



HAL
open science

I cambiamenti della rete stradale tra Pianura Padana e Roma tra IV e V secolo

Pier Luigi Dall'Aglio, Carlotta Franceschelli

► **To cite this version:**

Pier Luigi Dall'Aglio, Carlotta Franceschelli. I cambiamenti della rete stradale tra Pianura Padana e Roma tra IV e V secolo. Jacopo Turchetto; Michele Asolati. Paesaggi in movimento. Ricerche dedicate a Guido Rosada, Padova University Press, pp.41-56, 2017, 978-88-6938-075-4. hal-04319291

HAL Id: hal-04319291

<https://hal.science/hal-04319291v1>

Submitted on 24 Oct 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.

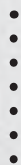
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



PAESAGGI IN MOVIMENTO

*Ricerche dedicate a
Guido Rosada*

PADOVA
UP



P A D O V A U N I V E R S I T Y P R E S S



Asia Minore, 2007.

PAESAGGI IN MOVIMENTO
Ricerche dedicate a Guido Rosada

a cura di

Jacopo Turchetto e Michele Asolati



Opera realizzata con il contributo del Dipartimento dei Beni Culturali: archeologia, storia dell'arte, del cinema e della musica dell'Università degli Studi di Padova e del Museo della Centuriazione Romana (Comune di Borgoricco).



Prima edizione 2017, Padova University Press

Titolo originale *Paesaggi in movimento. Ricerche dedicate a Guido Rosada*

© 2017 Padova University Press
Università degli Studi di Padova
Via 8 Febbraio 2, Padova
www.padovauniversitypress.it

Redazione
Jacopo Turchetto, Chiara D'Inca
Impaginazione
Giacomo Titti
Realizzazione grafica del *layout* di copertina
Paolo Vedovetto

ISBN 978-88-6938-075-4

Tutti i diritti di traduzione, riproduzione e adattamento, totale o parziale, con qualsiasi mezzo (comprese le copie fotostatiche e i microfilm) sono riservati.

In copertina: *Giorno e notte*, M. C. Escher (1938).
All M.C. Escher works © 2017 The M. C. Escher Company - the Netherlands. All rights reserved.
Used by permission; www.mcescher.com

INDICE

Tabula gratulatoria	v
<i>Premessa</i>	vii
<i>Introduzione</i>	ix
<i>Eski dostlar</i>	xi
GIOVANNI UGGERI, <i>Il collegamento diretto tra Roma e la Venetia nel II secolo a.C.</i>	1
LUISA MIGLIORATI, <i>Qualche osservazione sulla Forma Urbis severiana</i>	25
PIER LUIGI DALL'AGLIO, CARLOTTA FRANCESCHELLI, <i>I cambiamenti della rete stradale tra Pianura Padana e Roma tra IV e V secolo</i>	41
MARINELLA PASQUINUCCI, <i>Storie di terre e di acque, e come P. Van der Streect divenne il Valdistratte</i>	57
ANNAPAOLA MOSCA, <i>La ricostruzione di un paesaggio agrario di età romana a occidente del lago di Garda</i>	73
ALESSANDRA MENEGAZZI, <i>Territori di confine nel mondo romano: alcune note sui confini, viabilità e organizzazione del territorio tra Verona, Vicenza ed Este</i>	89
GIOVANNA GAMBACURTA, CINZIA TAGLIAFERRO, CRISTINA ZAMBONI, <i>Da Este a Padova lungo l'Adige...</i>	105
MICHELE MATTEAZZI, <i>Contributo allo studio dell'ager centuriatus di Atria</i>	125

SILVIA CIPRIANO, STEFANIA MAZZOCCHIN, <i>Le aree artigianali e produttive di Padova romana: prima mappatura</i>	139
ITALO RIERA, <i>Guido Rosada e l'idraulica storica: un debito di gratitudine</i>	157
MATTEO FRASSINE, <i>Alluvioni, bonifiche e viabilità romana nel Friuli occidentale. Nuovi dati per la ricostruzione del paesaggio antico</i>	165
LORENZO DAL RI, <i>Il 'loculo per le reliquie' della chiesa paleocristiana di Castel Tirolo presso Merano. Alcune osservazioni</i>	175
STELLA PATITUCCI UGGERI, <i>Le vie d'acqua tra Po, Adige e Veneto nel XIII secolo</i>	201
PAOLA ZANOVELLO, <i>Iside in Istria</i>	217
CRISTINA MONDIN, <i>La produzione di ceramica tarda a Loron/Lorun (Poreč/Parenzo - Croazia)</i>	237
CLELIA MORA, <i>Rilievi, stele, iscrizioni nel paesaggio anatolico tra bronzo tardo e età del ferro. Alcune riflessioni sulla base di studi recenti</i>	249
GIOVANNI GORINI, <i>Ripostiglio di monete di bronzo dal Ponto</i>	261
MICHELE ASOLATI, <i>Una serie monetale inedita per Tyana e la coniazione del bronzo durante i regni di Ariaramne e di Ariarate III di Cappadocia</i>	273
CRISTINA CRISAFULLI, <i>Monete rare e inedite per la storia di Tyana in età romana imperiale</i>	293
JACOPO TURCHETTO, <i>Moving landscape. I Califfi, i vulcani e i cambiamenti ambientali della Cappadocia tra VII e X secolo</i>	317

TABULA GRATULATORIA

Carla Maria AMICI, Lecce
Elio ANTONELLO, Milano
Enrique ARIÑO, Salamanca
Michele ASOLATI, Padova
Giovanni AZZENA, Sassari
Monica BAGGIO, Padova
Caterina BARONE, Padova
Maddalena BASSANI, Padova
Maria Silvia BASSIGNANO, Padova
Patrizia BASSO, Padova
Oscar BELVEDERE, Palermo
Fede BERTI, Ferrara
Giovanni BETTI, Brescia
Dominique BEYER, Strasbourg
Aldino BONDESAN, Padova
Jacopo BONETTO, Padova
Cristina BOSCHETTI, Padova
Alessandra BRAULIN, Trento
Gian Pietro BROGIOLO, Padova
Silvia BULLO, Tunis
Alfredo BUONOPANE, Verona
Aurelio BURGIO, Palermo
Klara BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ, Pula
Maria Stella BUSANA, Padova
Dario CANZIAN, Padova
Linda CAPPELLATO, Padova
Loredana CAPUIS, Padova
Jesper CARLSEN, Odense
Giuseppe CERAUDO, Roma
Alexandra CHAVARRIA, Padova
Silvia CIPRIANO, Padova
Isabella COLPO, Padova
Alessandra COPPOLA, Padova
Chiara CREMONESI, Padova
Cristina CRISAFULLI, Venezia
Michele CUPITÒ, Padova
Anna Lucia D'AGATA, Roma
Lorenzo D'ALFONSO, New York
Francesco D'ANDRIA, Lecce
Chiara D'INCÀ, Padova
Lorenzo DAL RI, Bolzano
Pier Luigi DALL'AGLIO, Bologna
Armando DE GUIO, Padova
Maurizio DE MARTIN, Vicenza
Matteo DELLA LIBERA, Mignagola
Chiara DESTRO, Padova
Elena DI FILIPPO BALESTRAZZI, Verona
Alessandra DIDONÈ, Padova
Eugenia EQUINI SCHNEIDER, Roma
Giuliana Maria FACCHINI, Verona
Antonio FAGGIN, Padova
Mirta FALESCHINI, Moggio Udinese
Emanuela FARESIN, Padova
Gabriele FARRONATO, Asolo
Irene FAVARETTO, Venezia
François FAVORY, Besançon
Enrico FELICI, Catania
Maria FENELLI, Roma
Ermanno FINZI, Rivarolo
Giovanna Maria FORNI, Roma
Carlotta FRANCESCHELLI,
Clermont-Ferrand
Marcella FRANGIPANE, Roma
Matteo FRASSINE, Padova
Mariolina GAMBA, Padova
Giovanna GAMBACURTA, Padova

- Francesca GHEDINI, Padova
 Andrea Raffaele GHIOTTO, Schio
 Valentina GIROTTO, Tribano
 Antonio GIUDICI, Pula
 Cairoli Fulvio GIULIANI, Tivoli
 Giovanni GORINI, Padova
 Alessandro GRECO, Padova
 Antonio LA MARCA, Cosenza
 Maria Teresa LACHIN, Padova
 Francesco LAZZARINI, Rovigo
 Giovanni LEONARDI, Padova
 Paolo LIVERANI, Roma
 Alessandra MARCANTE, Monselice
 Maria Luisa MARCHI, Roma-Foggia
 Emilio MARIN, Zagreb
 Anna MARINETTI, Venezia
 Elena MASIERO, Frassinelle Polesine
 Robert MATIJAŠIĆ, Pula
 Michele MATTEAZZI, Vicenza
 Stefania MAZZOCCHIN, Padova
 Simonetta MENCHELLI, Pisa
 Alessandra MENEGAZZI, Padova
 Luisa MIGLIORATI, Roma
 Silvana MIZZON, Lonigo
 Isabella MODUGNO, Milano
 Cristina MONDIN, Asolo
 Clelia MORA, Pavia
 Anna Paola MOSCA, Roma
 Maria Pia MUZZIOLI, Roma
 Elda OMARI, Padova
 Elisabetta PAGELLO, Catania
 Marinella PASQUINUCCI, Pisa
 Stella PATITUCCI UGGERI, Roma
 Mark PEARCE, Nottingham
 Stefania PESAVENTO MATTIOLI, Padova
 Paola POGLIANI, Roma
 Anna PONTANI, Padova
 Lorenzo QUILICI, Roma
 Stefania QUILICI GIGLI, Roma
- Flavio RAVIOLA, Padova
 Albert RIBERA I LACOMBA, Valencia
 Alessandra RICCI, Istanbul
 Italo RIERA, Fonzaso
 Marisa RIGONI, Padova
 Nicoletta RIGONI, Pordenone
 Isabel RODÀ DE LLANZA, Barcelona
 Cecilia ROSSI, Padova
 Giulia ROSSI, Milano
 Angela RUTA SERAFINI, Padova
 Andrea SACCOCCI, Padova
 Giuseppe SALEMI, Padova
 Giovanni SALMERI, Pisa
 Monica SALVADORI, Padova
 Martino SERAFINI, Padova
 Alberta SILVESTRI, Padova
 Paolo SOMMELLA, Roma
 Luigi SPERTI, Venezia
 Silvia STRASSI, Padova
 Cinzia TAGLIAFERRO, Padova
 Armando TALIANO GRASSO, Cosenza
 Silvia TINAZZO, Padova
 Francesco TOMASELLO, Catania
 Cristina TONGHINI, Venezia
 Edoardo TORTORICI, Catania
 Frédéric TRÉMENT, Clermont-Ferrand
 Jacopo TURCHETTO, Padova
 Giovanni UGGERI, Roma
 Alice VACILOTTO, Treviso
 Adriana VALCHERA, Frosinone
 Giovanna VALENZANO, Padova
 Paolo VEDOVETTO, Padova
 Ivana VENTURINI, Brescia
 Umberto VINCENTI, Padova
 Cristina ZAMBONI, Padova
 Giorgia ZANON, Padova
 Michela ZANON, Padova
 Paola ZANOVELLO, Padova

I CAMBIAMENTI DELLA RETE STRADALE TRA PIANURA PADANA E ROMA TRA IV E V SECOLO

Pier Luigi Dall'Aglio
Università di Bologna

Carlotta Franceschelli
Université Clermont Auvergne

One of the distinctive elements of the Roman world is undoubtedly represented by the road network, which was structured following the broadening of the territories controlled by Rome. The result is a fairly rigid system, but still sensitive to the changes of the overall political situation. An example of these variations can be appreciated in Padan Italy. Taking a look at the itinerary sources, the main route linking Northern Italy to Rome is constituted by the system *via Aemilia-via Flaminia*. However, during the 5th century, when travelling from Lion to Rome, Sidonius Apollinaris followed a new itinerary. The use of that route, anyway, did not derive from Sidonius' personal choices, but from changes occurred within the *cursus publicus*.

What caused those variations can be seen in the alteration of the overall political situation, which led to prefer waterways instead of land routes. This article illustrates this modification, showing also the consequences it brought to the *via Aemilia*, and, more generally, to the trans-Appennine connections.

LA RETE STRADALE DI ETÀ ROMANA¹

Una delle caratteristiche più significative del mondo romano è la capacità di leggere la geografia fisica di un territorio e di usare tale capacità per realizzare veri e propri interventi di pianificazione e costruire reti infrastrutturali perfettamente coerenti con la diversa situazione fisiografica. È così che numerosi settori sia

¹Pur nell'unitarietà del contributo, i paragrafi 1, 3 e 5 sono comuni, il paragrafo 2 è dovuto principalmente a Carlotta Franceschelli, il 4 a Pier Luigi Dall'Aglio.

dell'Italia che delle province conservano le tracce, più o meno leggibili, della centuriazione e che in Italia le grandi strade statali, che fino alla nascita del moderno sistema autostradale hanno costituito l'ossatura principale della rete viaria, seguono fedelmente il tracciato delle strade consolari romane.

D'altro canto la realizzazione di una rete stradale efficiente e ramificata è indubbiamente uno dei *marker* principali della romanizzazione. La sua costruzione e il suo ampliamento seguono il progressivo allargarsi del dominio romano perché è attraverso di essa che Roma riesce a controllare il proprio territorio e ad assicurare e rendere possibili gli scambi commerciali e culturali a medio e largo raggio.

La rete stradale rappresentava quindi per Roma un elemento essenziale sia da un punto di vista politico che economico e, per tale motivo, doveva essere sempre assicurata la piena transitabilità delle singole vie e la complessiva efficienza dell'intero sistema. Proprio a tale scopo le strade erano suddivise in diverse categorie, a seconda della loro funzione e importanza. Secondo Siculo Flacco² il primo livello era costituito dalle *viae publicae*, che prendevano il nome dal loro costruttore ed erano sotto il diretto controllo dello Stato attraverso dei *curatores* o dei *redemptores*. Le *viae publicae* erano unite tra loro dalle *viae vicinales*, la cui manutenzione era competenza dei distretti territoriali minori da loro attraversati, cioè i *pagi*. Erano dunque i *magistri pagorum* a doversi occupare direttamente della efficienza di queste vie, cosa che facevano attraverso corvées imposte ai proprietari dei singoli fondi attraversati dalle strade. I proprietari dei fondi erano poi direttamente responsabili delle altre due categorie di vie citate da Siculo Flacco, vale a dire le *viae communes* e le *viae privatae*. Le prime erano quelle il cui tracciato faceva da confine tra due fondi, mentre le seconde erano quelle che correivano attraverso una singola proprietà, ma il cui utilizzo era aperto a tutti. La suddivisione gerarchica di Siculo Flacco ritorna in Ulpiano³, con la sola differenza dell'inserimento delle *viae communes* e delle *viae privatae* in un'unica categoria. La concordanza tra Siculo Flacco e Ulpiano mostra come le diverse tipologie di strade non fossero delle divisioni di comodo, ma corrispondessero ad un'effettiva gerarchia tra i diversi assi. La conseguenza è una notevole complessità del sistema, complessità legata appunto all'impossibilità di far gravare su di un unico soggetto i costi della indispensabile manutenzione dell'intero reticolo.

Se le suddivisioni riferite da Siculo Flacco e Ulpiano confermano l'importanza generale della rete stradale, il suo ruolo specificamente politico è sanzionato dalla creazione da parte di Augusto di un sistema di staffette, *quo celerius ac sub manum*

² *De cond. agr.*, pp. 146-147 (Lach.).

³ *DIG.*, 43, 8, 2, 21-23.

*adnuntiarum cognoscique posset quid in provincia quaque gereretur*⁴. Si tratta in pratica del primo nucleo di quello che sarà il *cursus publicus*⁵, che permetteva, grazie a stazioni di posta collocate a non molta distanza l'una dall'altra, rapidi trasferimenti di ordini e notizie, di personale e anche di approvvigionamenti per l'esercito⁶. È appunto la struttura del *cursus publicus* che vediamo riflessa nelle fonti itinerarie, sia in quelle che narrano un viaggio specifico, come i Vasi di Vicarello o l'Itinerario Burdigalense⁷, sia quelle che riportano l'insieme della rete stradale dell'impero romano, come l'*Itinerarium Antonini* o la *Tabula Peutingeriana*. È dunque a queste fonti che dobbiamo soprattutto rivolgerci per ricostruire la struttura complessiva della rete itineraria romana e individuarne gli assi principali.

I COLLEGAMENTI TRA LA PIANURA PADANA E ROMA

L'*Itinerarium Gaditanum*, il *Burdigalense* e la *Tabula Peutingeriana* indicano per il collegamento tra Pianura Padana e Roma un unico percorso, vale a dire quello formato dalla *via Aemilia* e dalla *via Flaminia*. Nell'*Itinerarium Antonini*, accanto a questo, troviamo altri due assi che superavano l'Appennino per poi inserirsi entrambi sulla *Cassia/Clodia* in direzione di Roma: il primo è la strada che univa Faenza a Firenze (283, 8 - 284, 2), il secondo la strada tra Parma e Lucca (284, 5)⁸. Si vengono così sostanzialmente a delineare le *tres viae* citate da Cicerone nella XII Filippica (XII, 22) tra Roma e Modena: *a supero mari Flaminia, ab infero Aurelia, media Cassia* (FIG. 1). Ovviamente gli assi ricordati dalle fonti itinerarie non erano le sole strade che attraversavano l'Appennino emiliano-romagnolo, consentendo di passare dalla Pianura Padana all'Italia peninsulare. Livio (XXXIX, 2), ad esempio, ricorda l'apertura nel 187 a.C. della *via Flaminia* Minore che andava da Bologna ad Arezzo per la valle del Santerno e il Mugello⁹. D'altra parte tutte le valli dei fiumi appenninici erano delle naturali direttrici di traffico nord-sud, che l'archeologia mostra essere state utilizzate sin dalla preistoria, e

⁴ Suet., *Aug.*, 49.

⁵ Il termine *cursus publicus* compare solo in età tarda, ma può essere utilizzato fin dall'età augustea visto che la sua struttura rimane sempre sostanzialmente analoga (Eck 1999, p. 93).

⁶ Corsi 2000.

⁷ Come noto, i Vasi di Vicarello riportano le tappe presenti lungo l'itinerario tra Cadice (*Gades*) e Roma, mentre l'*Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum* narra il viaggio in Terrasanta compiuto da un anonimo pellegrino di Bordeaux (*Burdigala*) nel 333-334.

⁸ Sul problema dei collegamenti tra Parma e Lucca si rimanda a DALL'AGLIO 2006a e alla bibliografia ivi citata.

⁹ Su questa strada, cfr. da ultimo DALL'AGLIO 2008.

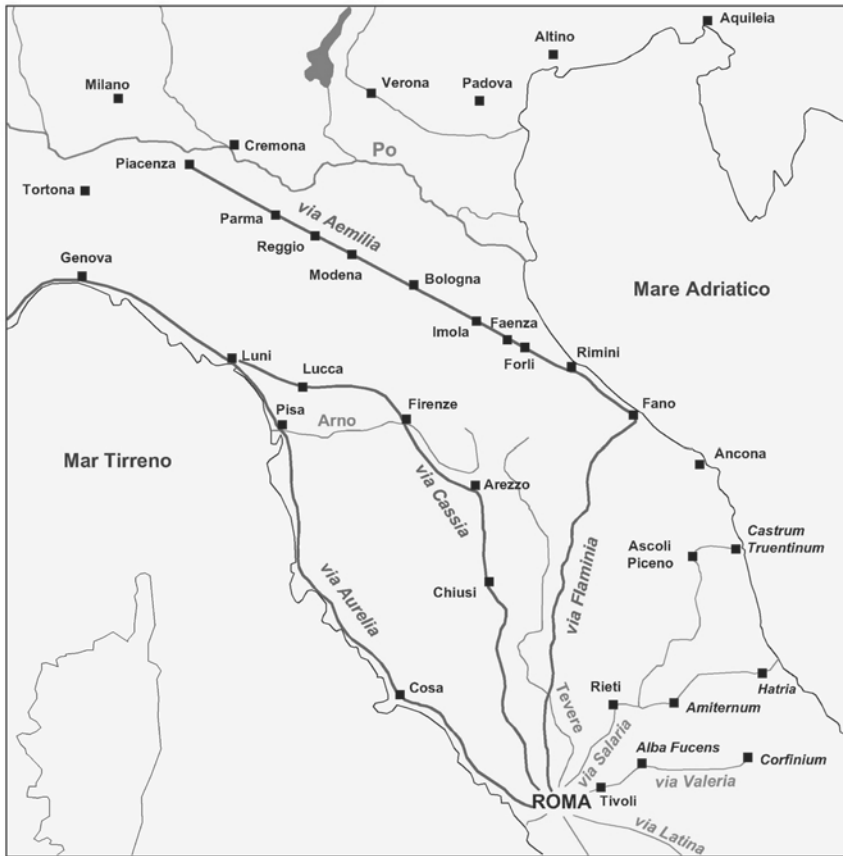


Figura 1: Carta schematica dei collegamenti tra Roma e l'Italia padana, con l'indicazione delle *tres viae* di Cicerone (*Phil.*, XII, 22) e il sistema *via Aemilia-via Flaminia*.

all'interno delle quali è anche possibile istituire una sorta di gerarchia sulla base della diversa accessibilità e percorribilità dei valichi. Tuttavia, la lettura delle fonti itinerarie non lascia alcun dubbio che il sistema *via Aemilia-via Flaminia* fosse l'asse principale e privilegiato per i collegamenti tra la Pianura Padana e Roma, una sorta di 'Autostrada del Sole' di età romana.

Tale situazione permane per tutta l'età imperiale, almeno fino al IV secolo, all'epoca cioè del viaggio dell'anonimo pellegrino che da Bordeaux si reca in Terrasanta. Nel suo viaggio di ritorno, infatti, dopo essersi imbarcato ad *Aulona* (Valona), aver attraversato il Canale d'Otranto ed essersi portato a Roma, prosegue alla volta di Milano, percorrendo appunto la *via Flaminia* e poi la *via Aemilia*,

nonostante questo sia un percorso più lungo rispetto alle altre due direttrici citate da Cicerone.

Una conferma del ruolo del sistema *via Aemilia-via Flaminia* ancora nel IV secolo viene dalla distribuzione dei miliari di questo periodo. Dei 56 cippi provenienti dalle strade principali di Toscana, Umbria, Marche settentrionali e Emilia-Romagna riportati nell'XI volume del CIL, quelli datati al IV secolo sono 37. Di questi, quelli che appartengono al sistema *via Aemilia-via Flaminia* sono 31. Malgrado la prudenza che impone l'*argumentum ex silentio*, unito al fatto che, di norma, i cippi sono reimpiegati, per cui non è sempre facile e sicura l'attribuzione ad una determinata strada, l'alto numero dei miliari riferibili al complesso della *via Flaminia* e della *via Emilia* non può essere considerato meramente casuale. È evidente che c'è da parte dei vari imperatori di questo periodo un notevole interesse per l'asse Emilia-Flaminia, interesse che va collegato alla funzione propagandistica che questi manufatti hanno ormai assunto e che travalica la loro originaria mansione di indicatori di distanza. In un periodo caratterizzato da una forte instabilità e da un continuo succedersi di imperatori diversi alla testa dello Stato, i miliari servono, in un qualche modo, a segnalare questi cambiamenti e a cercare di consolidare il potere del nuovo sovrano. Perché però questo messaggio abbia il massimo dell'evidenza è necessario che raggiunga il più alto numero di persone possibile e dunque vanno scelte le strade di maggior traffico. La concentrazione di miliari lungo il sistema *via Emilia-via Flaminia* non può che essere legata a questa esigenza e, di conseguenza, è una dimostrazione del ruolo che aveva questo asse. Ancora nel IV secolo, quindi, il sistema *via Flaminia-via Emilia* è l'asse preferenziale per i collegamenti tra Roma e la Pianura Padana, con un tracciato che è dunque interamente terrestre.

I CAMBIAMENTI DEL V SECOLO

Nel 467, Sidonio Apollinare parte da Lione per recarsi a Roma alla testa di una delegazione incaricata di presentare all'imperatore Antemio le richieste e le necessità della Gallia. Cedendo alle pressanti richieste dell'amico *Herennius*, che gli chiede di conoscere le diverse tappe del suo viaggio, quali fiumi, quali città, quali campi di battaglia e monti resi famosi dai poeti antichi abbia visto, Sidonio racconta, a lui e a noi, il suo viaggio, dalla partenza da Lione al suo arrivo a Roma. Il desiderio di soddisfare la curiosità dell'amico fa sì che la narrazione relativa al territorio della Gallia sia estremamente stringata e sommaria, privandoci così

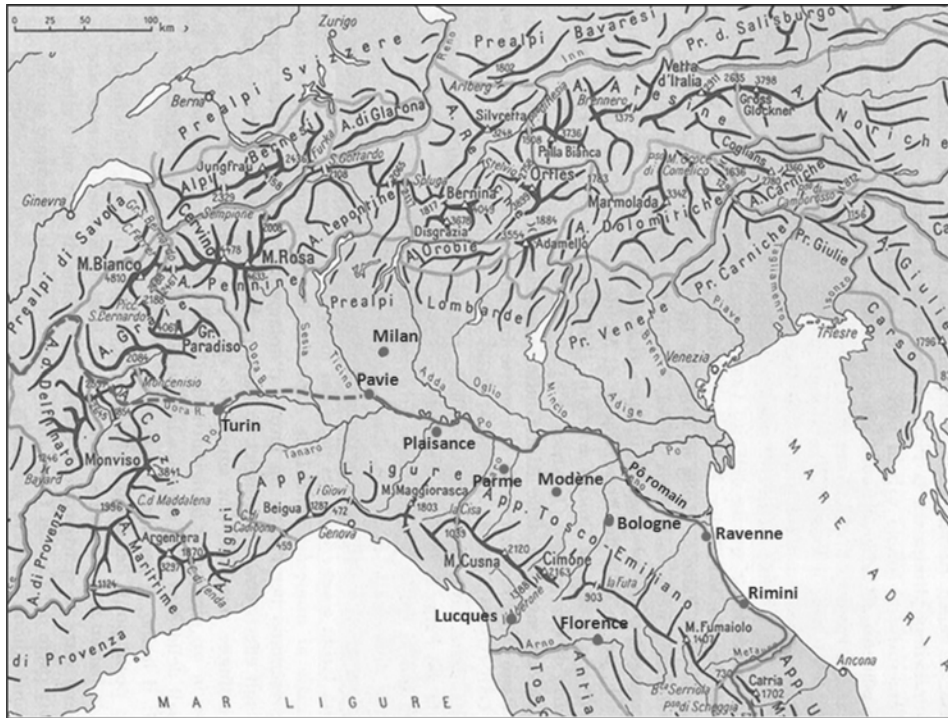


Figura 2: L’itinerario seguito da Sidonio Apollinare nel 476 con l’indicazione dell’andamento del Po in età romana.

di informazioni che sarebbero state preziose¹⁰, mentre quella relativa al settore italiano sia decisamente più ampia, ricca di particolari e mostri la grande cultura letteraria di Sidonio. Ciò che però al momento ci interessa di questo racconto è l’indicazione del tragitto da lui seguito per raggiungere Roma. Sidonio dunque ci dice che, una volta superate le Alpi, si diresse a *Ticinum*, l’attuale Pavia, dove si imbarcò su di una nave *cursoria*, che, scendendo il Po, lo portò a *Ravenna*. Da qui raggiunse Rimini, seguendo verosimilmente la *Popilia*, che correva lungo la costa adriatica, e poi da Rimini giunse finalmente a Roma, percorrendo la *via Flaminia* (FIG. 2). Sidonio, dunque, per portarsi dalla Pianura Padana a Roma non percorre più il sistema *via Aemilia-via Flaminia* utilizzato nel secolo precedente dall’anonimo pellegrino di Bordeaux. Se, infatti, per andare da Rimini a Roma

¹⁰ Non sappiamo, ad esempio, quale valico alpino abbia utilizzato, se il Monginevro, che in età romana sembra essere stato il passo maggiormente frequentato, o un altro valico, come quello del Piccolo San Bernardo. Cfr. FOURNIER, STOEHR-MONJOU 2015.

Sidonio si serve sempre della *via Flaminia*, per attraversare la pianura padana non utilizza più la via Emilia, ma una via fluviale: il Po. Con Sidonio si ha quindi il passaggio da un itinerario tutto terrestre, ad un itinerario misto, dove vie d'acqua e vie di terra si mescolano e si integrano per costruire non solo un nuovo itinerario, ma un itinerario che è nuovo anche come struttura.

Evidenziare come con Sidonio si registri il passaggio da un itinerario terrestre ad uno dove compare una via d'acqua non significa, ovviamente, sostenere che i Romani prima del V secolo non conoscessero né utilizzassero le vie d'acqua interne e in particolare il Po. Già nel II secolo a.C., ad esempio, Polibio afferma che il Po era navigabile per 2000 stadi a partire dalla sua foce (II, 16). Dal canto suo, Plinio il Vecchio conferma la notizia di Polibio dicendo che il Po diventa navigabile a partire da Torino (III, 123) e aggiunge che anche diversi suoi affluenti sono in buona parte navigabili (III, 118). La notizia di un percorso fluviale tra Piacenza e *Ravenna* della durata di due giorni e due notti ci viene data poi da Strabone (V, 1, 11), geografo che, come noto, scrive agli inizi del I secolo d.C., ma che nella sua descrizione della pianura del Po si serve di fonti del I secolo a.C. e in particolare di Artemidoro d'Efeso. Lo stesso Strabone, poi, nel medesimo brano, ricorda come Marco Emilio Scauro nel 115 o 109 a.C., allo scopo di evitare le piene provocate dalla confluenza tra il Trebbia e il Po, abbia aperto dei canali navigabili tra questo fiume e il territorio di Parma¹¹.

Allo stesso modo diverse iscrizioni dell'Italia padana attestano la presenza di *collegia* di *navicularii* o *nautae*¹² e dunque di una consolidata pratica di una navigazione nelle acque interne. Va però detto che queste iscrizioni sono state per lo più trovate sulle rive dei grandi laghi alpini e quindi sembrano riferirsi più ad una navigazione lacustre che fluviale vera e propria. Le sole iscrizioni che potrebbero riferirsi ad una navigazione 'mista' sono quelle trovate ad *Arilica*¹³, l'attuale Peschiera del Garda, posta, come noto, là dove il Mincio esce dal Lago di Garda. Un'allusione ad una navigazione di questo tipo, che riguarda più precisamente proprio il Lago di Garda e il Mincio, a cui si aggiunge il Po, può forse essere vista nel carme 4 di Catullo, quello dedicato al *phaselus* che dalla Bitinia lo avrebbe portato alla sua villa di Sirmione (*a mari / novissimo hunc ad usque limpidum lacum*), davanti alla quale *recondita / senet quiete seque dedicat tibi, / gemelle Castor et gemelle Castoris*. In verità, Catullo non fa alcuna allusione diretta ad un eventuale legame tra il *phaselus* e il suo viaggio in Bitinia del 57-56 a.C., né tra il lago e la propria villa di Sirmione, per cui certi commentatori

¹¹ Sui problemi connessi all'interpretazione di questo passo si rimanda a DALL'AGLIO 1995.

¹² ROUSSE 2006.

¹³ CIL, V, 4015, 4016, 4017.

preferiscono vedere in questo carne una finzione letteraria, priva di qualsiasi valore autobiografico. Tuttavia, pur non trascurando l'aspetto letterario e costruito di questo componimento, riesce difficile escludere un legame tra il *phaselus* e il ritorno dalla Bitinia di Catullo, soprattutto se si considera, assieme al carne 4, anche il carne 31, dove il poeta esprime tutta la sua gioia per essere tornato a Sirmione, dopo aver appunto lasciato *Bythinus... campos*¹⁴.

La navigazione fluviale è d'altro canto protetta da un serie di provvedimenti costituiti per lo più da dei divieti emanati dai pretori, confluiti nelle rubriche 12 (*De fluminibus*), 14 (*Ut in flumine publico navigare liceat*) e 15 (*De ripa munienda*) del libro 43 del Digesto¹⁵. In *Dig.*, 43, 12 e 43, 14 l'editto del pretore urbano, commentato da Ulpiano, proibiva la realizzazione di qualsiasi intervento suscettibile di ostacolare la navigazione fluviale, sia quella intesa come navigazione vera e propria (*iter*), sia le diverse forme di approdo (*statio*), nonché tutte le operazioni di carico e scarico delle merci, proibizione quest'ultima ribadita nella rubrica 43, 15. Particolarmente interessante è comunque la rubrica 43, 14, 1 dove Ulpiano, nel commentare l'interdetto del pretore, istituisce una sostanziale equivalenza tra vie d'acqua e vie di terra, assimilando le prime alle seconde.

Una testimonianza diretta dell'utilizzo dei corsi d'acqua dell'Italia Settentrionale in età romana ci viene poi dall'archeologia, sia attraverso il ritrovamento di relitti di imbarcazioni¹⁶, non sempre però sicuramente databili, sia, e soprattutto, grazie ai resti di porti fluviali scoperti in diverse città, come, ad esempio, Brescia, Milano o Padova¹⁷. Per lo più questi ritrovamenti interessano le regioni a nord del Po solcate dai fiumi alpini caratterizzati da una portata maggiore rispetto a quelli appenninici, ma non mancano attestazioni anche a sud, in quella che era la Gallia Cispadana. Un esempio per tutti è costituito dalla scoperta di un porto a Tortona, l'antica *Dertona*, realizzato lungo un canale che prendeva acqua dallo Scrivia¹⁸.

È dunque evidente che i Romani utilizzavano la navigazione fluviale ben prima del V secolo e questo non solo nell'Italia padana: basti pensare all'utilizzo del Canale Decennovio fino a Terracina da parte di Orazio nel suo viaggio da

¹⁴ SOLER 2009.

¹⁵ Per un'esaustiva analisi della legislazione relativa ai fiumi e ai mari si rimanda a FIORENTINI 2003. Per meglio valutare il peso della navigazione fluviale nel mondo romano può essere interessante sottolineare come il carattere pubblico dei fiumi non sia legato alla loro navigabilità, ma, piuttosto, alla loro perennità, a dimostrazione della molteplicità di funzioni attribuite ai corsi d'acqua e dove quindi la navigazione è una delle tante, ma non la principale.

¹⁶ MEDAS 2003.

¹⁷ UGGERI 1990.

¹⁸ VENTURINO GAMBARI *et alii* 2011.

Roma a Brindisi (*Sat.*, I, 5), o a quello del Tevere per far arrivare dalla Val Tiberina a Roma i prodotti dei campi attestato in una lettera di Plinio il Giovane (V, 6), così come la descrizione, in un'altra lettera del medesimo autore (VIII, 8), della navigazione sul Clitunno. Quello che però fa la differenza tra queste notizie e il viaggio di Sidonio è che il battello su cui egli sale a *Ticinum* è una nave *cursoria* (*Ticini cursoriam, sic navigio nomen, escendi: Epist.*, I, 5, 3) e che a Brescello si ha il cambio dell'equipaggio: *Brixillum, dein oppidum, dum succedenti Aemiliano nautae decedit Venetus remex (Epist.*, I, 5, 5). Questi due elementi dimostrano che l'utilizzo del Po da Pavia a *Ravenna* non è il frutto di una scelta personale, come nel caso di Orazio, né avviene sfruttando un sistema di navigazione che potremmo definire 'privato', ma rientra nel *cursus publicus*. Il viaggio che sta compiendo Sidonio non è un viaggio personale, bensì ufficiale e questo, come lui stesso dice all'inizio della sua lettera, gli consente di utilizzare i servizi del *cursus publicus*: *Egresso mihi Rhodanusiae nostrae moenibus publicus cursus usui fuit utpote sacris apicibus accito (Epist.*, I, 5, 2). La lettera di Sidonio indica quindi che alla metà del V secolo un percorso fluviale fa parte integrante del *cursus publicus*, e questa è una novità per l'Italia: in nessuna delle fonti itinerarie precedenti c'è infatti menzione di un percorso fluviale, se si eccettua il riferimento ad un itinerario da Ostiglia a *Ravenna per Padum* riportato dalla *Tabula Peutingeriana* (IV, 5). Prima del V secolo, dunque, la navigazione fluviale doveva essere soprattutto legata al trasporto delle merci o a scelte personali, ma non trovava posto nel sistema stradale ufficiale: le sole acque interne interessate da itinerari riportati dalle fonti specifiche sono quelle dei grandi laghi alpini, come, ad esempio, i due itinerari che vanno da Briga a Milano utilizzando il Lago di Como riportati nell'*Itinerarium Antonini*¹⁹.

La lettera di Sidonio è dunque la prima testimonianza dell'inserimento dell'idrovia padana all'interno del sistema del *cursus publicus*. Con il VI secolo le attestazioni di un uso ufficiale del Po diventano più numerose, a testimonianza di un consolidamento di questa situazione. Nelle *Variae* di Cassiodoro, ad esempio, sono diverse le disposizioni che riguardano la navigazione fluviale lungo il Po. Così la rubrica 31 del II libro riporta l'ordine di Teodorico ai *dromonarii* in servizio sul Po d'assicurare il buon funzionamento del *cursus publicus* fluviale, mentre nella 45 del IV libro si impone ai magistrati di Pavia (*Comitibus defensoribus et curialibus Ticinensis civitatis*) di fornire imbarcazioni e viveri per 5 giorni ad una

¹⁹ *ItAnt*, 277, 4 - 278, 2 e 278, 3-280, 1 (Cuntz). Non si considera qui la menzione del collegamento tra *Ravenna* e *Altino* per *Septem Maria* presente sempre nell'*Itinerarium Antonini* (126, 5-7), perché si tratta di navigazione endolagunare.

delegazione di Eruli diretti a *Ravenna* (*navis eius usum usque ad Ravennam et annonas dierum quinque sine aliqua dilatione praeparate*).

La presenza di un itinerario ufficiale tra Pavia e *Ravenna* che sfruttava il Po è attestata, sempre per il VI secolo, dalla *Vita Epifani* scritta da Ennodio. In essa si legge, ad esempio, che Epifanio, vescovo di Pavia, si reca a *Ravenna* per chiedere una riduzione delle tasse per gli abitanti della *Liguria*²⁰. Epifanio dunque si imbarca senza preoccuparsi della cattiva stagione, del freddo, della mancanza di ripari sicuri (*in ripis fluminis incerti paene sine terra portus*). Terminata la sua missione rientra a Pavia, questa volta per la *via Aemilia*. Lungo il cammino cade ammalato e poco dopo il suo arrivo a Pavia, muore. A prima vista la descrizione del viaggio di Epifanio, se non fosse accompagnata dalle altre testimonianze che abbiamo citato, escluderebbe una qualsiasi forma di inserimento del Po in una struttura itineraria pubblica. In realtà il brano di Ennodio va inserito nel suo contesto, che è quello di esaltare le virtù del santo vescovo. Enfatizzare le difficoltà e i disagi del viaggio lungo il Po, che indubbiamente saranno stati reali, ma forse non superiori a quelli che si avevano percorrendo una qualunque via terrestre, serviva per sottolineare la generosità di Epifanio e l'amore del vescovo per i suoi concittadini. Allo stesso modo la connotazione estremamente serena ed idilliaca della navigazione lungo il Po della lettera di Sidonio si inserisce, come si vedrà, in una visione della geografia dei luoghi più letteraria che reale. La contrapposizione tra le due descrizioni, quella di Sidonio e quella di Ennodio, si stempera in una visione più equilibrata, che mitiga la durezza del paesaggio di Ennodio e riconduce la dolcezza e gradevolezza del paesaggio di Sidonio all'influenza della lettura di Virgilio, Lucano e di altri autori antichi²¹. La sua descrizione è una descrizione eminentemente letteraria, volta a soddisfare la già ricordata curiosità dell'amico Erennio per i luoghi citati dagli antichi poeti, e dove quindi la sua esperienza diretta è filtrata attraverso la lente della cultura letteraria. Particolarmente significativa, a questo proposito, è l'elencazione che Sidonio fa dei fiumi tributari del Po incontrati nel suo viaggio. Questo elenco, infatti, è largamente ispirato a quello fatto da Claudiano nel suo panegirico per il sesto consolato di Onorio (vv. 194-197), sia per quanto riguarda la struttura, sia per gli aggettivi usati nella descrizione dei vari fiumi²². L'adesione di Sidonio al testo di Claudiano è così forte che lo porta a commettere un errore che mai avrebbe commesso se si fosse limitato a riportare

²⁰ ENNOD., *Vita Epifani*, MGH, *Auct. Ant.*, VII, pp. 107-109.

²¹ FOURNIER, STOEHR-MONJOU 2015.

²² È così che *l'Addua visu / caerulus et velox Athesis tardusque meatu / Mincius* di Claudiano (vv. 194-197) trova una fedele corrispondenza nel *caerulum Adduam, velocem Athesim, pigrum Mincium* di Sidonio (*Epist.*, I, 5, 4).

semplicemente la sua diretta esperienza di viaggio. Ci riferiamo all'inserimento, tra gli affluenti del Po, dell'Adige, che, come noto, non è un tributario del Po, e alla sua collocazione ad est del Mincio, tra questo fiume e l'Adda. L'errore è dovuto appunto alla trascrizione dei versi di Claudiano e al loro inserimento in un contesto diverso da quello originale. Claudiano, infatti, non sta facendo un elenco degli affluenti del Po, ma sta parlando dei fiumi della pianura a nord del Po. D'altra parte che Claudiano conosca la situazione geografica reale è mostrato poco più avanti, ai vv. 208-209: *inimicaque corpora volvens / Ionios Athesis mutavit sanguine fluctus*²³. In Sidonio dunque la cultura letteraria ha la meglio sulla realtà del viaggio, mentre in Ennodio è l'intento agiografico a prevalere.

Per tornare all'argomento specifico di questo articolo, il fatto che nella lettera di Sidonio l'imbarcazione su cui sale a Pavia sia detta *cursoria* e ancora di più il cambio dell'equipaggio a Brescello mostrano come il percorso fluviale tra *Ticinum* e *Ravenna* sia ormai entrato a far parte del *cursus publicus* e costituisca un itinerario ufficiale alternativo alla *via Aemilia*. Si ha così un nuovo sistema di comunicazioni tra la Pianura Padana e Roma formato dal tratto Pavia-Ravenna via fiume, dalla *Popilia* fino a Rimini e poi dalla *via Flaminia*. Questo nuovo sistema si affianca e in un qualche modo sostituisce il tradizionale asse *via Aemilia-via Flaminia*, che ancora nel IV secolo, come risulta dall'*Itinerarium Burdigalense*, è l'asse principale.

LE CAUSE DI UN CAMBIAMENTO

Nel V secolo si ha dunque un cambiamento molto forte, sia come tracciato che come tipo di viaggio, nel collegamento tra Italia padana e Roma. Tale modificazione è legata alla nuova situazione politica che si è venuta a determinare all'inizio del V secolo e che ruota sostanzialmente attorno alla discesa in Italia dei Goti, culminata con il sacco di Roma del 410. La spedizione di Alarico ha, infatti, avuto delle conseguenze dirette e indirette sulla rete stradale italiana. Innanzitutto essa ha provocato non solo delle distruzioni, ma, e soprattutto, un abbandono della manutenzione delle strade stesse e delle opere d'arte ad esse collegate, come ponti e sostruzioni, nonché dei territori da esse attraversate. È questo il quadro che esce dall'incipit del *De reditu suo* di Rutilio Namaziano. Nei primi versi della suo poemetto odeporico, Rutilio, costretto nel 417 a lasciare Roma per tornare in Gallia (I, 19-20: *At mea dilectis fortuna revellitur oris / indigenamque suum Gallica rura vocant*), giustifica la scelta di andare per mare con le pessime condizioni della rete

²³ È interessante notare che Claudiano recupera qui l'antico nome dell'Adriatico (Ἴόνιος κόλπος) usato dagli autori greci (FRANCESCHELLI c.s.).

stradale e, più in generale, del territorio, causate appunto dalla discesa in Italia dei Goti: *Electum pelagus, quoniam terrena viarum / plana madent fluviis, cautibus alta rigent. / Postquam Tuscus ager postquamque Aurelius agger / perpessus Geticas ense vel igne manus / non silvas domibus, non flumina ponte coerct; / incerto satius credere vela mari* (I, 37-42)²⁴. In realtà la discesa in Italia dei Goti non va vista come la causa unica del degrado stradale e territoriale, ma piuttosto come un evento che è andato a peggiorare ulteriormente e in modo forse determinante una crisi economica e demografica iniziata già nel III secolo e i cui *marker* principali sono, per l'Italia, un restringimento o una scomparsa delle città e un progressivo spopolamento delle campagne, con il conseguente venir meno di tutte le opere di regimazione delle acque e di controllo e gestione territoriale. Gli effetti dello spopolamento e dell'abbandono delle opere di manutenzione del territorio vengono poi amplificati dal peggioramento delle situazione climatica, con l'abbassamento delle temperature e, soprattutto, un notevole aumento della piovosità²⁵. Per quanto riguarda più specificamente la viabilità, i numerosi interventi di rifacimento, il più delle volte sommari, del manto stradale con ghiaia e materiali eterogenei attestati dall'archeologia mostrano il venir meno di una regolare manutenzione della rete stradale, con conseguenti interventi contingenti realizzati in economia²⁶. Anche il rifacimento, attestato dall'epigrafia per il IV secolo, di diversi ponti grazie all'intervento diretto dell'imperatore evidenzia, contrariamente a quanto possa apparire a prima vista, il progressivo venir meno della manutenzione ordinaria, dal momento che si pongono come interventi straordinari di opere lasciate senza alcuna cura e quindi ormai *vetustate corruptae*²⁷. Anche nelle fonti letterarie vi sono rimandi a questo progressivo venir meno della manutenzione ordinaria della rete stradale. Basti qui ricordare le disposizioni impartite da Cassiodoro, come prefetto del pretorio, a Costantiniano per il ripristino della *via Flaminia*, il cui manto stradale è inciso dai ruscelli, i ponti sono danneggiati e i bordi della strada assediati dal bosco (*Var.*, XII, 18).

La tendenza ad utilizzare le vie d'acqua interne non solo per il trasporto delle merci, ma anche di persone, si inserisce in questo quadro generale. Sono ancora

²⁴ SOLER 2006.

²⁵ È questo il periodo in cui si colloca il cd. *diluvium* di Paolo Diacono (*Hist. Lang.*, III, 23-24), a cui è legato il famoso miracolo di San Zeno e responsabile, tra l'altro, del disalveamento dell'Adige. Su questa fase di peggioramento climatico, approssimativamente collocata tra il 400/450 et 750/800, si veda il sempre valido lavoro di Pinna (PINNA 1996, pp. 120-126).

²⁶ DALL'AGLIO 2006b.

²⁷ È questa la formula, assieme a *vetustate conlapsae / conlapsi*, normalmente usata nelle epigrafi che ricordano il rifacimento di strade o ponti.

le *Variae* di Cassiodoro a farci vedere, sia pure in modo indiretto, l'importanza ormai assunta dalla navigazione fluviale. Ci riferiamo, in particolare, al divieto di bloccare i fiumi, non solo quelli della pianura padana, ma anche del Tevere e dell'Arno, con reti o altri impianti per la pesca (*Var.*, V, 17 e 20). D'altro canto vanno in questa direzione anche le disposizioni di Teodorico relative al potenziamento della flotta riportate sempre da Cassiodoro.

Oltre a tutte queste considerazioni di carattere generale, l'inserimento del Po nel *cursus publicus* e il ruolo che questo fiume viene ad assumere all'interno dei collegamenti tra la Pianura Padana e Roma sono poi strettamente legati allo spostamento, nel 402, della capitale da Milano a *Ravenna*, come reazione alla discesa in Italia dei Goti. La collocazione di *Ravenna* tra il mare e le paludi costiere assicurava a questa città una protezione efficace contro attacchi nemici, a differenza di Milano posta in pianura, senza alcun elemento naturale che favorisse la sua difesa. Se però Milano si trova sulla naturale prosecuzione verso nord della via Emilia, *Ravenna* non ha alcun rapporto con questa strada ed è collegata direttamente con Rimini attraverso la *Popilia*. L'affermazione del nuovo polo politico sposta l'asse di attraversamento trasversale della Pianura padana a nord della via Emilia, che finisce per essere costituito, per i motivi più generali che si sono enunciati prima, dall'idrovia padana.

L'AFFERMAZIONE DI NUOVE GERARCHIE

La diminuita importanza della via Emilia comporta una ridefinizione degli assi che consentivano di attraversare l'Appennino. Come si è detto all'inizio del nostro contributo, il sistema *via Aemilia-via Flaminia* assorbiva la maggiore quantità dei traffici nord-sud, impedendo di fatto lo sviluppo di assi alternativi. Questo è confermato dal fatto, già ricordato, che le fonti itinerarie ricordano solo due assi transappenninici, la strada Parma-Lucca, che poi proseguiva per Roma attraverso la *via Clodia*, il cui tracciato per Pistoia, Firenze ed Arezzo corrispondeva in buona parte all'antica *via Cassia*, e l'asse che da Faenza raggiungeva la *Clodia* a Firenze. La *via Clodia*, dunque, tra Lucca e Firenze correva parallelamente alla catena appenninica e dava origine ad una serie di bretelle che attraversavano l'Appennino e raggiungevano la *via Aemilia* nel settore ad ovest di Bologna. L'indebolimento del sistema *via Aemilia-via Flaminia* consente a questi assi transappenninici di acquisire un'importanza tale che, a cominciare dal VI secolo, nel settore tra Bologna e Piacenza l'odonomo *Aemilia* è sostituito da *Clodia/Claudia*²⁸, mentre il

²⁸ DALL'AGLIO 1996.

tratto tra Rimini e Bologna viene visto come una naturale prosecuzione della *via Flaminia*.

In questa ridefinizione degli assi transappenninici, la strada da Parma a Luni e Lucca per il passo della Cisa²⁹ finisce per imporsi sugli altri e per affermarsi, in età longobarda, come l'asse preferenziale per i collegamenti tra la pianura padana e la Toscana, in particolare con Lucca. La sua prosecuzione alla volta di Roma lungo il tracciato della *Clodia/Cassia* per Firenze e Arezzo era, però, troppo vicino al confine con i Bizantini, per cui si preferì puntare verso sud passando per Siena e Sutri, e quindi rimanendo nel territorio controllato dai Longobardi. Quando Roma, dopo l'occupazione di Gerusalemme da parte degli Arabi alla metà del VII secolo, diventa la meta principale dei pellegrinaggi, l'asse per il Passo della Cisa, Lucca, Siena, Sutri viene a far parte di quel sistema che venne chiamato 'via Francigena', normalmente seguito dai pellegrini provenienti dall'Europa occidentale³⁰. È questa, ad esempio, la strada seguita da Moderanno, vescovo di Rennes e fondatore del monastero di Berceto, nel 720 e da Sigerico, vescovo di Canterbury, nel 990 per tornare da Roma alla sua città³¹.

In ultima analisi, la formazione della via Francigena può essere considerata come una conseguenza indiretta dell'indebolimento della *via Aemilia* iniziato nel V secolo e di cui il viaggio fluviale di Sidonio costituisce una delle prime testimonianze. La sua importanza e il suo ruolo si giustificano all'interno di un processo di trasformazione dei collegamenti tra l'Italia settentrionale e Roma, che passa da una lunga fase in cui l'asse portante del sistema era costituito dall'insieme *via Aemilia-via Flaminia* e la rete stradale era formata principalmente da vie di terra, ad un'altra che inizia con il V secolo e vede l'affermazione delle vie fluviali e una nuova gerarchia tra gli itinerari terrestri.

²⁹ L'esistenza di un collegamento stradale tra Luni e Lucca è attestato in età romana dall'*Itinerarium Antonini* (289, 2) e dalla *Tabula Peutingeriana* (IV, 1).

³⁰ STOPANI 1991.

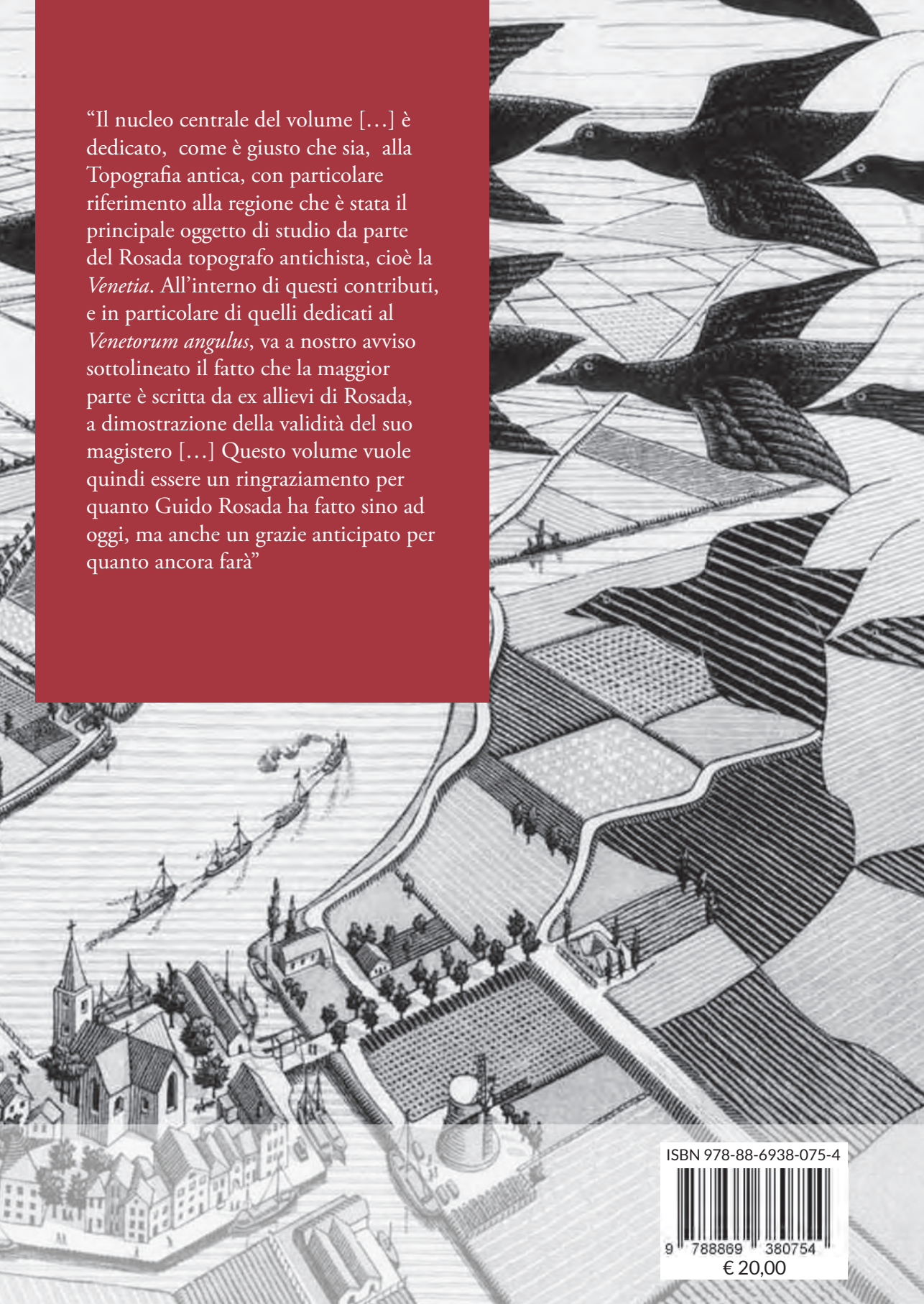
³¹ DALL'AGLIO 1998.

BIBLIOGRAFIA

- CORSI C. 2000, *Stazioni stradali e cursus publicus. Note di tipologia dell'insediamento lungo la viabilità romana*, "Orizzonti", 1, pp. 243-252.
- DALL'AGLIO P. L. 1995, *Considerazioni sull'intervento di Marco Emilio Scauro nella pianura padana*, in *Interventi di bonifica agraria nell'Italia romana*, "ATTA", 4, pp. 87-93.
- DALL'AGLIO P. L. 1996, *Modificazioni nell'assetto urbano e territoriale in Emilia tra età romana e altomedioevo*, in CRINITI N. (a cura di), *Castrum Sermionense. Società e cultura della "Cisalпина" nel primo Medioevo*, pp. 81-102, Brescia.
- DALL'AGLIO P. L. 1998, *Dalla Parma-Luni alla via Francigena: storia di una strada*, Sala Baganza (Parma).
- DALL'AGLIO P. L. 2006a, *Le vie Parma-Luni e Parma-Lucca*, in DALL'AGLIO P. L., DI COCCO I. (a cura di), pp. 269-277.
- DALL'AGLIO P. L. 2006b, *Strade e tecnica*, in DALL'AGLIO P. L., DI COCCO I. (a cura di), pp. 301-303.
- DALL'AGLIO P. L. 2008, *Un nuovo documento sulla via Flaminia "minore"*, "Ocnus", 16, pp. 123-130.
- DALL'AGLIO P. L., DI COCCO I. (a cura di) 2006, *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia Romagna*, Milano.
- ECK W. 1999, *L'Italia nell'impero romano. Stato e amministrazione in epoca imperiale*, Bari.
- FIorentINI M. 2003, *Fiumi e mari nell'esperienza giuridica romana. Profili di tutela processuale e di inquadramento sistematico*, Milano.
- FOURNIER M., STOEHR-MONJOU A. 2015, *Représentation idéologique de l'espace dans la lettre I, 5 de Sidoine Apollinaire: cartographie géo-littéraire d'un voyage de Lyon à Rome*, in VOISIN P., DE BÉCHILLON M. (éds.), *L'espace dans l'Antiquité. Utilisation, fonction et représentation*, Actes des Journées d'Étude, (Pau, 21-22 février 2013), Paris, pp. 267-285.
- FRANCESCHELLI C. c.s., *La formazione del nome Adriatico*, in CEVOLIN G. (a cura di), *Identità culturale e territorio*.
- MEDAS S. 2003, *Le imbarcazioni monossili ritrovate nei laghi e nei fiumi italiani*, in BINAGHI LEVA M. A. (a cura di), *Le palafitte del lago di Monate. Ricerche archeologiche ed ambientali nell'insediamento preistorico del Sabbione*, Gavirate (Varese), pp. 30-38.
- PINNA M. 1996, *Le variazioni climatiche dall'ultima grande glaciazione alle prospettive per il XXI secolo*, Milano.
- ROUSSE C. 2006, *La navigation fluviale et endolagunaire en Italie du Nord à l'époque*

- romaine. *Aménagements des cours d'eau et représentations cartographiques. Perspectives de recherche*, in ČAČE S., KURILIĆ A., TASSAUX F. (éds.), *Les routes de l'Adriatique antique (IIIe s. a.C. - VIIe s. p.C.) - Géographie et économie*, Actes de la Table ronde de Zadar (Zadar, 18-22 septembre 2001), Bordeaux, pp. 137-147.
- SOLER J. 2006, *Le poème de Rutilius Namatianus et la tradition du récit de voyage antique: à propos du genre du De reditu suo*, "Vita Latina", 174, pp. 104-113.
- SOLER J. 2009, *La réécriture du Carmen 4 de Catulle par Ovide (Tristes I, 10): voyage, dédoublement et gémellité mythique*, "Camena", 7, <http://www.paris-sorbonne.fr/fr/spip.php?article11005>.
- STOPANI R. 1991, *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo*, Firenze.
- UGGERI G. 1990, *Aspetti archeologici della navigazione interna nella Cisalpina*, "AAAd", XXXVI, pp. 175-196.
- VENTURINO GAMBARI M. et alii 2011, *Tortona, via Saccaggi-Corso Repubblica. Resti del porto fluviale di età romana e impianti artigianali postmedievali*, in "Quaderni della Soprintendenza Archeologica del Piemonte", 26, pp. 163-169.

“Il nucleo centrale del volume [...] è dedicato, come è giusto che sia, alla Topografia antica, con particolare riferimento alla regione che è stata il principale oggetto di studio da parte del Rosada topografo antichista, cioè la *Venetia*. All'interno di questi contributi, e in particolare di quelli dedicati al *Venetorum angulus*, va a nostro avviso sottolineato il fatto che la maggior parte è scritta da ex allievi di Rosada, a dimostrazione della validità del suo magistero [...] Questo volume vuole quindi essere un ringraziamento per quanto Guido Rosada ha fatto sino ad oggi, ma anche un grazie anticipato per quanto ancora farà”



ISBN 978-88-6938-075-4



9 788869 380754

€ 20,00