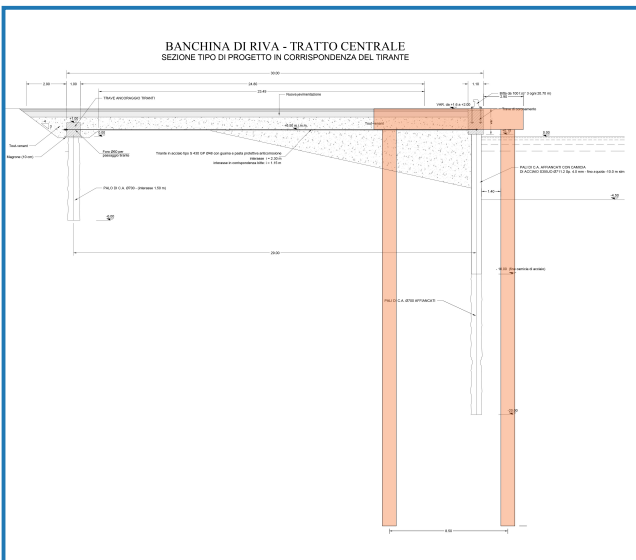


Fig. 4 - Sezione banchina centrale.

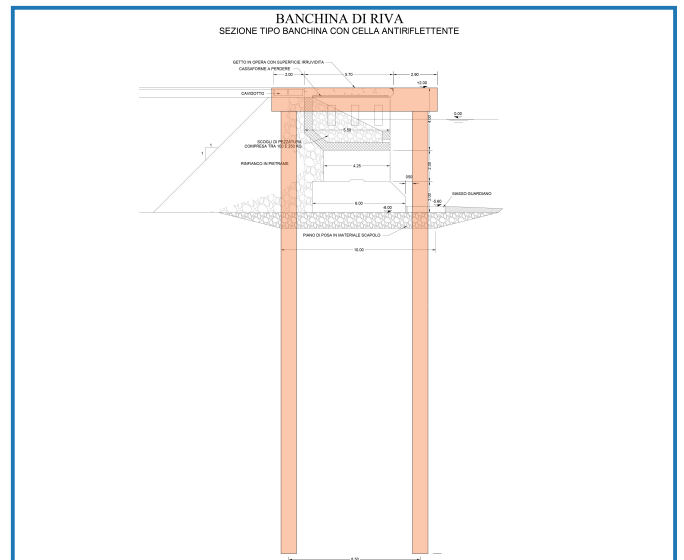
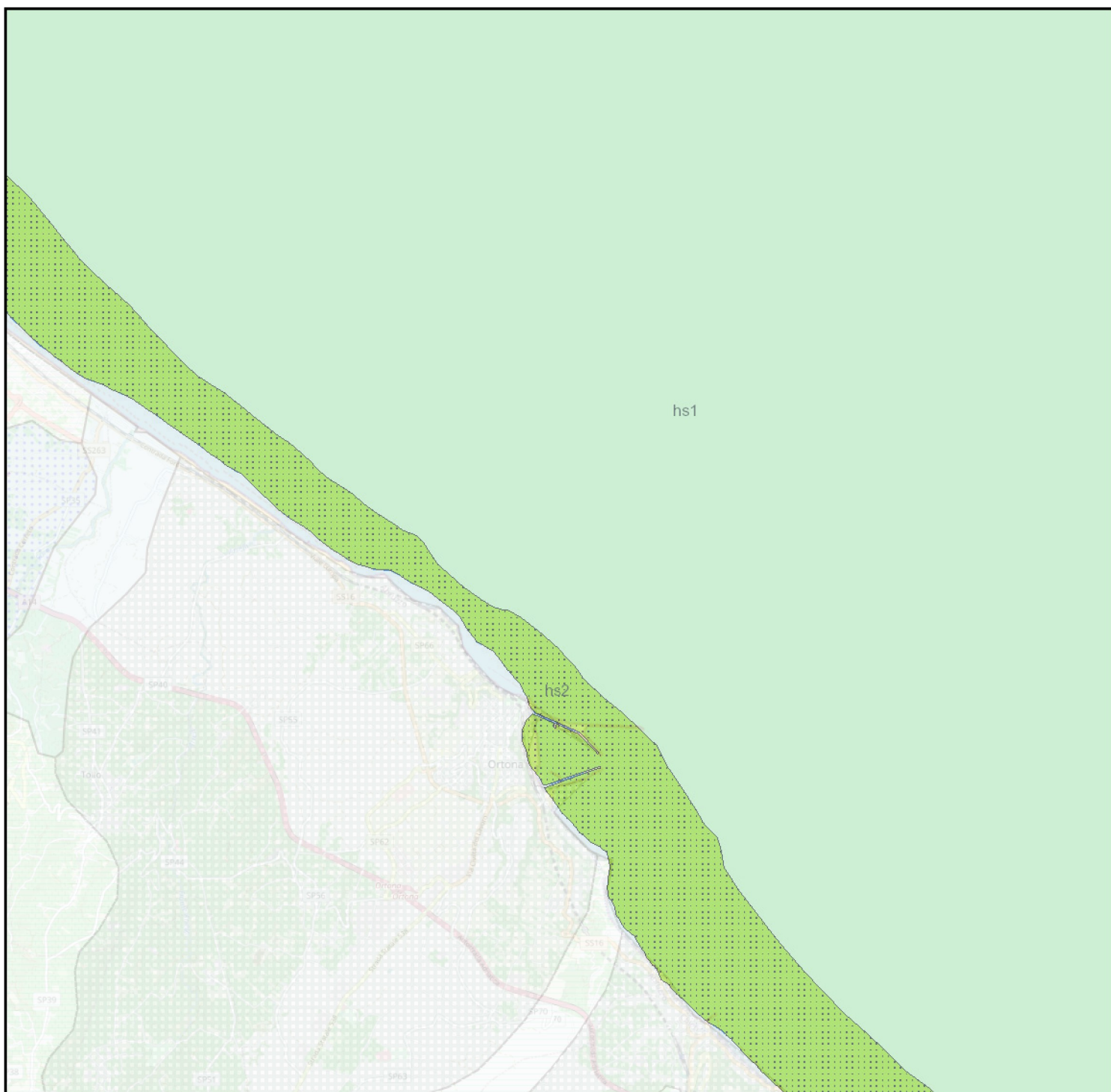


Fig. 5 - Sezione banchina di riva.

# GEOMORFOLOGIA DEL TERRITORIO

Il territorio è caratterizzato dalla presenza di sabbie e ghiaie con ciottoli immersi in matrice limosa, ma presenta caratteri morfologici ben differenziati in funzione dei litotipi affioranti e degli agenti esogeni di modellamento dei rilievi che vi hanno esercitato la loro azione. La morfologia del territorio circostante presenta caratteristiche differenti in funzione dei litotipi affioranti e degli agenti esogeni di modellazione dei rilievi, che vi hanno esercitato la loro azione. Sotto il profilo orografico la zona anzidetta presenta i caratteri di bassa collina situandosi a quota compresa tra i 5 ed i 100 m s.l.m.

Dal punto di vista morfologico, l'area è posta nel bacino portuale ed è caratterizzata dalla presenza di sabbie immerse in matrice limosa e limi sabbiosi; queste formano una coltre continua, ma di spessore variabile a seconda dell'evoluzione geologica e geomorfologica subita in passato e a seconda del flusso delle maree e delle mareggiate che tendono a rimescolare i sedimenti immersi. L'orizzonte suddetto poggia su argilla siltosa di colore grigio scuro e del limo sabbioso di origine continentale. Sull'area in esame non sono presenti movimenti gravitativi né frane; l'area non risulta perimetrata come pericolosa dalla normativa PAI e si trova alla giusta distanza all'orlo di scarpata presente in prossimità dell'area come si evince dalla carta del PAI frane.



## CARATTERI AMBIENTALI STORICI

L'analisi della cartografia storica ha preso in considerazione due planimetrie della città edite nei contributi di A.R. Staffa. La più antica è la Mappa cd. Agostiniana fatta redigere dal Priore del Convento degli Agostiniani nel 1583 in occasione della visita in città del frate agostiniano Angelo Rocca, Segretario dell'Ordine. Eseguita probabilmente da un artista locale dalle spiccate capacità artistica rispecchia abbastanza fedelmente lo stato dei luoghi dell'epoca, con una veduta a volo d'uccello della città vista dal mare. Il porto del XVI secolo, protetto da un molo sul lato settentrionale, mentre all'estrema propaggine settentrionale del Castello Aragonese compaiono alcune strutture da riferire, secondo l'interpretazione di A.R. Staffa, ai resti delle fortificazioni bizantine della città. Il molo cinquecentesco è raffigurato anche nella planimetria di Ortona dell'anno 1685, meno accurata della precedente e caratterizzata da alcune lacune, nella quale è possibile tuttavia riconoscere l'impianto complessivamente regolare del tessuto urbano di origine romana scandito da una serie di assi longitudinali e dalle traverse ad essi ortogonali. Nelle mappe considerate nell'area interessata dai lavori in progetto non compaiono strutture riferibili ad epoca anteriore al XVI secolo.



Fig.6 - Mappa cosiddetta "Agostiniana" del 1583.



Fig. 7 - Planimetria di Ortona del 1685.

# CARATTERI AMBIENTALI ATTUALI

Il porto di Ortona è uno scalo di rilievo nazionale, classificato di prima classe, seconda categoria, ed è posizionato a circa 160 km a sud-est del porto di Ancona, nella zona centrale del Mare Adriatico, rappresentando un contesto marittimo strategico per posizione geografica sia rispetto alle zone industriali e produttive del centro Italia, che al contesto delle reti di trasporto transeuropee. Lo specchio portuale è delimitato da due opere foranee, la diga Sud e la nuova diga Nord, per uno sviluppo areale di oltre 130 ha. Gli spazi a terra accolgono attività commerciali connesse alla pesca, alla cantieristica, al turismo nautico e all'ormeggio di prodotti petroliferi nonché attività di organizzazione e gestione del porto. Le strutture della banchina di Riva, oggetto di intervento, risultano essere state realizzate in anni differenti e con tipologie strutturali non omogenee, che, allo stato attuale, si rivelano non più adeguate ai carichi e ai fondali richiesti per l'accosto dei moderni vettori commerciali marittimi. Un primo tratto della banchina di Riva, di sviluppo pari a circa 200 m, è stato realizzato negli anni '70 secondo la tipologia in massi sovrapposti imbasati su fondali di -6,0 m s.l.m., mentre un nuovo tratto di circa 250 m è stato realizzato negli anni '90 sempre con la medesima tipologia strutturale. La realizzazione del tratto intermedio, di sviluppo longitudinale di circa 100 m e realizzato mediante paratia di pali in c.a. accostati (in parte a "rifodero" delle strutture esistenti) collegata con tiranti di collegamento ad una trave di ancoraggio fondata su pali in c.a., risalente all'anno 2015, ha consentito di raggiungere fattuale sviluppo di banchina di circa 560 m. Attualmente, inoltre, la banchina presenta fondali al piede inferiori a -7,0 m s.l.m., poiché tutte le strutture di banchina presenti, realizzate in tempi diversi, sono state dimensionate per una profondità di progetto al massimo pari a -7,5 m s.l.m.

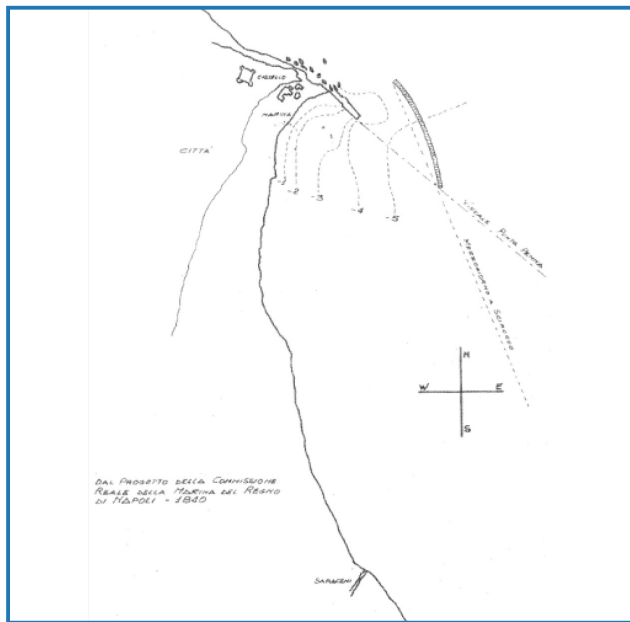


Fig. 8 - Progetto del 1840 redatto dalla Commissione Reale della Marina del Regno di Napoli.

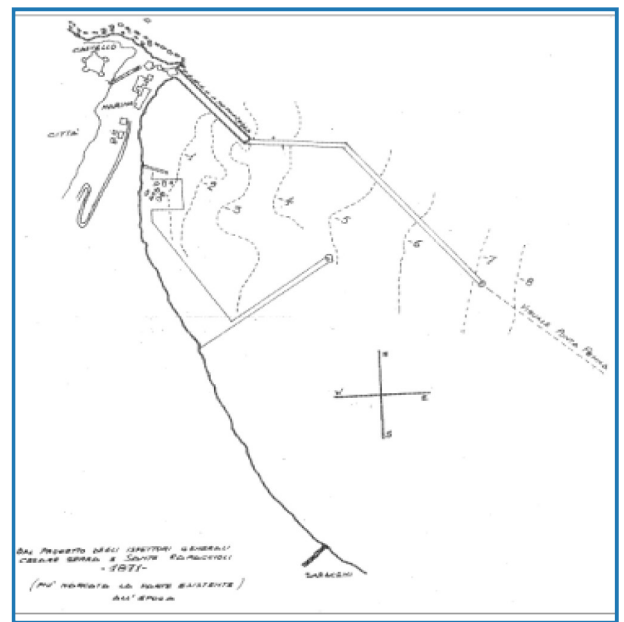


Fig. 9 - Progetto del 1871 redatto dagli Ispettori Generali C. Serra ed S. Rapacciosi.

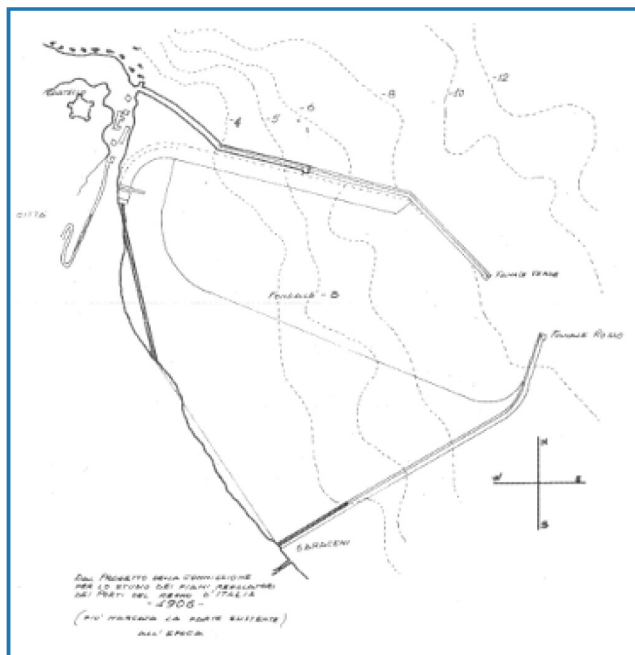


Fig. 10 - Piano Regolatore del 1906 redatto ad opera della Commissione per lo studio dei Piani Regolatori dei Porti del Regno d'Italia.

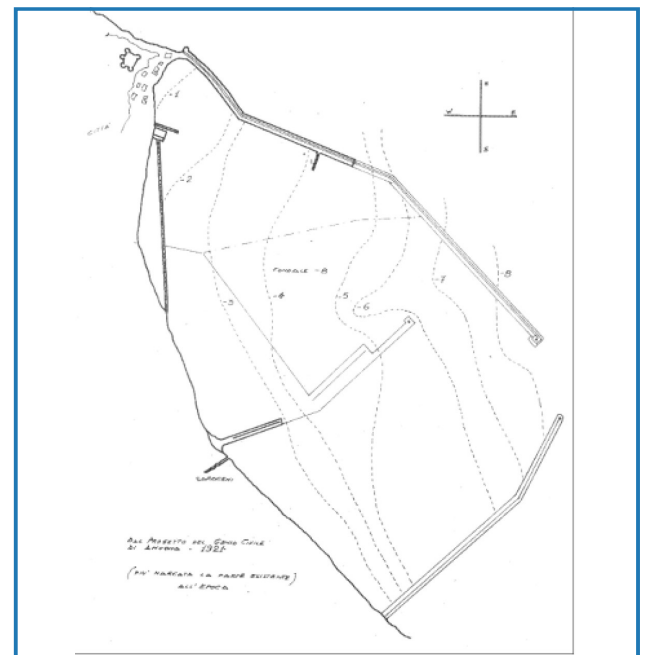


Fig. 11 - Progetto generale redatto nel 1921 dal Genio Civile di Ancona.

## SINTESI STORICO ARCHEOLOGICA

Le ricerche condotte dalla Soprintendenza hanno consentito di riconoscere i resti dell'insediamento antico, bizantino e medievale di Hortona nel quartiere storico di Terra Vecchia. Fin dalla protostoria, l'importanza del centro è legata, seppur con alterne vicende, al controllo dell'approdo, che con quello di Punta Penne di Vasto costituisce l'unico approdo naturale dell'intera costa abruzzese. Le prime tracce di popolamento umano nel territorio del Comune di Ortona risalgono al Paleolitico e consistono in rinvenimenti sporadici di materiale litico effettuati nel fosso di Morrecine, tra Villa Grande e Tollo, e in contrada Ciampino, dove sono stati recuperati anche reperti del Neolitico. In questa stessa località, situata a sud di Ortona, nell'ottobre 2002 un intervento d'urgenza ha consentito l'individuazione e il recupero di un'interessantissima associazione faunistica, del Pleistocene medio iniziale. Si trattava per la maggior parte di ossa appartenenti ad un unico individuo di *Hippopotamus ex gr. H. antiquus*, associato ad un molare deciduo di *Elephas antiquus* e a due reperti ossei attribuiti a *Cervus elaphus*. Queste testimonianze si aggiungono ai resti fossili già noti in passato, casualmente scoperti durante il traforo per la ferrovia a Punta Ferruccio. La più antica menzione del toponimo Hortona è in un passo di Strabone, geografo e storico greco vissuto tra il 60 a.C. e il 20 d.C. ca. che, nel V libro del trattato "Geografia", definisce l'insediamento "epineion" dei Frentani. Il termine greco può essere inteso come "arsenale", cioè non un semplice approdo naturale ma un luogo probabilmente dotato anche di strutture appositamente costruite per favorire lo scalo delle navi. La fonte straboniana ci fornisce dunque indicazioni importanti sulla natura dell'insediamento, sorto e sviluppatosi verosimilmente proprio grazie alla sua vocazione marittimo-commerciale, potendo contare su un punto di approdo naturale, in una fascia costiera non particolarmente adatta, per configurazione geografica, conformazione geomorfologica della costa, per batimetrie e regime delle correnti e dei venti, alla navigazione di cabotaggio. Livio infatti definisce la costa occidentale dell'Adriatico "importuosa Italiae litora", priva di veri e propri porti e dove gli approdi utili coincidevano di fatto con le foci dei fiumi, quindi poco adatta per la navigazione antica. La seconda indicazione fornita dal passo di Strabone riguarda la pertinenza di Hortona ai Frentani, una delle genti italiche che componevano il variegato mosaico del popolamento dell'Abruzzo antico. Appartenenti al ceppo safino (come tutti gli altri popoli che le fonti latine riconoscono stanziati nella nostra regione, con i quali i Romani entrano in contatto e scontro in diversi momenti, a partire dal IV secolo a.C., quando intraprendono la conquista dei territori italici), i Frentani erano localizzati lungo la fascia costiera. A questo orizzonte cronologico si riferiscono le due tombe a inumazione entro fossa, rinvenute nel 1966 in località Bardella, durante lavori di rettifica della strada comunale che porta al mare. Una delle due, femminile, ha restituito un notevole corredo tra cui spiccano tre fibule in bronzo con staffa desinente a testa d'ariete e due pendagli figurati in ambra. Il luogo su cui sorge il centro abitato attuale è un esteso pianoro sul mare, naturalmente difeso sui lati nord, est e ovest, sul quale domina il Castello Aragonese, su un promontorio alla cui base era ubicato un punto d'approdo. La prima frequentazione di quest'area risale all'età del Bronzo, come testimoniano i resti di insediamento individuato in scavi del 1999 effettuati a seguito di lavori di restauro del Castello, quando venne intercettato nella corte centrale del monumento un grosso strato antropico con frammenti d'impasto riferibile probabilmente a un insediamento protostorico-italico, tagliato da una cisterna circolare in calcestruzzo di età romana. Da questo originario sito protostorico e italico d'altura, sul mare, si sviluppò il centro di età romana inglobando l'area di Terravecchia, a sua volta parte più settentrionale e antica dell'abitato medievale. Stratigrafie messe a nudo dalle frane che hanno interessato il margine settentrionale del promontorio confermano la lunga continuità di vita del sito, sempre grazie alla sua funzione di scalo, in età italica e poi in epoca romana, quando Ortona divenne municipio, fino all'età bizantina (VI-VII secolo d.C.). Dal II-I secolo a.C., e soprattutto nella prima età imperiale, il centro (inteso dal quartiere Terravecchia fino a Palazzo Farnese) si struttura urbanisticamente lungo la percorrenza della via romana litoranea che le fonti nominano via Flaminia ab Urbe per Picenum Anconam et inde Brundisium, che si immetteva nell'abitato da nord e proseguiva verso Anxanum (Lanciano). In vari punti del tessuto urbano attuale, scavi archeologici della Soprintendenza hanno intercettato resti che confermano l'ininterrotta continuità di vita di Hortona ben oltre l'età romana. La connessione dello sviluppo insediativo di Hortona con la sua funzione di scalo marittimo è ipotizzata anche dallo storico Romanelli, che cita l'esistenza di un collegium fabrum lanariorum et navicularum, come del resto confermerebbero i rinvenimenti passati di alcune anfore impigliate nei fondali davanti il Castello. L'originaria ubicazione dell'epineion sembrerebbe quella indiziata da resti di strutture in località "Lo Scalo", immediatamente a NE del Castello, dove il porto rimase sino al Medioevo. Il ritrovamento nel 1884 di resti murari dietro la stazione ferroviaria, ora Monumento ai Marinai d'Italia, pur testimoniando una frequentazione antica del sito ove è ubicato il porto attuale, non appare sufficiente a identificare qui l'originario approdo cui fa cenno Strabone. Le prospezioni subacquee condotte nel 1994 nell'ambito del progetto "Porti e approdi" nel tratto di costa tra Punta Ferruccio-Punta Lunga e Fonte del Peticcio-Faro, confermano l'esistenza di strutture portuali antiche immediatamente alla base del promontorio del Castello Aragonese, che le frane e il tempo hanno quasi del tutto azzerato. Dopo la conquista bizantina nel 539 d.C., nel corso della guerra greco-gotica (538-560), Ortona diviene uno scalo di rilievo nella navigazione in Adriatico, venendo nominata come porto d'Abruzzo, insieme a Giulianova, dallo scrittore Giorgio Ciprio, attivo nel VII secolo. Anzi, dotata di mura e porte e con il centro contratto fino a Palazzo Farnese come indizierebbero tombe di fine VI-inizi VII, divenne la vera e propria capitale dell'Abruzzo Bizantino. Ai Bizantini succedono i Longobardi (Ortona entra a far parte del Ducato di Benevento) e poi i Franchi (IX-X secolo), che favorirono le attività portuali, mantenendo il ruolo di rilievo dello scalo. Con l'invasione normanna l'abitato subisce un incendio che interessa anche la cattedrale. Nelle alterne vicende del sito nelle fasi successive, quello che emerge è proprio la continuità delle attività portuali: se ne preoccupa l'imperatore Enrico VI, che nel 1196 riconosce ad Ortona immunità relative alle merci destinate alla fiera della vicina Lanciano ("Capitolare di Bajulazione"); lo attesta la nascita nel XII secolo degli "stuoli marittimi", sorta di associazioni tra mercanti e proprietari di imbarcazioni per gestire il commercio marittimo; lo ribadisce l'interesse degli Svevi, con Federico II che dota la città di alcuni privilegi commerciali e con Manfredi che stringe un trattato mercantile con Venezia nel quale Ortona compare tra i porti adriatici che potevano esportare merci e ospitare consoli veneziani. Nel 1447 l'arsenale e i magazzini, ubicati fuori del centro urbano, vengono distrutti da un incendio appiccato dai Veneziani. Fu questo episodio a determinare lo spostamento del porto più a sud, dove è tuttora, e la costruzione del Castello Aragonese a difesa del promontorio.



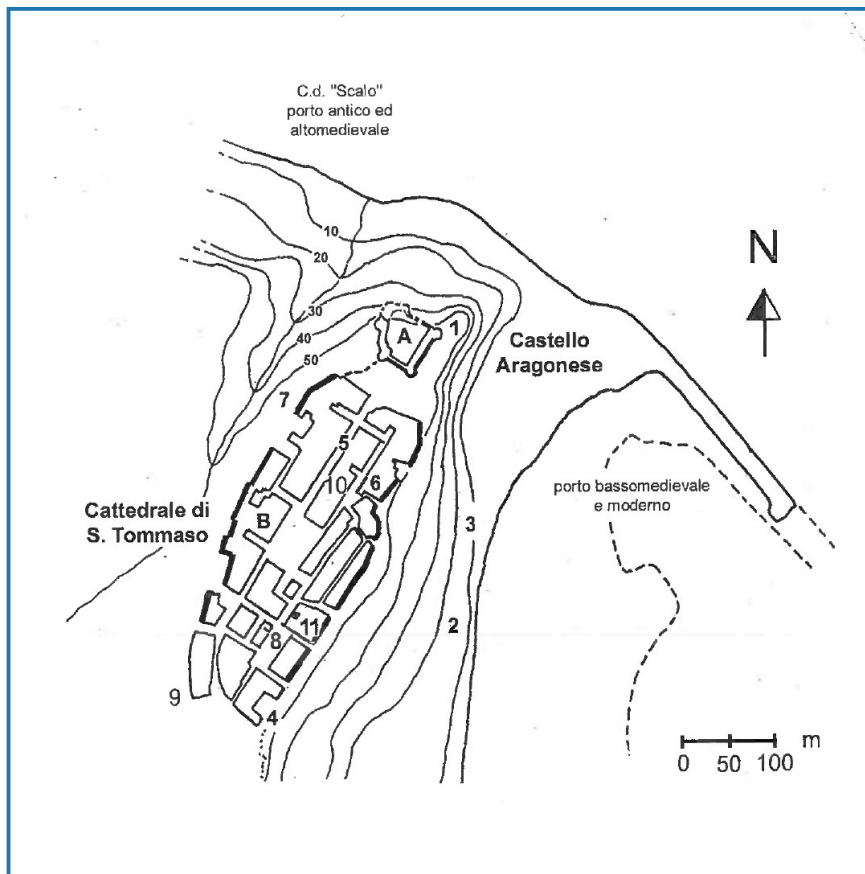


Fig. 12 - Planimetria generale del centro antico di Hortona.

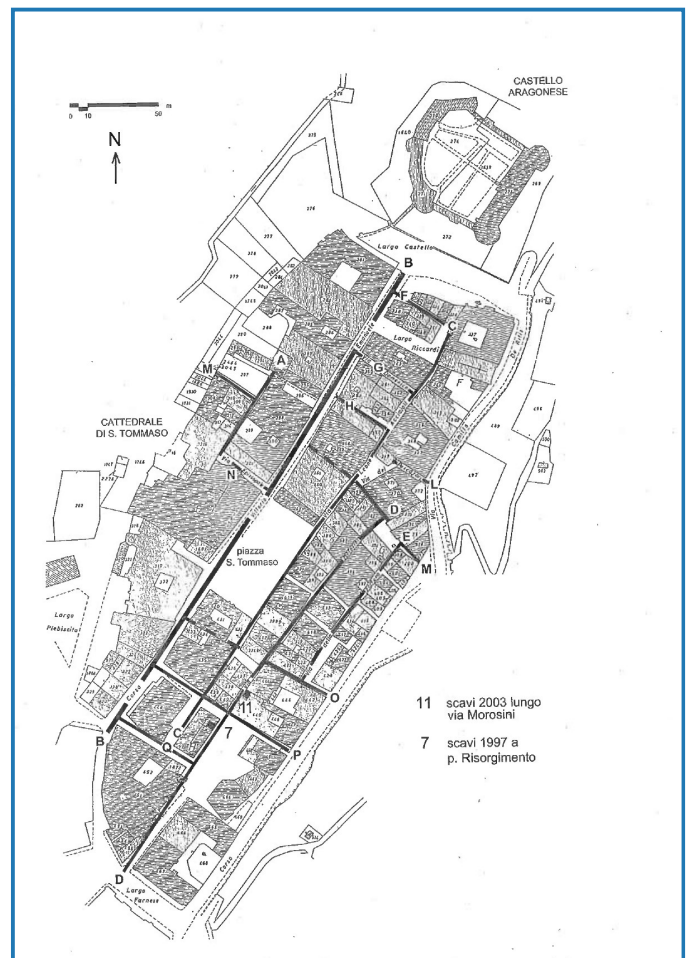
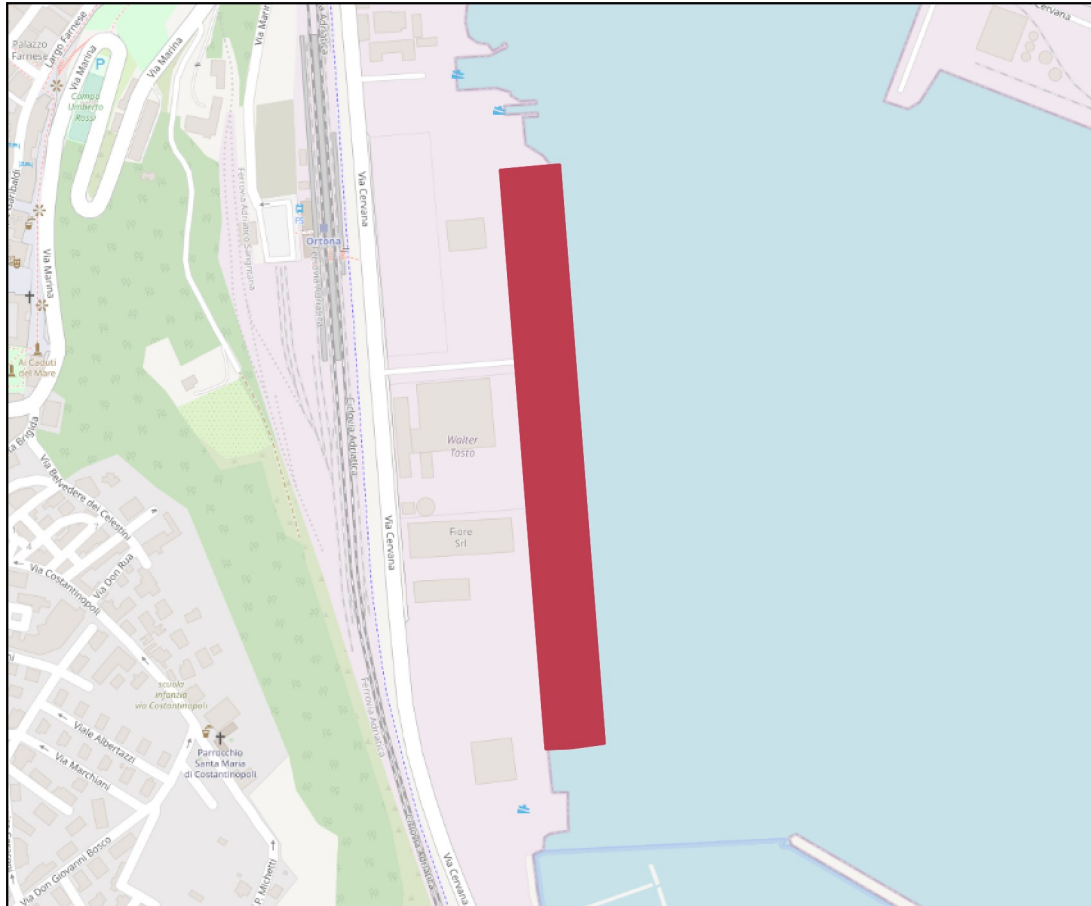


Fig. 13 - Planimetria del quartiere urbano di Terravecchia, corrispondente all'abitato antico, altomedievale e medievale.

**Copertura del suolo:** superficie artificiale - L'area interessata dal progetto (banchina di riva del porto) è una struttura completamente artificiale.

### Copertura del suolo



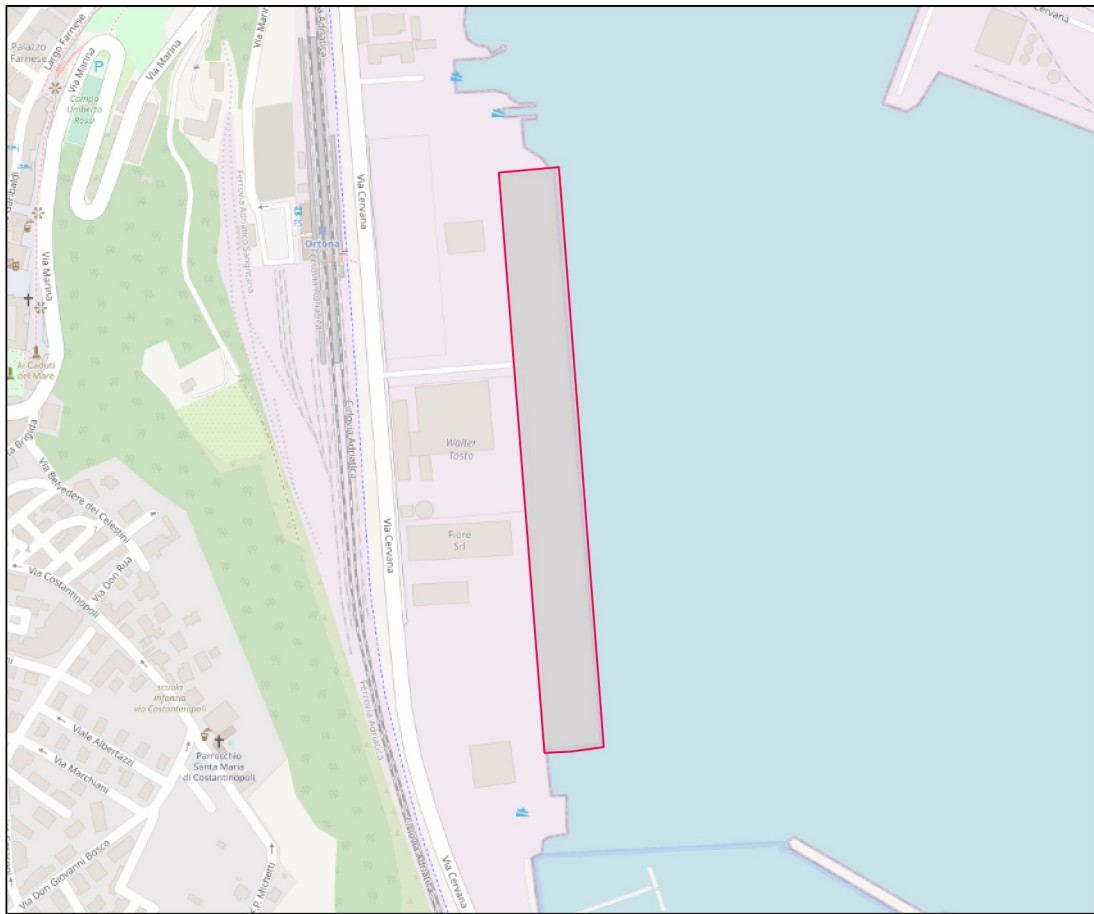
Porto di Ortona (CH) da NO.



Porto di Ortona (CH): ingresso.

Visibilità del suolo: 0 (area non accessibile)

## Visibilità del suolo



### Copertura del suolo

- superficie artificiale
- superficie agricola utilizzata
- superficie boscata e ambiente seminaturale
- ambiente umido
- ambiente delle acque
- 

### Visibilità del suolo

- 0 (area non accessibile)
- 1
- 2
- 3
- 5
- 5

# CARTA DELLA COPERTURA DEL SUOLO

## LEGENDA

Copertura del suolo







- superficie artificiale
- superficie agricola utilizzata
- superficie boscata e ambiente seminaturale
- ambiente umido
- ambiente delle acque

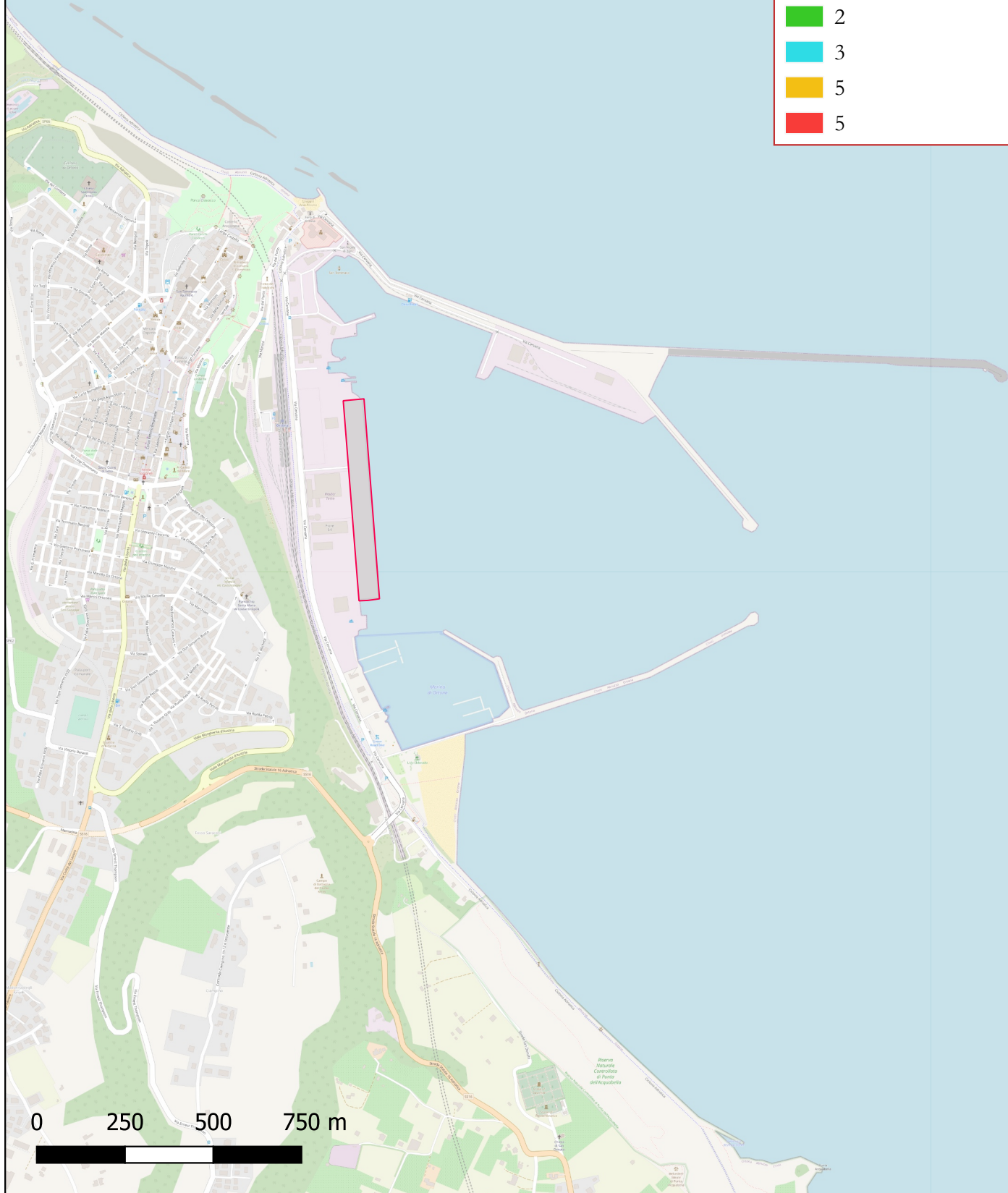


# CARTA DELLA VISIBILITÀ DEL SUOLO

## LEGENDA

Grado di visibilità

-  0 (area non accessibile)
-  1
-  2
-  3
-  5
-  5



## Sito 009 - OR 9 (J79J21012000006\_Sito 009)

**Localizzazione:** Ortona (CH) - [% represent\_value( "PVL - Toponimo/località" ) %],

**Definizione e cronologia:** insediamento, {area urbana, castello}. {Età Romana, Età Medievale, Età Moderna, Età Contemporanea, Età del Bronzo},

**Modalità di individuazione:** {dati bibliografici}

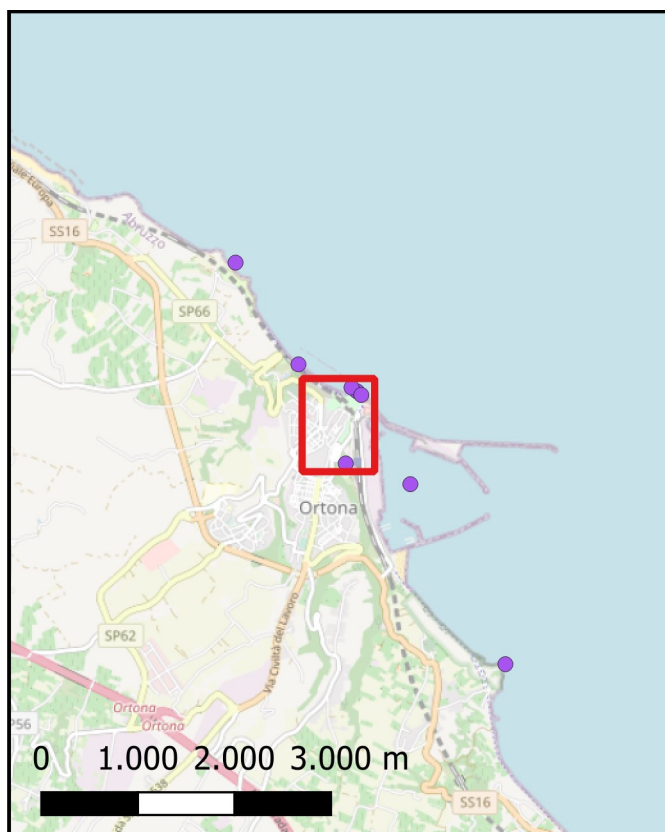
**Distanza dall'opera in progetto:** 200-500 metri

**Potenziale:** potenziale alto

**Rischio relativo:** rischio nullo

La città di Ortona occupa la parte più alta di un esteso pianoro difeso su tre lati (N, E, O) da scoscesi pendii collubricato su un promontorio roccioso alla cui base era localizzato un approdo naturale ben difeso. Ai margini Nord dell'abitato medievale le frane succedutesi nei secoli, provocando il crollo di quasi metà dell'ivi esistente Castello Aragonese, avevano rivelato da tempo la presenza di livelli archeologici che attestano una lunghissima frequentazione del sito, dagli inizi dell'età del Ferro sino all'età romana (secc. III) ed infine sino ad età bizantina (secc. V I-VII). L'originario insediamento protostorico ed italico di Ortona è con tutta probabilità ubicato nell'area del Castello Aragonese; da qui dovette poi svilupparsi da questo sito dominante sul mare sino a ricomprendere in età romana l'intera propaggine collinare ad esso correlata in direzione SO, oggi occupata dal quartiere di Terravecchia, parte settentrionale e più antica dell'originario abitato medievale corrispondente alla zona compresa fra i resti del Castello Aragonese e Palazzo Farnese.

Staffa A.R., Abruzzo: strutture portuali e assetto del litorale fra antichità ed altomedioevo, in C. ZACCARIA (a cura di), Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana, Atti della XXIX Settimana di Studi Aquileiesi (Aquila, 20-23 maggio 1998), Trieste-Roma, pp.343-413.  
Staffa A.R., Ortona fra tarda antichità ed altomedioevo. Un contributo alla ricostruzione della frontiera bizantina in Abruzzo, in Archeologia Medievale, XXXI, 2004, pp.365-403.



## Sito 010 - OR 10 (J79J21012000006\_Sito 010)

**Localizzazione:** Ortona (CH) - [% represent\_value( "PVL - Toponimo/località" ) %],

**Definizione e cronologia:** area priva di tracce archeologiche, {}. {non determinabile},

**Modalità di individuazione:** {dati di archivio, prospezioni geofisiche}

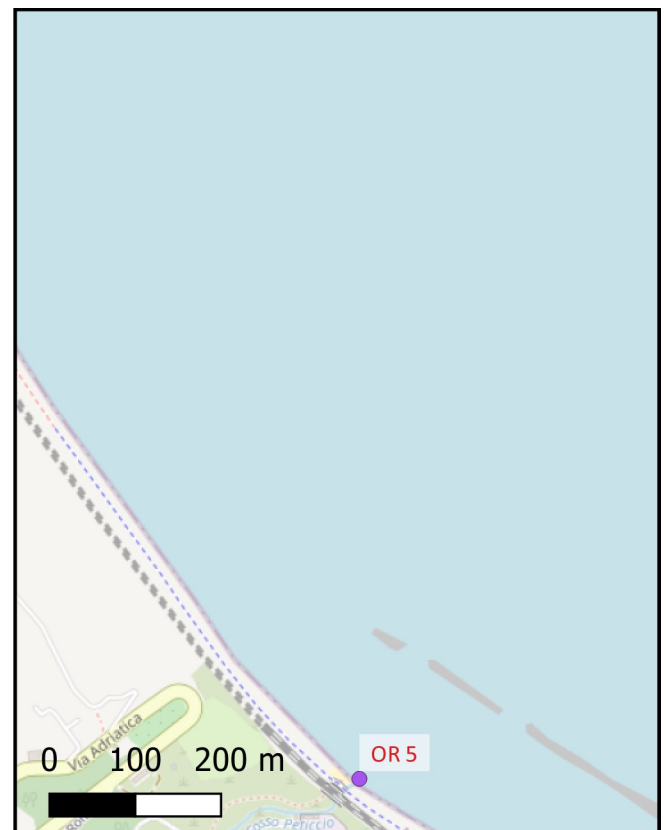
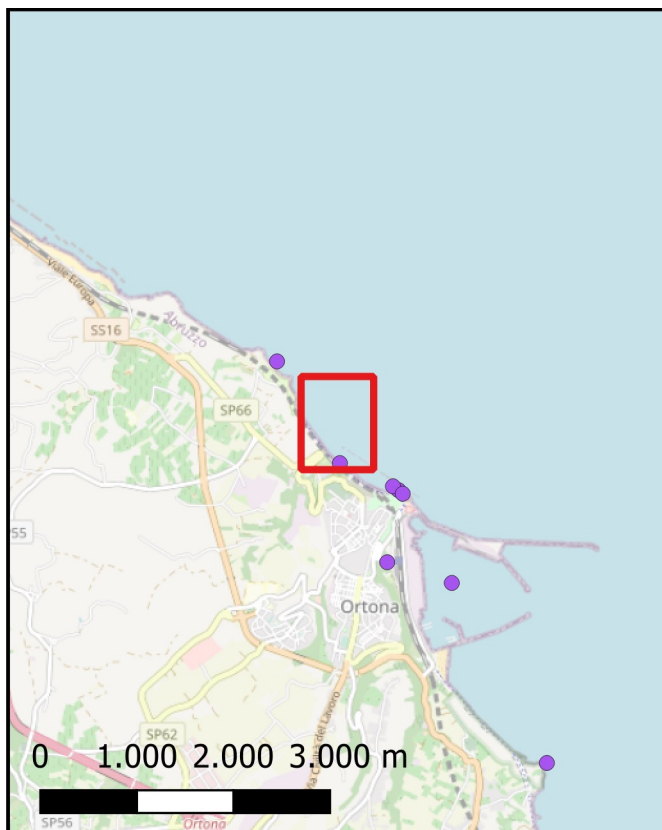
**Distanza dall'opera in progetto:** >1000 metri

**Potenziale:** potenziale medio

**Rischio relativo:** rischio nullo

Prospezioni condotte nel 1994 per il progetto "Porti e approdi" del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con esito negativo.

Staffa A.R., Abruzzo: strutture portuali e assetto del litorale fra antichità ed altomedioevo, in C. ZACCARIA (a cura di), Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana, Atti della XXIX Settimana di Studi Aquileiesi (Aquila, 20-23 maggio 1998), Trieste-Roma, pag. 364.  
Staffa A.R., Ortona fra tarda antichità ed altomedioevo. Un contributo alla ricostruzione della frontiera bizantina in Abruzzo, in Archeologia Medievale, XXXI, 2004, pag. 373.



## Sito 011 - OR 11 (J79J21012000006\_Sito 011)

**Localizzazione:** Ortona (CH) - [% represent\_value( "PVL - Toponimo/località" ) %],

**Definizione e cronologia:** elemento geomorfologico, {}. {Età Contemporanea},

**Modalità di individuazione:** {prospezioni geofisiche}

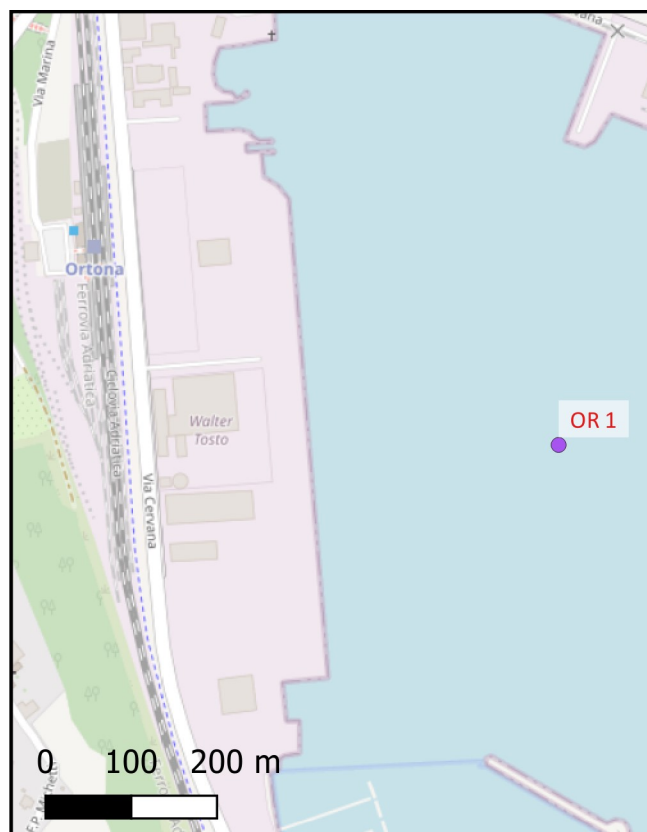
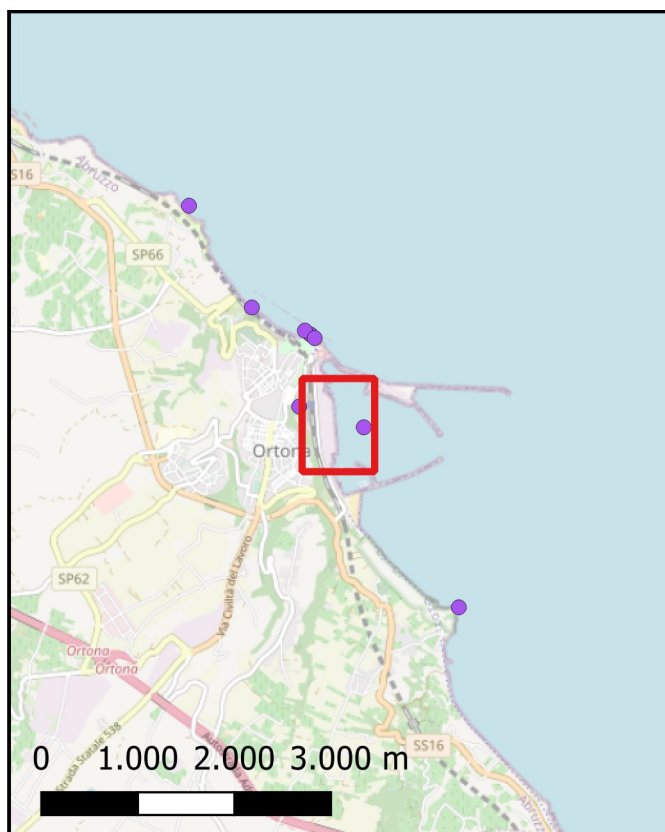
**Distanza dall'opera in progetto:** 0-10 metri

**Potenziale:** potenziale medio

**Rischio relativo:** rischio basso

RILIEVO DEL PARAMENTO SOMMERSO ED EMERSO CON METODOLOGIA MULTI BEAM ECHO SOUNDER E AEROFOTOGRAMMETRIA DELLA BANCHINA DI RIVA DEL PORTO DI ORTONA. Subsea Fenix in data 28 maggio 2023 ha eseguito una campagna di rilievi del paramento sommerso della banchina di riva del porto di Ortona con sistema Multi Beam Echo Sounder. Lo scopo dell'incarico affidatoci è quello di ricostruire digitalmente il paramento sommerso sopraccitato per determinarne lo stato di conservazione e definire compiutamente quindi gli interventi necessari all'adeguamento strutturale della banchina di Riva.

23-12-C2338-REL-01 - ADSPAN MBES Banchina Ortona.





## Sito 009 - OR 9 (J79J21012000006\_Sito 009)

**Localizzazione:** Ortona (CH) - [% represent\_value( "PVL - Toponimo/località" ) %],

**Definizione e cronologia:** insediamento, {area urbana, castello}. {Età Romana, Età Medievale, Età Moderna, Età Contemporanea, Età del Bronzo},

**Modalità di individuazione:** {dati bibliografici}

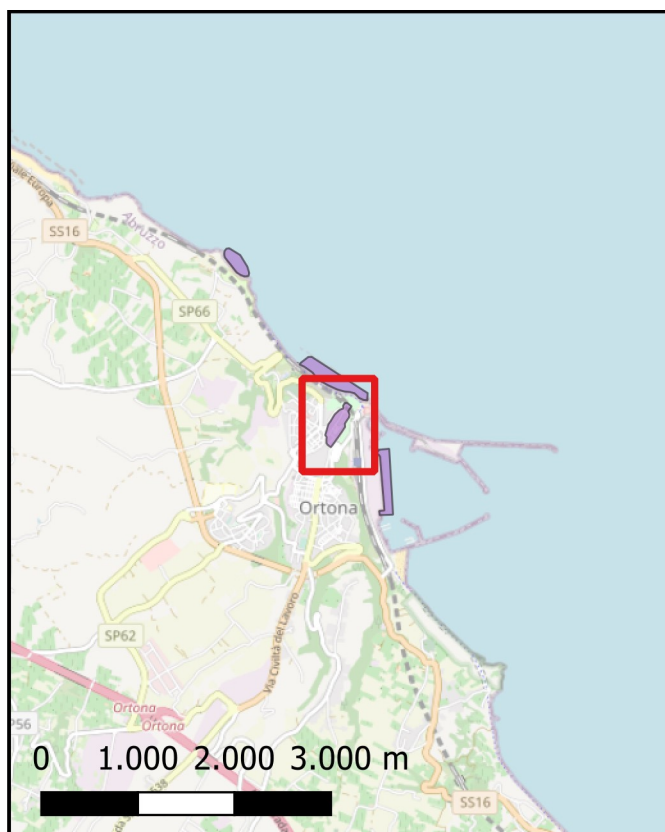
**Distanza dall'opera in progetto:** 200-500 metri

**Potenziale:** potenziale alto

**Rischio relativo:** rischio nullo

La città di Ortona occupa la parte più alta di un esteso pianoro difeso su tre lati (N, E, O) da scoscesi pendii collubricato su un promontorio roccioso alla cui base era localizzato un approdo naturale ben difeso. Ai margini Nord dell'abitato medievale le frane succedutesi nei secoli, provocando il crollo di quasi metà dell'ivi esistente Castello Aragonese, avevano rivelato da tempo la presenza di livelli archeologici che attestano una lunghissima frequentazione del sito, dagli inizi dell'età del Ferro sino all'età romana (secc. III) ed infine sino ad età bizantina (secc. V I-VII). L'originario insediamento protostorico ed italico di Ortona è con tutta probabilità ubicato nell'area del Castello Aragonese; da qui dovette poi svilupparsi da questo sito dominante sul mare sino a ricomprendere in età romana l'intera propaggine collinare ad esso correlata in direzione SO, oggi occupata dal quartiere di Terravecchia, parte settentrionale e più antica dell'originario abitato medievale corrispondente alla zona compresa fra i resti del Castello Aragonese e Palazzo Farnese.

Staffa A.R., Abruzzo: strutture portuali e assetto del litorale fra antichità ed altomedioevo, in C. ZACCARIA (a cura di), Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana, Atti della XXIX Settimana di Studi Aquileiesi (Aquila, 20-23 maggio 1998), Trieste-Roma, pp.343-413.  
Staffa A.R., Ortona fra tarda antichità ed altomedioevo. Un contributo alla ricostruzione della frontiera bizantina in Abruzzo, in Archeologia Medievale, XXXI, 2004, pp.365-403.



## Sito 010 - OR 10 (J79J21012000006\_Sito 010)

**Localizzazione:** Ortona (CH) - [% represent\_value( "PVL - Toponimo/località" ) %],

**Definizione e cronologia:** area priva di tracce archeologiche, {}. {non determinabile},

**Modalità di individuazione:** {dati di archivio, prospezioni geofisiche}

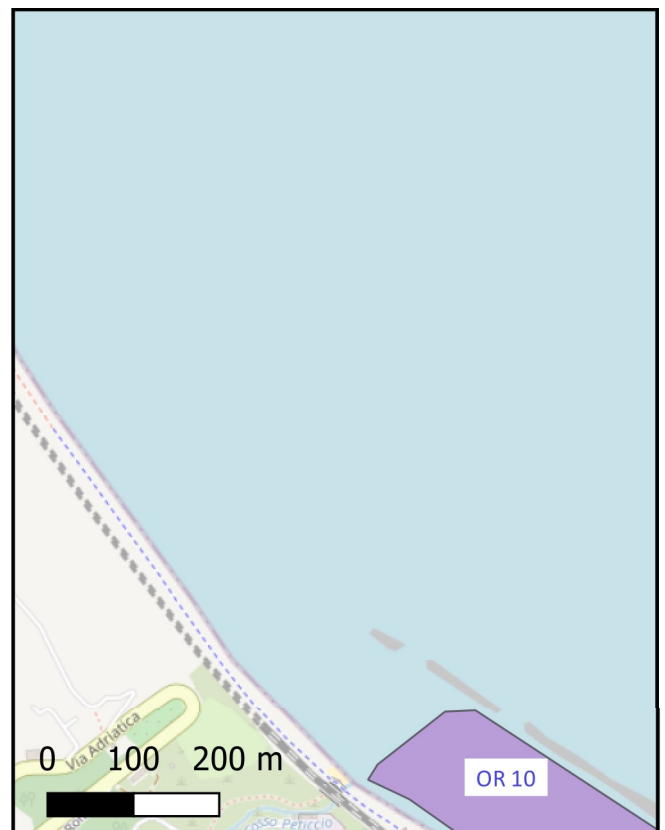
**Distanza dall'opera in progetto:** >1000 metri

**Potenziale:** potenziale medio

**Rischio relativo:** rischio nullo

Prospezioni condotte nel 1994 per il progetto "Porti e approdi" del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con esito negativo.

Staffa A.R., Abruzzo: strutture portuali e assetto del litorale fra antichità ed altomedioevo, in C. ZACCARIA (a cura di), Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana, Atti della XXIX Settimana di Studi Aquileiesi (Aquila, 20-23 maggio 1998), Trieste-Roma, pag. 364.  
Staffa A.R., Ortona fra tarda antichità ed altomedioevo. Un contributo alla ricostruzione della frontiera bizantina in Abruzzo, in Archeologia Medievale, XXXI, 2004, pag. 373.



## Sito 011 - OR 11 (J79J21012000006\_Sito 011)

**Localizzazione:** Ortona (CH) - [% represent\_value( "PVL - Toponimo/località" ) %],

**Definizione e cronologia:** elemento geomorfologico, {}. {Età Contemporanea},

**Modalità di individuazione:** {prospezioni geofisiche}

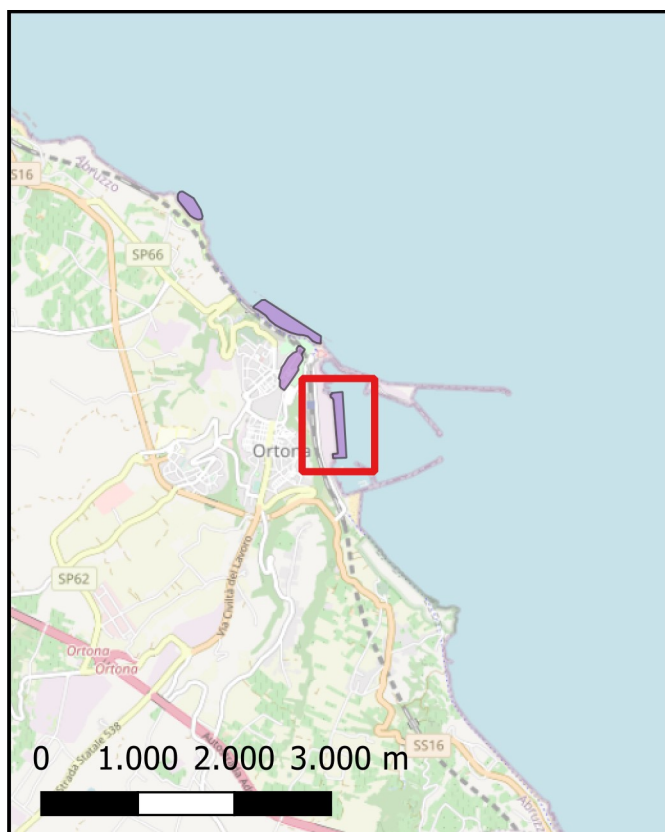
**Distanza dall'opera in progetto:** 0-10 metri

**Potenziale:** potenziale medio

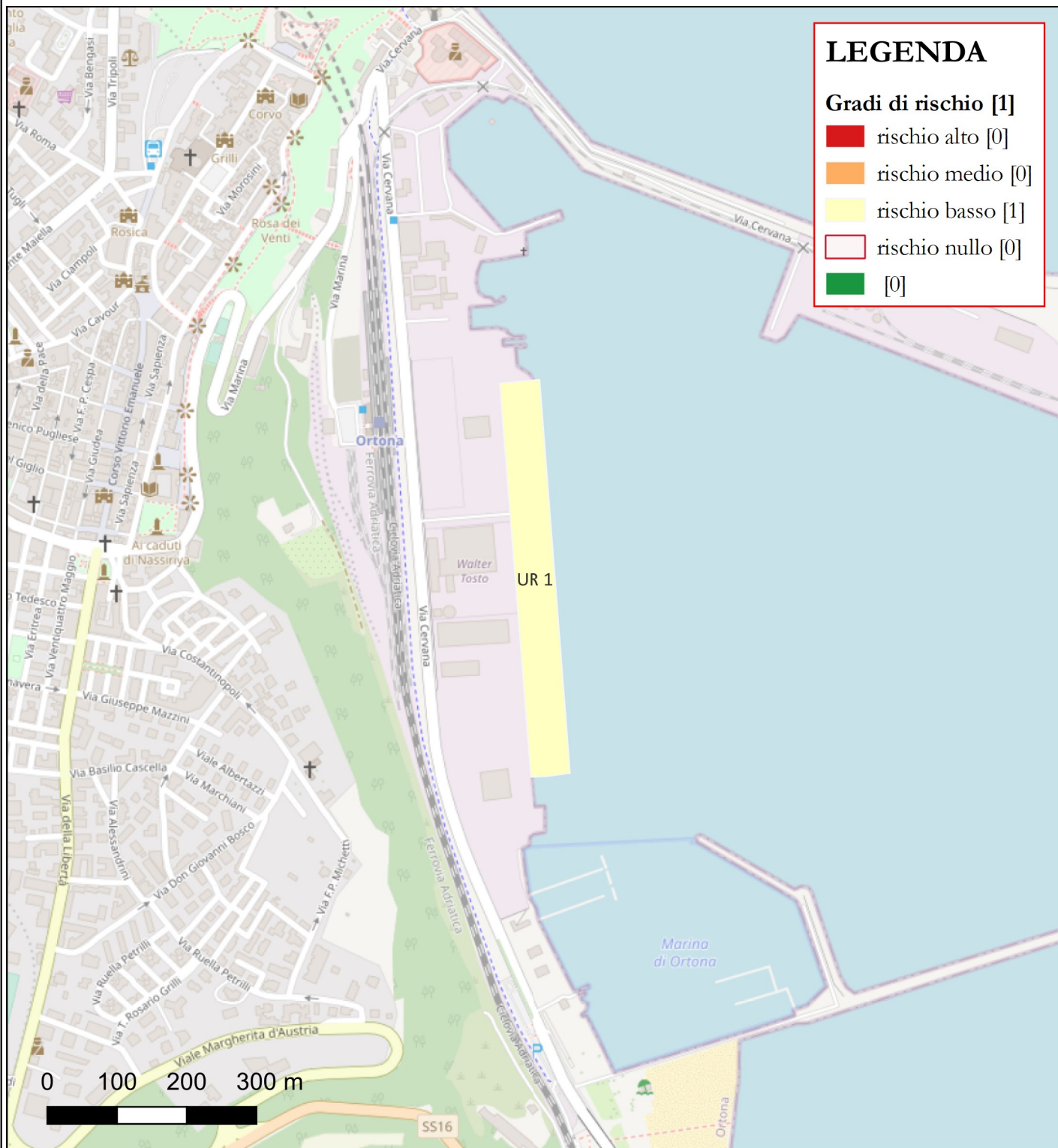
**Rischio relativo:** rischio basso

RILIEVO DEL PARAMENTO SOMMERSO ED EMERSO CON METODOLOGIA MULTI BEAM ECHO SOUNDER E AEROFOTOGRAMMETRIA DELLA BANCHINA DI RIVA DEL PORTO DI ORTONA. Subsea Fenix in data 28 maggio 2023 ha eseguito una campagna di rilievi del paramento sommerso della banchina di riva del porto di Ortona con sistema Multi Beam Echo Sounder. Lo scopo dell'incarico affidatoci è quello di ricostruire digitalmente il paramento sommerso sopraccitato per determinarne lo stato di conservazione e definire compiutamente quindi gli interventi necessari all'adeguamento strutturale della banchina di Riva.

23-12-C2338-REL-01 - ADSPAN MBES Banchina Ortona.



# CARTA DEL RISCHIO - J79J21012000006 - area UR 1



**LEGENDA**

**Gradi di rischio [1]**

- rischio alto [0]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	VRDN
UR 1	rischio basso	In base alle opere da effettuare, benchè le escavazioni (senza terreno di risulta) siano profonde fino a 28 m ca., queste si limitano al bordo della banchina di riva verso il bacino portuale, per la lunghezza complessiva della banchina stessa e per un'ampiezza di poco più di 10 m ca. Non si esclude l'eventuale presenza di livelli antichi, ma è anche alta la probabilità che questi siano stati già fortemente compromessi dalla realizzazione della banchina di riva.

# CARTA DEL POTENZIALE - J79J21012000006 - area UR1

## potenziale medio - affidabilità discreta

L'area è stata sicuramente oggetto di frequentazione e di parziale urbanizzazione con buona probabilità dall'epoca altomedievale e medievale, come prova la presenza del sito OR 7, e con tutta probabilità anche l'area del bacino portuale moderno è stata frequentata e utilizzata come porto nello stesso periodo; tuttavia la presenza del porto moderno, iniziato già dal 1871, interessato dai bombardamenti della 2a Guerra Mondiale e da una successiva parziale ricostruzione, può aver in gran parte obliterato e/o distrutto le preesistenze nell'area. Non è però da escludere completamente che alcune strutture moderne possano essere state solo sovrapposte a eventuali preesistenze antiche, o che queste ultime siano state solo in parte demolite, o che si sia mantenuta in qualche zona una stratigrafia archeologica se non integra quantomeno non completamente compromessa.

