



Archeologia e mobilità urbana in età romana: due casi di studio nelle Marche

Carlotta Franceschelli

► To cite this version:

Carlotta Franceschelli. Archeologia e mobilità urbana in età romana: due casi di studio nelle Marche. Picus: studi e ricerche sulle Marche nell'antichità, 2023, 43, pp.39-74. hal-04246218

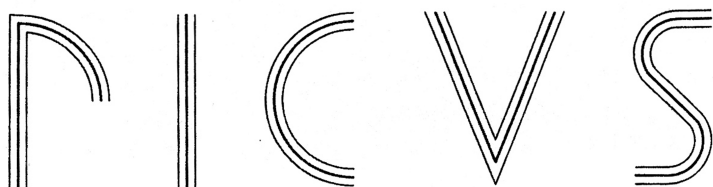
HAL Id: hal-04246218

<https://hal.science/hal-04246218>

Submitted on 5 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



studi e ricerche
sulle marche nell' antichità



*Picus in Ausoniis, proles Saturnia, terris
rex fuit...*

(Ovid. met. XIV 320 s.)

*Hoc (Asclum) Picus quondam, nomen memorabile ab alto
Saturno, statuit genitor...*

(Sil. Pun. VIII 439 s.)

*Pubblicato con il contributo del
Dipartimento di Studi Umanistici dell'Università di Macerata*

Responsabile grafica e stampa:
MASSIMO PASCUCCI

© Copyright 2023 - EDIZIONI TORED s.r.l.

SSN 0394-3968 – ISBN 9788899846879

Distribuzione: Edizioni TORED s.r.l.
Via Vincenzo Pacifici, 17 - 00019 TIVOLI (Roma) Italia
Tel. +39 3403717669 - +39 3479368140
www.edizionitored.it - info@edizionitored.it - edizionitored@pec.it

Indice del Volume XLIII - 2023

Saggi e articoli

- M. BUONOCORE, *Per la tradizione manoscritta dell'epigrafia di Auximum e Ricina: nuove testimonianze* pag. 9
- C. FRANCESCHELLI, *Archeologia e mobilità urbana in età romana: due casi di studio nelle Marche* » 39
- N. LUCENTINI, *Le tribolazioni di un archeologo: Edoardo Brizio a Montefortino* » 75
- S.M. MARENGO, *Argenti nella necropoli ellenistica di Ancona: le iscrizioni ponderali* » 113
- N. NEGRONI CATACCHIO - V. GALLO, *Le ambre figurate picene, una rivisitazione* » 129
- G. PACI, *Due importanti epigrafi anconetane dalla storia tormentata...* » 159
- F. PESANDO - M. GIGLIO - S. ANTOLINI - M. CAPURRO - D. GARZILLO - C. MATTEI, *Ritorno a Cupra. Scavi stratigrafici nel tempio del foro e nuovi dati sulla messa in opera dell'opus reticulatum nel I sec. d.C.* » 189

Schede e notizie

- R. CORDELLA - N. CRINITI, *Frammento di epigrafe funeraria da Piano Ristèccio (Civitella del Tronto, TE)* » 265

Bibliografia

Recensioni

- F. BELFIORI, «Mare Superum». *Romani, Latini e l'Italia adriatica di mezzo (sviluppi culturali e fenomenologia religiosa, secoli III-I a.C.)*, Roma - Bristol 2022 (Ch. Delplace) » 273

A. BERTRAND - T. CAPRIOTTI, <i>Regio V: Ancona, Cingoli, Cupra Montana, Numana, Osimo, San Vittore di Cingoli</i> , Roma 2021 (= 'Fana, Templa, Delubra' 7) (G. Paci)	pag. 280
E. GIORGI - F. DEMMA - F. BELFIORI, <i>Il santuario di Monte Rinaldo. La ripresa delle ricerche (2016-2019)</i> , Bologna 2020 (V. Belfiore)	» 285
 Schede per località	
Pergola (PU) (M. Cruciani)	» 293
Segnalazioni (F. Cancrini - G. Paci - M. Pasqualini)	» 313

CARLOTTA FRANCESCHELLI*

ARCHEOLOGIA E MOBILITÀ URBANA IN ETÀ ROMANA: DUE CASI DI STUDIO NELLE MARCHE

1. I disagi del traffico: un problema comune a Roma e alle altre città

«[...] longa coruscat / serraco veniente abies, atque altera pinum / plaustra vehunt; nutant alte populoque minantur. / nam si procubuit qui saxa Ligustica portat / axis et eversum fudit super agmina montem, / quid superest de corporibus? quis membra, quis ossa / invenit? obtritum volgi perit omne cadaver / more animae. [...]»¹. La scena di un carro che si rovescia, schiacciando sotto i blocchi di pietra del suo carico la folla accalcata nelle strade, si riferisce a uno dei tanti pericoli cui, secondo Giovenale, erano esposti gli abitanti di Roma. La circolazione dei carri pesanti all'interno della città, peraltro, non rappresentava solo un rischio per le persone, ma anche per gli edifici. È significativo, al riguardo, che Plinio il Giovane annoveri, tra i meriti di Traiano, il fatto che l'imperatore sia stato parco nel costruire e che questo abbia fatto sì che le case e i templi non fossero più squassati dalle vibrazioni provocate dai carri che trasportavano materiale da costruzione².

È evidente che né il brano di Giovenale né quello di Plinio possono essere considerati una fotografia fedele della situazione del tempo. Il

* Université Clermont-Auvergne, CHEC - Centre d'Histoire «Espaces et Cultures», France

¹ IUV. 3, 254-261.

² PLIN., *paneg.* 51, 1.

primo, infatti, si inserisce in un componimento – la terza satira – che contiene una critica piuttosto aspra nei confronti della società romana, della quale sono enfatizzati tutti gli aspetti negativi, mentre il secondo fa parte del Panegirico di Traiano e quindi di un componimento a carattere encomiastico, i cui obiettivi sono appunto l'esaltazione dell'imperatore. Al di là, comunque, delle diverse finalità di questi componimenti e del grado di verosimiglianza di quanto viene narrato, ciò che colpisce è la critica dell'intensità del traffico veicolare all'interno della città di Roma e, in particolare, del transito di carri con carichi pesanti. Che effettivamente questo venisse sentito dagli abitanti di Roma come un elemento di disturbo e di pericolo, lo si evince chiaramente dalle Tavole di Eraclea, nelle quali figura il divieto, fatto ai *plostra*, cioè ai carri pesanti a 2 o 4 ruote piene³, di circolare all'interno della città «*post solem ortum, neve ante hora X diei*»⁴, in pratica per tutta la giornata, dato che la decima ora cadeva nel tardo pomeriggio. La norma prevedeva tuttavia una serie di eccezioni, quali quelle relative al trasporto di materiali legati ai lavori di pubblica utilità o allo smaltimento dei rifiuti⁵, che ne limitavano, di fatto, l'efficacia. Inoltre, come si è accennato, essa riguardava solo i carri pesanti e non tutti gli altri veicoli che circolavano per la città⁶. La formulazione di questo divieto rientra in quel comune sentire che è sotteso ai testi di Giovenale e Plinio il Giovane e che troviamo ribadito anche in un decreto di Adriano, volto appunto a proibire ai carri di entrare in Roma «*cum ingentibus sarcinis*»⁷. Il problema della circolazione a Roma,

³ Sul *plaustrum* come un carro da trasporto di carichi pesanti, ci si limita a rinviare a quanto dicono Catone nel *De re rustica* (62), Varrone nel *De lingua Latina* (140) e Virgilio nel II libro delle Georgiche (206), nonché Vitruvio (10, 1, 5). Allo stesso modo, è significativo l'uso di questo termine nella seconda orazione contro Verre, là dove Cicerone dice che Verre portò via tutte le statue di *Pamphilia*: «*ex fanis, ex locis publicis plaustris evecta*» (CIC., *Verr.* 2, 1, 20).

⁴ *Tab. Heracl.*, II, 56-58.

⁵ Tra le eccezioni sono contemplate anche le esigenze legate a particolari pratiche religiose o civili, quali per esempio la cerimonia del trionfo (*Tab. Heracl.* II, 62-66). In questi casi, si fa riferimento all'impiego di carri pesanti per il trasporto delle persone. Sulle norme della *Tabula* di *Heraclea*, cfr. comunque CAMPEDELLI 2014, pp. 34-36.

⁶ KAISER 2011a, p. 175. Se il divieto avesse riguardato tutti i tipi di carri, sarebbe stato logico attendersi il termine «*vehicula*», come si legge a proposito dell'editto di Marco Aurelio (cfr. *infra*).

⁷ *HIST. AUG. Hadr.* 22,6.

così come ci viene rappresentato non solo da Giovenale, ma anche da altri autori, quali ad esempio Marziale⁸ e Orazio⁹, non è legato solamente ai carri pesanti, ma alla questione più generale del traffico veicolare e dell'affollamento delle strade¹⁰. Il divieto alla circolazione dei *plaustra* nelle ore diurne non permetteva una soluzione definitiva del problema: i fastidi legati al traffico degli altri tipi di carri, nonché alla circolazione a cavallo, restavano in essere. È sostanzialmente questo l'obiettivo del noto editto di Claudio, citato da Svetonio, secondo il quale era consentito attraversare la città solo «*aut pedibus aut sella aut lectica*»¹¹, vale a dire a piedi o, al massimo, in portantina o lettiga, e il cui principio di fondo venne ribadito a distanza di più di un secolo da Marco Aurelio¹². Stando alle descrizioni di Giovenale e Marziale, si tratta tuttavia di norme che non dovettero avere una rigida applicazione, come d'altra parte attestano i successivi tentativi di regolamentare l'uso dei carri promossi da altri imperatori, quali ad esempio Eliogabalo, che tentò di stabilire che tipo di carro dovessero usare le singole matrone¹³. In conclusione, dalla lettura dei testi degli autori antichi, si evince l'idea generale di un traffico che a Roma era decisamente caotico, non solo a causa del gran numero di abitanti, ma anche della geografia fisica e del disegno irregolare della città.

Sarebbe però sbagliato ritenere che il traffico fosse un problema esclusivo di Roma, dov'era senz'altro enfatizzato dalle dimensioni della città. Esso è infatti attestato anche per altre realtà urbane meno importanti¹⁴,

⁸ MART., *epigr.* 5, 22.

⁹ HOR., *epist.* 2, 2, 65-76.

¹⁰ Oltre ai disagi per l'affollamento, un altro elemento di fastidio provocato dal transito dei carri, in particolare di quelli pesanti, era legato al rumore provocato dalle loro ruote: cfr. HOR., *epist.* 1, 17, 1-10 e MART., *epigr.* 4, 64.

¹¹ SUET., *Claud.* 25, 5.

¹² HIST. AUG., *Aurel.* 23, 8.

¹³ HIST. AUG., *Heliog.* 4, 4. Va detto che le prescrizioni di Eliogabalo non vanno viste come provvedimenti di controllo del traffico, poiché Elio Lampridio, autore della *Vita*, le attribuisce alla follia dell'imperatore, definendole ridicole e dandone la responsabilità alla madre di Eliogabalo, che questi faceva partecipare attivamente ai lavori del Senato: «*Sub Symianura facta sunt senatus consulta ridicula de legibus matronalibus*». In ogni caso, esse testimoniano come a Roma il traffico veicolare continuasse a essere intenso ancora in quest'epoca.

¹⁴ Un'immagine molto viva del traffico a *Burdigala*, oggi Bordeaux, è quella

come emerge dai già ricordati editti di Claudio e Marco Aurelio, nei quali non si fa riferimento solo a Roma, ma all'intera Italia e, probabilmente, anche oltre. Svetonio, nella Vita di Claudio, dice infatti che l'obbligo per i *viatores* di muoversi dentro le città solo a piedi, in portantina o in lettiga, riguardava *Italiae oppida*, mentre nella *Historia Augusta* si legge che Marco Aurelio vietò di usare il cavallo o i carri *in civitatibus*, e quindi in tutti gli agglomerati urbani. Adriano, invece, come già si è detto, si limitò a proibire l'ingresso in Roma di carri con carichi pesanti («*Vehicula cum ingentibus sarcinis urbem ingredi prohibuit*»), mentre per le altre città vietò l'uso del cavallo («*sederi equos in civitatibus non sivit*»), senza fare alcun riferimento, quanto meno stando alla fonte, ai cariaggi. Al di là delle differenze tra un imperatore e l'altro, comunque, la reiterazione dell'editto di Claudio attesta che il tentativo di porre un freno al traffico veicolare all'interno delle città non era una misura estemporanea, ma rispondeva a un'esigenza diffusa, se non a delle specifiche richieste. Al tempo stesso, essa mostra anche, se mai ve ne fosse bisogno, che l'editto di Claudio, verosimilmente molto più articolato di quanto non faccia supporre la sintetica notizia di Svetonio, non fu risolutivo, così come certamente non lo furono i successivi interventi legislativi di Adriano e Marco Aurelio.

2. Lo studio del traffico veicolare in età romana: metodologie e marker archeologici

Il problema del traffico veicolare all'interno dei centri urbani non riguardava dunque solo la capitale, ma anche molte altre città dell'impero. Pur trattandosi di un problema diffuso, esso non ha trovato un grande spazio negli studi di urbanistica antica e, solo a partire dagli anni Novanta del secolo scorso e poi nel primo decennio di quello attuale, si è avviata una stagione di ricerche specifiche¹⁵.

che emerge da una lettera di Ausonio (*epist.* 4, 14-28), anche se il fatto che essa sia stata in parte ricalcata sulla già citata epistola di Orazio impone cautela al riguardo.

¹⁵ Si vedano in particolare i lavori di Tsujimura (1991), van Tilburg (2007 e 2015), Poehler (2006 e 2017) e Kaiser (2011a e 2011b).

La maggior parte di questi studi ha mostrato come un'analisi puntuale dei flussi di traffico e dei provvedimenti presi per regolamentarlo non possa prescindere dalla documentazione archeologica, tra cui ad esempio quella relativa all'esistenza di dispositivi, permanenti o provvisori, che fungevano da "dissuasori", impedendo l'accesso a determinati spazi e andando in questo modo a definire dei percorsi "obbligati". Rientrano in questo tipo di documentazione anche i segni lasciati dal più o meno consistente passaggio dei carri, quali le tracce di erosione provocate dai mozzi delle ruote sugli elementi verticali che delimitavano la carreggiata e, soprattutto, i solchi paralleli lasciati dalle ruote sulla massiciata stradale. Formatisi naturalmente in seguito alla progressiva usura prodotta dal continuo passaggio dei carri¹⁶, essi ci possono dare informazioni sul tipo di percorrenza della strada. La loro posizione all'interno della carreggiata, ad esempio, può dirci se la strada fosse a uno o a due sensi di marcia, nonché, in certi casi, informarci sulla direzione delle percorrenze. La loro profondità, poi, può permettere di ipotizzare la frequenza e il peso dei veicoli, mentre la loro distanza consente di stimare le dimensioni dei mezzi impiegati¹⁷. Altre informazioni possono inoltre derivare dalla brusca scomparsa dei segni, che potrebbe rivelare interventi puntuali di rifacimento del manto stradale¹⁸, mentre la presenza di solchi paralleli, a breve distanza, indica che non tutti i carri seguivano lo stesso identico tracciato. È evidente che, per avere una ricostruzione complessiva dei flussi di traffico all'interno di un centro urbano, è necessario disporre di un certo numero di strade in cui questi segni siano ben leggibili, per cui è normale che gli studi si siano concentrati su al-

¹⁶ Secondo alcuni autori, tali solchi potevano essere scavati intenzionalmente, in modo da svolgere la funzione di "guide" per le ruote dei veicoli. Si tratterebbe, tuttavia, di casi particolari, legati a specifiche situazioni, quali, ad esempio, dei percorsi in salita: VAN TILBURG - VAN DE BERG 2017. Per una trattazione di tutti questi aspetti, si rimanda a FRANCESCHELLI 2020, p. 456.

¹⁷ La profondità dei solchi è legata a diverse variabili, che vanno dalla natura e caratteristiche del singolo basolo alla posizione su cui insiste la ruota. In ogni caso, le dimensioni e il peso del carro rimangono l'elemento principale da prendere in conto: FRANCESCHELLI 2020, p. 456.

¹⁸ Oltre a questi interventi, che a nostro avviso rappresentano la causa più importante, queste interruzioni e riprese potrebbero essere dovute, secondo Poheler (2017, pp. 112-114), anche alla diversa resistenza dei basoli.

cuni centri privilegiati, quali le città vesuviane – Pompei in primo luogo – o su città che sono state abbandonate e di cui sono note ampie porzioni, come Ostia o la colonia dedotta da Traiano nei pressi dell'attuale Xanten in Germania¹⁹.

Se una ricostruzione puntuale del traffico veicolare e dei provvedimenti messi in atto per regolamentarlo trova il suo ambito ideale nei centri di cui si conosca l'intera pianta (o ampie porzioni di essa), anche nei casi di centri urbani a continuità di vita o per i quali disponiamo di informazioni parziali è tuttavia possibile proporre qualche ipotesi al riguardo, partendo dai sia pur discontinui segni disponibili e tenendo presente alcuni aspetti specifici.

Il primo di questi aspetti è senza dubbio rappresentato dal tipo di traffico che interessava quella data città. Pare logico, ad esempio, che un centro urbano su cui convergevano diversi assi stradali di primaria importanza o che disponeva di infrastrutture particolari, quale ad esempio un porto, avesse un traffico diverso rispetto a quello di una "città di strada", vale a dire di un centro organizzato lungo un determinato asse, che ne svolse in qualche modo la funzione di elemento generatore. Nel primo caso, i provvedimenti eventualmente presi avranno cercato di ottenere una più efficace gestione dell'afflusso delle merci in città o in alcuni suoi settori strategici, quali ad esempio il porto, nonché la loro redistribuzione. Nel secondo, invece, si sarà fatto in modo che il flusso di traffico attraversasse o quanto meno superasse il centro abitato, con il minor disagio possibile per i suoi abitanti.

Qualunque provvedimento sarà stato comunque condizionato dalla pianta della città: nel caso di centri urbani a maglia regolare, la possibilità di individuare assi alternativi o di supporto in cui incanalare il traffico doveva risultare decisamente più agevole rispetto a quelli caratterizzati da una pianta irregolare, spesso legata ai condizionamenti esercitati dalla morfologia del luogo. Se ad esempio pensiamo ad Ancona, il cui porto diventa, già con Vespasiano e poi, soprattutto, con Traiano, uno degli scali più importanti dell'Adriatico, sarà stato particolarmente difficile governare l'imponente mole di traffico che confluiva e partiva dai magazzini portuali, visti i ridotti spazi pianeggianti e le

¹⁹ Cfr. VAN TILBURG 2011.

poche vie d'uscita lasciate dal mare e dagli scoscesi complessi collinari che delimitavano a nord e a sud la città. Un aspetto indubbiamente importante è poi quello economico, perché i vari provvedimenti che le autorità cittadine potevano prendere in materia di gestione del traffico urbano non dovevano ledere le esigenze economiche dei vari settori della città. Tale aspetto, però, è quello più difficile da valutare, soprattutto là dove i dati sono lacunosi e discontinui, come, appunto, nelle città a continuità di vita o note solo parzialmente.

3. Due casi di studio: *Pisaurum* e *Ostra*

Un esempio della possibilità di riflettere sul tema in esame anche per centri che, come abbiamo detto, hanno continuato a vivere dopo l'età romana o per i quali, comunque, disponiamo di una documentazione parziale, seppure qualitativamente soddisfacente, può essere offerto, rispettivamente, da *Pisaurum* (Pesaro), città a continuità di vita, e da *Ostra*, nell'entroterra di Senigallia, che invece fu abbandonata tra il VII-VIII secolo e che è attualmente in corso di scavo da parte dell'Università francese di Clermont-Ferrand.

3.1. *Pisaurum* (Pesaro)

Pisaurum è una colonia di diritto romano fondata nel 184 a.C. alla foce del Foglia, verosimilmente là dove già esisteva un *vicus* legato alle assegnazioni viritane della *lex Flaminia de agro Gallico et Piceno viritim dividundo* del 232 a.C.²⁰. Affacciandosi sul mare, in corrispondenza della foce di un fiume, *Pisaurum* era dotata di un porto²¹, ma la sua posizione lungo la *via Flaminia*, tra *Fanum Fortunae* e il capolinea *Ariminum*, le conferiva anche un'importante funzione di nodo stradale. Oltre a flussi di interesse locale, legati all'interscambio tra città e campagna, nonché

²⁰ Sulla fondazione di *Pisaurum* e sull'ipotesi, non pienamente convincente, di un legame tra un possibile insediamento precedente e Manio Curio Dentato, formulata sulla base dei cippi del complesso del *Lucus Pisauensis*, nonché del postulato di una relazione di tipo "causa-effetto" tra l'esistenza del *Lucus* e la nascita della città, si rimanda a DALL'AGLIO 2020a.

²¹ Per il porto di *Pisaurum* cfr. CAMPAGNOLI - DI COCCO - MENCUCCI 2005.

all'attività portuale, il centro doveva dunque essere interessato da un traffico più consistente, quanto meno sul piano quantitativo, che seguiva la direttrice della *Flaminia*. Per rispondere ai problemi che tali flussi potevano indurre sul traffico urbano, era necessaria una gestione attenta della viabilità, con particolare riferimento alle connessioni tra viabilità extra-urbana e viabilità urbana. In questo, gli abitanti di *Pisaurum* potevano contare su di una situazione geografica non sfavorevole (Fig. 1). Per quanto posta tra due sistemi collinari, quello dell'Ardizio a sud, e quello del San Bartolo a nord e parzialmente chiusa verso l'interno dal Colle di Santa Veneranda, la piana di foce del Foglia aveva infatti una superficie tale da consentire l'impianto di una città a maglia regolare e da permettere lo sviluppo di un'ampia fascia suburbana, che può aver giocato un ruolo nella gestione del traffico, in particolare di quello a più ampio raggio. Dalla zona di Muraglia, dove la *via Flaminia*, dopo essere scesa dall'Ardizio²², puntava verso *Pisaurum* seguendo il Genica²³, c'era lo spazio necessario per impostare un asse che, attraversando il settore compreso tra le mura della città e la quinta di Santa Veneranda, poteva poi tornare a immettersi sulla *via Flaminia*, dopo aver attraversato il Foglia, sul lato opposto di *Pisaurum*²⁴. In tale modo, i carri che percorrevano in un senso o nell'altro la strada consolare e non avevano necessità di entrare in città potevano rimanerne all'esterno e seguire un percorso senz'altro più veloce e più breve. Quest'asse, poi, essendo impostato a monte del centro abitato, avrebbe potuto anche raccogliere il traffico proveniente dalla valle del Foglia e incanalarlo verso Fano o Rimini, senza farlo necessariamente passare

²² Per la situazione della linea di costa che ha costretto la *Flaminia* a risalire le pendici dell'Ardizio si veda DALL'AGLIO - NESCI 2013.

²³ Il Genica correva più vicino alla città, ma venne deviato per costruire Rocca Costanza: DI COCCO 2004a.

²⁴ Il rinvenimento di un monumento funerario e di una necropoli ad esso connessa, nel corso dei lavori di costruzione del garage di un condominio lungo l'attuale via Troisi, nella zona di Villa San Martino (BALDELLI - DESTRO - GIORGI 2001) potrebbe essere compatibile con il passaggio di una strada ben frequentata. Anche gli insediamenti rustici individuati circa 1,5 km più a nord, sempre nel settore di Villa San Martino, potrebbero aver risentito della presenza di questo supposto asse. Per questi ritrovamenti e per il tracciato della *via Flaminia* a nord di *Pisaurum* si rimanda a CAMPAGNOLI 1999.

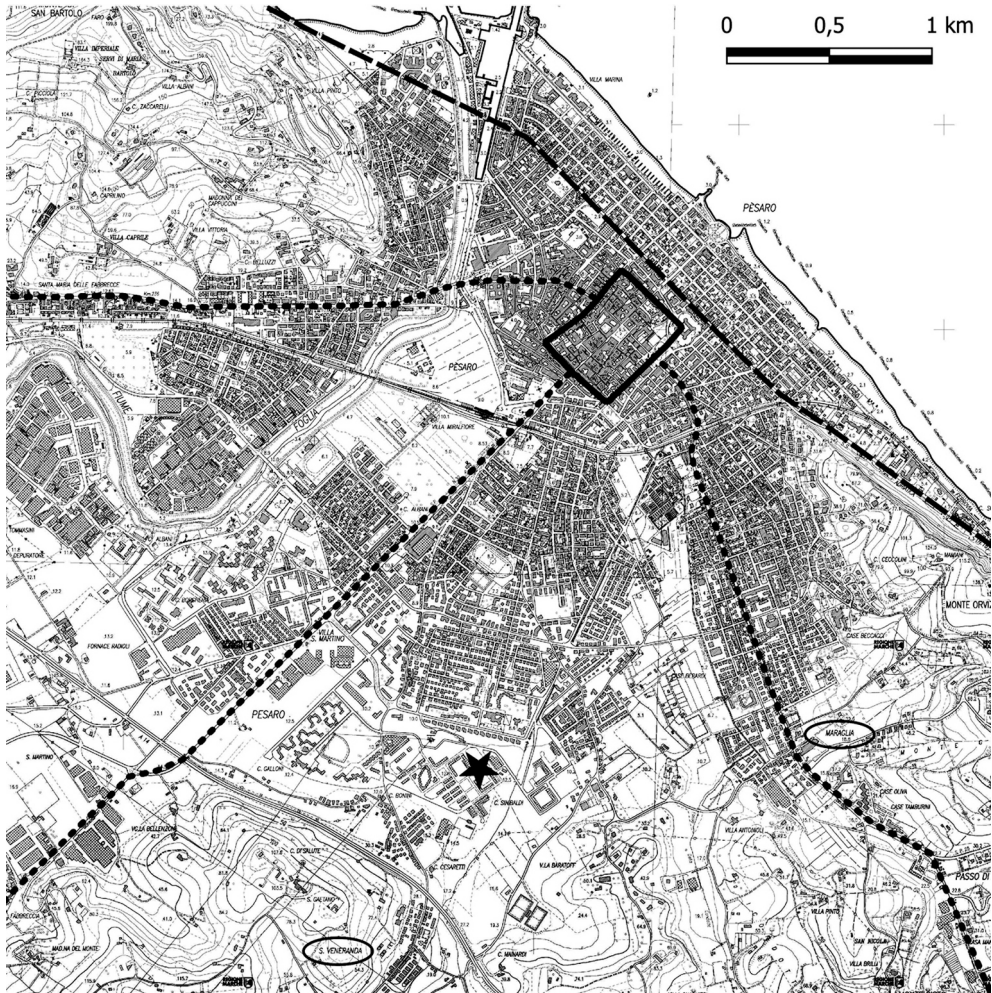


Fig. 1 – Carta del territorio di *Pisaurum*, in cui è visibile l'ampio spazio che separava la città dal colle di Santa Veneranda. A tratteggio, è delineata la linea di costa di età romana e, con tratto puntinato, la viabilità principale dell'epoca. La stella indica l'ubicazione del monumento funerario citato nel testo e che poteva trovarsi lungo una possibile strada "tangenziale" romana (elaborazione grafica C. Franceschelli, su base cartografica al 10.000 della Regione Marche).

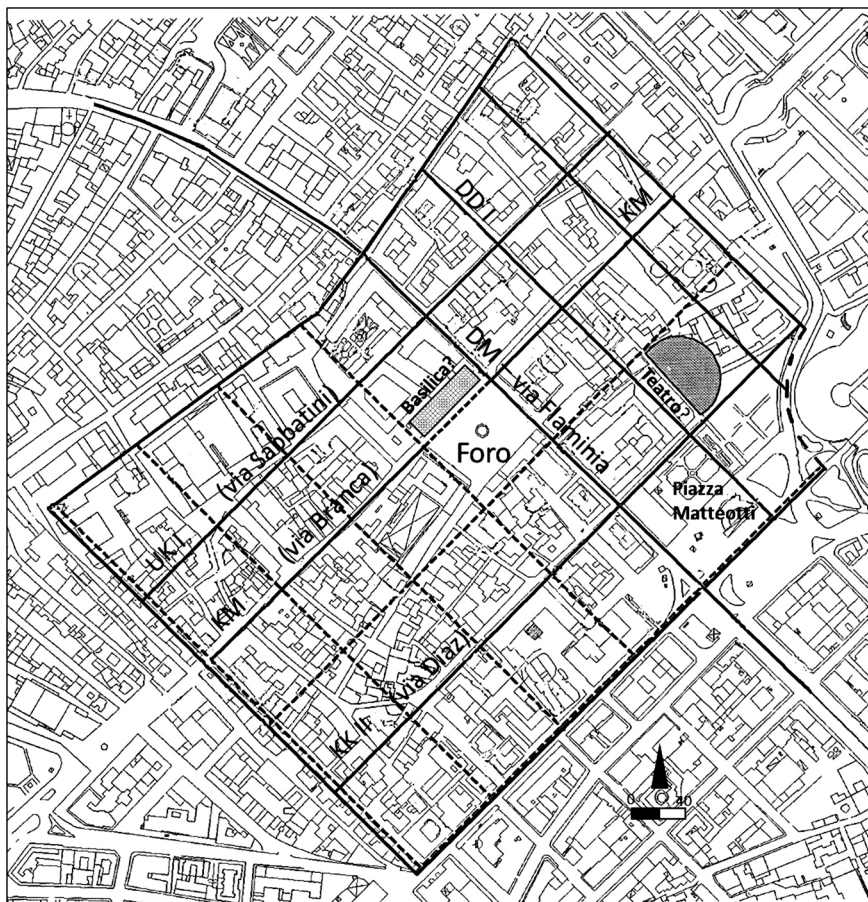


Fig. 2 – Schema del disegno urbano di *Pisaurum*. A linea continua i cardini e decumani accertati archeologicamente, a tratteggio quelli ipotizzati (da DI COCCO 2004, modificata).

per il centro di Pesaro. Possiamo inoltre ipotizzare che, a *Pisaurum*, una gestione ordinata del traffico sia stata ottenuta anche attraverso un uso accorto delle potenzialità offerte dalla pianta della città (Fig. 2), la quale, con il suo disegno regolare²⁵, poteva agevolare l'individuazione

²⁵ Per una ricostruzione puntuale del disegno urbano di *Pisaurum* si rimanda a DI COCCO 2004a.

di percorrenze alternative in cui ripartire il transito dei veicoli, in modo da evitare il più possibile di intasare il centro.

Come detto, l'ipotesi dell'esistenza di una bretella di transito esterna all'abitato di *Pisaurum* è per il momento supportata da considerazioni di carattere generale, coerenti con alcuni elementi della geografia dei luoghi e con qualche indizio di carattere archeologico. Sono poi da considerare i confronti che possono essere istituiti con altri centri urbani, anche in ambito regionale, com'è per esempio il caso di *Ostra*. Per quanto riguarda poi l'interno della città, anche qui i ritrovamenti di tratti di basolato sono numericamente contenuti e spazialmente discontinui, essendosi per lo più verificati in occasione di scavi per sottoservizi, oppure a seguito di ristrutturazioni edilizie circoscritte, e quindi non hanno quasi mai comportato un allargamento dell'indagine all'intera sede stradale. Tuttavia, sulla base delle indicazioni in nostro possesso, tenendo anche conto del disegno complessivo della città, è comunque possibile formulare alcune ipotesi riguardo alla situazione del traffico veicolare urbano a *Pisaurum*.

Uno dei punti nevralgici, al riguardo, è indubbiamente rappresentato dal foro, che occupava una posizione centrale, sia da un punto di vista "concettuale", perché era il cuore della vita politica e sociale della città, sia da un punto di vista "materiale", perché di norma era ubicato all'incrocio delle due strade principali e dunque degli assi che, tendenzialmente, dovevano sopportare il traffico più intenso. Il rapporto tra l'area forense e la viabilità urbana era dunque complesso, teso com'era alla ricerca di un equilibrio tra l'esigenza di coordinamento e continuità con la viabilità suburbana e quella, opposta, di protezione del cuore della città dal traffico veicolare. Questo si tradusse spesso nella chiusura del foro al traffico dei mezzi pesanti, ben attestata su base archeologica e spesso accompagnata dall'individuazione di percorsi alternativi.

Nel caso specifico di *Pisaurum*, il foro doveva sostanzialmente corrispondere all'attuale Piazza del Popolo e dunque trovarsi all'incrocio del decumano massimo, costituito dal tratto urbano della *via Flaminia* corrispondente alle attuali vie S. Francesco e 11 Settembre, e del cardine massimo, cioè le odierne vie Branca e Rossini, che sono la prosecuzione all'interno della città della strada che seguiva la valle del Foglia. I ritrovamenti archeologici mostrano in effetti che, verso mare, la piazza forense era delimitata dalla *via Flaminia*, senza che si possa tuttavia sta-

bilire se questa fosse o meno chiusa al traffico veicolare, perché gli scavi hanno messo in luce solo porzioni ridotte della massicciata stradale, per lo più vicine al bordo orientale²⁶. L'assenza di una documentazione archeologica esaustiva al riguardo impedisce inoltre di riconoscere la distribuzione delle strutture che si affacciavano sullo spazio forense. Nella sua ricostruzione della *forma urbis* di *Pisaurum*, ad esempio, Ilaria Di Cocco²⁷ ha ipotizzato che la basilica si trovasse là dove oggi è il Palazzo Ducale, essenzialmente sulla base del testo di Vitruvio, che raccomandava di posizionare questo edificio in modo che fosse esposto a sud o sud-ovest, affinché potesse trarre il massimo beneficio dal calore e dalla luce del sole²⁸. Se questa ipotesi cogliesse nel vero, il cardine massimo avrebbe costituito un elemento di separazione tra la piazza e la basilica, avvicinandosi dunque alla tipologia dei *fora* “passati”, nei quali tuttavia l'asse stradale si trova di solito compreso tra il tempio e il blocco piazza-basilica²⁹. Non è dunque improbabile che, per assicurare una migliore integrazione tra le due parti, almeno a partire da una certa data, il cardine fosse chiuso al traffico e integrato nella piazza. In tal caso, si deve supporre che i carri, non potendo raggiungere la *via Flaminia* o la porta verso il mare percorrendo l'intero cardine massimo, fossero dirottati verso percorsi alternativi. Il cardine oggi sostanzialmente ripreso da via Diaz, lungo il quale è stato scoperto un tratto di basolato con profondi solchi lasciati dai carri³⁰, potrebbe, per esempio, aver assolto a questa funzione di smistamento del traffico urbano. Sulla base di questo dato archeologico possiamo effettivamente supporre che i veicoli provenienti dall'entroterra, una volta entrati in città, anziché proseguire lungo il cardine massimo, piegassero verso destra per andare ad imboccare questo asse³¹. È evidente che quanto supposto per il settore meridionale della

²⁶ Per questo, come per tutti i ritrovamenti archeologici citati, si rimanda a DI COCCO 2004b.

²⁷ DI COCCO 2004a, p.55.

²⁸ VITR. 5, 1, 4.

²⁹ Sulla questione dei *fora* “bipartiti” (o “tripartiti”), si vedano GROS 2007 e MAGGI 2015, con bibliografia precedente.

³⁰ Per questo ritrovamento, oltre a DI COCCO 2004b, si veda anche la scheda specifica da lei curata nel medesimo volume (pp. 135-136).

³¹ Lubicazione di questo ritrovamento, nel settore più occidentale di via Diaz, ci porta a preferire l'ipotesi di una deviazione del traffico all'entrata della città,

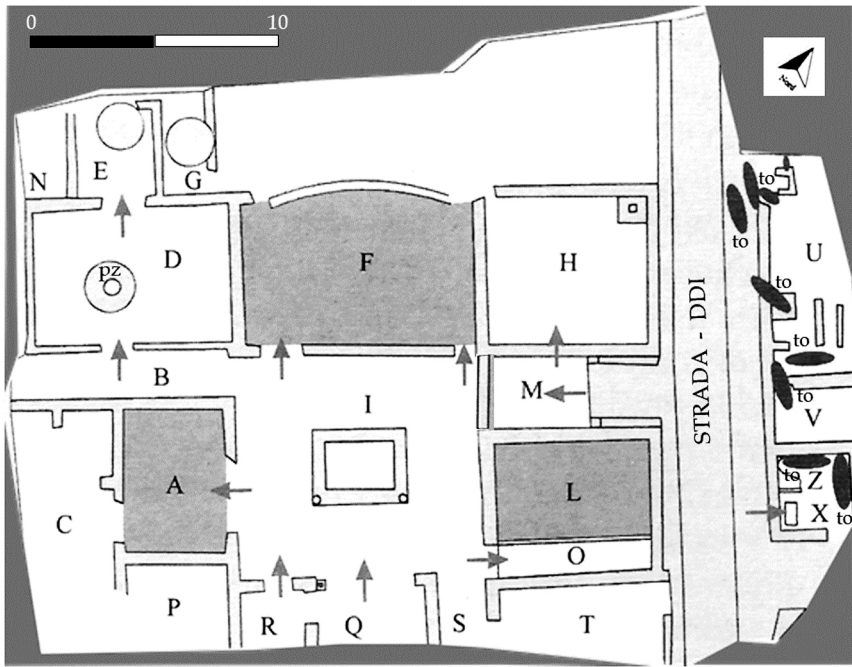


Fig. 3 – Pianta dello scavo di Piazza Matteotti. A, F, L: vani con pavimenti a mosaico; M: passo carrabile; pz: pozzo scavato nel vano D dopo la sua distruzione; to: tomba tardoantica (da DESTRO - FIORI - GIORGI 2004, modificata).

città poteva essere predisposto anche nel settore settentrionale. Qui, la particolare inflessione delle mura causata dalla scarpata incisa dal paleoalveo del Foglia, attivo nell'età del Ferro³², fa supporre che un possibile cardine alternativo fosse quello in corrispondenza delle attuali vie Sabbatini e Toschi Mosca, che non risulta disturbato dall'anomalo andamento delle mura. Si tratta al momento di una semplice ipotesi, perché non disponiamo, al riguardo, di una documentazione archeologica ana-

piuttosto che subito prima del foro, come avviene in altre città romane: cfr. VAN TILBURG 2011, pp.163-168.

³² Per la geomorfologia del sito di Pesaro e le variazioni di corso del tratto finale di Foglie e Genica, cfr. COLANTONI - MENCUCCI 2004 e DALL'AGLIO *et alii* 2017, pp. 116-118, con bibliografia precedente.

loga a quella di via Diaz. Gli scavi condotti anni fa per la realizzazione di sottoservizi hanno infatti evidenziato la presenza di un basolato stradale, ma l'ampiezza della trincea di soli 80 cm non ha permesso di acquisire dettagli circa l'eventuale presenza di solchi.

Rivestono indubbiamente maggiore interesse, per i nostri scopi, gli scavi condotti alla fine degli anni Novanta in Piazza Matteotti, che hanno portato al parziale ritrovamento di una *domus* costruita nel I sec. d.C., i cui numerosi vani (Fig. 3), alcuni dei quali pavimentati a mosaico, si articolavano attorno a un atrio con una vasca centrale³³. Lo scavo ha poi permesso di rilevare come, nel corso del tempo, la casa abbia subito delle trasformazioni anche profonde e in età tardoantica sembri essere stata in buona parte abbandonata, tanto che in uno dei suoi vani (vano D) venne scavato un pozzo. Sul lato orientale, la *domus* era fiancheggiata da una strada basolata parallela alla *via Flaminia*, dotata di marciapiedi sui due lati e di una carreggiata larga circa 2 m, vale a dire 6,5 piedi (Fig. 4). Sull'altro lato della strada, alcune strutture murarie indicano la presenza di una seconda *domus*. Lo scavo ha riguardato solo la parte interessata dai lavori edili legati alla demolizione della vecchia stazione delle autocorriere, per cui non conosciamo la pianta complessiva della *domus* di piazza Matteotti, con le sue ripartizioni interne. Questo ci impedisce, tra l'altro, di individuare con certezza il suo ingresso, che comunque non sembra essere stato sul lato orientale, vale a dire lungo il decumano parallelo alla *via Flaminia*. Sulla base dell'ubicazione dell'*atrium* con la vasca dell'*impluvium*, infatti, è stato supposto che la *domus* si aprisse sul cardine che correva lungo le mura, ma non si può neppure escludere che l'ingresso fosse sul lato occidentale, vale a dire in affaccio sulla *via Flaminia*. Al di là dei problemi connessi con la pianta e le fasi di vita della *domus*, quello che qui interessa è la strada che corre sul lato orientale. Essa è stata seguita per una ventina di metri e un saggio di scavo limitato, condotto durante la notte per evitare di bloccare un punto nevralgico del traffico dell'odierna Pesaro, ha permesso di constatare che essa proseguiva per alcuni metri verso il centro dell'attuale Piazza Matteotti, per arrestarsi poi contro una struttura mu-

³³ Per lo scavo di Piazza Matteotti, si rimanda a DESTRO - FIORI - GIORGI 2004 e VENANZONI 2010.

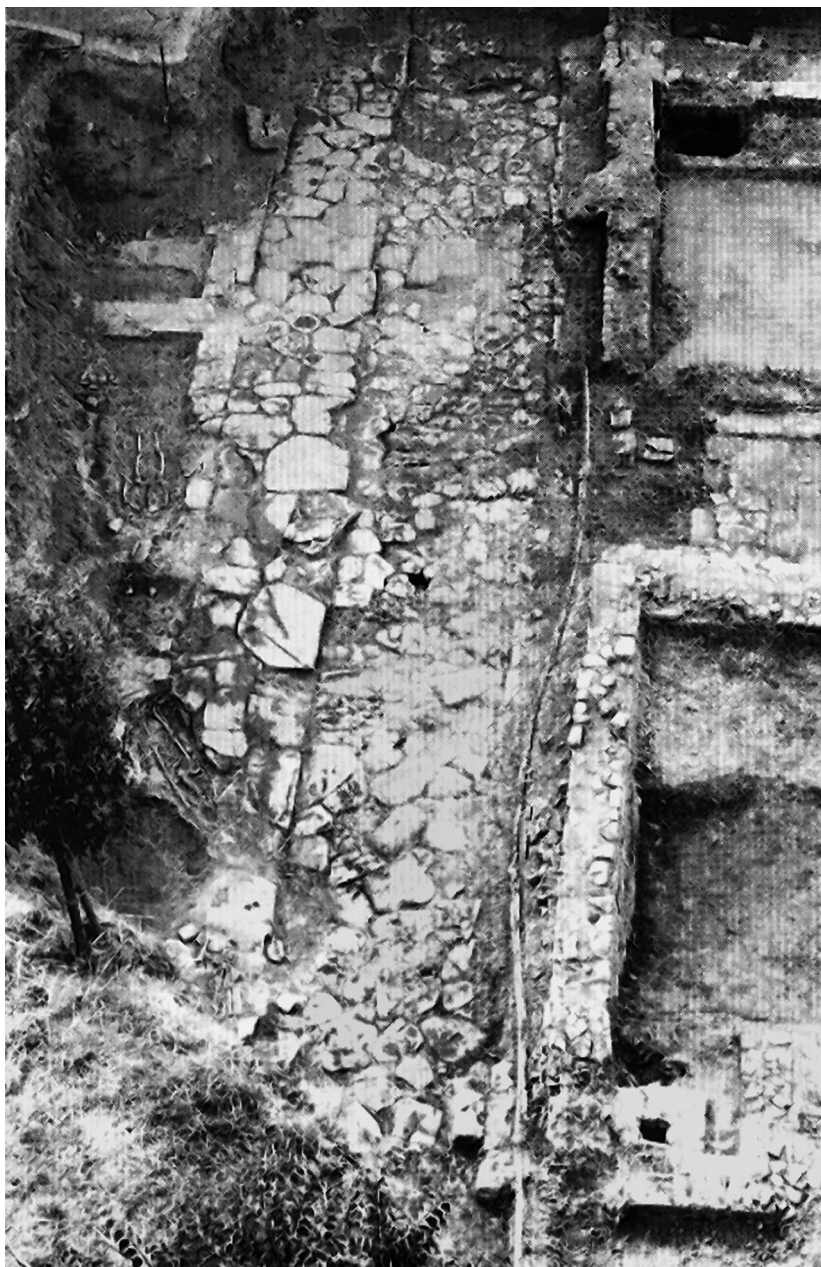


Fig. 4 – La strada dell'isolato di Piazza Matteotti durante lo scavo. Sulla destra, al centro, l'ingresso carrabile (fotografia P.L. Dall'Aglio).

rarità di non facile interpretazione. Il suo andamento, che, come si è detto, è parallelo all'odierna via San Francesco e dunque al tratto urbano della *via Flaminia*, fa sì che questa strada possa essere considerata come il primo decumano a est del decumano massimo della città. Il fatto poi che la sua massicciata non presentasse solchi di carri ha fatto supporre che si trattasse di un asse pedonale, chiuso al traffico veicolare. In realtà, l'individuazione di quello che viene identificato come un ingresso carrabile, pavimentato con gli stessi basoli della strada e che metteva in comunicazione quest'ultima con la *domus*, pone dubbi circa la correttezza di questa lettura. Si tratta peraltro di un contesto che richiama situazioni ben documentate a Pompei, dove passaggi interpretati come passi carrabili davano per lo più accesso a delle stalle, che potevano essere connesse a strutture residenziali, ma che spesso erano legate a un albergo o comunque a un luogo di sosta³⁴. Nel caso in esame, l'ingresso carrabile dava probabilmente accesso a un ambiente (vano H), che potrebbe essere interpretato come una bottega o un magazzino, forse legato ad attività che dovevano svolgersi nel settore non scavato oppure, più verosimilmente, come un locale di servizio della *domus*, in cui erano conservate delle derrate, quali vino e olio, che venivano prodotte nei poderi che la famiglia forse possedeva nel territorio della colonia. In ogni caso, il passo carrabile della *domus* di Piazza Matteotti sembra rientrare in quel sistema che Poehler definisce *household mode of transport* e che a suo avviso è ben esemplificato a Pompei nella Casa del Menandro. Qui, in una stanza, sono state trovate più di 40 anfore, un numero considerevole di lucerne e di attrezzi agricoli, più altri oggetti che sembrano assegnare a questa casa un ruolo di supporto a un'attività agricola esterna alla città³⁵. Tornando a *Pisaurum*, pur senza poter arrivare a individuare con sicurezza la funzione del passo carrabile, la sua presenza indica che il decumano situato in corrispondenza di Piazza Matteotti era verosimilmente aperto al traffico. Doveva però trattarsi di un traffico locale e poco intenso, principalmente legato alle necessità delle abitazioni che si affacciavano su questa strada, tanto da non aver lasciato i tipici solchi nella massicciata.

³⁴ POEHLER 2011.

³⁵ POEHLER 2011, pp. 206-208.

3.2. Ostra

A differenza di *Pisaurum*, *Ostra*, nata anch'essa in relazione alle vicende che hanno portato alla colonizzazione viritana della zona a seguito della *lex Flaminia* del 232 a.C., non conobbe mai una fase coloniale. Si tratta inoltre di una città che non ha avuto continuità di vita, poiché nella tarda antichità è stata progressivamente smantellata, cessando del tutto di esistere attorno al VII-VIII secolo³⁶. È così che il sito in cui sorgeva, dopo aver servito come cava di prestito, si è pian piano trasformato in una zona coltivata.

Ostra nasce dunque verso la fine del III sec. a.C, come semplice villaggio su di un terrazzo alluvionale nella media valle del Misa, in sinistra del fiume, e diventa *municipium* dopo la Guerra Sociale, nella seconda metà del I sec. a.C. La sua funzione di centro di riferimento del popolamento sparso del settore centrale della valle del Misa è essenzialmente dovuta al fatto che essa sorge lungo l'asse che risaliva la valle del fiume là dove questo era attraversato dalla strada che univa tra loro tutti i settori delle medie vallate marchigiane, da quella del Tronto, a sud, a quella del Metauro, a nord (Fig. 5). Si trattava dunque di un centro ubicato lungo due direttrici di traffico importanti, che gli conferivano un'indubbia funzione "strategica". In particolare, l'asse che risaliva la valle del Misa univa *Sena Gallica*, colonia di diritto romano fondata alla foce del fiume nel 284 a.C., alla conca di Sassoferrato, dove nel 295 a.C. venne combattuta la battaglia del *Sentinum*, che si trovava all'estremità settentrionale della valle sinclinalica camerte, vale a dire di quel corridoio che costituiva il naturale asse di collegamento tra il settore centrale delle Marche e Roma³⁷. È dunque evidente che *Ostra*, ancor più di *Pisaurum*, è quello che possiamo definire un centro "di strada", che perciò doveva essere interessato da un traffico di passaggio, principalmente canalizzato lungo la valle del Misa. Lo fa supporre la vicinanza con Ancona e il fatto che, comunque, *Sena Gallica* era anch'essa un centro portuale, nonché la funzione viaria che, per quanto drasticamente di-

³⁶ Per una trattazione esaustiva su *Ostra*, la sua storia, la geografia dei luoghi, gli scavi e i ritrovamenti effettuati sino a oggi, si rimanda a DALL'AGLIO - FRANCESCHELLI 2020.

³⁷ Cfr. DALL'AGLIO 2020b.

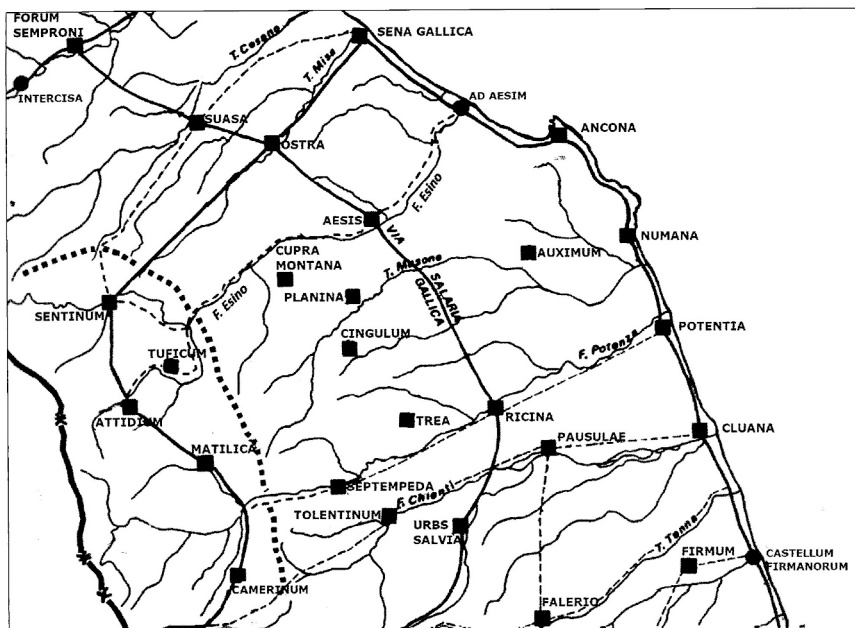


Fig. 5 – Carta schematica della viabilità delle Marche centrali prima dell'apertura della *via Flaminia* con l'ubicazione di Ostra all'incrocio tra la bisettrice di valle del Misa e la *Salaria Gallica*. In puntinato l'andamento della quinta del San Vicino che delimita verso est la valle sinclinalica camerte (da DALL'AGLIO 2020b).

minuita dopo l'apertura della *via Flaminia*, la valle sinclinalica camerte aveva verosimilmente mantenuto.

Anche grazie alla sua natura di centro che non ha avuto continuità di vita sino ai giorni nostri, Ostra ci ha fornito una discreta quantità di informazioni che possono essere utilmente sfruttate per ricostruire la gestione del traffico all'interno del centro urbano. I primi scavi, piuttosto estesi dal punto di vista areale, vennero condotti nel 1903 e 1904 dal proprietario dei terreni, il cav. Giuseppe Baldoni di Montalto. Dopo alcuni interventi della Soprintendenza ai Beni Archeologici delle Marche, condotti agli inizi del 2000 nel settore delle terme e del teatro, il sito è stato oggetto di scavi sistematici ad opera delle Università di Bologna e Clermont-Auvergne (Clermont-Ferrand,

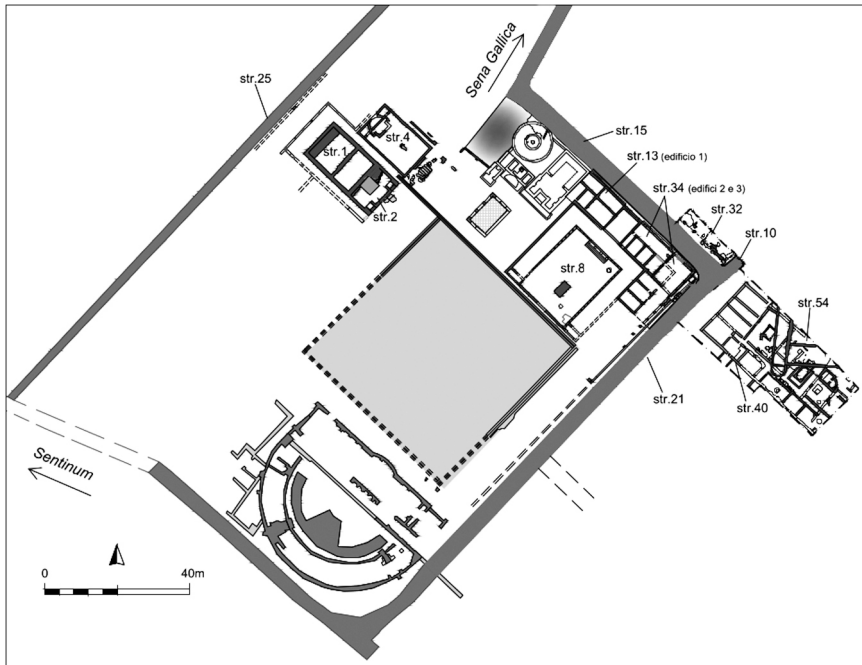


Fig. 6 – Pianta delle strutture messe in luce nel settore centrale della città romana di Ostra (da FRANCESCHELLI 2020).

Francia), tra il 2006 e il 2019, e poi della sola università di Clermont-Ferrand, a partire dal 2022. È stata in questo modo portata in luce un'area di circa 5.000 m², corrispondente al settore centrale della città, solo in parte interessata dagli scavi dei primi del Novecento (Fig. 6). Per quanto manchi ancora un quadro completo della viabilità urbana, gli scavi condotti sino ad oggi, integrati da alcuni rilievi aerofotografici e dai risultati di alcune campagne di prospezioni geofisiche, hanno permesso di tratteggiare un quadro complessivo della questione e di riflettere su alcuni aspetti specifici.

Tre sono gli aspetti relativi alla gestione del traffico urbano sino ad ora rivelati dalla documentazione archeologica. Essi riguardano la pedonalizzazione della piazza forense, con l'impostazione di percorsi alternativi per l'attraversamento del centro, il controllo del senso di percorrenza di alcune strade, al fine di alleggerire il traffico veicolare in-

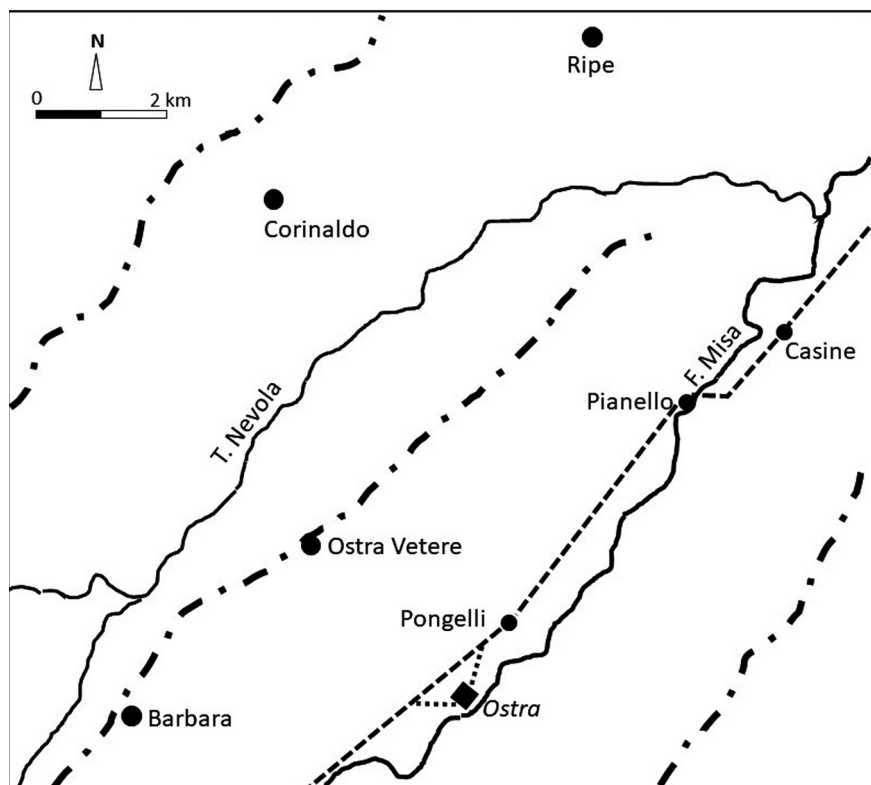


Fig. 7 – Carta schematica della zona tra la località di Casine e il sito della città romana di Ostra, con l’indicazione dei crinali principali (linea tratto-punto) e l’andamento della strada che risaliva la valle del Misa (elaborazione grafica P.L. Dall’Aglìo).

terno alla città, e la definizione di bretelle di “rapido scorrimento” esterne all’abitato, per quanti non fossero interessati a fare tappa a Ostra. Si integra a questi dispositivi la realizzazione di strutture per l’accoglienza dei viaggiatori all’ingresso dell’abitato, dove questi potevano lasciare i loro mezzi per entrare in città a piedi o con mezzi meno impattanti sul traffico urbano.

La pedonalizzazione dell’area del foro è un fenomeno ricorrente nella città romana, soprattutto a partire dalla prima età imperiale. Essa

va di pari passo con la selezione delle funzioni di questo spazio, che porta a privilegiare quelle attività pubbliche ritenute conformi alla sua *dignitas*, a discapito di tutta una serie di attività, per lo più commerciali o ludiche, che ne sono invece progressivamente escluse³⁸. Nel caso di *Ostra*, il marker principale di questa trasformazione è rappresentato dalla particolare conformazione assunta dalla strada che, da *Sena Gallica*, si dirigeva verso la conca di Sassoferrato e che, come detto in precedenza, costituisce l'asse generatore del centro³⁹. Dopo aver risalito la valle del Misa tenendosi sulla destra del fiume, nella zona dell'odierno Pianello la strada passava sulla banda sinistra e si impostava ai piedi del versante, per poi costeggiare, una volta giunta nella zona di Pongelli, la scarpata del terrazzo fluviale parallelamente al fiume e attraversare in diagonale il pianoro su cui si trovava *Ostra*, sorta, come si è detto, in corrispondenza di un guado del Misa⁴⁰ (Fig. 7). Quando, verso la metà del I sec. a.C., *Ostra* acquisisce lo statuto di *municipium* e si dota di una forma propriamente urbana, si assiste alla definizione di una rete stradale interna caratterizzata da una certa regolarità, costituita da strade lastricate con basoli di arenaria locale, che vanno a definire degli isolati quadrangolari di dimensioni abbastanza uniformi, per lo più riconducibili a multipli dell'*actus* (35,53 m circa) (Fig. 8). La principale anomalia, entro questo disegno regolare, è appunto rappresentata dalla strada proveniente da *Sena Gallica*, che continua a mantenere il suo tracciato obliquo, definendo degli isolati di forma trapezoidale. Giunta in prossimità dell'angolo settentrionale del foro, essa si discosta da quello che doveva essere il suo tracciato originario, parallelo al Misa, per piegare verso sud-est e andare a delimitare la piazza sul suo lato nord-orientale (str. 15). Il vecchio tracciato viene probabilmente inglobato nella piazza forense vera

³⁸ MAGGI 1999 e 2011.

³⁹ Il ruolo significativo che essa ha sempre giocato nei collegamenti tra la costa e l'interno è peraltro dimostrato anche dai ritrovamenti archeologici pre-romani, in particolare dalla necropoli di Montefortino. Non è dunque un caso che, nella prima fase del *vicus*, tra la fine del III e la fine del II sec. a.C., *Ostra* assuma quella configurazione "allungata", tipica di un centro "di strada". FRANCESCHELLI 2020.

⁴⁰ Sulle fasi dell'evoluzione urbana di *Ostra* e sulla sua rete stradale interna, si rimanda a FRANCESCHELLI 2020.

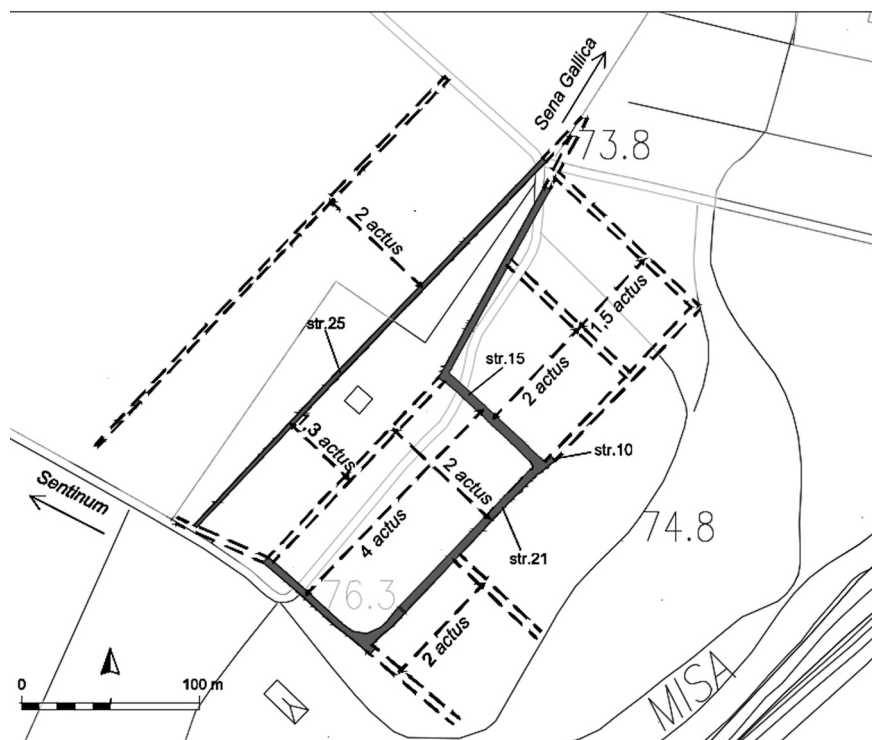


Fig. 8 – Schema del disegno urbano della città romana di Ostra (elaborazione grafica C. Franceschelli).

e propria, complice anche la chiusura del foro al traffico veicolare. Tale chiusura, documentata dai blocchi lapidei utilizzati come crepidine, che sbarravano l'accesso al foro ai veicoli provenienti dalla costa, modifica radicalmente quelle che erano le percorrenze all'interno della città, perché non interrompe solo il transito parallelo al fiume, ma anche quello diretto verso il punto di attraversamento del Misa. Il traffico veicolare viene così incanalato lungo le strade che delimitano la piazza sugli altri tre lati, la prima delle quali, quella lungo il lato nord-est (str. 15), ha una carreggiata la cui larghezza varia tra i 5 e i 5,30 m (17-18 piedi), la seconda, quella che corre sul lato sud-est (str. 21), ha una larghezza di circa 4,45 m (15 piedi), mentre la terza, che passa tra il teatro e le terme, è stata scavata agli inizi del Novecento e, in base

alla relazione di scavo, era anch'essa basolata e aveva una larghezza analoga a quella di str. 21. Queste tre strade presentano dei solchi lasciati dalle ruote dei carri, che, come si è detto all'inizio, si annoverano tra i marker archeologici più significativi per la ricostruzione del traffico veicolare urbano. Larghi in media una decina di centimetri e profondi tra i 2 e gli 8 cm, hanno un'interdistanza di circa 1,50 m e sono particolarmente sviluppati sul basolato della strada str. 21 (e della sua continuazione, verso nord-est, str. 10), in cui si alternano tratti in cui sono fortemente incisi a tratti in cui sono completamente o quasi completamente assenti. Altre tracce, seppure labili, anche per la ristrettezza dell'area investigata e il mediocre stato di conservazione del basolato, sono percepibili anche nella strada str. 25, che corre dietro il tempio principale a soli 45 m dal limite del foro e che dunque individua una fascia parallela alla piazza, lunga e stretta, del tutto anomala rispetto al disegno complessivo degli isolati urbani. Dal momento che anch'essa si diparte dalla strada obliqua proveniente da *Sena Gallica*, è lecito supporre che corrisponda a un antico percorso, preservato nell'impianto del nuovo centro urbano.

È proprio dall'analisi dei solchi dei carri, e in particolare dalla loro posizione all'interno della massicciata, che è possibile sviluppare il secondo dei punti di cui si è detto in precedenza, relativo alla gestione della direzione delle percorrenze. Possiamo infatti osservare che, nelle strade fino ad oggi messe in luce a *Ostra*, le tracce dei solchi si posizionano approssimativamente verso il centro della carreggiata, tutt'al più con alcuni, circoscritti, slittamenti di pochi decimetri, anche se la larghezza della strada avrebbe consentito il contemporaneo passaggio di una coppia di carri circolanti nei due sensi di marcia, con la formazione di un doppio sistema di tracce. La presenza di due soli solchi, dunque, ci permette innanzitutto di supporre delle percorrenze che privilegiavano un unico senso di marcia o, tutt'al più, si organizzavano in sensi unici alternati. Sulla base della posizione precisa dei solchi, è poi possibile andare oltre e formulare ipotesi sulla prevalente direzione dei veicoli che percorrevano questi assi. Nella strada che delimita il foro a nord-est (str. 15), per esempio, le tracce non si trovano esattamente al centro della carreggiata, ma sono leggermente spostate verso quello che è il lato destro per chi arrivava da *Sena Gallica*. Nella strada che corre pa-



Fig. 9 – La strada str. 21 in corso di scavo. Sulla massicciata sono ben riconoscibili i solchi dei carri e la loro posizione rispetto ai margini della carreggiata (fotografia C. Franceschelli).

rallela al Misa (str. 21) e delimita su questo lato la piazza del foro, i solchi sono invece spostati verso est (Fig. 9), cioè verso il fiume⁴¹. Tenendo dunque conto dell'ampiezza del raggio di curvatura dei carri romani, in particolare di quelli pesanti a 4 ruote, la conformazione della curva che raccorda le due strade e la diversa posizione dei solchi fa supporre che la direzione prevalente fosse da valle verso monte.

Sempre nell'ambito della riflessione sulla direzione preferenziale delle percorrenze, un altro dato da prendere in conto è quello della maggiore profondità dei solchi nella strada parallela al fiume (str. 21), rispetto a quella ad essa perpendicolare (str.15). Questo aspetto, infatti, non può essere imputato né alla tecnica costruttiva, né alla litologia dei

⁴¹ Come si è già avuto modo di spiegare, anche se i solchi non occupano il centro della carreggiata, ma sono spostati verso un lato, tale spostamento non è tale da far sì che le ruote abbiano potuto lasciare tracce di usura sulle crepidini dei marciapiedi o sugli altri elementi verticali: FRANCESCHELLI 2020, p. 456.

basoli, essendo queste identiche per entrambe le strade. Pare dunque verosimile che la maggiore usura sia dovuta a una frequentazione più intensa del primo di questi due assi, forse legata a dei sistemi di percorrenza differenti. Più precisamente, si può ipotizzare che il tragitto 15-21 fosse percorso soprattutto dai carri che, provenendo da *Sena Gallica* o comunque dalla zona a valle, si dovevano dirigere verso *Aesis*. Questi, quindi, percorrevano la strada str.15, imboccavano la 21 e, una volta giunti a metà, giravano a sinistra per raggiungere il ponte sul Misa, seguendo l'asse riportato nella carta degli scavi del primo Novecento. I veicoli che provenivano invece da *Aesis* si immettevano anch'essi nella 21, ma poi, anziché girare a sinistra e imboccare str. 15, dovevano proseguire seguendo quella strada di cui è stato scavato al momento solo un breve tratto iniziale (str. 10), ma il cui tracciato è riconoscibile in fotografia aerea dal diverso colore e dalla diversa consistenza del manto erboso (Fig. 8). Tale asse poteva essere seguito fino al bordo del terrazzo, dopo di che i carri si riportavano sulla strada di fondo valle, per proseguire in direzione di *Sena Gallica*. In questo modo, su 15 doveva transitare solo il traffico diretto verso *Aesis*, ma non quello proveniente da questa città, mentre su 21 sia quello che andava verso la media valle dell'Esino, sia quello che ne proveniva, in una sorta di "senso unico alternato".

Sempre sulla strada parallela al fiume (str. 21) doveva passare anche il traffico diretto ad *Aesis* proveniente da *Sentinum*, o comunque dal settore a monte di *Ostra*, nonché quello che proveniva da *Suasa*, vale a dire dalla media valle del Cesano, lungo la *Salaria Gallica*. La strada per *Suasa*, infatti, doveva risalire verosimilmente la valle del rio San Severo, partendo dunque dalla zona in cui l'asse di fondo valle, dopo aver passato *Ostra*, tornava a correre lungo il piede del versante. Per immettersi sulla strada 21, i veicoli provenienti da questi due settori dovevano percorrere la strada che costeggiava la cavea del teatro, in buona parte scavata dal Baldoni e nella cui massicciata sono stati riconosciuti i solchi lasciati dalle ruote dei carri.

Un terzo aspetto della gestione del traffico veicolare che è stato possibile sviluppare per il sito di *Ostra* riguarda l'esistenza di bretelle di scorrimento extra-urbane, destinate a quei viaggiatori che non avevano bisogno di fermarsi in città. Se infatti il traffico che attraversava l'area

urbana era per lo più quello diretto ad *Aesis*, gli spostamenti tra *Sena Gallica* e *Sentinum* dovevano verosimilmente svolgersi seguendo un percorso completamente esterno all'abitato. È infatti probabile che, dopo Pongelli, la bisettrice di valle si dividesse in due rami: uno diretto verso il centro di *Ostra* e il passaggio sul Misa, un altro che invece continuava a correre lungo il piede delle colline alla sinistra del fiume, con un tracciato sostanzialmente ripreso dall'odierna Strada Provinciale Arceviese. L'esistenza di questo secondo ramo è dimostrata dalle strutture riconoscibili in foto aerea nella zona di Case Cona, nei pressi delle ex scuole elementari, e dunque a valle del punto in cui il ramo che attraversava *Ostra* si riportava ai piedi del versante, che sono orientate secondo un percorso pedemontano e non sulla viabilità urbana. Il ramo che correva più a nord, dunque, doveva svolgere il ruolo di "strada tangenziale", per evitare che una parte del traffico di passaggio entrasse inutilmente in città (Fig. 10).

Si tratta, in pratica, della funzione che abbiamo supposto fosse svolta a *Pisaurum* da un asse ipoteticamente ubicato tra la quinta del Colle di Santa Veneranda e le mura della città e la cui presenza, in diverse città romane, in Italia e in Gallia, è stata evidenziata alcuni anni fa da Pierre Gros. In molti di questi casi, la definizione di tali assi di "circonvallazione" sarebbe avvenuta in risposta al desiderio della comunità cittadina di mantenere il prestigio derivante dal sorgere lungo un importante asse stradale, evitando al contempo gli svantaggi che questo comportava. Si sarebbero insomma privilegiati «*les valeurs de représentation aux dépens des exigences immédiates du transport et des échanges*»⁴². Tale scelta, peraltro, finì per mettere in contrapposizione il modello concettuale della città romana, che aveva i propri assi generatori nelle strade principali che attraversavano il suo territorio, e la continuità materiale tra assi territoriali e assi urbani⁴³.

L'edificio di cui si è detto sopra, riconoscibile in foto aerea nei pressi della vecchia scuola elementare di Pongelli, potrebbe dunque connettersi alla gestione del traffico all'interno della città romana. È infatti possibile che esso sia sorto a seguito del divieto di entrare in città con carri o a cavallo, che le fonti scritte attribuiscono a Claudio, con riprese

⁴² GROS 2008, p. 161.

⁴³ FRANCESCHELLI 2020, p. 459.



Fig. 10 – Veduta complessiva della zona della città romana di *Ostra* con la pianta delle strutture fino ad oggi individuate, l'odierna strada provinciale Arceviense ai piedi del versante sinistro della valle del Misa, la traccia chiara (indicata dalle frecce) corrispondente al diverticolo della bisettrice di valle che dalla zona di Pongelli si dirigeva verso il centro della città e l'ubicazione delle due possibili strutture ricettive (da FRANCESCHELLI 2020).

successive. Perché tale divieto fosse rispettato, era infatti necessario mettere a disposizione strutture di accoglienza alla periferia dei centri urbani, in cui i viaggiatori potessero eventualmente lasciare il proprio veicolo o la propria cavalcatura, per entrare in città con mezzi più leggeri. Nel caso di *Ostra*, l'edificio visibile in foto aerea presenta caratteri planimetrici tipici delle strutture solitamente adibite a questa funzione e caratterizzate dalla successione di piccoli ambienti di dimensioni costanti, aperti su lunghi corridoi, e ampi cortili, destinati al parcheggio dei veicoli⁴⁴. Una seconda struttura di questo tipo è stata individuata, sempre da fotografia aerea, all'ingresso della città, lungo il già citato asse

⁴⁴ FRANCESCHELLI 2020, p. 460.

obliquo proveniente da Pongelli. I confronti che possono essere istituiti con diversi casi francesi, quali in particolare quello di La Goudagne (Auch, Gers) (Fig. 11), anch'esso individuato in foto aerea⁴⁵, o quello recentemente messo in luce a Clermont Ferrand, nell'ambito dei lavori per la costruzione della Scène Nationale, e di cui è stata trovata anche l'insegna in legno⁴⁶, supportano l'interpretazione dei due edifici ostrensi come strutture di accoglienza sorte nell'immediato suburbio o all'ingresso della città. Anche se i divieti imperiali volti a limitare l'accesso in area urbana al traffico veicolare ammettevano delle eccezioni e non dovettero essere sempre rispettati in modo rigoroso, è verosimile supporre che essi favorirono, da parte delle autorità locali, ma anche di privati, la realizzazione di interventi propedeutici all'attuazione di queste misure⁴⁷. Allo stato attuale delle conoscenze, dunque, l'interpretazione proposta degli edifici ostrensi è senza dubbio da preferirsi a quella "tradizionale", che vedeva nel primo una villa rustica⁴⁸ e nel secondo una struttura residenziale provvista di *tabernae*⁴⁹.

4. Alcune riflessioni conclusive

Complessivamente, anche se di Ostra non conosciamo ancora l'esatta estensione e non disponiamo di una pianta d'insieme, avendo essenzialmente indagato il solo nucleo centrale, i dati archeologici sino ad oggi disponibili attestano l'esistenza di una precisa volontà di gestire il traffico veicolare urbano, verosimilmente da parte delle autorità cittadine, senza poter escludere l'intervento di privati⁵⁰. Quest'obiettivo era principalmente raggiunto attraverso l'istituzione di aree pedonali, percorsi preferenziali e assi di scorrimento esterni, associati a luoghi di sosta e accoglienza alle porte della città. La medesima situazione sembra

⁴⁵ COLLEONI - PETIT-AUPERT 2016.

⁴⁶ OLLIVIER *et alii* 2016.

⁴⁷ Esse si inseriscono dunque nel più ampio discorso sulle strutture di accoglienza e sull'ospitalità offerta ai viaggiatori nella città romana, recentemente analizzato da Leveau (2011, p. 464; 2016 e 2017).

⁴⁸ BOSCHI - SILANI 2012, pp. 78-79.

⁴⁹ SILANI 2017, p. 203.

⁵⁰ KAISER 2011a, pp. 178-180.

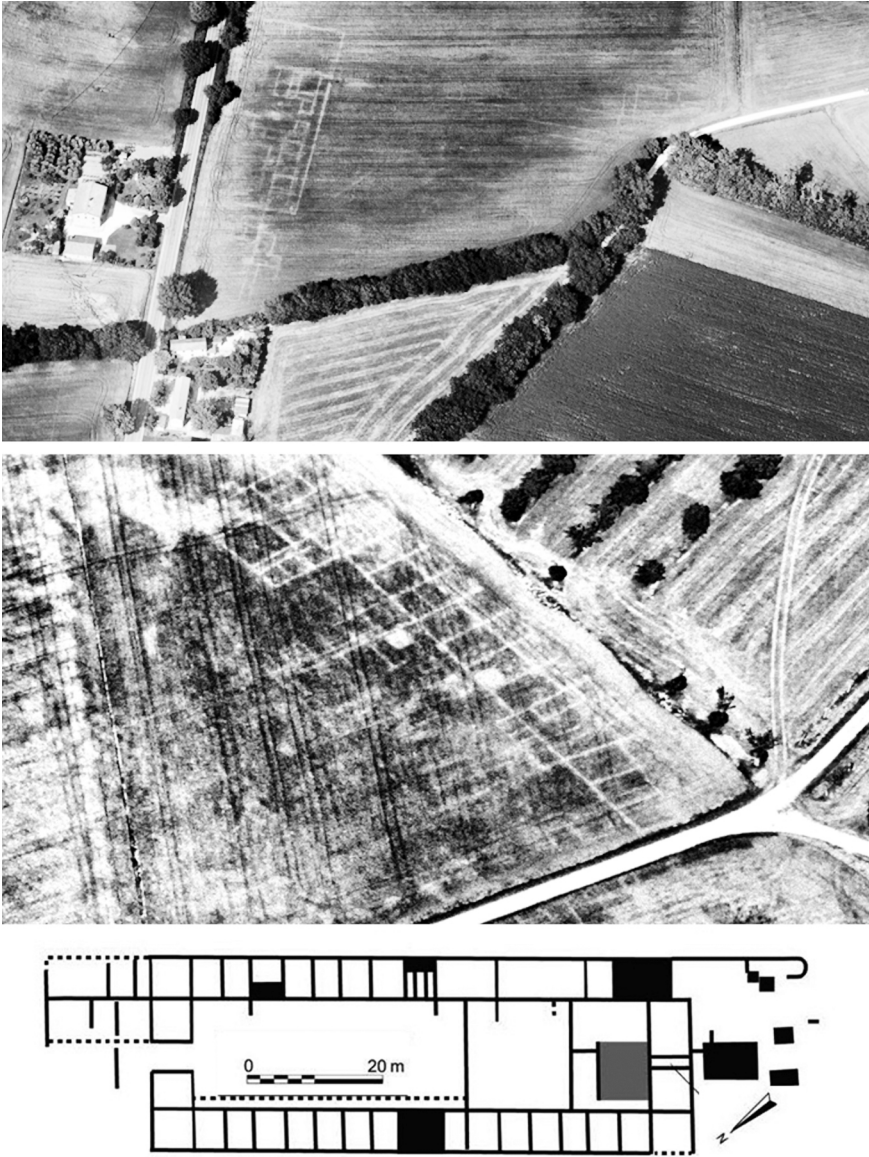


Fig. 11 – Veduta aerea delle due possibili strutture ricettive individuate ad Ostra: in alto quella di Case Cona, al centro quella all'ingresso della città, lungo l'asse proveniente da Pongelli, e in basso, per confronto, la pianta della struttura ricettiva rilevata, sempre da foto aerea, a La Goudagne, nella Francia sud-orientale (da FRANCESCHELLI 2020 modificata).

potersi intravedere a *Pisaurum*, per quanto la continuità di vita di questo centro non ci restituisca una visione sufficientemente dettagliata della rete urbana. Il confronto con realtà meglio documentate, cui si è accennato all'inizio di questo contributo, ci permette di supporre che le varie città cercarono di dare risposta al problema del traffico veicolare, ponendo attenzione a conciliare quelle esigenze di "*urbanitas*", cui fa riferimento P. Gros nel suo già citato articolo⁵¹, con esigenze di carattere economico.

Gli interventi messi in atto nei vari centri non consistettero mai nella chiusura totale del traffico veicolare, che sarebbe risultata incompatibile con alcune ineludibili necessità della vita cittadina. È quanto riferiscono, peraltro, le Tavole di Eraclea, che vietano l'ingresso in città, praticamente dall'alba sino al tramonto, non a tutti i carri, ma solo a quelli pesanti, e contemplano comunque diverse eccezioni. Altrettanto sfumati e articolati dovevano essere i vari decreti imperiali, che noi conosciamo soltanto attraverso notizie sintetiche di autori poco interessati al dettaglio dei provvedimenti, o poco informati al riguardo. D'altra parte, i solchi lasciati dai carri nelle massicciate delle strade urbane, a seguito del loro continuo passaggio, confermano come la maggior parte di esse non fosse stata drasticamente chiusa al traffico. È dunque più verosimile che si procedesse all'individuazione di percorrenze preferenziali, probabilmente mediante la definizione di veri e propri sensi unici, ma anche di "sensi unici alternati", anche quando l'ampiezza della strada rendeva teoricamente possibile la circolazione nelle due direzioni. È questo ad esempio il caso della strada str. 21, a *Ostra*, che presenta una sola coppia di solchi carrai in posizione centrale, ma la cui larghezza era compatibile con un doppio senso di marcia e che era verosimilmente inserita nei percorsi da e per *Aesis*.

In presenza poi di un passaggio obbligato, dove tuttavia non era possibile, per vari motivi, disporre di una carreggiata di larghezza sufficiente a permettere l'incrocio di due carri, potevano essere predisposte delle piazzole di sosta all'inizio della strettoia, in modo da consentire un transito alternato. Tale dispositivo, per il momento non attestato a *Ostra*, si riscontra ad esempio a *Parma*, dove il ponte con cui la via Ae-

⁵¹ GROS 2008, p. 161.

milia attraversava il fiume era largo poco più di 3,5 m, rendendo così problematico il passaggio contemporaneo di due veicoli. Pare dunque rientrare in un dispositivo volto a gestire l'attraversamento nei due sensi il fatto che, in corrispondenza della prima arcata, il ponte avesse un'ampiezza di 4,60 m⁵², che consentiva anche a un carro pesante di fermarsi e attendere che il veicolo che transitava sul ponte in senso opposto fosse passato, prima di intraprendere a sua volta l'attraversamento del fiume.

Il problema del traffico veicolare in città, dunque, esisteva in età romana, anche se non sempre ha attirato l'attenzione degli archeologi. Lo dimostra il fatto che, soprattutto in passato, la presenza o meno di solchi nelle massicciate stradali sia stata tutt'al più oggetto di rapidi accenni, senza che ne siano state sistematicamente indicate le dimensioni o l'ampiezza del binario. Si tratta invece di informazioni di grande interesse, che possono avere delle ricadute importanti sulla comprensione di alcuni aspetti della vita cittadina, tanto sul piano economico che su quello, più generale, della fruizione degli spazi⁵³. Studi recenti hanno ad esempio mostrato come l'ampiezza delle tracce lasciate dalle ruote variasse in funzione del tipo di carro e, di conseguenza, del tipo di carichi che potevano esservi trasportati. Questo ha permesso di superare l'ipotesi tradizionale, secondo la quale i carri romani avevano tutti il medesimo interesse e tale misura era rimasta costante fino all'età moderna. Al contrario, sulla base di quanto constatato a Pompei, si è ragionevolmente supposto che esistesse una corrispondenza tra la distanza dei solchi e il tipo di carro che li aveva lasciati⁵⁴. Su questa base sarebbe dunque possibile distinguere i segni lasciati da carri trainati da un solo animale e dunque destinati a un uso personale o a trasportare carichi leggeri, da segni lasciati da carri più pesanti, trainati da una coppia di animali e dotati di una maggiore capacità di trasporto. Stando a questa

⁵² CATARSI 2009, p.408.

⁵³ Oltre ai casi di studio di cui si è detto in introduzione, merita ad esempio di essere citato il caso di Verona, per cui studi puntuali hanno permesso di ipotizzare l'esistenza di un sistema di bretelle esterne, che permettevano di percorrere assi di portata territoriale, quali la via Postumia e la via Po-Adige, senza dover attraversare il centro urbano (CAVALIERI MANASSE 2019 e BRUNO - CAVALIERI MANASSE 2019, con bibliografia precedente).

⁵⁴ KAISER 2011a, pp. 181-184.

ricostruzione, l'interasse di circa 1,50 m, riscontrato a *Ostra*, corrisponderebbe a un carro trainato da due cavalli o, più verosimilmente, da una coppia di buoi e perciò a un veicolo che poteva trasportare un carico importante, cosa che è perfettamente in linea con la funzione di centro di strada che aveva *Ostra*. Pur con tutte le cautele del caso, vista anche la scarsa differenza che distingue l'interasse di gran parte dei veicoli⁵⁵, una maggiore attenzione a questo tipo di informazioni potrebbe fornire elementi utili alla comprensione dell'economia di una data città e al rapporto che essa intratteneva con il proprio territorio.

Bibliografia

BALDELLI - DESTRO - GIORGI 2001 = G. BALDELLI - M. DESTRO - E. GIORGI, *Nuovi rinvenimenti archeologici nel territorio pesarese (1998-2000)*, in «*Picus*» XXI (2001), pp. 39-61.

BOSCHI - SILANI 2012 = F. BOSCHI - M. SILANI, *Aereofotografia e geofisica nella Valle del Misa (Marche, Italia): nuovi dati sulla città romana di Ostra*, in «*Journal of Ancient Topography*» 22 (2012), pp. 69-82.

BRUNO - CAVALIERI MANASSE 2019 = B. BRUNO - G. CAVALIERI MANASSE, *Verona Athesi circumflua. Strutture e attività mercantili legate alle vie d'acqua*, in G. CRESCI MARRONE - G. GAMBACURTA - A. MARINETTI (a cura di), *Il dono di Altino. Scritti di archeologia in onore di Margherita Tirelli*, Venezia 2019, pp. 203-222.

CAMPAGNOLI 1999 = P. CAMPAGNOLI, *La bassa valle del Foglia e il territorio di Pisaurum in età romana*, Imola 1999.

CAMPAGNOLI - DI COCCO - MENCUCCI 2005 = P. CAMPAGNOLI - I. DI COCCO - D. MENCUCCI, *Il porto romano di Pesaro (The Roman harbour of Pesaro)*, in «*Journal of Ancient Topography*» 15 (2005), pp. 55-80.

⁵⁵ Anche se la maggior parte degli autori concorda oggi sul fatto che le dimensioni dei carri non fossero definite per legge, tuttavia, se teniamo presente i sia pure pochi ritrovamenti archeologici e le misure effettuate su coppie di solchi paralleli, sembra effettivamente che esistesse una certa tendenza alla standardizzazione. Come si vede anche nella tabella pubblicata da Kaiser, la distanza tra le due ruote che ricorre più frequentemente si aggira tra 1,42 e 1,48 m, vale a dire circa 5 piedi (KAISER 2011b, pp. 56-58 e RAEPSAET 2019). Non mancano comunque dati relativi a carri più grandi, con un assale di 1,55-1,65 m (POEHLER 2006, p. 55 e 2017, pp. 115-116, ma anche RAEPSAET 2019, p. 76). Su questo problema, si rimanda comunque a POEHLER 2017, pp. 115-116, dove si ha anche una riflessione sui metodi di misura delle distanze dei solchi carrai e sulla loro valutazione.

CAMPEDELLI 2014 = C. CAMPEDELLI C., *L'amministrazione municipale delle strade romane in Italia*, Bonn 2014.

CATARSI 2009 = M. CATARSI, *Storia di Parma. Il contributo dell'archeologia*, in: D. VERA (a cura di), *Storia di Parma. II. Parma romana*, Parma 2009, pp. 367-499.

CAVALIERI MANASSE 2019 = G. CAVALIERI MANASSE, *La via Postumia a Verona "venti anni dopo"*, in: P. BASSO - B. BRUNO - C. CENCI - P. GROSSI (a cura di), *Verona e le sue strade. Archeologia e valorizzazione*, Sommacampagna (VR) 2019, pp. 59-80, 251-268.

COLANTONI - MENCUCCI 2004 = P. COLANTONI - D. MENCUCCI, *Note sull'evoluzione della fascia litorale interessata dalla città di Pesaro*, in: P.L. DALL'AGLIO - I. DI COCCO (a cura di), *Pesaro romana: archeologia e urbanistica*, Bologna 2004, pp. 19-22.

COLLEONI - PETIT-AUPERT 2016 = F. COLLEONI - C. PETIT-AUPERT, *L'établissement routier de la Goudagne (Auch, Gers). Une hôtellerie?*, in: «Gallia» 73/1 (2016), pp. 165-177.

DALL'AGLIO 2020a = P.L. DALL'AGLIO, *Il racconto storico*, in: DALL'AGLIO - FRANCESCHELLI, *Ostra: una città romana e il suo territorio nelle Marche centrali (scavi 2006-2019)*, Bologna, pp. 17-34.

DALL'AGLIO 2020b = P.L. DALL'AGLIO, *La viabilità*, in: DALL'AGLIO - FRANCESCHELLI 2020, pp. 45-62.

DALL'AGLIO et alii 2017 = P.L. DALL'AGLIO - M. DE DONATIS - C. FRANCESCHELLI - C. GUERRA - V. GUERRA - O. NESCI - D. PIACENTINI - D. SAVELLI, *Geomorphological and Anthropic Control of the Development of Some Adriatic Historical Towns (Italy) Since the Roman Age*, in: «Quaestiones Geographicae» 36, 3 (2017), pp. 111-123.

DALL'AGLIO - FRANCESCHELLI 2020 = P.L. DALL'AGLIO - C. FRANCESCHELLI (a cura di), *Ostra: una città romana e il suo territorio nelle Marche centrali (scavi 2006-2019)*, Bologna 2020.

DALL'AGLIO - NESCI 2013 = P.L. DALL'AGLIO - O. NESCI, *Storia e geografia fisica del territorio costiero tra le foci dei fiumi Metauro e Foglia*, in: A. DEBIASI - M. BASSANI - E. PASTORIO (a cura di), *L'indagine e la rima: scritti per Lorenzo Braccesi*, Roma 2013, pp. 439-451.

DESTRO - FIORI - GIORGI 2004 = M. DESTRO - F. FIORI - E. GIORGI, *Piazzale Matteotti*, in: P.L. DALL'AGLIO - I. DI COCCO (a cura di), *Pesaro romana*, cit., pp. 141-145.

DI COCCO 2004a = I. DI COCCO, *L'urbanistica di Pesaro romana*, in: P.L. DALL'AGLIO - I. DI COCCO (a cura di), *Pesaro romana*, cit., pp. 37-66.

DI COCCO 2004b = I. DI COCCO, *Carta archeologica*, in: P.L. DALL'AGLIO - I. DI COCCO (a cura di), *Pesaro romana*, cit., pp. 89-114.

FRANCESCHELLI 2020 = C. FRANCESCHELLI, *Sviluppo urbano, organizzazione degli spazi, mobilità interna*, in DALL'AGLIO - FRANCESCHELLI 2020, pp. 437-466.

GROS 2007 = P. GROS, *Organisation de l'espace et typologie monumentale, à propos de quelques forums tripartis de la Cisalpine*, in *Forme e tempi dell'urbanizzazione nella Cisalpina: II secolo a.C. – I secolo d.C.* Atti delle Giornate di studio (Torino, 4-6 maggio 2006), Firenze 2007, pp. 179-187.

GROS 2008 = P. GROS, *Entrer dans la ville ou la contourner ? Remarques sur les problèmes posés par les tronçons urbains des voies de communication sous le Haut Empire*, in D. MERTENS (a cura di), *Stadtverkehr in der antiken Welt (Internationales Kolloquium zur 175 - Jahrfeier des Deutschen Archäologischen Instituts Rom, 21. bis 23. April 2004)*, Wiesbaden 2008, pp. 145-164.

KAISER 2011a = A.B. KAISER, *Cart Traffic Flow in Pompeii and Rome*, in R. LAURENCE - D.J. NEWSOME (a cura di), *Rome, Ostia, Pompeii*, cit., pp. 174-193.

KAISER 2011b = A.B. KAISER, *Roman Urban Street Networks*, New York 2011.

LAURENCE - NEWSOME 2011 = R. LAURENCE - D.J. NEWSOME (a cura di), *Rome, Ostia, Pompeii: Movement and Space*, Oxford 2011.

LEVEAU 2011 = PH. LEVEAU, *Traverser le Rhône à l'époque romaine: contraintes techniques et géographie de la circulation*, in G. BARRUOL - J.-L. FICHES - P. GARMY (a cura di), *Les ponts routiers en Gaule Romaine (Actes du Colloque, Pont du Gard, 8-11 octobre 2008)*, Montpellier-Lattes 2011, pp. 443-472.

LEVEAU 2016 = PH. LEVEAU, *Praetoria et tabernae en Gaule. Contribution à l'identification des établissements de bord de route*, in «Gallia» 73/1 (2016), pp. 29-38.

LEVEAU 2017 = PH. LEVEAU, *Hospitalité publique, hospitalité privée dans la ville*, in C. FRANCESCHELLI - P.L. DALL'AGLIO - L. LAMOINE (a cura di), *Spazi pubblici e dimensione politica nella città romana (Clermont-Ferrand, 30 marzo 2015, Bologna, 27 ottobre 2015)*, Bologna 2017, pp. 225-249.

MAGGI 1999 = S. MAGGI, *Le sistemazioni forensi nelle città della Cisalpina romana dalla tarda repubblica al principato augusteo (e oltre)*, Bruxelles 1999.

MAGGI 2011 = S. MAGGI, *Storia recente degli studi sui complessi forensi della Cisalpina romana*, in S. MAGGI (a cura di), *I complessi forensi della Cisalpina romana: nuovi dati*, Firenze 2011, pp. 21-25.

MAGGI 2015 = S. MAGGI, *Il foro in Cisalpina al tempo di Augusto: concezioni, modelli, formule (tra ortodossia ed eterodossia)*, in «Segusium - Arco di Augusto - Susa» LII (2015), pp. 101-110.

OLLIVIER *et alii* 2016 = J. OLLIVIER - F. BLONDEL - S. FOUCRAS - CH. HAL-LAVANT - M.-A. LE GUENNEC - S. LONGEPIERRE - L. PÉDOUSSAUT, *Le site de la*

Scène nationale (Augustonemetum/Clermont-Ferrand, Puy-de-Dôme): une auberge et son enseigne peinte, in «Gallia» 73/1 (2016), pp. 189-216.

POEHLER 2006 = E.E. POEHLER, *The Circulation of Traffic in Pompeii's Regio VI*, in «Journ. Rom. Archaeol.» 19 (2006), pp. 53-74.

POEHLER 2011 = E.E. POEHLER, *Where to Park? Carts, Stables and Economics of Transport in Pompeii*, in R. LAURENCE - D.J. NEWSOME (a cura di), *Rome, Ostia, Pompeii*, cit., pp. 194-214.

POEHLER 2017 = E.E. POEHLER, *The Traffic Systems of Pompeii*, Oxford 2017.

RAEPSAET 2019 = G. RAEPSAET, *Énergies animales mises en oeuvre: charges et poids voiturés dans le monde gréco-romain*, in «Ancient Society» 49 (2019), pp. 41-102.

SILANI 2017 = M. SILANI, *Città e territorio: la formazione della città romana nell'ager Gallicus*, Bologna 2017.

TSUJIMURA 1991 = S. TSUJIMURA, *Ruts in Pompeii: the traffic system in the Roman city*, in «Op.Pomp.» 1 (1991), pp. 58-90.

VAN TILBURG 2007 = C.R. VAN TILBURG, *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, London-NewYork 2007.

VAN TILBURG 2011 = C.R. VAN TILBURG, *Traffic Policy and Circulation in Roman Cities*, in «Acta Classica» LIV (2011), pp. 149-171.

VAN TILBURG 2015 = C.R. VAN TILBURG, *Streets and Streams. Health Conditions and City Planning in the Graeco-Roman World*, Leiden 2015.

VAN TILBURG - VAN DEN BERG 2017 = C.R. VAN TILBURG - N. VAN DEN BERG, *A tram in Pompeii?*, inedito (<https://leidenuniv.academia.edu/Cornelis-VanTilburg>).

VENANZONI 2010 = I. VENANZONI, *L'area archeologica di Piazzale Matteotti a Pesaro*, in «Ocnus» 18 (2010), pp. 91-102.

I problemi legati al traffico veicolare urbano non erano sconosciuti in età romana. Diversi autori antichi, in particolare Marziale e Giovenale, si lamentano infatti dei problemi legati al transito di mezzi pesanti per le strade di Roma e più di un imperatore ha cercato di impedire o limitare la presenza di veicoli in città.

In questi ultimi anni, l'archeologia ha permesso di approfondire la questione, in particolare attraverso l'analisi delle tracce lasciate sui basolati stradali dal continuo passaggio dei carri. L'articolo si pone all'interno di questa corrente di studi, prendendo in considerazione l'organizzazione del traffico veicolare all'interno di due centri urbani delle Marche: Pesaro e Ostra. Questo passa attraverso la realizzazione di diversi e propri dispositivi di gestione del traffico, volti per esempio a definire sensi unici o a interdire il passaggio dei mezzi pesanti in alcune strade del centro urbano.

Un altro aspetto della gestione del traffico veicolare, di cui si sono trovate tracce archeologiche, particolarmente evidenti nel caso di Ostra, è rappresentato dalla definizione di

sistemi di strade “tangenziali”, che permettevano un rapido scorrimento a quei viaggiatori che non desideravano fare tappa in città. Per coloro che invece dovevano o volevano fermarsi, erano predisposte delle strutture ricettive all’ingresso dell’abitato, in cui i viaggiatori potevano lasciare i loro mezzi e dalle quali si recavano in città a piedi o con mezzi leggeri.

Età romana, urbanistica antica, mobilità, strade, Ostra, Pesaro.

The urban traffic problems were not unknown in Roman times. Several ancient authors, among which Martial and Juvenal, complained about the discomfort caused by the transit of heavy vehicles through the streets of Rome, and more than one emperor tried to prevent or limit the presence of vehicles in the city.

In recent years, archaeology has made it possible to investigate this issue, especially through the analysis of the wheel ruts left on the road pavements by the continuous passage of chariots. This article fits into this tradition of studies and aims at developing the topic of traffic management within two urban centres in the Marche region: Pesaro and Ostra. This goes through the implementation of traffic management devices, aimed for example at defining one-way streets or banning heavy vehicles from passing through some streets of the urban area.

Another aspect of vehicular traffic management, attested by archaeological sources and particularly clear in the case of Ostra, is the definition of ‘bypass’ road systems, which allowed a rapid traffic flow to those travellers who did not wish to stop in the city. Instead, for those who had to or wanted to stop, accommodation facilities were set up at the entrance to the town, where travellers could leave their vehicles and travel to the town on foot or by light vehicles.

Roman age, ancient urbanism, mobility, roads, Ostra, Pesaro.