

L'ARCHEOLOGO SUBACQUEO

Quadrimestrale di archeologia subacquea e navale

Anno XIV, n. 3, Settembre - Dicembre 2013

Sped. in abb. post. 70% - Autorizz. Filiale di Bari

Veduta del porto di Anzio di G.B. Cingolani della Pergola (1704)



Anzio, archeologia subacquea e cemento

Lo studio ricostruttivo della nave romana di Grado

Proroga della mostra *The Antikythera Shipwreck*



NOTIZIE

Anzio, archeologia subacquea e cemento Portland

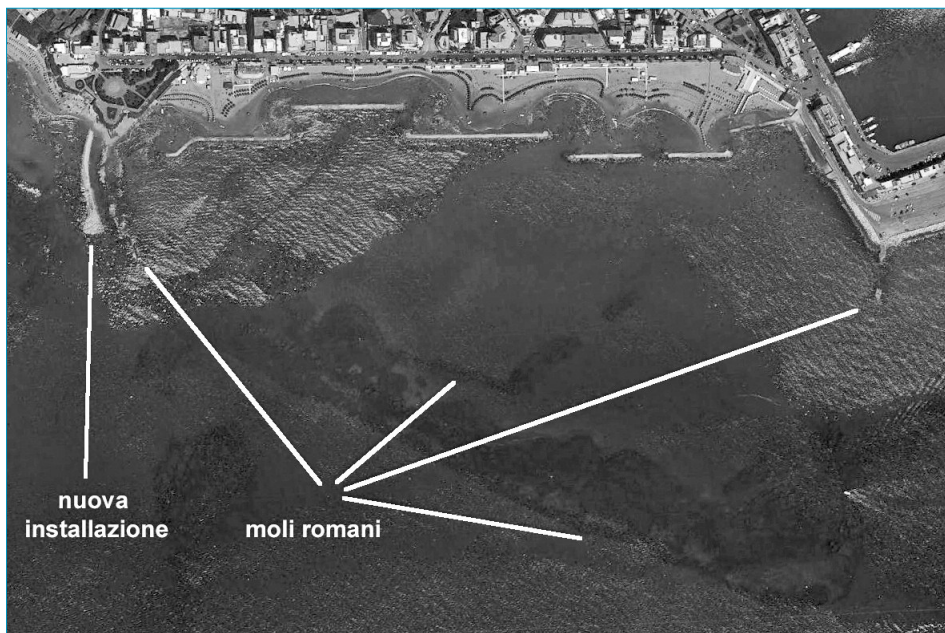
«In nome di un principio fondamentale: ossia che prioritaria, è la salvaguardia dei beni culturali, paesistici e naturali. Tutto il resto viene dopo e qualunque ipotesi di cambiamento o di sviluppo va rigorosamente subordinata a questi valori»

A. Cederna

Si può accettare che il paesaggio assuma valenze diverse a seconda dell'occhio di chi lo guarda? Crediamo di no. Crediamo, noi ingenui, che tutti i contesti ambientali siano meritevoli di attenzione, e che alcuni lo siano ancora di più. Una costa "occupata" (tra l'altro) da un grande complesso portuale di età romana, datato dalle fonti, crediamo richieda cautele straordinarie.

La Regione Lazio ha autorizzato e finanziato opere di "protezione" del bacino occidentale del porto neroniano di Anzio (*Antium*), rubricate come *difese spondali* (determ. n. A03291 del 17 aprile 2012). I lavori sono stati affidati all'Agenzia regionale per la difesa del suolo (ARDIS), la quale ha commissionato le opere ad una ditta specializzata in lavori nelle zone costiere. La Prefettura di Latina ha poi emanato un'"interdittiva" antimafia a carico della ditta stessa, che ha portato alla rescissione del contratto (www.ilfattoquotidiano.it/2014/04/18/anzio-dopo-larticolo-del-fatto-la-regione-chiude-il-cantiere-della-societa-sospettata-di-mafia/957556/); ma questo aspetto (certo non edificante) non è il nostro argomento. Resta un "contromolo" lungo circa 100 metri, largo 8-10 metri (ma il piede della berma non si vede), di cui circa 3,50 praticabili.

Ci interesserebbe invece sapere perché l'autorizzazione regionale, a quanto sembra (www.regione.lazio.it/binary/rf_ambiente/tbl_contenuti/Sito2011.xls) sarebbe stata emanata con la specifica «escluso dalla procedura di V.I.A.». La Valutazione d'Impatto Ambientale (Direttiva 337/85/CEE), che com'è noto prende in esame vari aspetti tra cui il paesaggio e il patrimonio culturale, sarebbe stato lo strumento idoneo ad indagare gli effetti della gettata di cemento non solo sull'area su cui dovrebbe insistere (ed in parte già insiste) ma anche sulla dinami-



Anzio, porto neroniano, bacino occidentale.

ca costiera complessiva. Per rinfrescarsi un po' la memoria, oltre alle specifiche linee guida alla V.I.A. è opportuno rileggere la Convenzione Europea del Paesaggio, in cui all'articolo 1, tra gli altri (vd. box), si può leggere il principio della Salvaguardia del paesaggio, inteso come *patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d'intervento umano*. L'articolo 2 precisa: *i paesaggi terrestri, le acque interne e marine... sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati*. Quindi, nell'ambito anziate, l'oggetto della tutela non sono solo le strutture portuali e il deposito archeologico del bacino, ma il paesaggio in cui essi si inscrivono. Per dare un orizzonte giuridico a questa affermazione, si può proficuamente consultare innanzitutto l'art. 9 della Costituzione italiana. Poi, il *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (D.L. 42, del 22/1/2004, c.d. Codice Urbani), che al Capo II, *Individuazione dei beni paesaggistici*, non solo all'art. 142 definisce *Aree tutelate per legge* «i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia [e] le zone di interesse archeologico...», ma all'art. 136 (1, c) individua come «Immobili ed aree di notevole interesse pub-

blico [...] i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale», a cui l'art. 6 del 157/2006 aggiunge «ivi comprese le zone di interesse archeologico». Soprattutto, e ancor più specificamente, questa impostazione è ribadita dalla Convenzione UNESCO (Parigi 2001; ratificata in Italia con Legge 157/2009), che all'art. 1 definisce: «"Patrimonio culturale subacqueo" [...] siti, strutture, edifici, manufatti [...] insieme con il contesto archeologico o naturale in cui si trovano».

Con i moli di cemento di Anzio in un colpo solo potrebbero essere state violati tutti questi indirizzi e norme; non sarebbe stato invece questo un significativo luogo d'elezione in cui svolgere un'accurata Valutazione di Impatto Ambientale?

Per comprendere la vulnerabilità del contesto, si deve fare un po' di storia, antica e recente. Svetonio registra che a costruire il porto di Anzio, con una spesa enorme, fu Nerone. Era un impianto portuale dispiegato su due bacini, delimitati da tre moli in cementizio pozzolanico: una grande barriera radicata all'estremità della riviera Mallozzi, una seconda, che oggi sporge dal molo moderno ma dovrebbe spingersi al

centro della città moderna, ed un terzo radicato sulla riviera Zanardelli, nei pressi dell'angolo con via Molo Pamphili; quest'ultimo, creduto opera del '700, venne inglobato in un molo per le Olimpiadi del 1960. Le attrezzature non finivano tuttavia qui. Nel 1997 la Regione Lazio aveva già programmato di gettare imponenti difese costiere, allora dentro il bacino occidentale neroniano: la Soprintendenza archeologica per il Lazio impose degli accertamenti, nel corso dei quali si individuarono ulteriori attrezzature in cementizio, che conservano al piede resti dei tavolati delle casseforme di costruzione: evidenze in base alle quali la Soprintendenza, per fortuna, bloccò definitivamente i lavori.

Il bacino occidentale del porto d'Anzio si salvò alla fine del '700 dalla rioccupazione moderna (così sono finiti tanti porti antichi), per puro caso. Il Papa Innocenzo XII desiderava dotare la città di un grande porto: gli vennero proposti due progetti: uno avrebbe riutilizzato il bacino occidentale del neroniano, l'altro avrebbe occupato lo specchio orientale; prevalse il secondo. Da allora, pur insabbiato con i dragaggi del porto pontificio, pur poi occupato in parte dalla città moderna, il bacino occidentale del porto neroniano è una componente inscindibile del paesaggio anziato e, in una più ampia prospettiva, della costa laziale. Dunque non un paesaggio "semplice", ma un paesaggio archeologico marittimo, con tutte le sue complessità: una rarissima so-

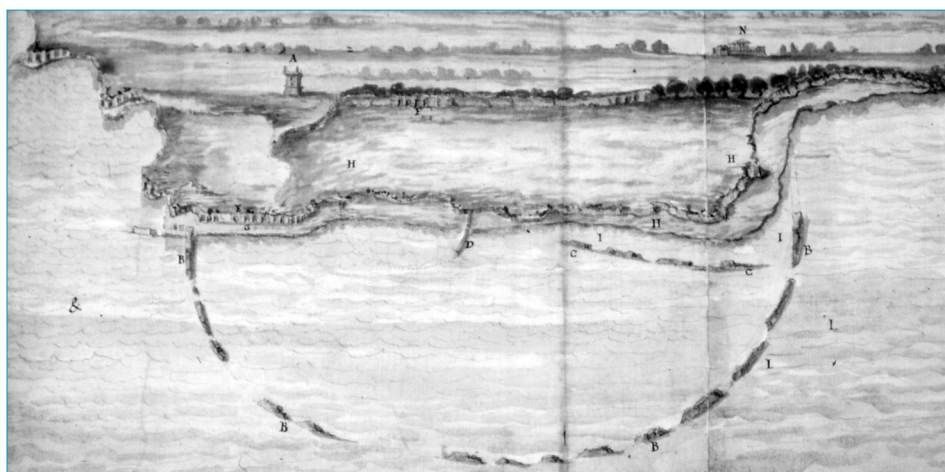


Il molo destro neroniano in una cartolina d'epoca.

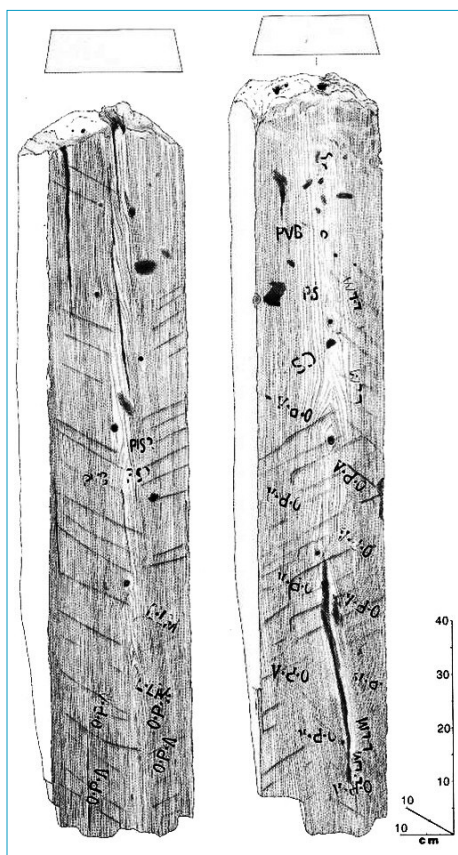
pravvivenza di un settore costiero attrezzato d'età romana, collegato con il complesso residenziale imperiale, incastonato in una falesia di fragile pietra (il "macco") erosa dal vento e dai marosi. Del porto si conservano non solo parte dei moli e delle platee di riva, con i caratteristici ambienti (le "grotte"). Gli accertamenti del 1997 mostrarono che - almeno in alcuni punti - il deposito archeologico si disponeva nel fondo

del porto per una potenza di oltre un metro, che nessuna prospezione superficiale potrebbe dunque intercettare. Le ulteriori strutture che percorrono il bacino da ovest ad est, solo parzialmente indagate, costituiscono inoltre un patrimonio archeologico le cui potenzialità vanno ben oltre le opere murarie: due tavole recuperate dalle casseforme di costruzione hanno presentato un inatteso (e, sinora, unico) repertorio epigrafico: 26 gruppi di sigle, punzonati su due tavole (al Museo archeologico). Questo piccolo saggio suggerisce che ad Anzio, sott'acqua, potrebbe esserci il più grande museo di epigrafia su legno del mondo antico.

La vicenda anziato sollecita alcune riflessioni generali. Sembra che la Regione Lazio intendesse attuare un progetto della Seacon di Roma, che prevedeva di circondare il porto neroniano con dei moli di cemento affiancati ai moli antichi (www.seacon srl.it/index.asp?c=12&p=85&pg=). Una soluzione apparentemente ottima: le strutture antiche verrebbero protette dal moto ondoso. Con dei prezzi da pagare però, di cui non si conosce l'ammontare: la struttura è piazzata a meno di dieci metri dalle fabbriche romane, ed ha un forte impatto visivo; inoltre, la chiusura dello specchio d'acqua potrebbe generare un rapido insabbiamento. Il numero di strutture marittime antiche di cui qualche porzione è sopravvissuta al mare, alla rioccupazione, allo smantellamento (il molo sinistro del porto neroniano di Anzio nel '700 venne in gran parte demolito con gli esplosivi) è ormai molto esiguo. È un fatto che questo tipo di monumenti ponga enormi problemi di con-



La costa e il porto in un acquarello di Carlo Fontana (1698) per il progetto commissionato da Papa Innocenzo XII (A. Torre di Capo d'Anzio, che guarda la spiaggia marina. B. Vestigia del muro del recinto dell'antico e famoso porto di Anzio di forma ovale. C. Vestigia di muro antico che si stima recinto di una darsena. D. Vestigi e porzione di altro muro antico circolare stimandosi altra darsena. E. Grottini antichi ov'erano magazzini ed altro. F. Grotta ove al presente ci è una fontanella d'acqua dolce, scorgendovi la forma di un cunicolo al presente ripieno si terra. G. Formetta antica, ove passava l'acqua dolce, ovvero acqua minerale per i bagni. H. Sito del porto antico atterrato e ripieno. I. Sito del porto con poco fondo. L. Sito di fuori il recinto con fondo a sufficienza per legni grossi. M. Disegno di un pensiero per fare una darsena di lunghezza palmi 100, di larghezza all'imbocco canne 50, ed all'incontro canne 20, con servirsi di fondamenti di muri antichi che sono da due bande. Scavandolo al suo bisogno, potrebbe riuscire un piccolo porto sicuro da venti nocivi. N. Vigna dell'eccellentissimo sign. Principe Panfilj").



Tavole iscritte di casseforme per cementizio.

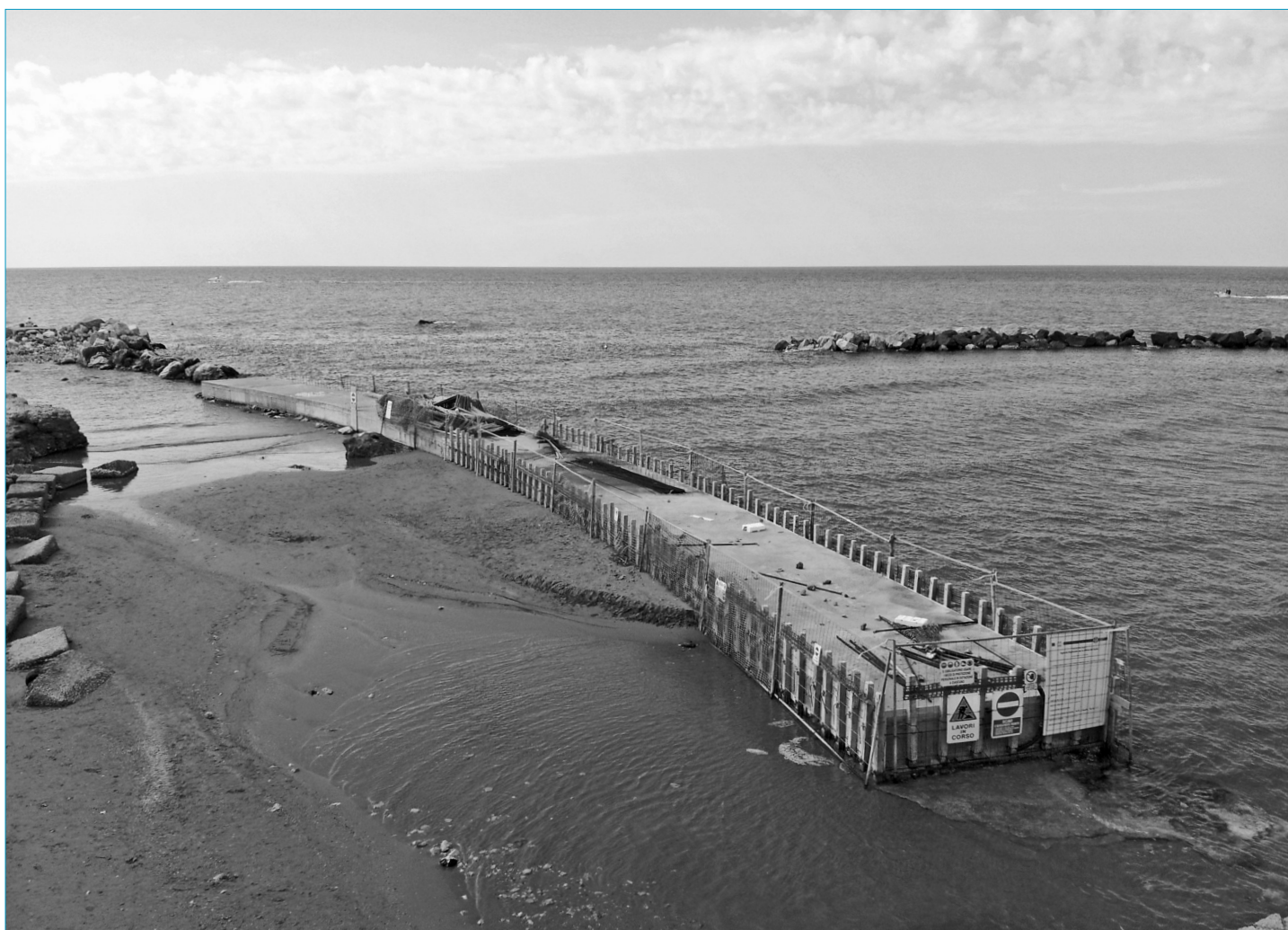
servazione; una ragione di più per non partire al galoppo con sistemi che non siano attentamente meditati e frutto di confronto con gli specialisti dei diversi aspetti: insomma ingegneri marittimi e archeologi debbono collaborare. I progettisti dichiarano di aver effettuato, mediante modelli matematici, studi del moto ondoso, idraulico-marittimi e morfodinamici, di impatto ambientale; non ne conosciamo ovviamente i risultati, ma sappiamo che la fisica marina non è una scienza esatta, soprattutto quando si ha a che fare con contesti archeologici. Oltretutto, in questo caso si dovrebbe tenere conto della già progettata nuova marina turistica, fortemente osteggiata da Legambiente (www.legambiente.it/contenuti/mare/il-business-dei-nuovi-porti-fermare-uninutile-e-dannosa-colata-di-cemento-sul-litorale): per ora è forse sospesa, ma prevede l'ampliamento del porto moderno con quasi 800 porti barca (www.capodanzio.com/index.php?option=com_phocadownload&view=category). Un elemento che avrà inevitabile impatto sulla dinamica costiera: è stato considerato? In rete, la Società Italiana per l'Ambiente (S.I.A.), annovera tra i suoi lavori la Re-

lazione Paesaggistica per il progetto anziate (www.siaenvconsulting.it/wp-content/uploads/2013/03/studiProgettazione.pdf); chissà che c'è scritto...

Un metodo di protezione delle strutture costiere antiche, insomma, non è stato ancora individuato; inscatolarle in baracconi di cemento non ci sembra però una soluzione adeguata. C'è un'alternativa per Anzio? Noi riteniamo empiricamente che potrebbero essere efficaci delle dighe, anche grandi quantità di massi, la cui sommità non dovrebbe superare la marea massima, collocate a debita distanza dai ruderi a smorzare le traversie del secondo e terzo quadrante (Scirocco per il molo orientale, Libeccio - Ponente per l'occidentale). In tal modo, senza impatto diretto, in modo pressoché invisibile e con materiali naturali che oltretutto favorirebbero l'insediamento biologico, si manterrebbero le strutture portuali antiche nel loro elemento, ma in un'area di relativa calma. Una soluzione del genere fu attuata in età romana nei due porti di Miseno e di Astura: ai moli principali vennero affiancate teorie di *pilae* in cementizio, con funzione di frangionda opposti alla traversia. Ma anche lo stesso sistema che ora si vor-



Alcune iscrizioni a punzone.



Il molo di cemento che affianca il molo destro imperiale.

rebbe attuare potrebbe forse essere valido, certamente però non così vicino alle strutture antiche e non così affiorante. Allontanarlo costerebbe di più? Pazienza: si farà un Ponte sullo Stretto in meno e si proteggeranno tanti resti archeologici in più.

Il problema di Anzio non si esaurisce tuttavia qui: non solo la fascia perimetrale, su cui l'anello di cemento dovrebbe insistere, potrebbe avere una forte potenzialità archeologica (sono state fatte le verifiche archeologiche preventive, compreso lo scavo ex D.L. 163/2006 dell'area di sedime della berma?); tutta la zona, e massimamente il bacino neroniano, è un serbatoio archeologico ancora noto solo in parte. Dei resti di ingegneria portuale si è detto; ma anche elementi architettonici (nel 1997, su un'area limitata, furono rintracciati vari spezzoni di colonne, oggi al Museo archeologico di Anzio), e opere d'arte, che nel tempo hanno costituito un ideale museo 'diffuso' (si veda F.P. Arata, in bibliografia); è infine ben noto come l'area interna e circostante i porti antichi sia un potenziale

contenitore di relitti. Se si causasse l'insabbiamento del porto neroniano, esso sarebbe in pratica definitivo e il suo contenuto sarebbe - di fatto - perduto (come dimostra la porzione dello stesso bacino neroniano ormai città, lungomare, spiaggia balneare). Un porto in funzione si può infatti dragare: in età romana era pratica comune; nel contiguo porto innocenziano, che pure è di origine romana, ormai lo si fa da secoli. Un'area ad alto rischio archeologico, in cui oltretutto insistono resti edilizi, invece non può certo essere presa a bennate (a nessuno può venire in mente una simile prospettiva). Insomma, 'togliere' un impianto portuale dal suo elemento facendolo interire ne depaupererebbe il significato e lo esporrebbe a rioccupazioni di vario genere: si pensi al molo destro del porto di Claudio a Fiumicino, che per fenomeni naturali si trova nei prati, oggi tagliuzzato da strade e rotatorie e in parte invisibile perché "incamerato" dall'aeroporto. Il porto neroniano, è bene ricordarlo, è un paesaggio ancora marittimo, rappresentato in numerose vedute già dal '600; a quanto ci

consta, è il primo porto antico sul quale, nel 1822, è stato effettuato un rilievo archeologico; è uno dei punti della costa laziale più fotografati, soggetto di tante cartoline d'epoca; è il contesto in cui Giuseppe Lugli fece saggiare le potenzialità della fotoaerea nella ricerca dei porti antichi. È il luogo emblematico dello sbarco alleato sul litorale laziale nella seconda Guerra mondiale (da visitare il locale Museo dello Sbarco); ne resta una spettacolare fotoaerea scattata dalla R.A.F. per preparare l'operazione. Sono pochi i luoghi così carichi di memorie e di significati; posti che non si possono lasciare in ostaggio di una betoniera.

Forse prima o poi si troverà la giusta formula per proteggere i porti antichi; le soluzioni andranno cercate caso per caso. Nel frattempo, però, sarebbe doveroso documentare il più possibile questi monumenti, prima che la loro distruzione faccia perdere non solo i resti archeologici, ma anche le informazioni che essi conservano. Una porzione del molo sinistro del porto di Astura, ormai sezionata dal mare, è nota solo per il

rilievo archeologico che ne fu realizzato (privatamente, a scopo di studio) nel 1992. Dovrebbe dunque essere promossa una campagna generale di documentazione scientifica dei resti costieri (e nessuno evocò i *Giacimenti culturali* di buona memoria...). Le strutture archeologiche sulla linea di battigia sono condannate: un rischio di gran lunga più elevato di quello che corrono i relitti che si trovano a cento-duecento e più metri di profondità, che si vanno cercando con le navi militari per il progetto Archeomar. Documentando i monumenti costieri si otterrebbero invece preziosi dati scientifici, utili anche alla tutela, alla conservazione e alla fruizione turistica; si produrrebbero formazione e lavoro per molti giovani laureati. Troppo per l'Italia, vero?

La vicenda di Anzio suscita insomma numerose perplessità e domande, che si sono

La **Convenzione Europea del Paesaggio** (Firenze 2000), all'art. 1, definisce:

- a. "Paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni;
- b. "Politica del paesaggio" designa la formulazione, da parte delle autorità pubbliche competenti, dei principi generali, delle strategie e degli orientamenti che consentano l'adozione di misure specifiche finalizzate a salvaguardare, gestire e pianificare il paesaggio;
- c. "Obiettivo di qualità paesaggistica" designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita;
- d. "Salvaguardia dei paesaggi" indica le azioni di conservazione e di mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d'intervento umano;
- e. "Gestione dei paesaggi" indica le azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali;
- f. "Pianificazione dei paesaggi" indica le azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.»

(Il testo integrale: www.convenzioneeuropapaesaggio.beniculturali.it/uploads/2010_10_12_11_22_02.pdf).

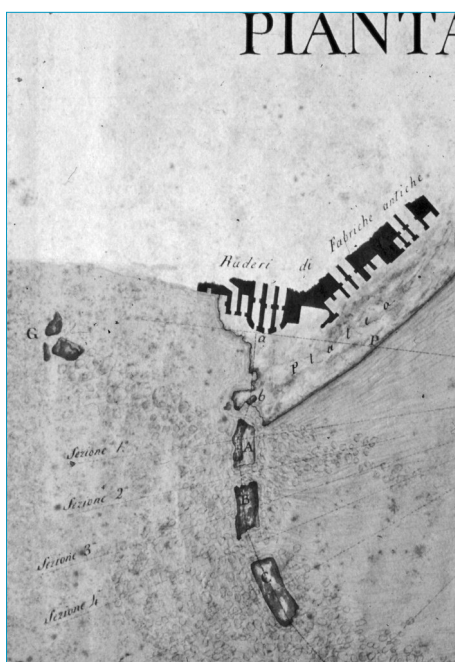


condensate in un'interrogazione parlamentare a risposta scritta, presentata da C. Fava e I. Piazzoni nella seduta n. 222 del 5/5/2014 (n. 4-04708), rivolta ai Ministeri dei Beni e Attività Culturali, dell'Interno e delle Infrastrutture e Trasporti. I Deputati, tra l'altro, chiedono: «...se non si ritenga opportuno valutare la correttezza dell'operato della soprintendenza archeologica [...] riguardo all'autorizzazione e alle modalità degli interventi realizzati sul complesso archeologico, in relazione alle esigenze di tutela e valorizzazione di quest'ultimo». Già. Si ritiene opportuno?

E.F.

In alto: *Are dalla zona del porto.*

A destra: *Il molo occidentale in un rilievo del 1822.*



BIBLIOGRAFIA

- F.P. Arata, *Opere d'arte dal mare di Anzio*, in *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti* III, Roma 2002, pp. 123-143.
- E. Felici, *Osservazioni sul porto neroniano di Anzio e sulla tecnica romana delle costruzioni portuali in calcestruzzo*, in *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti* I, Roma 1993, pp. 71-104.
- E. Felici, G. Balderi, *Nuovi documenti per la topografia portuale di Antium*, in *Atti del convegno nazionale di archeologia subacquea A.I.A.Sub.*, (Anzio, 30-31 maggio e 1 giugno 1996), Bari 1997, pp. 11-20.
- E. Felici, *Scoperte epigrafiche e topografiche sulla costruzione del porto neroniano di Antium*, in *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti* III, Roma 2002, pp. 107-122.
- E. Felici, *Ricerche sulle tecniche costruttive dei porti romani*, in (a cura di) G. Uggeri, *Atti del V Congresso di Topografia Antica I porti del Mediterraneo in età classica* (Roma 2004), *Rivista di Topografia Antica* XVI, 2006, pp. 59-84.
- P.A. Gianfrotta, *Anzio*, in G. Alvisi (a cura di), *L'aerofotografia da materiale di guerra a bene culturale: le fotografie aeree della R.A.F.*, Roma 1980.

con tutta probabilità sotto il controllo diretto del palazzo e delle sue istituzioni, i mercanti dipendevano dall'economia palaziale per il capitale di partenza e per le imbarcazioni, messi a loro disposizione dal potere centrale. Dai testi (in particolare quelli di Ugarit), emergono profili di comandanti e/o commercianti dipendenti o semi-dipendenti, piuttosto liberi però nei movimenti, in grado di trarre beneficio dalle transazioni che conducevano, ma legati al palazzo per i trasporti e i fondi necessari alle acquisizioni e ai viaggi; si tratta di membri di un'élite vicina al potere, che talvolta ricoprivano una funzione diplomatica, svolgendo anche il ruolo di ambasciatori.

Solo alla fine del Bronzo recente potrebbe ravvisarsi l'emergere di un gruppo di commercianti "privati" - uno di essi era forse il comandante/armatore/mercante della nave di Capo Chelidonia - a causa del declino del sistema e dell'economia palaziale e della disorganizzazione delle relazioni marittime ufficiali internazionali, a lunga distanza. Gli stessi commercianti palaziali avrebbero potuto continuare la loro attività in modo ormai "autonomo", grazie alla rete di contatti preesistenti. La parte conclusiva è dedicata alle rotte, per le quali occorre chiamare in causa, oltre ai vari fattori esaminati, un elemento fondamentale: i vettori, le navi, con le capacità di carico e le qualità nautiche. In *Navires e routes* l'A. esamina quindi tipologia, costruzione e armamento navale, in base sia alle fonti testuali (particolarmente interessanti quelle egizie, che descrivono vari tipi e destinazioni di battelli) che a quelle iconografiche ed archeologiche. Dovevano circolare, stando ai carichi di legni (consistenti talora in elementi di carpenteria navale) o di cereali, anche imbarcazioni di 26 m, mentre gli scivoli di alaggio dei ricoveri per navi militari attestano l'esistenza di battelli lun-

ghi fino a 30 m. Non abbiamo purtroppo riscontro archeologico né iconografico alla ricchezza tipologica documentata dalle fonti scritte ma in ogni caso alcuni testi, associati a rappresentazioni iconografiche, sfatano la presunta supremazia nautica levantina rispetto alla marineria egizia, secondo la lettura tradizionale incapace di costruzioni navali marittime. Le conquiste tecnologiche sono comuni alle varie regioni: il Bronzo recente è un periodo di scambi intensi non solo dal punto di vista commerciale ma anche da un punto di vista artistico, tecnico e umano.

L'A. focalizza le rotte possibili in base ai relitti e alle fonti scritte e chiama in causa il ruolo di possibili intermediari, come Rodi e Cipro. Quest'ultima in particolare si configura come crocevia commerciale per eccellenza alla fine del Bronzo recente, intrattiene relazioni dirette con tutti i principali siti del Vicino Oriente (Ugarit, Sidone, Sarepta, Tiro, Biblo, Dor...), funge da "magazzino di stoccaggio" per i prodotti levantini destinati al mondo greco. Infatti, mentre all'inizio del Bronzo recente le rotte erano dominate da Egizi e Cretesi, a partire dal XIV secolo è proprio Cipro ad assurgere a protagonista della scena internazionale, punto di passaggio e intermediario quasi obbligato sull'asse est-ovest.

R.A.

Caroline Sauvage, *Routes maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze Récent en Méditerranée orientale*, Travaux de la Maison de l'Orient et de la Méditerranée 61, Lyon 2012, ISSN 1955-4982; ISBN 978-2-35668-028-0, pp. 372, € 44.

L'ARCHEOLOGO SUBACQUEO

Quadrimestrale di archeologia subacquea e navale

Spedizione in abbonamento postale 70%

Autorizzazione del Tribunale di Bari

n. 1197 del 9.11.1994

Direttore responsabile: Giuliano Volpe

Redazioni:

• Catania: Enrico Felici, via Caduti del Lavoro 46, 95030 Gravina di Catania (CT)

• Bari: Edipuglia srl, via Dalmazia 22/B, 70127 S.Spirito (Ba)

<http://www.edipuglia.it/arcsub>

I collaboratori di questo numero:

C.B.: Carlo Beltrame; F.C.: Franca Cibecchini; E.F.: Enrico Felici; D.G.: Dario Gaddi; S.B.: Stelios Bollanos; P.M.: Paolo Manunta; M.M.S.N.: Marina Maria Serena Nuovo; R.A.: Rita Auriemma.

Le illustrazioni di questo numero:

p. 1: da G.B. Cingolani Dalla Pergola, *Topografia geometrica dell'agro romano...*, Roma 1704; p. 2: riel. da <http://www.caffeinacultura.it/home/concorso.php>; p. 3: da http://www.corriere.it/foto-gallery/esteri/14_febbraio_10/pescatore-trova-statua-apollo-mette-ebay-0dfb66f4-926f-11e3-b1fa-414d85bd308d.shtml#2,3; p. 4: riel. E.F. da Google Earth; p. 5: archivio E.F.; *Veduta e prospetto della spiaggia marina del Porto d'Anzio e suo circondario nello stato in cui era nell'anno 1698* di Carlo Fontana estratta dalle memorie di Anzio e sue antichità del Cav. Carlo Fontana, Roma presso Gio. Francesco Buagni, 1710, p. 34; p. 6: da E. Felici, *Scoperte epigrafiche e topografiche sulla costruzione del porto neroniano di Antium*, in *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti* III, Roma 2002, p. 113; E.F.; p. 7: da www.inliberuscita.it/wordpress/wp-content/uploads/2014/04/foto-pelagallo11.jpg; p. 8: da G.R. Volpi, *Vetus Latium profanum, tomus tertius in quo agitur de Antiatibus et Norbanis*, Patavii 1726; da G.B. Rasi, *Osservazioni sul porto d'Anzio*, in *Effemeridi Letterarie di Roma*, IX, 1822, pp. 205-221; pp. 9-10: foto Philippe Groscaux, CNRS-CCJ/DRASSM; © HORUS project ESA; p. 12: archivio MiBaC, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia-Giulia; p. 13: archivio MiBaC, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia-Giulia; D.G.; p. 14: C.B.; cortesia di Gilberto Penzo; p. 15: cortesia di Gilberto Penzo; pp. 16-17: M.M.S.N. - cortesia del Museo Archeologico Nazionale di Atene.

Il giornale esce tre volte all'anno:

1. **gennaio-aprile:** chiusura in redazione: 31 dicembre; in distribuzione a marzo
2. **maggio-agosto:** chiusura in redazione: 30 aprile; in distribuzione a luglio
3. **settembre-dicembre:** chiusura in redazione: 30 settembre; in distribuzione a novembre

Grafica e illustrazioni: Edipuglia

ISSN 1123-6256



© Edipuglia srl

via Dalmazia 22/B - 70127 S.Spirito (Ba)

tel. 080-5333056, fax 080-5333057

e-mail: info@edipuglia.it

www.edipuglia.it

Campagna Abbonamenti

- **Abbonamento annuale (per l'Italia)** € 12,00
- **Abbonamento sostenitore** € 27,00
- **Abbonamento annuale + Patrimoni culturali e paesaggi di Puglia e d'Italia tra conservazione e innovazione** € 50,00
- **Abbonamento sostenitore + Patrimoni culturali e paesaggi di Puglia e d'Italia tra conservazione e innovazione** € 64,00
- **Arretrati 1995-2013 + abbonamento 2014** € 245,00
- **Arretrati 1995-2013 + abbonamento sostenitore 2014** € 265,00

Per tutti gli abbonati sconto del 20% sulle pubblicazioni Edipuglia

Abbonamento annuale (3 fascicoli): € 12. Annate arretrate: € 18. Un fascicolo: € 6. Estero: aggiungere € 8. Abbonamento sostenitore: € 27 e oltre (in ogni fascicolo dell'anno, e sul sito web, sarà pubblicato l'elenco dei sostenitori). L'abbonamento può essere effettuato in ogni momento, dando diritto ai tre fascicoli dell'anno in corso, con versamento su c/c postale n. 18790709 intestato a Edipuglia s.r.l. o bonifico bancario (IBAN: IT 76 L 02008 04020 000400057455) o con carta di credito (Visa / Mastercard), indicando le 16 cifre, la data di scadenza (mese/anno) e il codice di controllo (CVV2 o CVC2) della propria carta. L'abbonamento, salvo revoca scritta a fine anno, si ritiene automaticamente rinnovato.