

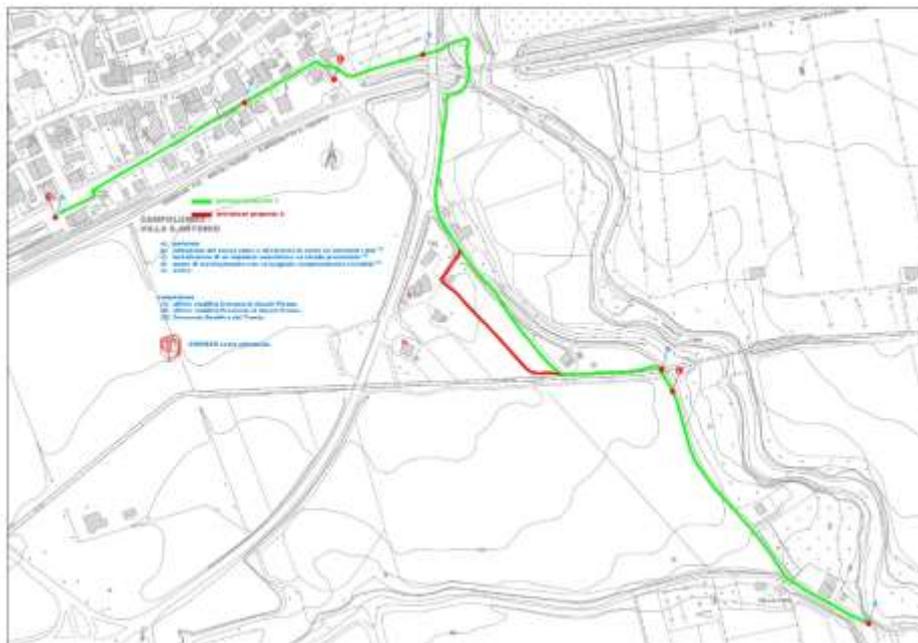
**REDAZIONE DELLA RELAZIONE ARCHEOLOGICA AI FINI DELLA VERIFICA
PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO AI SENSI DELL'ART. 25 D.LGS.**

**N. 50/2016 relativa all'intervento di
REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA DELLA VALLATA DEL
TRONTO – TRATTO F1**

Dalla Ciclovia alla Stazione Ferroviaria di Castel di Lama

Committente: Comune di Ascoli Piceno

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Maurizio Piccioni



ArcheoLogic snc di Antognozzi M. e Speranza L.
Via Tullio Lazzari, 15 - 63100 AP
info@archeologic.eu – archeologic@postecert.it

Indice

Normativa di riferimento	p.2
Criteri per la realizzazione della VIARCH	p.2
Descrizione del progetto	p.3
Ubicazione e inquadramento cartografico dell'area	p.6
Caratteristiche geologiche e geomorfologiche	p.8
Inquadramento storico dell'area	p.9
Schede Siti d'interesse archeologico	p.11
Elenco dei beni d'interesse culturale - Vincoli	p.13
Foto aerea	p.14
Ricognizione	p.17
Valutazione del rischio archeologico	p.20
Conclusioni	p.24
Bibliografia	p.22

Allegati:

TAVOLA 1

**REDAZIONE DELLA RELAZIONE ARCHEOLOGICA AI FINI DELLA VERIFICA
PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO AI SENSI DELL'ART. 25 D.LGS.**

N. 50/2016 relativa all'intervento di

**REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA DELLA VALLATA DEL
TRONTO – TRATTO F1**

Dalla Ciclovia alla Stazione Ferroviaria di Castel di Lama

Committente: Comune di Ascoli Piceno

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Maurizio Piccioni

<p>Ascoli Piceno, 25/10/2021</p>	<p>Archeologic s.n.c. Dott.ssa Pamela Carpani  Dott. Marco Antognozzi </p>
<p>Valutazione rischio</p>	<p>ALTO-MEDIO</p>

Normativa di riferimento

Fine principale della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico (VIARCH) è quello di individuare e valutare in fase preliminare il possibile rischio di interferenza che l'opera progettata possa avere sul patrimonio archeologico conosciuto o potenzialmente presente nell'area interessata dai lavori da intraprendersi. La valutazione del rischio di questa procedura può attivare di seguito ulteriori indagini di tipo diretto (saggi).

La normativa di riferimento è la seguente:

- D.lgs. 22 gennaio 2004, n.42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", art. 28, comma 4
- D.lgs. 18 aprile 2016, n.50, "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE, 2014/25/UE, art. 25 "Verifica preventiva dell'interesse archeologico"
- Circolare n. 1 del 20/01/2016 del Ministero dei Beni Culturali e delle Attività Culturali e del Turismo

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche è l'ente competente a cui va sottoposta la relazione per conseguire il parere di competenza.

Criteri per la realizzazione della VIARCH

La raccolta dei dati ha previsto la ricerca bibliografica, con lo spoglio delle pubblicazioni di interesse storico ed archeologico, la visione delle mappe del Catasto Gregoriano conservate all'Archivio di Stato di Ascoli Piceno e la consultazione dell'archivio della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche, è stata effettuata un'analisi geomorfologica dell'area presa in esame.

La ricognizione di superficie si è svolta sulle aree di interesse e nelle immediate adiacenze.

Il buffer considerato per l'individuazione dei siti di interesse archeologico ha un raggio di **500 m** dal tracciato dell'opera da realizzare.

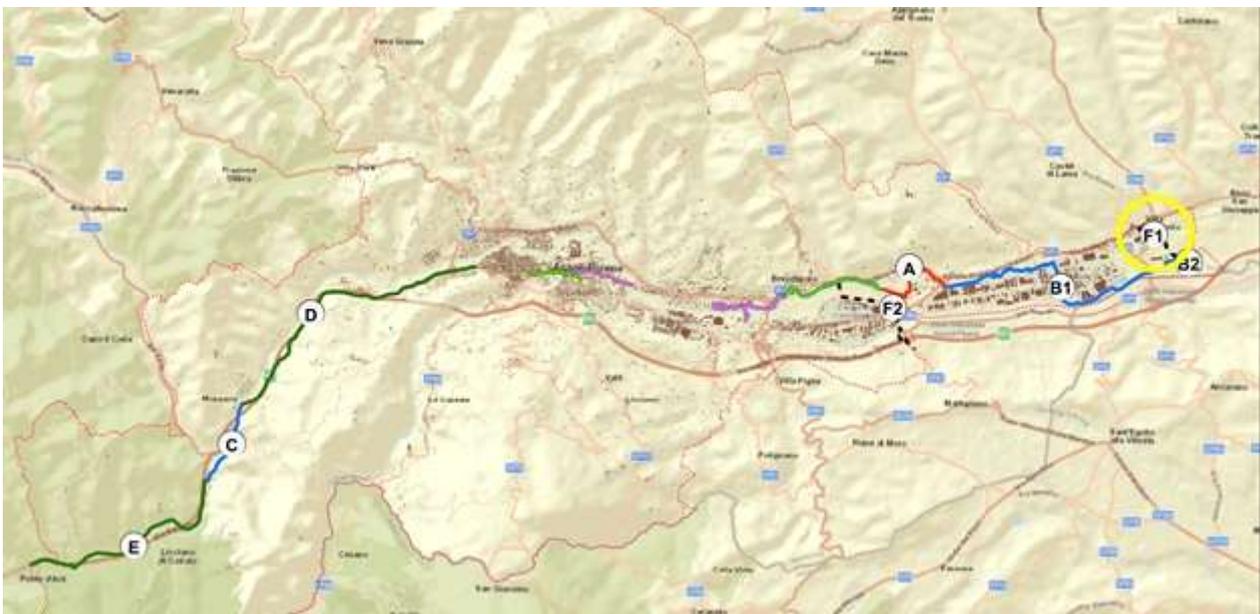
Il completamento di queste varie fasi e il grado d'invasività del progetto da realizzare ha portato alla definizione del potenziale rischio archeologico dell'area.

Descrizione del progetto

Il presente documento valuterà l'impatto e il rischio archeologico riguardante l'area attraversata dal tratto della ciclovia denominato F1 che il Comune di Ascoli Piceno vuole realizzare con una piccola deviazione dal tracciato principale fino alla stazione ferroviaria di Castel di Lama (Tav.1).

L'intervento infrastrutturale risulta strettamente connesso a quello ambientale in quanto si prevede una serie di opere finalizzate a rinaturalizzare le aree ricadenti nel percorso in modo da preservarne le specificità e garantirne fruibilità e manutenzione.

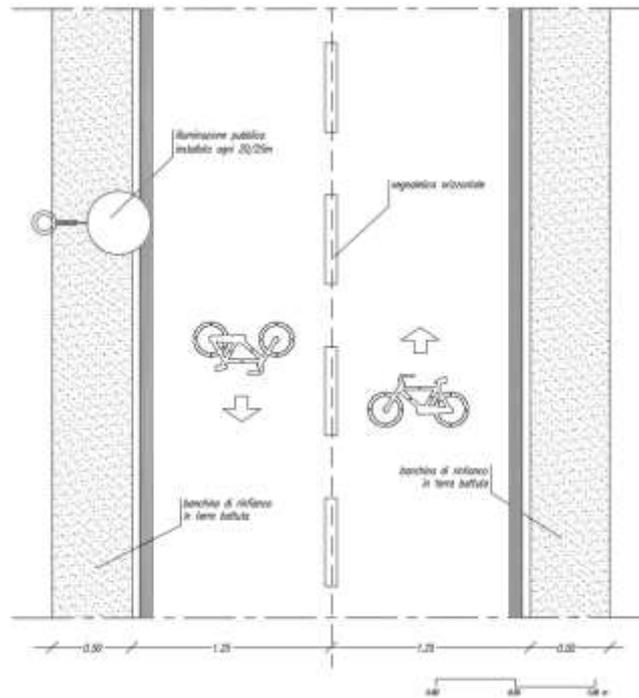
Il tratto F1 in oggetto avrà una lunghezza complessiva di circa ml 1.260 e si svilupperà a partire dalla stazione ferroviaria di Castel di Lama, fino alla pista ciclabile "Ciclovia del Tronto" in fase di realizzazione in prossimità del Molino Carfratelli. Il tracciato si svilupperà per una buona parte lungo il bordo di strade comunali e provinciali infine si collegherà al ponte sul Lama passando per la strada vicinale del Molino Carfratelli.



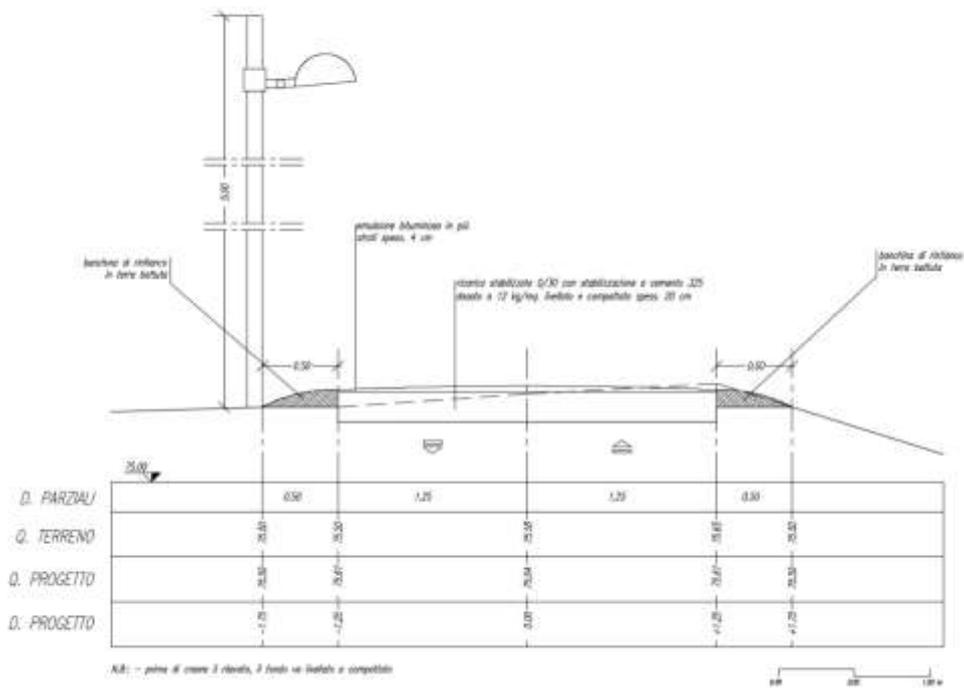
Ciclovia della Vallata del Tronto – nel cerchio giallo il tratto F1

Il tracciato ciclopedonale verrà realizzato con il decortico di circa 20 cm di spessore del piano di campagna con asportazione di arbusti, alberi e ceppaie e alla messa in opera della sottofondazione stradale che dopo essere stata compattata servirà da basamento per la stesura del materiale stabilizzato che costituirà il corpo vero e proprio della pista. La carreggiata della ciclopedonale avrà la dimensione netta di m 2,50 e risulta articolata su due corsie per i diversi sensi di percorrenza. La pista sarà dotata di impianto di illuminazione pubblica su pali posti ad una distanza di m 20/25 l'uno dall'altro, identico a quello dei segmenti già costruiti, con cavidotto sistemato alla profondità di cm 60 dal piano finito della strada. I sostegni per le luci saranno inseriti all'interno di un blocco in

cemento armato delle dimensioni di m 100 x 80 x 80 (H) posizionati come già detto in precedenza ogni m 20/25 in adiacenza al percorso.



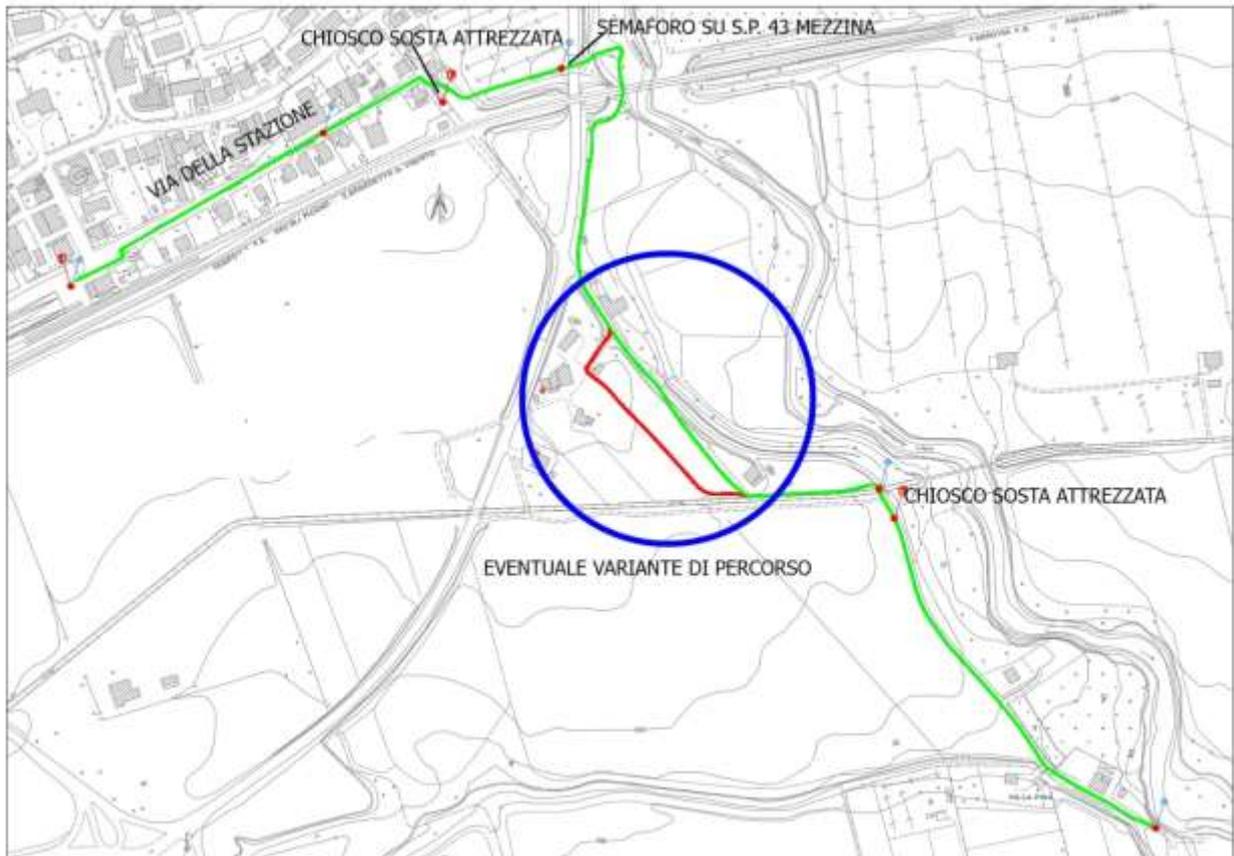
Pianta tipo



Sezione tipo

È previsto lungo via della Stazione l'istituzione del senso unico di marcia e del divieto di sosta su entrambi i lati, l'istallazione di un impianto semaforico sulla S.P. 43 Mezzina e la creazione di un

chiosco di sosta attrezzata. Ancora da definire la scelta fra le due varianti di percorso e l'attraversamento della linea ferroviaria.



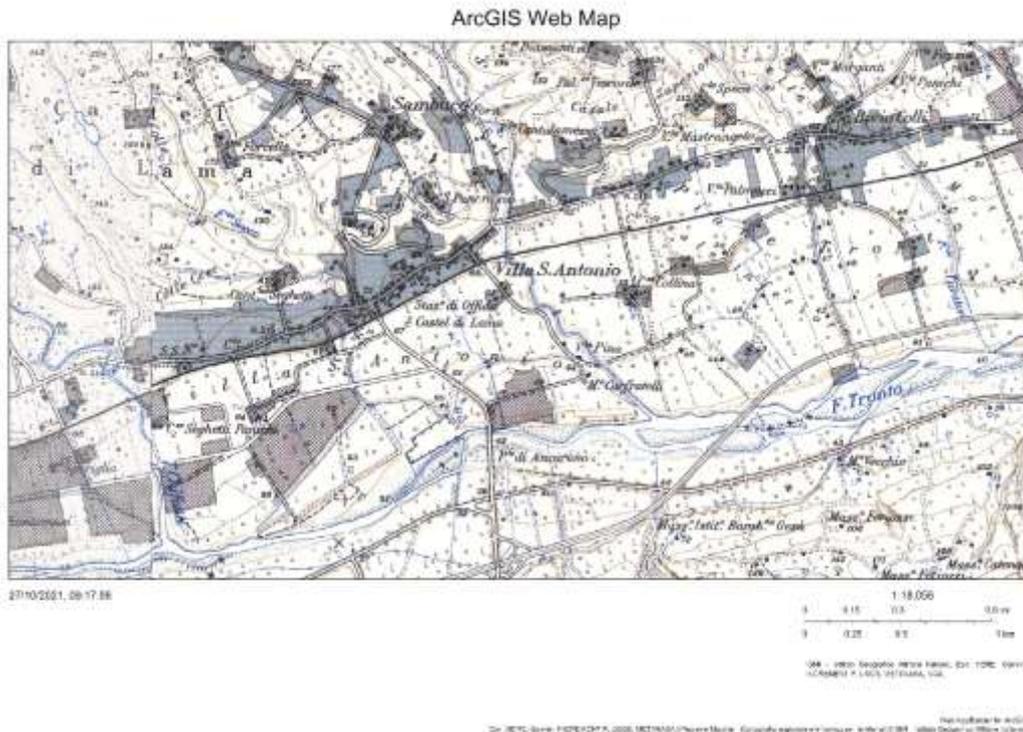
Il percorso della Ciclovía F1 nel cerchio blu in rosso la variante proposta

Ubicazione e inquadramento cartografico dell'area

L'area è compresa nella cartografia tecnica seguente:

Tavola IGM F 133 I° quadrante, sud-est (Tavoletta IV SE 2AscoliPiceno Est" 25.000 Carta d'Italia)

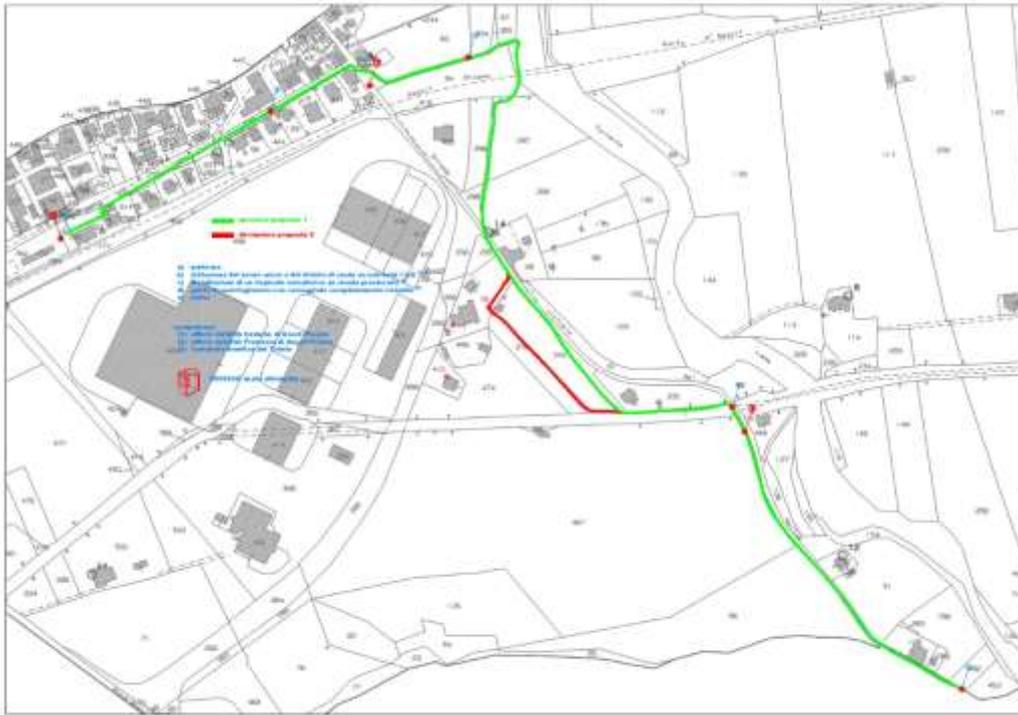
CTR 327100 scala sezione scala 1:10.000



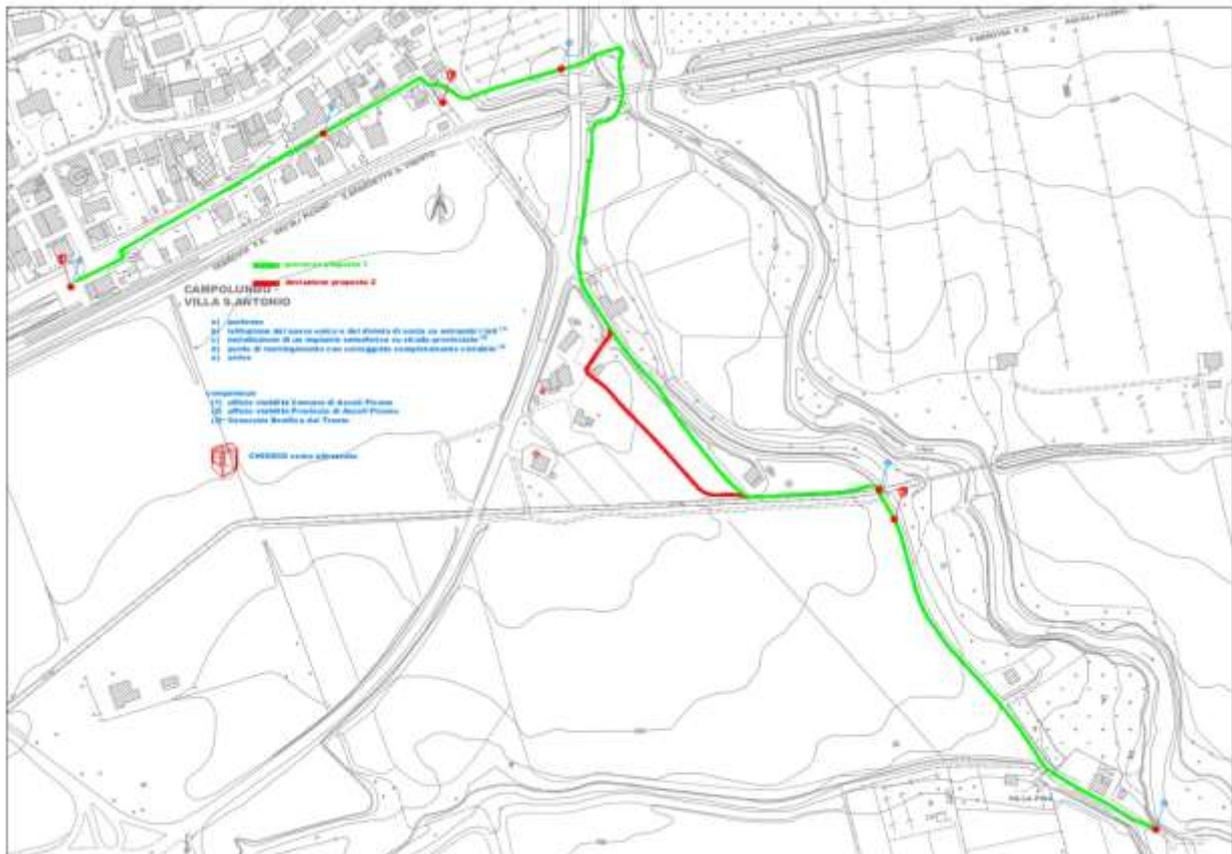
Stralcio IGM 1937-55



Stralcio IGM 1892-95



In verde tracciato della ciclovia F1, in rosso una possibile variante (Foglio catastale)



In verde tracciato della ciclovia F1, in rosso una possibile variante (CTR 10.000)

Inquadramento storico dell'area

L'area su cui verrà realizzato il tratto della nuova ciclovia occupa una zona ricca di testimonianze e siti antichi.

Il tracciato della Salaria (ss. il tracciato della Tav. 1 è stato ricostruito in base a Conta, pp. 401 e Tav. II) uscendo da *Asculum* lungo il ponte di Cecco proseguiva lungo l'odierna Via Erasmo Mari e seguendo l'asse della S.S. N. 81 Aprutina attraversava il fosso Grancaso e poi il fosso Folignano su due ponti di cui sono ancora visibili le antiche strutture. La Salaria continuava in direzione est mentre un suo diverticolo piegava verso sud continuando sul tracciato dell'odierna Aprutina. Superato il torrente Marino si ritiene che il tracciato proseguisse su entrambi i lati del fiume: i due percorsi, in base alle esigenze dettate dagli eventi storici ed economici, durante il periodo imperiale devono aver seguito fasi di maggiore o minore fortuna risultando comunque attivi e in concorrenza.

Come anticipato numerose segnalazioni ci testimoniano la presenza di siti antichi gravitanti su questi due importanti assi viari che anche prima della colonizzazione romana dovevano organizzare il collegamento dall'interno verso la costa.

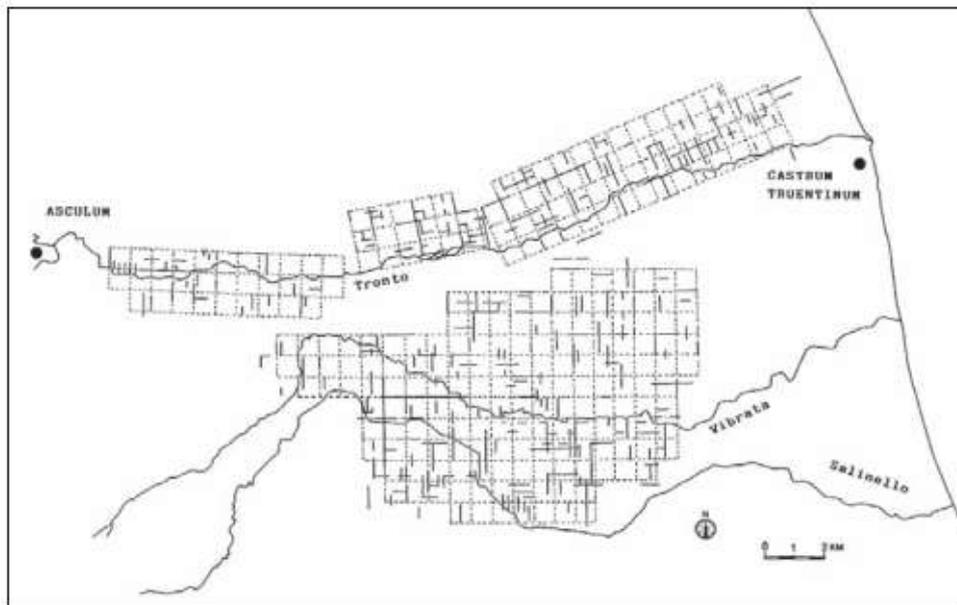
L'*ager asculanus*, come ci attestano le fonti gromatiche (CAMPAGNOLI P. - GIORGI E., 2004, pp. 44 ss.), venne assegnato nel periodo augusteo, poi un nuovo intervento di divisione si ebbe sotto l'imperatore Claudio. Si ritiene comunque che ampie aree prossime alle strade e ai corsi d'acqua rimasero indivise. In questi casi il margine del fiume e della strada rappresentava il limite al terreno posto fra esso e l'ultimo appezzamento diviso regolarmente.



Stralcio Conta Asculum II Tav. 1, con tratteggio rosso la ricostruzione del percorso della Salaria romana

A Conta si deve un primo studio della centuriazione della vallata del Tronto (CONTA 1984, pp. 453-480, gli assi delle centuriazioni sono riportati nella Tav. 1): vengono individuati infatti tre blocchi

centuriali, condotti per assi paralleli, conservatesi lungo i terrazzi alluvionali alla sinistra del fiume, subito ad est di Ascoli. Un primo blocco e localizzabile tra SS. Filippo e Giacomo e Brecciarolo, il secondo tra la Fattoria Marini e Villa S. Antonio, il terzo tra Pagliare e Villa Alvitreti. In seguito Moscatelli (MOSCATELLI U. - VETTORAZZI L., 1988, pp. 7-84, MOSCATELLI U., 1995, pp. 115-210) ha proposto e individuato un catasto unitario, composto da 19 cardini e 3 decumani in un'area compresa fra Pagliare e Porto d'Ascoli. Questo catasto in parte si sovrapporrebbe a quello ricostruito dalla Conta che in questo caso potrebbe essere interpretato come il residuo del precedente appoderamento coloniale a cui si sarebbe sovrapposto quello dell'età di Claudio. Da ultimo Campagnoli e Giorgi (CAMPAGNOLI P. - GIORGI E., 2004, p. 50 ss.) ricostruiscono tre blocchi regolari centuriali di grande estensione.



CAMPAGNOLI- GIORGI 2004 centuriazione valle del Tronto

La ricerca d'archivio delle segnalazioni archeologiche riguardanti le aree limitrofe il percorso della ciclovia F1 ha restituito tre siti molto prossimi al tracciato (ID 2, 3, 5, Tav.1).

Il sito 3 nei pressi della Stazione Ferroviaria attesta la presenza di sepolture alla cappuccina di epoca romana da mettere forse in relazione con l'esistenza dell'antico asse viario della Salaria che nella ricostruzione di Conta correva poco più a nord.

Il sito 2 testimonia pur nella difficoltà di stabilire una precisa datazione la presenza di frequentazioni antiche nei pressi di un probabile asse centuriale.

Infine il sito 5 ha restituito, nel corso di una serie di indagini di superficie, materiale litico di età neolitica-eneolitica.

Schede Siti d'interesse archeologico

Per la redazione della scheda sono stati presi in considerazione i seguenti campi:

- ID numero progressivo identificativo della scheda
- definizione del rinvenimento
- localizzazione comune, località-contrada, tutte i luoghi segnalati dalle schede risultano in provincia di Ascoli Piceno
- cronologia
- descrizione del sito
- bibliografia e/o riferimento di archivio

I numeri identificativi delle schede (ID) sono riportati nella tavola in allegato riguardante il posizionamento dei siti sulla C.T.R. (Tav 1).

ID: 1

Definizione del rinvenimento: Area frammenti fittili e materiale costruzione

Localizzazione: Castel di Lama, località S. Pancrazio

Cronologia: Età romana

Descrizione del sito: Presso la chiesa di S. Pancrazio sono stati raccolti dei blocchi squadrati di travertino provenienti dai campi circostanti

Bibliografia e/o riferimento di archivio: Conta Gioia, *Asculum II, Il territorio di Asculum in età romana*, Pisa, Giardini editori e stampatori, 1984, V. I, p. 228, n.171; Marucci Giuseppe, *Castel di Lama. Storia di un castello e di una comunità. Ascoli Piceno*, 1982, p. 52, n. 9

ID: 2

Definizione del rinvenimento: Fittili sporadici

Localizzazione: Castel di Lama, località Villa S. Antonio

Descrizione del sito: Area di materiale fittile

Cronologia: Incerta

Bibliografia e/o riferimento di archivio: Umberto Moscatelli, *Carta Archeologica del Territorio comunale di Ascoli Piceno – Relazione prima campagna di ricognizioni novembre 1998*, p.24, n.31

ID: 3

Definizione del rinvenimento: Tombe

Localizzazione: Castel di Lama, località villa S. Antonio, pressi Stazione Ferroviaria

Descrizione del sito: Negli anni '60 durante la costruzione delle fognature vennero alla luce numerose tombe alla cappuccina e una piccola urna cineraria in travertino in frammenti; altre sepolture coperte da grandi tegoloni furono viste nel 1976 davanti all'officina Cecconi durante lo scavo per piantare dei tigli. Durante la costruzione di casa Roncalli si segnalano numerosi frammenti di tegole

Cronologia: età romana

Bibliografia e/o riferimento di archivio: Conta Gioia, Asculum II. Il territorio di Asculum in età romana, Pisa, Giardini editori e stampatori, 1984, V. I, p.214, n.131

ID: 4

Definizione del rinvenimento: Area di frammenti fittili

Localizzazione: Castel di Lama, località Villa S. Antonio

Descrizione del sito:

Cronologia: Età romana

Bibliografia e/o riferimento di archivio: Umberto Moscatelli, Carta Archeologica del Territorio comunale di Ascoli Piceno – Relazione prima campagna di ricognizioni novembre 1998, p.24, n.30

ID: 5

Definizione del rinvenimento: Spargimento di materiali

Localizzazione:

Descrizione del sito: Industria litica

Cronologia: Neolitico-Eneolitico

Bibliografia e/o riferimento di archivio: Umberto Moscatelli, Carta Archeologica del Territorio comunale di Ascoli Piceno – Relazione prima campagna di ricognizioni novembre 1998, p.24, n.32

Elenco dei Beni di Interesse Culturale - Vincoli

Lo spoglio dell'elenco dei beni di interesse culturale redatto dalla Soprintendenza e consultabile al sito: <http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/ricercabeni> non ha permesso di localizzare nessuna presenza.

Inoltre il tracciato della ciclabile non interferisce con aree di interesse archeologico individuate come ambiti definitivi di tutela delle strade consolari e delle aree di interesse archeologico nel P.R.G. adeguato al Piano Paesistico Ambientale Regionale (sottosistema storico-culturale).

Foto aerea

Sono state visionate le foto aeree degli anni 1977-79, 1988-89, 2006-7, 2010 scaricabili dal sito <https://giscartografia.regione.marche.it/MarcheCTR/>.

Si osserva la creazione dopo la fine degli anni 70 del secolo passato di un nuovo asse stradale, la parte terminale della S.P. 43 Mezzina che si immette sull'odierno Viale dei Mutilati del Lavoro.

Nel settore compreso fra Via della Stazione e l'ultimo tratto della Mezzina, dagli inizi del 2000, si osserva la creazione di una espansione industriale con la costruzione di una serie di capannoni. La realizzazione di queste opere è stata effettuata senza controllo archeologico non è possibile pertanto quantificare il loro impatto sul potenziale archeologico del comparto in esame.

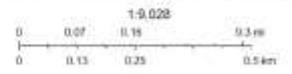


Orto foto 1978/79

ArcGIS Web Map



27/10/2021, 14:41:55



Regione Marche - Cartografia regionale e interazioni territoriali
Ente: HERE, Garmin, FRODOVET P. USGG, METRANSA

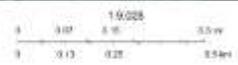
Mapa ArcGIS Online for ArcGIS
Ente: HERE, Garmin, FRODOVET P. USGG, METRANSA | Regione Marche - Cartografia regionale e interazioni territoriali | 2021 - Istituto Geografico Italiano e ISTAT

Ortofoto 2006-7, cerchi blu nuove costruzioni

ArcGIS Web Map



27/10/2021, 14:43:11



Regione Marche - Cartografia regionale e interazioni territoriali
Ente: HERE, Garmin, FRODOVET P. USGG, METRANSA

Mapa ArcGIS Online for ArcGIS
Ente: HERE, Garmin, FRODOVET P. USGG, METRANSA | Regione Marche - Cartografia regionale e interazioni territoriali | 2021 - Istituto Geografico Italiano e ISTAT

Ortofoto 2010

Ricognizione

La ricognizione è stata effettuata lungo i terreni accessibili ai bordi del tracciato della ciclovia.

Il survey è iniziato davanti la stazione Ferroviaria percorrendo via della Stazione fino all'area in cui è previsto il primo chiosco per l'area attrezzata, essendo la strada asfaltata e i lati edificati non si è documentata la situazione odierna tenendo conto che non verranno effettuate opere di scavo.

La ricognizione lungo il terreno ad ovest della Mezzina e a nord della linea ferroviaria fino al cavalcavia ho mostrato un'area agricola arata e battuta che mostra in superficie ciottoli e frammenti di scarto edile moderno. Nella parte più ad ovest si è riscontrata la presenza di un pozzetto in cemento per scorrimento acqua.

Si è proseguito oltre la Mezzina fino alla prima arcata occidentale del ponte ferroviario sopra al torrente lama. L'area presenta pozzetti in cemento e un'area recinta contenente cabine del gas

Il settore lungo la sponda ovest del torrente è risultato inaccessibile e in parte occupato da un oliveto privato fino.

Sono state esaminate le aree accessibili ad ovest del tracciato, i campi agricoli non hanno mostrato affioramenti di materiali antichi, il terreno presenta ciottoli e rarissimi frammenti laterizi non inquadrabili cronologicamente in modo certo.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11

Valutazione del rischio archeologico

Il Rischio Archeologico

Il Grado di Rischio Archeologico di un'area definisce il grado di probabilità del rinvenimento di presenze antiche nella zona in esame, indipendentemente dalla tipologia dell'opera in progetto. Esso si distingue in alto, medio-alto, medio, medio-basso, basso o nullo in base all'analisi ed alla combinazione di fattori di rischio individuati su base tipologica.

In particolare si individuano i seguenti Fattori di Rischio:

- A: determinato dalla presenza accertata di evidenze archeologiche e/o assi viari. Si è resa necessaria un'ulteriore distinzione in A1 e A2, in quanto differenti evidenze archeologiche possono avere diversa importanza e valore:

- A1: presenza di evidenze archeologiche e/o assi viari certi

- A2: presenza di materiale sporadico o evidenze archeologiche con localizzazione generica;

- B: determinato da presenze archeologiche ipotizzate;

- C o rischio geomorfologico: determinabile in base all'esame della geomorfologia dell'area; in particolare vi sono aree geomorfologicamente adatte alla frequentazione ed all'insediamento in età antica, ove potrebbero quindi rinvenirsi testimonianze archeologiche;

- D o rischio toponomastico: quando la denominazione dei luoghi, ancora in uso o desunta dalle fonti, è riconducibile a toponimi di possibile origine antica; essi potrebbero essere indicativi di una frequentazione e/o di insediamenti, e quindi in zona potrebbero ritrovarsi testimonianze archeologiche

- E o rischio topografico: determinabile dalla presenza di elementi topografici significativi; ad esempio nel caso in cui la vicinanza o il collegamento con insediamenti o vie di comunicazione antiche renda ipotizzabile l'esistenza di una presenza archeologica in zona.

In base alla presenza di uno o più dei fattori sopra elencati, il Grado di Rischio Archeologico si distingue in:

- *alto*: in presenza di evidenze archeologiche e/o assi viari certi (A1), con o senza gli altri fattori di rischio (B, C, D, E)

- *medio-alto*: in presenza di materiale sporadico o evidenze archeologiche con localizzazione generica (A2), con o senza gli altri fattori di rischio (B, C, D, E) - *medio*: in presenza di evidenze archeologiche ipotizzate (B), con o senza gli altri fattori di rischio (B, C, D, E); in presenza della coesistenza di almeno due fattori di rischio, compresi tra C, D, E

- *medio-basso*: in presenza di un solo fattore di rischio, compreso tra C, D, E

- *basso*: in assenza di fattori di rischio

- *nullo*: nel caso in cui un'area sia stata oggetto di scavi archeologici e in cui siano stati eliminate tutte le evidenze archeologiche rinvenute oppure nel caso di interventi di altra natura che abbiano

modificato la morfologia del terreno. Solo in quel caso un'area può ritenersi esente da Rischio Archeologico.

Conclusioni

Le opere da realizzare per la creazione del tracciato della ciclovia non presentano un grande impatto sul terreno dato che non sono previsti scavi profondi o grandi movimenti di terra. L'unico fattore di rischio è legato alla realizzazione, ove necessario, dei plinti per alloggiare i sostegni per l'impianto d'illuminazione dell'infrastruttura. La ciclovia fiancheggerà per lo più assi viari già esistenti.

Il tratto lungo Via della Stazione verrà realizzato istituendo un senso unico con divieto di sosta su entrambi i lati come da documentazione di progetto consultata.

In prossimità dell'area dei lavori si segnalano comunque 3 siti che hanno restituito evidenze archeologiche (Tav 1).

L'ID 3 in prossimità della Stazione Ferroviaria segnala il ritrovamento di alcune tombe, di epoca romana, con copertura alla cappuccina ed altre con tegoloni disposti in piano, più uno spargimento di materiale fittile.

L'ID 5 a circa 100 m dal tracciato della ciclovia in un campo agricolo evidenzia l'affioramento di materiale litico riconducibile indicativamente al neolitico-eneolitico.

Infine l'ID 2 segnala la presenza di materiale fittile in frammenti non collocabile cronologicamente.

L'area è poi attraversata da 2 assi centuriali e la Salaria romana segue con tutta probabilità l'attuale tracciato della S.S. 4.

Queste presenze archeologiche portano ad assegnare un **rischio assoluto alto** in base alla classificazione del rischio esposta sopra ma in considerazione della tipologia di intervento per la realizzazione della ciclovia poco intrusivo sul terreno (ad eccezione dei plinti per l'impianto di illuminazione) e i limitati interventi lungo Via della Stazione si ritiene di poter valutare come **medio** il **rischio relativo** dell'intera opera da realizzare.

Bibliografia

(per i siti individuati si faccia riferimento alla relativa scheda)

Archivio SABAP Marche

P. Campagnoli - E. Giorgi, *Assetto territoriale e divisioni agrarie nel Piceno meridionale*, JAT XIV, 2004

G. Conta, *Asculum II. Il territorio di Asculum in età romana*, Pisa, Giardini editori e stampatori, 1984

L. Mercado – L. Brecciaroli Taborelli – G. Paci, *Forme di insediamento in territorio marchigiano in età romana: ricerca preliminare*, in *Società romana e produzione schiavistica*, I, a cura di Giardina Andrea -Schiavone Aldo, Bari, 1981

U. Moscatelli - L. Vettorazzi, *Aspetti delle divisioni agrarie romane nelle Marche*, in *Le Marche. Archeologia storia e territorio*, Macerata 1988

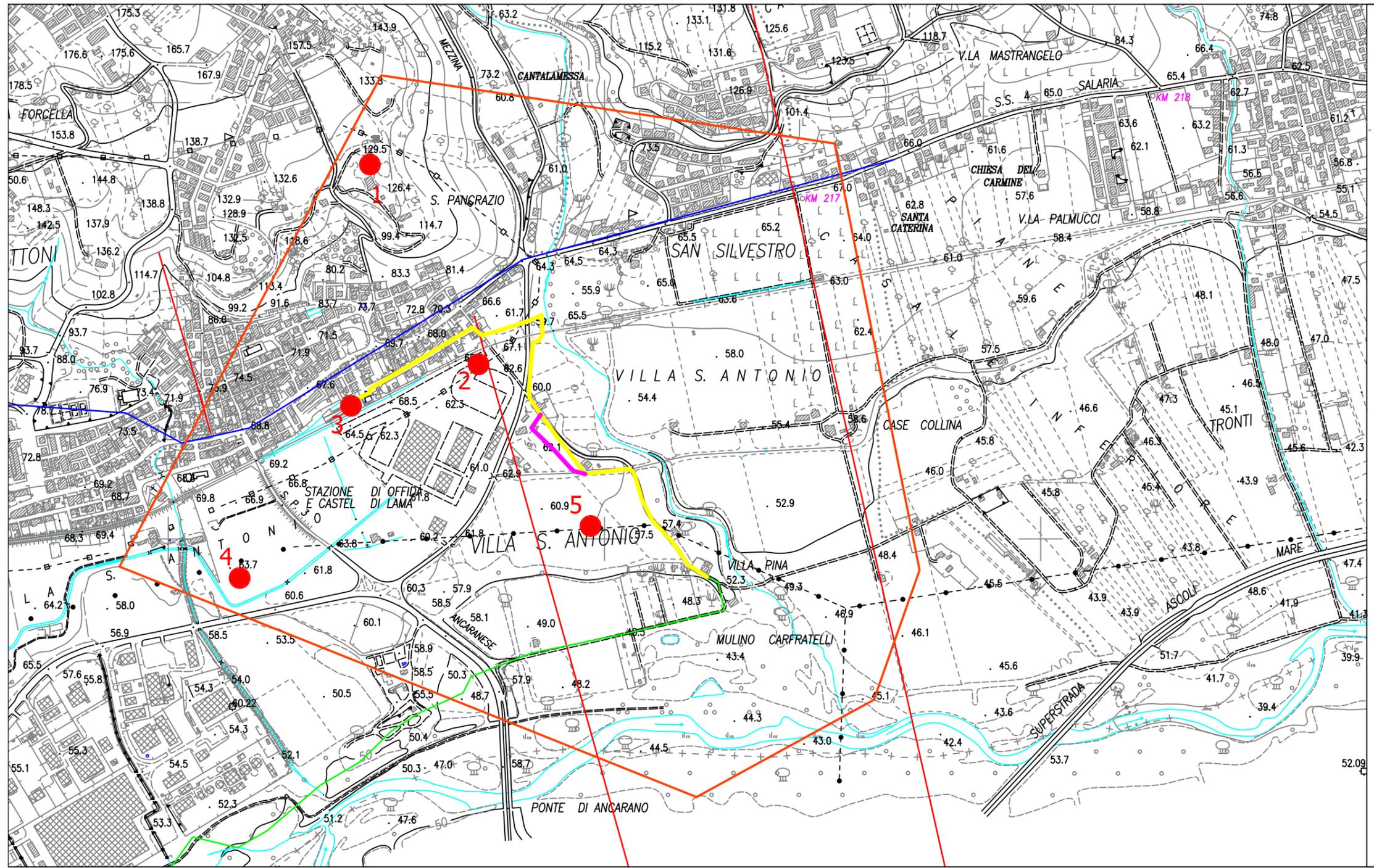
U. Moscatelli, *Condizionamenti ambientali e divisioni d'età romana lungo la valle del Tronto*, in "Picus" suppl. 4, 1995

F. Pizzimenti, *Carta Archeologica delle province di Ascoli Piceno e Fermo*

www.cartadelrischio.it

www.pcn.minambiente.it

www.sitap.beniculturali.it



REDAZIONE DELLA RELAZIONE
 ARCHEOLOGICA AI FINI DELLA VERIFICA PREVENTIVA
 DELL'INTERESSE
 ARCHEOLOGICO AI SENSI DELL'ART. 25 D.LGS.N. 50/2016,
 RELATIVO ALL'INTERVENTO DI
 REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA DELLA VALLATA DEL TRONTO
 TRATTO F1
 Dalla Ciclovìa alla Stazione Ferroviaria di Castel di Lama

committente
 COMUNE DI ASCOLI PICENO

TAV. 1
 Carta archeologica del rischio

scala 1:10.000

stralcio CTR - 327100



Legenda :

- Tracciato ciclovìa F1 —
- Tracciato ciclovìa F1 variante —
- ID siti archeologici ●
- Buffer —
- Tracciati viabilità antica —
- Asse centuriazione —
- Ciclovìa tratto B2 —



ArcheoLogic s.n.c.