

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
Dipartimenti dei Beni Culturali: Archeologia,
Storia dell'Arte, del Cinema e della Musica

Corso di laurea triennale in Archeologia

**Viabilità di un paesaggio costiero di epoca
romana: survey ed elaborazioni GIS nell'area di
San Basilio**

Relatore:

Prof. Jacopo Turchetto

Laureando: Giacomo Moro
Matricola:2003403

ANNO ACCADEMICO 2022/2023

INDICE

INTRODUZIONE.....	V
CAPITOLO 1 - AMBIENTE E ASPETTI GEOMORFOLOGICI NELL'ANTICO POLESINE.....	7
1.1 La visione degli antichi.....	9
1.2 Aspetti geomorfologici.....	11
1.3 Idrografia.....	13
1.4 Morfologia costiera.....	15
CAPITOLO 2 – IPOTESI RICOSTRUTTIVE DEL TRACCIATO DI VIA ANNIA E VIA POPILLIA...19	
2.1 Via Popillia.....	20
2.2 Via Annia.....	27
2.3 Ritrovamento del miliare di Codigoro.....	35
2.4 La Nuova Via Annia.....	40
CAPITOLO 3 – RACCOLTA DATI ED ELABORAZIONE TRAMITE GIS.....	51
3.1 Rinvenimenti archeologici.....	51
3.2 Analisi di fotografia aerea.....	69
CAPITOLO 4 – CONCLUSIONI E CONSIDERAZIONI FINALI.....	83
4.1 Sintesi dei dati.....	84
4.2 Nuovi spunti di riflessione.....	88
BIBLIOGRAFIA.....	93

INTRODUZIONE

Oggetto di questa tesi è stato l'assetto viario di epoca romana nel territorio di San Basilio, nel comune di Ariano Polesine (RO), e delle zone contermini. Il fine principale della tesi è l'individuazione sul terreno del passaggio di un tracciato stradale e comprendere il suo rapporto con i rinvenimenti noti del sito di San Basilio, allo scopo di implementare le conoscenze riguardanti l'area e il suo assetto in epoca antica.

Questo studio ha richiesto un approccio di tipo topografico, che prevede l'utilizzo di metodi di telerilevamento e la creazione di una carta archeologica riassuntiva realizzata tramite software QGIS.

L'elaborato ha preso avvio con una ricerca atta a definire le condizioni ambientali e geomorfologiche proprie dell'ambiente polesano in epoca romana, al fine di contestualizzare al meglio il quadro geografico nel quale si innesta la viabilità presa in esame, oltre che definire eventuali peculiarità ambientali che possono aver influenzato l'antropizzazione dell'area presa in esame. A tale scopo sono stati utilizzati sia dati ricavati da uno studio delle pubblicazioni inerenti all'argomento sia informazioni tratte dall'analisi di foto aeree.

La fase di lavoro successiva ha visto una descrizione dello stato degli studi riguardanti la *Via Annia* e la *Via Popillia*, al fine di dare un quadro storico generale nel quale inserire la via passante per il sito di San Basilio.

La tesi si è poi concentrata sull'individuazione al suolo dell'effettivo tracciato dell'asse viario. A tale scopo si è utilizzata la sintesi di dati inerenti ai ritrovamenti del sito di San Basilio e all'analisi di foto aeree. Lo studio della Carta Archeologica del Veneto, della tesi di laurea della dottoressa Consolo, e delle pubblicazioni inerenti al sito di San Basilio ha portato alla realizzazione di un elenco di ritrovamenti, quali sepolture, stele funerarie e strutture stradali, che possono essere correlati al passaggio di una Via romana. Tali rinvenimenti sono stati catalogati in schede che riportano le principali informazioni. Successivamente i reperti per i quali è stato possibile ricostruire il luogo di rinvenimento sono stati georeferenziati al fine di creare una carta dell'area tramite software QGIS.

Lo studio ha poi visto l'analisi di possibili evidenze al suolo rilevabili tramite l'osservazione di foto aeree. Ogni scatto fotografico che ha restituito delle tracce utili alla ricerca è stato georeferenziato tramite QGIS, e ogni traccia è stata misurata ed evidenziata.

Sono stati effettuati confronti anche con altre aree del polesine interessate dal passaggio della *Via Annia* e della *Via Popillia* al fine di ricercare dei tratti comuni riscontrabili non solo in determinati punti localizzati, ma lungo ampia parte dell'intero sistema viario polesano.

Le informazioni ottenute dalla catalogazione dei rinvenimenti e dall'analisi delle fotografie aeree sono state poste a confronto con l'obiettivo di stabilire una relazione tra le due tipologie di dati e correlare l'individuazione delle tracce al suolo alla presenza di reperti significativi. Tramite software QGIS è stata realizzata una mappatura complessiva dell'area per definire il quadro generale della viabilità.

Pertanto, è stato possibile ipotizzare il percorso di un tracciato viario che attraversava Tenuta Forzello (San Basilio) e che fosse in stretta relazione con le evidenze romane emerse negli anni.

La tesi si struttura in quattro capitoli. Il primo capitolo fornisce un quadro di sintesi delle condizioni ambientali e geomorfologiche presenti in epoca romana. Inizialmente si richiamano le testimonianze

degli antichi e le descrizioni che ci sono giunte del paesaggio dell'attuale polesine. Si descrivono successivamente i principali assetti geomorfologici caratterizzanti questo particolare ambiente. Si passa ad una ricostruzione dell'idrografia principale e della progressiva evoluzione della linea di costa.

Il secondo capitolo offre una panoramica sulla storia degli studi inerenti all'individuazione del tracciato delle vie *Annia* e *Popillia*. Ci si concentra inizialmente sulla *Via Popillia* e se ne traccia l'evoluzione delle interpretazioni che ne sono state proposte nel corso del tempo. Si tratta in seguito della *Via Annia* e del rapporto che intercorre tra le due vie. Si insiste infine su una recente ipotesi inerente alla *Via Annia* che vede particolari elementi di novità rispetto alle interpretazioni offerte in passato.

Il terzo capitolo riassume la raccolta dati necessaria al tracciamento del percorso viario nell'area di San Basilio. Inizialmente si presentano le informazioni riguardanti i rinvenimenti associabili alla via romana, organizzati ed esposti tramite tabelle che riassumono i dati principali. Al termine si presentano le mappe relative alla georeferenziazione dei reperti, realizzate servendosi del software QGIS. Successivamente si analizzano le foto aeree, nelle quali si individuano le tracce stradali e si effettuano le loro misurazioni. I dati raccolti sono sintetizzati tramite GIS.

Il quarto capitolo vede l'elaborazione dei dati raccolti, espressa tramite una carta archeologica che correla rinvenimenti e tracciati stradali. Si riportano infine le conclusioni e un nuovo spunto di riflessione per eventuali ricerche future.

Capitolo 1 – Ambiente e aspetti geomorfologici nell'antico polesine

L'analisi e la ricostruzione dell'ambiente e dell'aspetto prettamente geomorfologico dell'antico paesaggio in area polesana, in particolare nella così detta Isola di Ariano, zona compresa tra il Po di Venezia a nord e il Po di Goro a sud, sono premesse fondamentali per un lavoro di studio topografico della viabilità di epoca romana. Le caratteristiche peculiari di tale contesto sono particolarmente incidenti nell'antropizzazione di questo ambiente e nella strutturazione del paesaggio che l'uomo ha saputo imporre nel corso dei secoli. L'idrografia ha da sempre costituito un elemento di notevole mutevolezza e instabilità. Le acque, con il loro naturale deflusso, hanno rappresentato il principale caratterizzante della vita umana in tale contesto fin da età protostorica, costituendo motivo di pericolo e instabilità, dovuta sia alle frequenti inondazioni e rotte, sia alla creazione di zone paludose inadatte alle attività dell'uomo. Le acque hanno rappresentato però anche una grande opportunità, data dall'utilizzazione dei più grandi fiumi come vie di comunicazione su medio-lungo raggio, rendendo l'area del delta padano uno dei principali snodi commerciali per tutta l'epoca antica¹.

La ricostruzione dello sviluppo morfologico di un'area così vasta si avvale principalmente dell'utilizzo di foto aeree e satellitari, tramite le quali è possibile individuare a livello del suolo tracce di antichi paleoalvei. È messa in evidenza difatti la diversa tipologia di sedimenti che compongono il suolo, o il diverso grado di umidità, e come questo influenzi la crescita della vegetazione. È possibile notare tali variazioni in scatti effettuati con favorevoli condizioni climatiche e ambientali (*fig. 1*). Al telerilevamento è utile affiancare la geolocalizzazione dei maggiori rinvenimenti archeologici, necessaria per valutare il grado di antropizzazione del territorio e per cogliere più puntualmente le relazioni tra uomo e ambiente antico.



Figura 1: immagine aerea dove è possibile osservare tracce di antiche morfologie nell'area a nord di San Basilio. (Foto aerea raven 11B_184 1983).

¹ BOSIO 1981, pp. 83-96.

Non solo l'idrografia è stata mutevole nel corso del tempo, ma l'intera linea di costa, negli ultimi 3000 anni, ha subito un progressivo avanzamento, dovuto alle diverse condizioni ambientali e climatiche susseguitesi nel tempo², alle quali negli ultimi secoli si è aggiunta una sempre più impattante attività dell'uomo. A titolo di esempio è emblematico in tal senso il caso del taglio di Porto Viro, realizzato dalla Repubblica di Venezia nei primissimi anni del XVII sec., che ha completamente stravolto l'apparato deltizio precedente ed è responsabile dell'attuale conformazione della linea di costa (fig. 2).

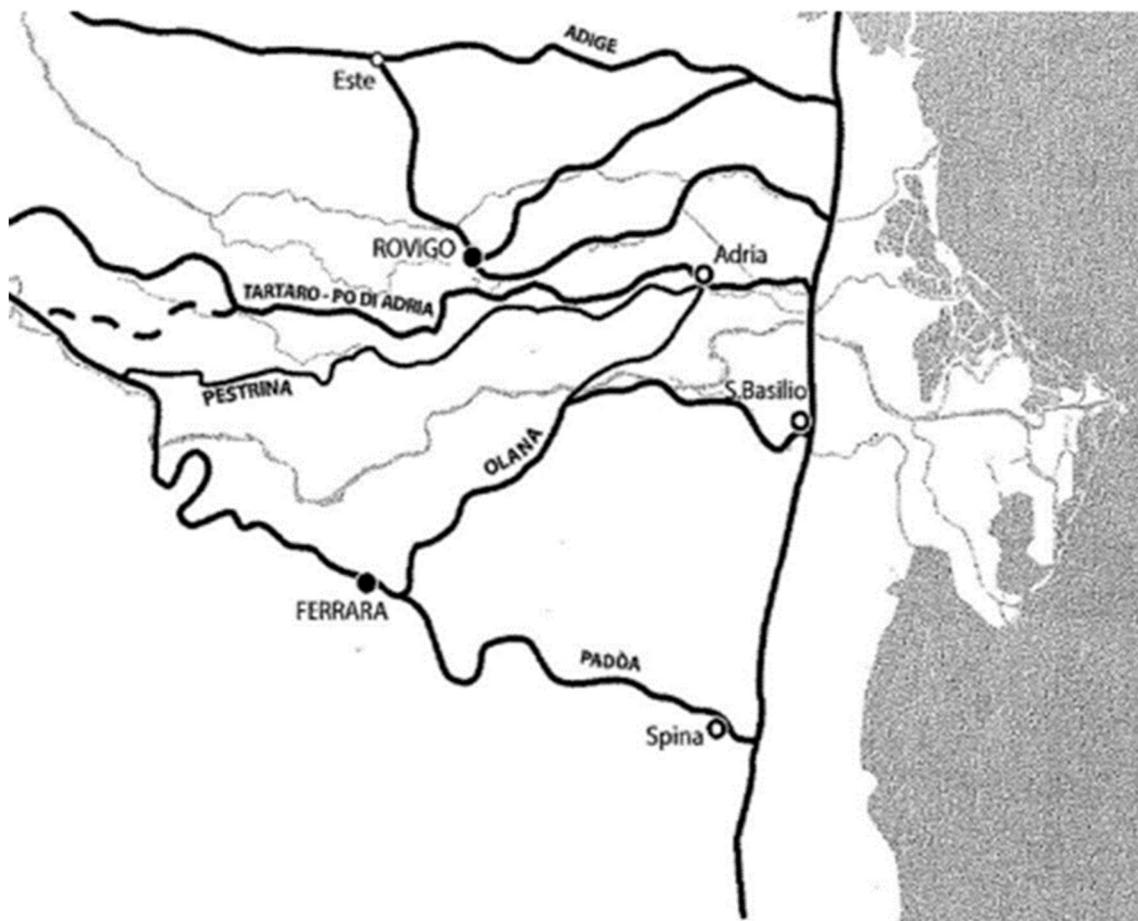


Figura 2: schema della linea di costa in epoca antica e principali corsi d'acqua.

² BALISTA 2013, pp. 182-184.

1.1 La visione degli antichi

Una preliminare descrizione di come il paesaggio del delta padano doveva presentarsi agli occhi degli antichi è fornita da alcune fonti storiche a nostra disposizione.

I testi giunti a nostra disposizione sull'argomento sono per forza di cose di carattere storico-geografico, ma non mancano per quest'area riferimenti anche in opere più squisitamente letterarie.

La conoscenza di un grande fiume presente nella regione, identificabile con l'attuale Po, è già presente nella memoria dei greci dall'epoca di Esiodo, primo autore che cita l'Eridano, nome con il quale era conosciuto. Dalle parole di Esiodo si ricava come tutta l'area fosse un punto nevralgico della via dell'ambra baltica. È poco chiaro, comunque, se fosse ben nota l'effettiva collocazione geografica del corso d'acqua, situato dall'autore in un generico nord rispetto al mondo greco. In altre opere letterarie compaiono riferimenti più puntuali all'Eridano o alla costa adriatica. In Eschilo, Euripide, pseudo-Scilace e Apollonio Rodio³.

Lo storico greco Polibio nelle sue *Historiai* utilizza quattro capitoli per descrivere l'intera area padana, dedicandosi anche alla descrizione degli aspetti geografici del bacino del Po. In un passo in particolare⁴, si sofferma nell'individuare due principali foci del Po, che chiama Padò e Olana. In quest'ultima è segnalata la presenza di un porto. Polibio è anche il primo a segnalare in un successivo passo⁵ il fatto che il Po era percorso da navi da carico.

Una descrizione più dettagliata della zona del delta è fornita da Plinio il Vecchio all'interno della sua opera principale, la *Naturalis Historia*. L'autore latino racconta della zona costiera compresa tra Ravenna e Altino, denominandola laguna dei *Septem Maria*. Individua sette sbocchi fluviali principali. La prima foce che si trova risalendo la costa da sud si chiama del Vatreno, conosciuta però anche come Eridano o Spinetica. La successiva è la Caprasia, poi il Sagis, quindi il Volane, nota anche come Olane. Plinio sottolinea che qui sorgeva il porto di Adria, città così importante da dare il nome al mare Adriatico. Infine, si susseguono la Carbonaria, i Tagli e la Filistina, anche detta Tartaro⁶, (fig. 3).

³ GARATTI, PALTINIERI 2022, pp. 55-56.

⁴ POL., *Hist.*, II, 16, 6-15.

⁵ POL., *Hist.*, III, 75, 1-3.

⁶ PLIN., *Nat. Hist.*, III, 119-121.

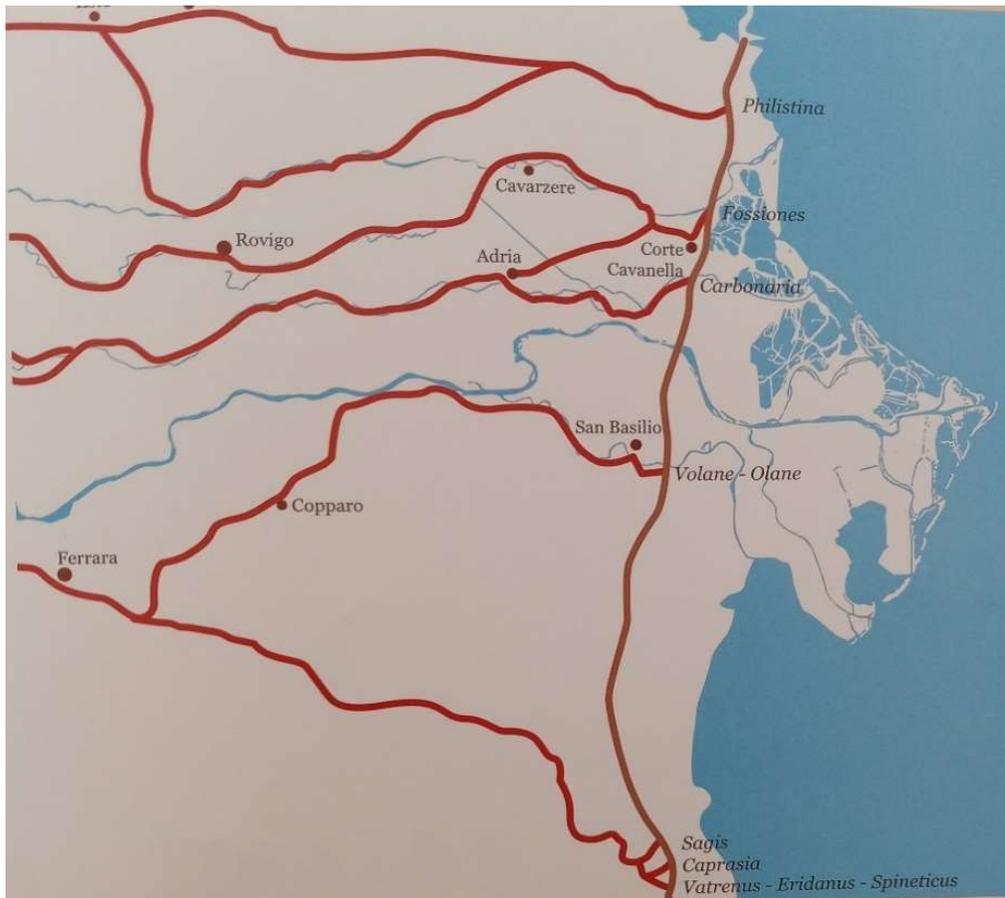


Figura 3: Foci del Po e dei suoi rami nella descrizione di Plinio il Vecchio. (Da Peretto, Bedetti 2013)

Anche Livio, tramite il resoconto dell'avventura di Cleonimo, descrive il paesaggio costiero adriatico, come dovette presentarsi alla vista del condottiero spartano.

“Venne a sapere che di fronte al mare si stendeva una sottile striscia di terra, oltrepassata questa terra c'erano, dietro, distese d'acqua alimentate dalle maree e non lontano, terreni pianeggianti, mentre più oltre si profilavano delle colline; c'era infine la foce di un fiume assai profondo, dove le navi potevano manovrare fino ad un ancoraggio sicuro- quel fiume era il Medoacu.”⁷

Dal passo emerge dunque un paesaggio di tipo prettamente lagunare, con un cordone litoraneo a separare il mare aperto dalle acque interne più calme, adatte ad accogliere le imbarcazioni. È segnalata poi la presenza di una foce di un fiume e verso l'interno una distesa di terre pianeggianti.

Lo storico e geografo greco Strabone, nella sua *Geografia*, dedica una parte dettagliata alla descrizione della pianura padana, del Po e di tutta la zona costiera alto adriatica. Si sofferma nel sottolineare l'abbondanza di fiumi e paludi, e l'esistenza di “laghi marini”, ossia lagune. Strabone ci informa anche che per via di queste caratteristiche gli abitanti del luogo sono costretti a servirsi di

⁷ LIV., X, 2. Traduzione da Bosio 1985.

canali e argini per il deflusso delle acque e per la navigazione. Le città sono descritte come percorse dalle acque tramite canali, ed alcune vengono definite come vere e proprie isole⁸. Ancora una volta il quadro delineato dalle parole di Strabone ci parla di una terra in cui l'acqua è l'elemento totalizzante, e l'elemento intorno al quale ruotano tutte le scelte insediative e di strutturazione del territorio da parte dell'uomo.

Le fonti analizzate, seppur di epoche e autori diversi, individuano alcune caratteristiche peculiari e ricorrenti, proprie di questo territorio. Si sottolinea l'abbondante presenza d'acqua, sia imbrigliata all'interno di fiumi e corsi minori, sia presente in zone paludose. Ma si descrive anche una costa bassa e sabbiosa che assume forme lagunari, e che, cosa cara agli antichi, offriva approdi sicuri ai naviganti. Tali caratteristiche, e le loro conseguenze sulla vita dell'uomo, accompagnano il Polesine in tutta la sua storia antica, e anche oltre.

1.2 Assetti geomorfologici

L'assetto geomorfologico del territorio polesano è stato fondamentale nel definire e guidare le scelte rispetto alla vivibilità e all'utilizzo di tale ambiente da parte dell'uomo. Il paesaggio presenta una vasta pianura, che è attraversata da fiumi e corsi d'acqua di medie-grandi dimensioni, e che quando entra in contatto con il mare presenta una costa bassa e sabbiosa. L'idrodinamica prevalente è relativa a corsi d'acqua in stato di sedimentazione, e ciò risulta essere la causa principale del continuo variare nel corso dell'età antica degli alvei dei fiumi. Questo almeno fino all'epoca basso-medievale, quando l'uomo, grazie a diffusi e continui interventi, costrinse i fiumi dentro sempre più determinati percorsi⁹.

Nella pianura padana orientale e in area deltizia il corso dei fiumi si presenta come all'interno di strutture morfologiche allungate e sopraelevate rispetto al piano campagna circostante, definite comunemente dossi.

Il fiume trasportando materiali sabbiosi tende a ridurre il suo alveo, che con il tempo accresce la sua altimetria rispetto al piano limitrofo. Quando a seguito di perturbazioni naturali si presentano esondazioni fluviali diffuse per un lungo tratto del corso d'acqua, i sedimenti più fini - limi e argille - vengono dispersi in lontananza rispetto al fiume, mentre le sabbie, più pesanti, si depositano nei pressi del corso d'acqua, contribuendo così, con il susseguirsi nel tempo delle esondazioni, alla crescita dei dossi sopraelevati. In caso di avulsione del corso d'acqua, l'antico letto del fiume si interra completamente¹⁰ (*fig. 4*).

⁸ STRABO, V, 2

⁹ PERETTO 1986, pp. 22-23.

¹⁰ PERETTO, BEDETTI 2013, pp. 21-22.

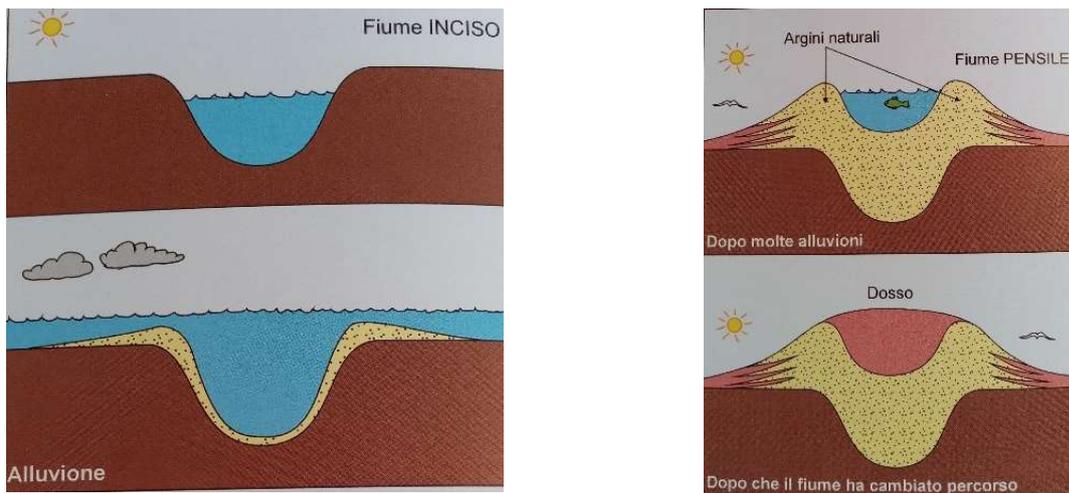


Figura 4: schema della formazione di un dosso fluviale. (Da Peretto, Bedetti 2013)

Le morfologie dossive sono un elemento caratterizzante fondamentale in quanto, a partire da epoca protostorica, hanno inciso sulle scelte insediative e di impostazione di assi viari. La loro altimetria rispetto al piano campagna circostante ne fa di luoghi ideali per proteggere insediamenti e strutture antropiche di vario genere dal pericolo sempre costante di alluvioni e impaludamento. Ancora oggi è possibile notare la distribuzione dei centri abitati lungo antichi paleoalvei o morfologie rilevate (fig. 5).



Figura 5: strade e edifici realizzati lungo un paleoalveo.

In epoca antica la collocazione di un insediamento lungo un corso d'acqua permetteva anche l'utilizzo di quest'ultimo come via di comunicazione che permetteva ai centri limitrofi alla costa di essere in collegamento sia con il mare, sia con l'entroterra, garantendo in tal modo di essere inseriti in una rete di scambi su lunghe distanze¹¹.

¹¹ Ricco di studi in merito è l'insediamento protostorico di Frattesina di Fratta Polesine. (BIETTI SESTIERI 1975, DE MIN 1984)

1.3 Idrografia

La geografia del polesine orientale, in particolare quella dell'isola di Ariano, è stata scritta principalmente da due grandi sistemi idrografici, che ne costituiscono i limiti settentrionale e meridionale. Il più settentrionale è incentrato sul corso d'acqua conosciuto come Filistina, o Po di Adria, mentre il sistema più meridionale fa capo al Po di Spina, e ad un ramo più settentrionale, il Po di Copparo o di Ariano, oltre alla presenza di tutta una serie di corsi minori¹². Oggi tutta l'area di questo sistema si trova in Emilia-Romagna. I loro percorsi, i loro rami e le loro divagazioni, nonché la loro portata, sono sempre stati caratterizzati da una forte instabilità e da grande variabilità, peculiarità che a volte rendono complessi i tentativi di individuare sul terreno i loro precisi percorsi.

La traccia in assoluto meglio delineabile nel territorio di Adria è quella relativa al corso della Filistina, termine che trova origine, come ricordato, in Plinio il Vecchio. Questo fiume ricoprì particolare importanza a partire dalla tarda età del Bronzo, e per tutto il I millennio a.C.¹³.

La sua morfologia è caratterizzata da una lunga fascia dossiva, di altezza media rispetto al piano campagna circostante di circa 2,5m, che attraversa la pianura da Castelmassa fino ad Adria¹⁴. Le tracce ad est della città tendono a dissolversi, probabilmente perché il fiume si confondeva in un'ampia laguna prima di gettarsi in mare aperto. Dalla Filistina si staccava, presso località Crocetta, un altro corso d'acqua importante, con un percorso più settentrionale, che attraversava Rovigo e proseguiva a nord verso Cona (VE).

La Filistina inizia a ridurre sensibilmente la sua portata a partire dal I secolo d.c., facendo in modo che ad occidente di Adria il fiume più importante in età imperiale romana divenisse il Tartaro. A conferma di ciò a nord della Filistina, infatti, sono state trovate tracce di centuriazione che utilizzano il suo paleoalveo come limite, e inoltre sono state individuate tracce di insediamenti di epoca romana imperiale lungo il suo dosso¹⁵.

Gli antichi, ben consci dell'instabilità di tali corsi d'acqua, intervennero per tentare di imbrigliarne la forza all'intero di alvei più stabili. Il fiume Tartaro, soprattutto nelle località di Bosaro, Fienil del Turco, Lama, presenta tracce di terrazzamenti e di tentativi di irrigidimento del suo corso dentro argini realizzati già con la romanità, come testimoniano resti archeologici riferibili a quell'epoca¹⁶.

La mutevolezza del territorio dovuta alle peculiari caratteristiche dell'idrografia di quest'area hanno fatto sì che l'uomo fosse costretto ad intervenire in maniera massiccia per rendere l'ambiente meno ostile alla sua presenza. La regolamentazione delle acque, infatti, aveva come scopi principali proteggere le zone coltivate dalle esondazioni e dal pericolo di impaludamento, cosa che inoltre faceva aumentare la loro estensione. La scelta di collocare gli abitati sui dossi creati dai paleoalvei ha il medesimo scopo di proteggere gli insediamenti da possibili esondazioni fluviali. Inoltre, lungo la fascia costiera, erano preferite le zone limitrofe a sbocchi di fiumi di medio-grande portata, in

¹² BALISTA 2013, pp. 173-176.

¹³ VEGGIANI 1972, p. 123 ss.; VEGGIANI 1974, p. 39 ss.

¹⁴ PERETTO 1986, p 36.

¹⁵ PERETTO, ZERBINATI 1984, p 77 ss.

¹⁶ PERETTO 1986, pp 45-46.

modo da facilitare le comunicazioni con l'entroterra più profondo, ed avere anche a disposizione uno sbocco facilitato sul mare.

Sono riscontrati infatti interventi antropici per facilitare la navigazione interna. A meridione dell'isola di Ariano, nell'area tra Codigoro e Massenzatica, in epoca antica si trovava un corso d'acqua noto come *Gaurus*, che è probabilmente uno dei "tagli per *traversum*" operati dai romani per regolare la navigazione all'interno della laguna¹⁷. È verosimile che si tratti della Fossa Flavia di cui ci dà testimonianza Plinio il Vecchio¹⁸.

Un ulteriore esempio di come la strutturazione del territorio in epoca antica non potesse prescindere dal tenere in considerazione la complessa e mutevole idrografia è dimostrato dal fatto che la centuriazione romana di cui sono rilevabili tracce tra Rovigo ed Adria, è racchiusa entro il ramo settentrionale della Filistina e il Tartaro. In particolare, il decumano massimo individuato nella direttrice Buso-Monsole è orientato secondo la direzione nord-est, propria anche della diramazione fluviale più settentrionale¹⁹. L'orientamento secondo *natura loci* dato dagli agrimensori romani alla centuriazione è perfettamente funzionale ad uno sfruttamento efficiente del suolo ad a un altrettanto efficiente drenaggio delle acque (fig. 6).

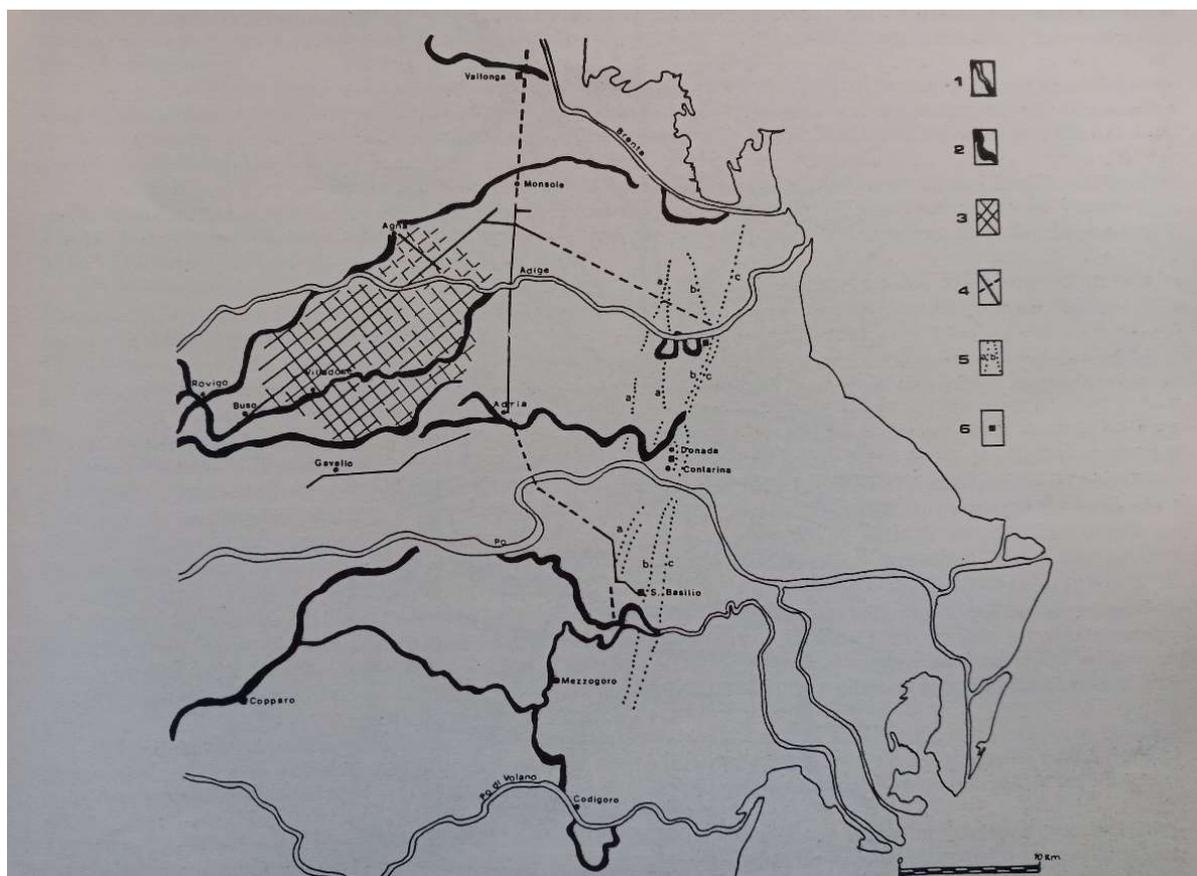


Figura 6: schema del territorio in antichità. 1) idrografia attuale; 2) paleoalvei principali; 3) limites di centuriazione; 4) percorsi stradali di età romana; 5) cordoni dunari; 6) siti di ritrovamenti archeologici rilevanti. (Elaborazione di Peretto 1986)

¹⁷ BOSIO 1981, pp. 85-90.

¹⁸ PLIN., *Nat. Hist.*, III, 119-121.

¹⁹ UGGERI 1984, p. 57 ss.; PERETTO, ZERBINATI 1984, p. 75 ss.

La distribuzione dei ritrovamenti archeologici²⁰, tenendo conto delle possibili mancanze di una ricerca archeologica non sistematica, indica una capillare antropizzazione dell'intera zona presa in esame. Ciò mostra come, al contrario di un diffuso senso comune che vede nel polesine un ambiente poco adatto alla vita dell'uomo in epoca antica, questo tipo di territorio fosse invece felicemente sfruttato, grazie anche alla grande capacità romana di modellare il paesaggio.

1.4 Morfologia costiera

L'area costiera del delta padano, inteso qui come tutta la fascia che dal ravennate raggiunge la laguna di Venezia, è caratterizzata dal progressivo avanzamento della linea di costa visibile grazie alla successione di cordoni litoranei di dune.

A partire dall'ultima massima ingressione marina dell'olocene, collocata nel II millennio a.C., è possibile distinguere una serie di lineazioni parallele di dune e variazioni altimetriche, composte prevalentemente da sedimenti sabbiosi, con andamento nord-sud (*fig. 7*). Per i periodi precedenti non è possibile una ricostruzione così dettagliata in quanto l'attività fluviale, con i suoi continui apporti alluvionali, ha del tutto sconvolto e reso non leggibili gli allineamenti dunosi²¹.



Figura 7: cordoni dunosi nell'isola di Ariano.
(Volo GAI 1955.)

²⁰ ZERBINATI 1982, pp. 105-109 e 115-166.

²¹ PERETTO 1986, pp. 83-84.

In letteratura (classificazione di Ciabatti) vengono generalmente riconosciuti tre successivi allineamenti di dune fossili corrispondenti ad altrettante fasi cronologiche e di formazione.

Il I cordone, il più occidentale, è maggiormente visibile soltanto nel veneziano e nell'alto polesine, e segue la direttrice passante per S. Pietro di Cavarzere e Cavanella Po. È datato alla metà del I millennio a.C.

Il II cordone segue la direttrice più orientale e prosegue nell'isola di Ariano per località le Tombine e le Tombe. Continua per S. Basilio e Massenzatica per poi esaurire le tracce verso sud. Rappresenta la linea di costa visibile durante l'età del Ferro.

Il III cordone prende avvio a meridione di Chioggia per poi fiancheggiare a oriente il II cordone fino all'area di S. Basilio, e costituisce la linea di costa attiva durante l'epoca romana.

Le dune sono frutto principalmente dell'azione eolica e di sedimentazione ad opera del mare, che ha permesso l'accumulo di sedimenti sabbiosi in tempi geologicamente brevi. La crescita di vegetazione e il successivo ritirarsi progressivo del mare, dovuto alle mutevoli condizioni climatiche che si sono susseguite a partire dalla tarda età del Bronzo, hanno permesso lo stabilizzarsi geologico di questi alti morfologici²².

Le dune, una volta divenute fossili, costituivano delle posizioni molto elevate sulla pianura circostante, diventando così delle zone molto appetibili per l'uomo. Di conseguenza sono state utilizzate come luogo di insediamento e frequentazione umana per via del controllo del territorio e della sicurezza che rappresentavano. L'abitato preromano di San Basilio è stato individuato ai piedi di una duna fossile, utilizzata probabilmente come riparo dalle instabilità, anche meteorologiche, dovute alla prossimità della linea di costa.

I cordoni dunosi non rappresentano delle lineazioni continue di alti morfologici, in quanto è possibile notare delle interruzioni che ci testimoniano di antiche cuspidi deltizie. Segnalano il luogo dove i rami fluviali antichi si gettavano in mare. Presso la località di San Basilio è presente l'antica foce del Po di Ariano, il cui tracciato corrisponde in alcune parti all'attuale Po di Goro. La particolare collocazione del sito ha fatto sì che in epoca antica godesse di grande fortuna. La sua importanza è testimoniata dalla presenza di resti archeologiche che attestano la frequentazione umana del sito fin da epoca protostorica, con un'importante fase d'occupazione di età romana, occupazione che si conclude nell'Alto medioevo²³.

A partire dagli anni '70 l'uomo ha iniziato a incidere pesantemente l'antico ambiente costiero modificandone per sempre l'aspetto. Gran parte delle dune fossili sono state spianate, sia a seguito dello sfruttamento agricolo, sia a seguito del loro utilizzo come cave di sabbia per scopo edile (*fig. 8*). Rimangono tuttavia a testimonianza di queste antiche morfologie molti toponimi di località sparsi in tutta la zona, quali per esempio Monti, Dosso, Motta, Monticelli²⁴.

²² BALISTA 2013, pp. 177-181.

²³ DE MIN 1984, pp. 809-830.

²⁴ PERETTO 1986, pp. 83-84.



Figura 8: operazione di scasso di una duna. L'immagine rende visibile l'effettiva altezza che tali alture potevano raggiungere. (Da Peretto, Bedetti 2013)

A partire dall'età alto medievale, la fine della presenza romana a seguito della caduta dell'Impero Romano d'Occidente, e le massicce invasioni barbariche susseguitesi a partire dal V sec. d.C., misero fine alla capillare e organizzata antropizzazione del territorio polesano. Senza il necessario e costante intervento umano volto alla regolamentazione delle acque, unito al diverso regime climatico che ha caratterizzato l'alto medioevo, più freddo e umido rispetto al precedente periodo romano, il territorio perse quegli elementi che gli garantivano stabilità e sicurezza. Molte zone che precedentemente erano sfruttate e organizzate furono abbandonate e tornarono completamente in balia delle acque. L'abitato di San Basilio perse progressivamente importanza e il suo territorio divenne incolto e paludoso (fig. 9)²⁵.

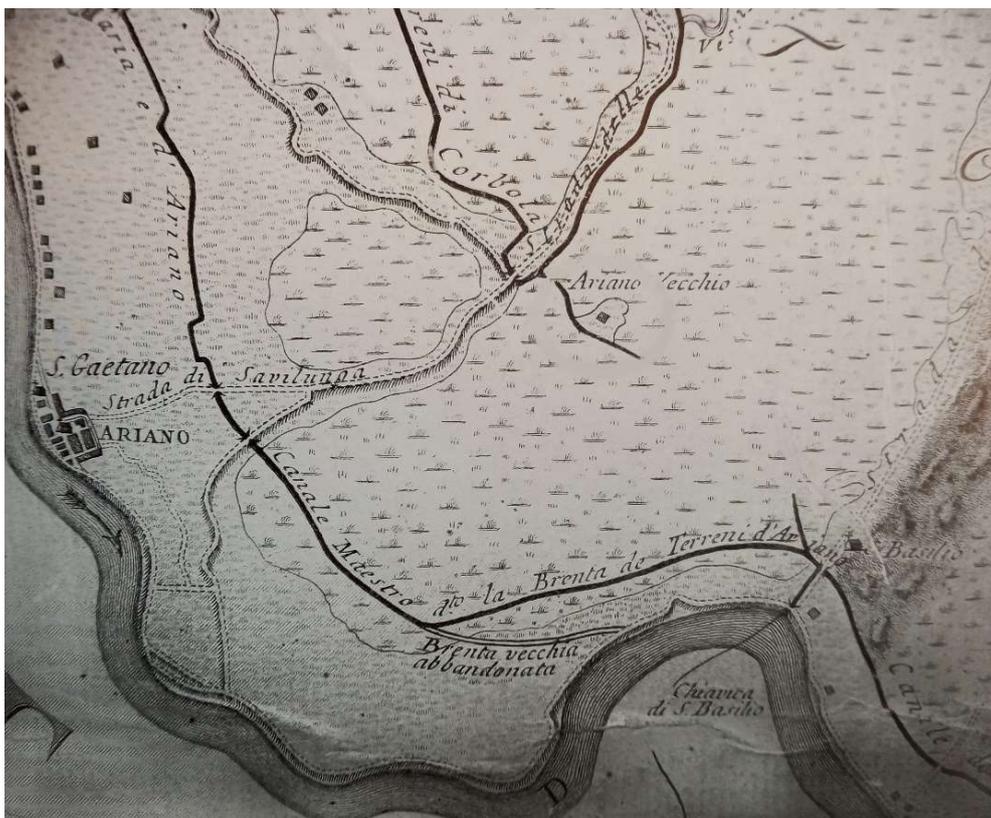


Figura 9: carta dell'area di Ariano e San Basilio. È possibile notare il cordone dunoso, una vasta area incolta e aree paludose. (Marchetti, Milanovic 1786. Museo dei Grandi fiumi, Rovigo)

²⁵ DE MIN, MONTANARI 1983, pp. 92-95.

Capitolo 2 – Ipotesi ricostruttive del tracciato di Via Annia e Via Popillia

La viabilità romana nell'area polesana ed alto-adriatica in generale poggia su un sistema che si struttura intorno a due principali assi: la *Via Annia* e la *Via Popillia*. Per un loro studio puntuale è opportuno offrire una panoramica più ampia possibile sia cronologicamente che, soprattutto, geograficamente.

Prima di descrivere le ipotesi ricostruttive che sono state proposte nel tempo riguardo i tracciati che tali vie devono aver percorso, è utile delineare brevemente il contesto storico che ha reso necessaria la realizzazione di tali assetti stradali.

Il sistema stradale *Annia-Popillia* ha le sue radici nel grande processo storico che ha come fulcro la romanizzazione di quell'area che diventerà poi, in epoca augustea, la *decima regio*, rinominata *Venetia et Histria* con la successiva riforma diocleziana. La premessa fondamentale a tali eventi fu la fondazione della colonia di *Ariminum*, avvenuta nel 268 a.C., che vede per la prima volta il proiettarsi dei romani oltre la catena appenninica e rivolgere i loro interessi all'alto mare Adriatico. Negli ultimi decenni del III sec. a.C. Roma consolida la sua posizione nella pianura padana a seguito delle vittorie conseguite nelle guerre galliche e nella prima guerra contro i pirati istriani. Le sempre più pressanti esigenze belliche riguardanti l'area alto-adriatica e la volontà politica di proiettarsi in questa regione mettono in luce a Roma l'esigenza della realizzazione di una grande via di comunicazione. Venne realizzata così nel 223 a.C., ad opera del console Gaio Flaminio Nepote, la strada, che porta il suo nome, tra Roma e Rimini. Nel 218 a.C. vengono fondate, come capisaldi importantissimi per la romanizzazione dell'alta Italia, sulle due rive del Po, Piacenza e Cremona. Nel 187 a.C. Rimini è collegata a Piacenza tramite la *Via Aemilia*, realizzata dal console Marco Emilio Lepido.

Evento chiave nella romanizzazione del nord-est della penisola è rappresentato dalla fondazione di Aquileia nel 181 a.C., che diventa il caposaldo principale al confine orientale dei territori sottoposti ad influenza romana.

Per completare il quadro dei collegamenti principali riguardanti i domini romani nel nord Italia, nel 148 a.C. viene stesa la via Postumia da Genova ad Aquileia.

In tale contesto si inserisce il sistema viario composto da *Via Annia* e *Via Popillia*, che viene così a completare le varie direttrici di penetrazione romana in area Veneta. Questo assetto risponde alle esigenze proprie della situazione geopolitica pertinente alla metà del II sec. a.C. Le *Vie Annia* e *Popillia* si presentano allo stesso tempo come premessa e conseguenza della sempre maggiore influenza esercitata dai romani in tale area.

Riassumendo, il nord-est della penisola e l'alto adriatico, con la metà del II sec. a.C., vedono il completamento delle grandi direttrici stradali che lo attraversano, ovvero le *Vie Aemilia*, *Postumia*, *Annia* e *Popillia*. I capisaldi di questa viabilità sono costituiti dalle città di Rimini, Bologna, Piacenza, Adria, Padova, Altino ed Aquileia²⁶.

²⁶ ROSADA 2010, p. 132.

1.1 Via Popillia

All'interno di questo quadro storico, come appena ricordato, si colloca la stesura di una particolare strada, denominata *Via Popillia*. Nel corso del tempo si sono susseguite molteplici ipotesi relative all'individuazione del suo effettivo tracciato, che andava da Rimini ad Aquileia.

La presenza di una *Via* che si possa denominare *Popillia* è testimoniata in area veneta da un solo ritrovamento. Nel 1844 ad Adria, presso la chiesa della Tomba, oggi rinominata S. Maria Assunta, probabilmente *in situ*, è stata rinvenuta una pietra miliare recante un'iscrizione che ci informa del costruttore della *Via* e della carica ricoperta al momento della stesura della strada. Il miliare è una lastra in arenaria di forma sub triangolare, con il vertice che probabilmente andava infisso nel terreno, alta 1,22 m e larga, in alto, 0,65 m.²⁷ Il miliare è datato al II sec. a.C. (*fig.1*)

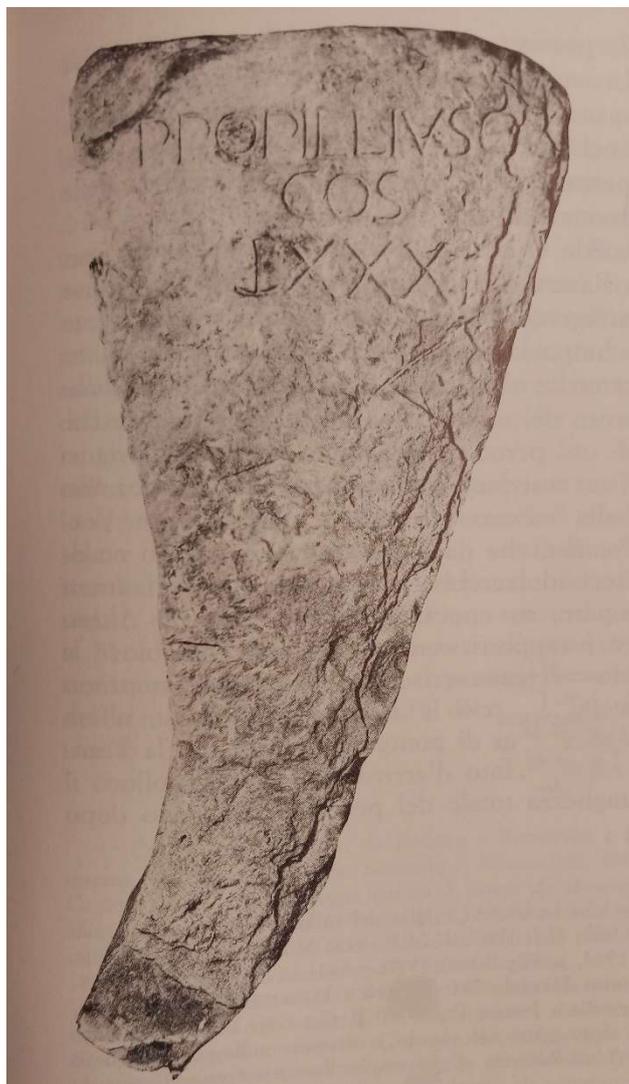


Figura 2: miliare di Adria. (Immagine da Basso 1986)

²⁷ UGGERI 2012, p. 156. BASSO 1986, p.69

L'iscrizione sulla superficie riporta:

P. Popillius C(ai) F(ilius) co(n)s(ul)

È visibile inoltre il numerale LXXXI, corrispondente alla distanza del luogo del ritrovamento dal capolinea della via, ovvero Rimini.

Il miliare, dunque, è stato attribuito al console Publio Popillio Lenate.

Una delle maggiori fonti note, fondamentale per lo studio della viabilità antica, è rappresentato dalla *Tabula Peutingeriana*. Essa non manca di rappresentare l'intera sezione nord del mare Adriatico, nella quale è possibile individuare un percorso terrestre, limitrofo alla costa, che mette in collegamento Ravenna ed Altino (fig.2). Il rinvenimento quindi ad Adria di questo miliare ha sollevato dei problemi interpretativi, in quanto la città non è presente lungo questo tracciato, che è generalmente riconosciuto nella *Via Popillia*.



Figura 3: il golfo adriatico nella Tabula Peutingeriana (III, 5-IV, 1)

Nel tentare di interpretare questa apparente discrepanza tra dato archeologico e fonte Itineraria, non va dimenticato che la *Tabula Peutingeriana* riflette la situazione stradale così come doveva presentarsi nel IV se non nel V sec. d.C., mentre la realizzazione della via, come attestato dal miliare, deve essere collocata nel II sec. a.C.

La Tabula Peutingeriana, oltre a indicarci i capolinea della via, ci testimonia della presenza di numerose stazioni di sosta lungo la direttrice stradale in area deltizia.

Sono nominate le seguenti:

<i>Corniculani</i>	
<i>Radriani</i>	VI
<i>VII Maria</i>	VI
<i>Fossis</i>	VI
<i>Evrone</i>	XVIII

Il valore numerico delle miglia associate a ciascuna *mansio* è relativo alla distanza tra questa e quella successiva (si ricorda che un miglio romano equivale a 1480m).

È fortemente probabile che la *mansio Radriani*, nota anche come *Hadriani*, corrisponda all'area archeologica di San Basilio, nel comune di Ariano Polesine. Le evidenze emerse testimoniano dell'importanza del sito durante il periodo romano, e tale importanza corrisponderebbe con la presenza di una *mansio* lungo una così strategica via di comunicazione²⁸.

L'importanza dell'area di San Basilio era già stata suggerita da De Bon. Anch'egli, infatti, a partire già dagli anni Trenta, aveva individuato nell'area il passaggio della *Via Popillia*²⁹.

L'andamento di questo asse viario è in stretta correlazione con la distribuzione di cordoni dunari parallela alla linea di costa, in tutto il tratto da Rimini a San Basilio. Le dune infatti, come ricordato, rappresentavano degli alti morfologici adatti ad ospitare e proteggere da zone lagunari e paludose la direttrice stradale³⁰.

È possibile che nella zona attualmente in provincia di Ferrara la via seguisse anche un tracciato leggermente alternativo. Secondo l'ipotesi proposta da Bosio, l'asse viario non raggiungeva la *mansio Radriani* tramite il cordone dunoso peri-costiero, bensì, all'altezza dell'attuale località Lagosanto, abbandonava tale cordone per portarsi verso nord-ovest, in località Mezzogoro. In corrispondenza di Lagosanto è collocata la *mansio Neronia*, mentre a Mezzogoro la *mansio Corniculani*, l'ultima stazione di sosta ricordata precedente alla *mansio Radriani*.

Una considerazione di tipo toponomastico può aggiungere elementi alla ricostruzione di tale contesto. Secondo Uggeri il nome *Corniculani*, riportato dalla *Tabula Peutingeriana*, corrisponderebbe alla corruzione del nome *Cornua Volani*, termine che sembrerebbe riferirsi alla foce del Po di Volano. La voce "corno" richiama infatti la "Valle del Corno", termine con il quale era appunto conosciuta la località dove il Po di Volano entrava in contatto con il mare³¹. Tale foce è stata individuata da studi morfologici nell'area compresa tra Mezzogoro e San Basilio.

Nella visione proposta da Bosio, tale variazione del rettilineo, che fino a quel punto aveva caratterizzato la via, è probabilmente dovuta alla presenza in epoca antica, nell'area compresa tra Lagosanto e Massenzatica, di una vasta laguna³².

Date le caratteristiche ambientali peculiari dell'area polesana e alto adriatica in generale, la viabilità si articolava attraverso due tipologie di percorso: quello terrestre e quello fluvio-lagunare. È

²⁸ PERETTO 1986, p. 91; PERETTO-ZERBINATI 1985, p. 23 ss.

²⁹ DE BON 1939, p. 39 ss.

³⁰ PERETTO 1986, p. 89.

³¹ UGGERI 1984, p. 52.

³² BOSIO 1970.

plausibile pensare dunque che a tale tratto potesse corrispondere anche una viabilità esclusivamente fluviale. Nell'area è ricordata già da Plinio il Vecchio la presenza di un canale artificiale realizzato per facilitare la navigazione all'interno della laguna.

Secondo un'altra ricostruzione invece, il tracciato della *Via Popillia* proseguiva lungo il II cordone dunare (classificazione di Ciabatti) puntando direttamente a Massenzatica, e poi a San Basilio, per proseguire infine verso nord in direzione di Taglio di Po, Contarina e Donada³³. È interessante ricordare come ancora oggi tale tracciato sia percorso da una moderna strada che collega le località appena citate.

Dalla *mansio Radriani* la *Popillia* si divideva e si portava, con un ramo, ad Adria, località, come già ricordato, di rinvenimento del miliare del console Popillio.

Più nel dettaglio, dalla zona archeologica di San Basilio la strada si dirige con andamento nord-ovest verso località Pascolon. All'altezza di Ariano Vecchio assume la forma di un rettilineo che giunge in località Tombe, Capel del Prete, per poi attraversare località Mantovane (*fig.3-4*). Più oltre le tracce non sono più facilmente identificabili, ma è verosimile pensare che coincidano grossomodo con l'attuale strada che porta fino a Corbola³⁴. Da Corbola giungeva infine ad Adria.

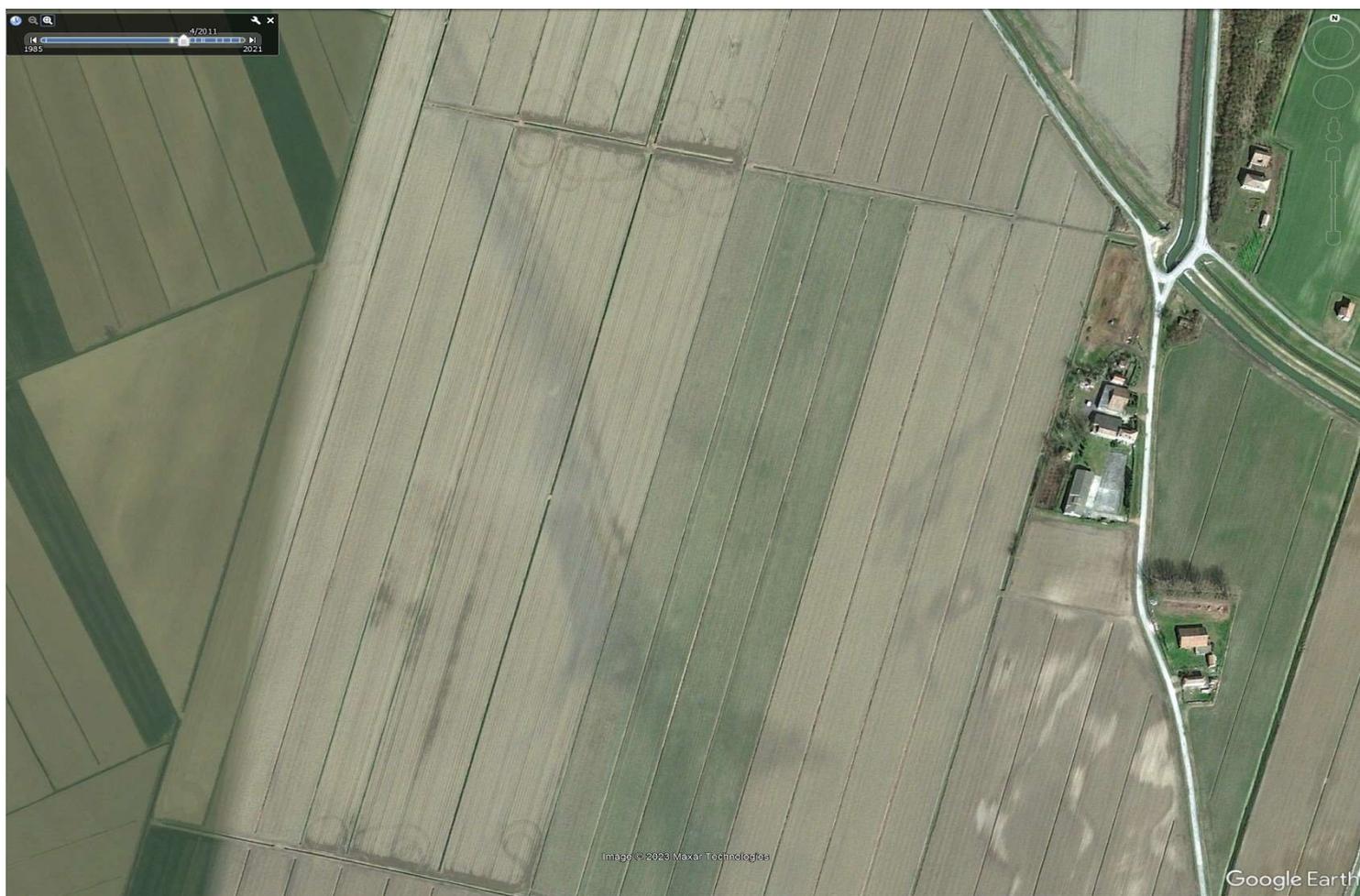


Figura 4: tracciato stradale a nord-est di località Tombe. (immagine satellitare da Google Earth)

³³ PERETTO 1986, p. 91-92.

³⁴ DE BON 1939, p. 49-53; BERMOND MONTANARI-DE MIN 1983, PERETTO-ZERBINATI 1984, pp. 71-89 pp 53-101;



Figura 4: lo stesso tracciato mostrato nella foto precedente, rilevato con condizioni ambientali diverse. Località Tombe, nord-est di San Basilio. (Foto obliqua 1990)

L'altra direttrice della *Via Popillia* proseguiva lungo il cordone dunare litoraneo in direzione nord, raggiungendo le *mansiones* chiamate *VII Maria* e *Fossis*. Le distanze segnalate sulla *Tabula Peutingeriana* tra le stazioni sono entrambe di VI miglia, ovvero circa 9 km. Questa distanza, a nord di San Basilio, sulla direttrice sopra descritta, porta nella zona tra Contarina e Donada, mentre dopo altri 9 km. si giunge in località Corte Cavanella, dove sarebbe da collocare quindi la *mansio Fossis*. In questa località è stata portata alla luce un'area con testimonianze archeologiche³⁵.

³⁵ PERETTO 1986, p. 92.

Il termine *Fossis* rimanda alle foci *Fossiones* presenti nella già ricordata descrizione pliniana.

È plausibile affermare che anche la *mansio Fossis* fosse collegata tramite una strada minore ad Adria. Seguiva inizialmente verso sud-ovest il dosso di un antico paleoalveo nella direttrice Canalvecchio-Tornova, attraversava poi le località a nord-ovest di Loreo per poi proseguire in direzione di Adria. Tramite foto aeree sono stati individuati due rettili riferibili a questo percorso. Uno a nord-est di Adria, in località Laghetto, l'altro sud-ovest di Tornova. Già De Bon aveva individuato un tracciato corrispondente grossomodo a quello descritto, denominato "Via di Chioggia"³⁶.

L'intera zona ad ovest della direttrice della *Via Popillia* appena descritta e delle due *Mansiones VII Maria e Fossis*, rappresentando una zona con altimetria inferiore rispetto al cordone dunare, era occupata da lagune e specchi d'acqua, frutto delle divagazioni della Filistina prima che sfociasse in mare. Definite *Atrianorum Paludes*, questo sistema idrografico corrisponde al fiume *Brintesia* ricordato nell'area dalla *Tabula Peutingeriana*.

Da *Fossis* la *Via Popillia* raggiungeva la *mansio Evrone*, collocata ad una distanza di XVIII miglia. La *mansio* viene quindi ad essere situata in località Vallonga, presso Codevigo³⁷.

A meridione di Codevigo, presso località la Casona, nei pressi di Monsole, avveniva l'incontro con la direttrice stradale proveniente da Adria³⁸.

Da questa località, infine, la *Via Popillia* si portava ad Altino.

Tutte le *mansiones* di quest'area citate dalla *Tabula Peutingeriana* si trovano presso foci di corsi d'acqua. Questo probabilmente è il motivo legato alla loro relativa vicinanza, in particolare per quanto riguarda le *mansiones* di *Radriani*, *VII Maria* e *Fossis*. La distanza di VI miglia, tutto sommato bassa, che le separa, infatti, non sembrerebbe giustificabile soltanto come necessità di un luogo di riposo e ospitalità lungo una direttrice stradale. La loro presenza era resa necessaria soprattutto perché funzionale alla gestione di un punto di attraversamento di un corso d'acqua. Questo poteva presentarsi sotto più forme. Il più comune metodo di attraversamento era costituito da semplici guadi. Nel caso in questione, più probabilmente, data l'ampiezza e la portata dei fiumi di quest'area geografica, e data l'importanza di questo asse viario, venivano utilizzati traghetti o ponti mobili, di barche, o in legno. È meno probabile, preso in considerazione l'alto costo di realizzazione e le caratteristiche morfologiche di questo territorio, che fosse presente una successione di ponti in materiale non deperibile³⁹.

Le *mansiones* rappresentavano anche punti di approdo sicuro lungo una costa caratterizzata da forte instabilità, garantendo una navigabilità sia marittima sia, tramite i fiumi, verso l'interno. Questa organizzazione si inserisce perfettamente all'interno del sistema di doppia viabilità, terrestre e fluvio-lagunare, proprio di quest'ambiente⁴⁰.

³⁶ DE BON 1939.

³⁷ ROSADA 1984, p. 28.

³⁸ PERETTO 1986, pp. 95.

³⁹ GALIAZZO 2004, pp. 253-260.

⁴⁰ PERETTO 1986, p. 97-98

In questa ricostruzione del tracciato stradale risulta necessario dare una spiegazione dell'esistenza di due direttrici differenti, una più interna e una più costiera, che portano alla stessa meta.

Secondo l'ipotesi proposta di Bosio, tale apparente contraddizione può essere risolta valutando la possibilità che le due direttrici stradali appartengano al medesimo sistema viario, ossia alla *Via Popillia*, ma che corrispondano a due momenti di attivazione cronologicamente diversi⁴¹. La direttrice più interna sarebbe quella più antica, alla quale sarebbe susseguita in epoca successiva la strutturazione della via lungo la costa. Si è concordi nell'individuare la biforcazione delle due direttrici, come già ricordato, nella *mansio Hadriani*.

La più antica risalirebbe al 132 a.C., anno del consolato di Publio Popillio Lenate, attestato dal miliare di Adria. La proiezione romana in Veneto e in generale in tutto il nord-est era iniziata da un periodo relativamente recente e non era del tutto consolidata. È verosimile dunque supporre che il progetto romano di stesura di una grande strada di collegamento verso Aquileia non potesse escludere quelli che erano, all'epoca di cui stiamo discutendo, i più importanti centri veneti, ossia Adria e Padova. Si rendeva così necessaria la realizzazione di una strada che tenesse conto di questi interessi, sacrificando una maggior rapidità nei collegamenti tra Rimini e Altino in virtù di una comunicazione con i centri più importanti⁴².

È stato messo in risalto da Degrassi e Wiseman il fatto che la Popilia possa essere messa in relazione con l'impresa in Istria di Tuditano, avvenuta nel 129 a.C. Secondo quanto affermato dai due studiosi, le esigenze belliche legate alla preparazione di questa impresa resero evidente a Roma la necessità di un collegamento di terra stabile e veloce tra Rimini, Altino e Aquileia⁴³.

Con il passaggio tra I sec. a.C. e I sec. d.C. questa direttrice più interna avrebbe perso progressivamente importanza, in quanto con l'evolversi degli assetti geopolitici di Roma nell'area, la priorità divenne collegare il più rapidamente possibile Ravenna con Altino, e quindi Aquileia. Con Augusto Ravenna era divenuta una delle sedi della flotta militare nell'Adriatico, ed Altino aveva assunto nuova importanza per quanto riguarda i rapporti con l'area alto-danubiana a seguito della stesura della Claudio-Augusta⁴⁴.

Sempre secondo Bosio, dunque, all'imperatore Claudio andrebbe data la responsabilità della realizzazione della direttrice più costiera della *Via Popillia*. Lo stesso toponimo di Chioggia e l'esistenza nella zona della *fossa Clodia*, ricordata da Plinio il Vecchio, andrebbero fatti risalire al fatto che la strutturazione dell'area fu realizzata sotto il regno di questo imperatore.

Ad ulteriore sostegno a questa ipotesi si sottolinea che il II cordone dunoso, sul quale scorre la via, dal punto di vista morfologico si stabilizzò proprio a partire dal I sec. d.C., garantendo così la possibilità di realizzazione di una via di percorrenza.

Come già ricordato, presso Corte Cavanella è localizzata la *mansio Fossis* ricordata dalla *Tabula Peutingeriana*. A partire dagli anni Ottanta scavi archeologici hanno individuato delle strutture interpretate come appartenenti alla *mansio*. A livello archeologico è riscontabile, a partire dal I sec.

⁴¹ FRASSINE 2010, p. 107.

⁴² FRASSINE 2010, p. 115

⁴³ ROSADA 2010, p. 137

⁴⁴ BOSIO 1970, pp. 46-47.

d.C., una generale ristrutturazione e ingrandimento delle strutture, operazioni che possono essere messe in relazione con il nuovo passaggio della *Via Popillia* e di conseguenza il nuovo ruolo svolto da questo insediamento⁴⁵.

Gli *Itineraria*, risalenti al IV sec. d.C., rifletterebbero quindi una situazione in cui la direttrice interna ha perso importanza rispetto alle vie di comunicazione su lunga distanza, risultando quindi non più degna di menzione in opere che trattano dei principali assetti viari dell'impero.

1.2 Via Annia

Nel quadro così delineato riguardante la *Via Popillia* vanno inserite ora le riflessioni riguardo l'altra grande *Via* della zona, l'*Annia*.

Seguendo la ricostruzione di De Bon, non è chiaro se la *Via Popillia* terminasse ad Adria oppure continuasse in direzione di Padova⁴⁶.

A nord di Adria è stato possibile individuare una direttrice stradale che raggiunge Pettorazza Grimani e prosegue fino a raggiungere Agna, e quindi Padova. Questo porta alla questione dell'esistenza di una *Via* tra Adria e Padova, e quale possa essere la sua identificazione.

D'altronde è noto in letteratura come Agna sia l'odonimo derivante dal passaggio della *Via Annia*. La questione diventa quindi identificare il tracciato a nord di Adria come appartenente alla *Via Annia* o alla *Via Popillia*.

Bosio, riprendendo il lavoro di Attilio de Grassi, propone che la *Via Annia* sia la prosecuzione della *Popillia* volta a raggiungere Padova, realizzata nel 131 a.C. dal pretore, divenuto console nel 128 a.C., Tito Annio Rufo.

Per il suo tratto da Agna a Padova sono stati proposti, nel corso del tempo, svariati possibili tracciati.

Bosio propone il più orientale dei tracciati. A nord di Agna la strada moderna sembra ripercorrere i tratti dell'antica via romana. Giungeva quindi a Bovolenta, per poi dare origine ad un lungo rettilineo che, passando per Casalserugo, giungeva fino alle porte di Padova⁴⁷. Va sottolineato che questa ricostruzione manca di effettivi riscontri oggettivi, in quanto la direttrice è ricostruita basandosi su presunti rettilineo attribuibili all'età romana solamente in base al loro mantenimento di una linea retta⁴⁸.

La proposta suggerita da Bosio non è stata accolta unanimemente. Alcuni studiosi ritengono la datazione della stesura della *Via Annia* al 131 a.C. troppo bassa, in quanto, per ragioni storiche, la necessità di realizzare un collegamento tra Rimini, Padova ed Aquileia doveva essersi presentata ben prima. La realizzazione della strada viene quindi alzata cronologicamente al 153 a.C. Tale data è corrispondente all'anno del consolato di Tito Annio Lusco, nel quale, secondo questa ipotesi, sarebbe da riconoscere l'effettivo artefice della strada, che non vedrebbe più quindi la paternità di Tito Annio Rufo.

⁴⁵ Per una sintesi riguardo gli studi relativi al sito si rimanda a SANESI MASTROCINQUE 1987

⁴⁶ DE BON 1939, p. 49.

⁴⁷ BOSIO 1970, pp. 53-64

⁴⁸ FRASSINE 2010, p. 109.

Wiseman, dopo aver proposto e lui stesso scartato un tracciato di una via Annia che da Bologna raggiungeva Padova tramite Ferrara, Rovigo, Tribano, Conselve e Maserà, ipotizza un altro percorso con punto di partenza sempre Bologna. La strada attraversava Montagnana, Este, Abano, Padova, Altino e giungeva ad Aquileia⁴⁹.

Tozzi, a seguito di studi realizzati tramite fotografia aerea, individua due elementi di novità. Riconosce un rettilineo di 4 km. tra Rottanova e Agna, anche se non ci sono prove che ci portano a pensare che possa appartenere alla *Via Annia*. Inoltre, nella zona a nord di Adria individua due rettilinei paralleli tra di loro a distanza di circa 600m uno dall'altro. Entrambi presentano una larghezza, escludendo dal computo i fossati laterali, compresa tra i 14 e i 18m. Tozzi attribuisce al più orientale l'appartenenza alla Popillia, il più occidentale all'Annia⁵⁰. Risulta comunque problematica la presenza di due grandi vie, di dimensioni uguali, a soli 600m di distanza una dall'altra, che condividono per un tratto lo stesso percorso. L'analisi di foto aeree ha permesso di individuare a nord di località Ca' Albrizzi una sorta di biforcazione. A occidente la traccia sembra collegarsi con il rettilineo di 4km presente tra Rottanova e Agna, mentre ad est si proietterebbe in direzione di Altino. Il quadro complessivo, quindi, vedrebbe un'unica via uscire a nord di Adria, che in corrispondenza di un dosso fluviale si dividerebbe, dando vita a due percorsi distinti⁵¹.

Rispetto alla proposta di Bosio, Bonomi mette in luce un percorso più occidentale. La *Via Annia* Da Rottanova, proseguendo in linea retta il rettilineo individuato da Tozzi, giunge a Conselve, per poi attraversare Cagnola, Maserà, Albignasego ed entrare infine a Padova. Tale ipotesi sarebbe suffragata da alcuni documenti medievali che mettono in stretta relazione Conselve con la *Via Annia*⁵².

Successivi studi di Cristina Mengotti propongono che da Agna la strada si spingesse ad occidente fino a Bagnoli, per poi salire a Conselve e ricollegarsi al percorso discusso da Bonomi.

Chiara Destro infine propone un percorso totalmente diverso. Sempre riferendo la stesura dell'asse viario al 153 a.C., la strada partirebbe da Bologna per poi passare per la fascia pericollinare dei Colli Euganei, attraversare Este e giungere infine a Padova. I documenti medievali relativi a Conselve che ricordano il termine *Annia* sarebbero relativi ad un cambiamento della direttrice stradale avvenuto nel medioevo. L'odonomo sarebbe quindi stato traslato dalla strada per Bologna fino a questo nuovo asse viario⁵³ (*fig. 5*).

⁴⁹WISEMAN 1989, pp. 417-426.

⁵⁰ TOZZI 1987, p. 52. FRASSINE 2010, p. 110

⁵¹ FRASSINE 2010, p. 114.

⁵² BONOMI 1987, p. 208

⁵³DESTRO 2006, p. 111.

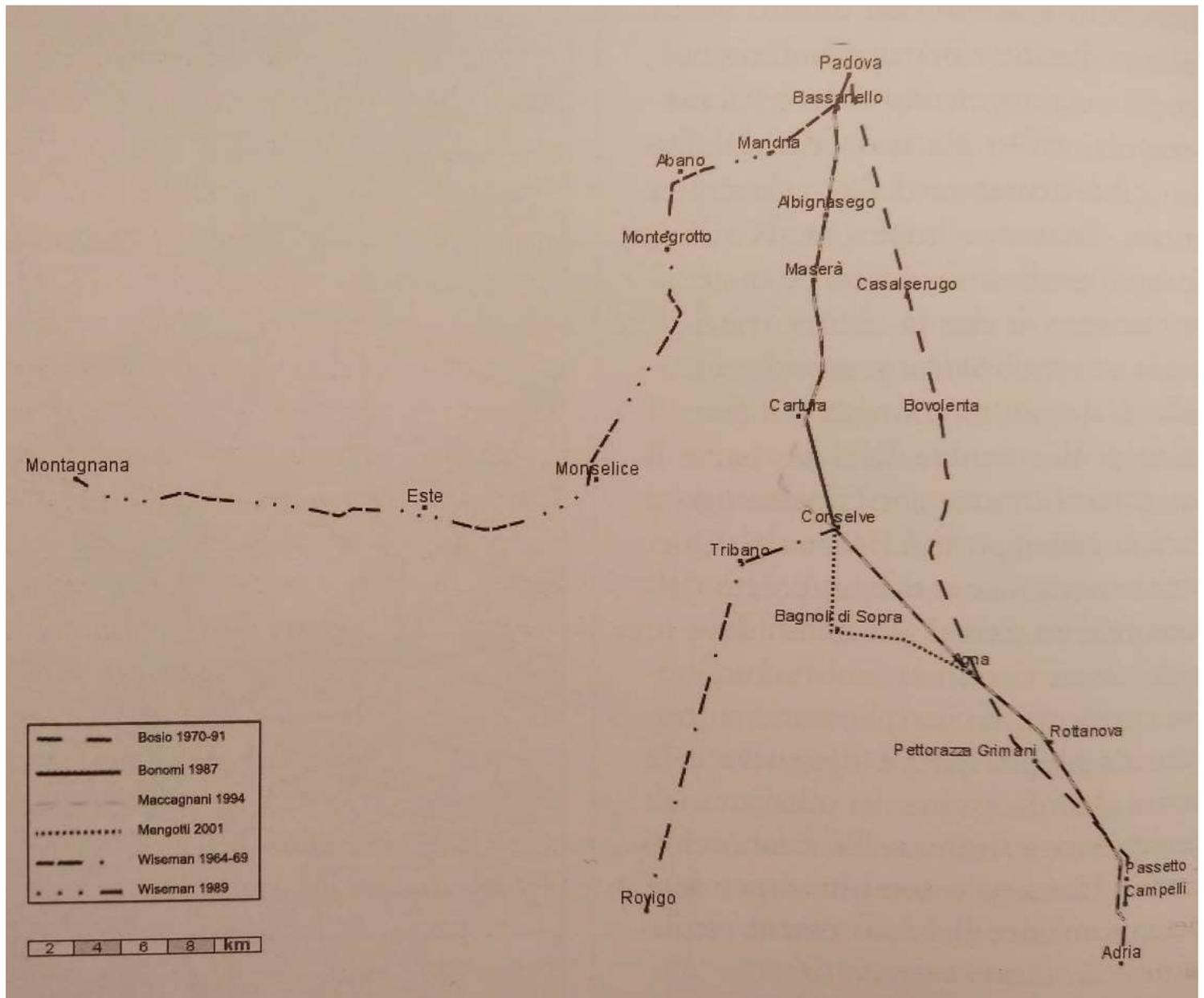


Figura 5: sintesi dei diversi tracciati della Via Annia proposti dagli studiosi nell'area tra Adria e Padova. (Frassine 2010)

Per motivi storici non va trascurata l'importanza che Adria ricopriva nel suo complesso in epoca antica, e perciò risulta poco probabile, come anche ricordato prima, una sua esclusione da un importante asse viario come quello descritto.

La presenza del miliare nel determinato sito nel quale è stato rinvenuto potrebbe invece essere messa in relazione con un'altra direttrice, non più nord-sud, ma est-ovest. Tale direttrice farebbe capo alla cosiddetta "via per Gavello", ossia un'ulteriore ipotesi relativa alla *via Annia*, che la vede, come ricordato, partire da Bologna, arrivare ad Adria, poi piegare a nord in direzione Padova.

Si apre quindi un'ulteriore ipotesi riguardo la *Via Annia*, ed è necessario quindi un approfondimento delle evidenze emerse nell'area a sud-ovest di Adria.

Da Adria si diparte, in direzione sud-ovest, un altro tracciato stradale, che uscendo dalla città in località Tenuta Dossi, prosegue in direzione Gavello. Questo assetto viario si ricongiunge con un altro spezzone individuato, che da Ficarolo prosegue con direzione est-ovest fino ad un piccolo corso d'acqua denominato scolo Zucca.

Questo tracciato era già stato oggetto di studi nel XIX sec., eseguiti da A. Modena. Egli descrive una strada che ha dimensioni comprese tra i 7 e 10 m, e individua tracciati che conservano lacerti di trachite proveniente dai Colli Euganei amalgamati tra loro con della malta. In un tratto descrive addirittura il mantenimento della curvatura stradale atta a favorire il deflusso delle acque dal piano di calpestio⁵⁴ (fig. 6).



Figura 6: Via per Gavello vista tramite la sezione di una scolina. È possibile notare la presenza di lacerti di trachite. Località Ca' Garzoni, sud-ovest di Adria. (foto 1997)

Più nel dettaglio, la via da Adria attraversava le località di Artessura, Contarone, Ca' Garzoni e Botte Gavello Dragonzo. Poi passava per Fienile Dossi, Fienile Saline e Ponte Alto, ed infine raggiungeva Gavello.

Superato Gavello la ricostruzione del percorso si fa più difficoltosa. È possibile che proseguisse verso sud, in direzione di Selva di Crespino. Un'altra ipotesi la vede proseguire verso ovest, seguendo una fascia di rinvenimenti di siti archeologici, ed attraversare quindi le località di Romanina e Pontecchio. Questa direttrice era già stata individuata da De Bon, che la riteneva essere parte della strada che da Adria portava a Verona. A sostegno di questa interpretazione afferma che ancora in epoca altomedievale in alcune località della zona persistevano odonimi, quali Quarto (Fienile Dossi) e Fundus de Quinto (la Guccia)⁵⁵.

⁵⁴ MODENA 1878.

⁵⁵ DE BON 1939.

L'ipotesi di una direttrice stradale che attraversasse il polesine lungo l'asse est-ovest è sostenuta non solo da De Bon, ma anche da altri studiosi, che propongono un collegamento tra Adria e Ostilia. Questa via coinciderebbe fino a Ceneselli con la strada testimoniata dalla Tabula Peutingeriana utile a collegare Ravenna con Ostilia. Da Ceneselli si sarebbe staccata una diramazione verso est che proseguiva per Trecenta, Fratta, Arqua, e come abbiamo detto, per Pontecchio, Gavello e infine Adria⁵⁶.

Già nei primi decenni del Novecento due studiosi, Borgatti e Zennari, ritenevano che Trecenta corrispondesse alla mansio Anneiano ricordata dall' *Itinerarium Antonini*⁵⁷.

La via per Gavello appena descritta inoltre, come già ricordato, da alcuni studiosi è stata interpretata come parte di una dei possibili percorsi proposti per la Via Annia, ossia il percorso che da Bologna portava a Adria, dove avveniva l'incontro con la Popillia.

Tornando all'ipotesi che vede l'Annia come via tra Adria e Padova, va sottolineato che il dato archeologico utile alla ricostruzione di un tale asse viario non risulta essere particolarmente incoraggiante. Non è presente una quantità di ritrovamenti statisticamente rilevante, e molto spesso la tipologia di reperti appartiene a ritrovamenti risalenti all'Ottocento, quindi frammentari e non facilmente georeferenziali. Non sono presenti marcatori chiaramente riferibili a percorsi stradali, quali ad esempio tracce di percorsi inghiaati o di terra battuta, né tanto meno infrastrutture quali ponti o strade in *aggere*⁵⁸.

La zona presso la quale gli studi sembrano essere più concordi è quella situata tra Adria e Pettorazza Grimani. Le evidenze archeologiche di questa zona sono anche le più promettenti. Riguardano infatti resti di abitato e zone funerarie, che risultano essere in relazione con le evidenze visibili da telerilevamento. Sono state identificate anche tracce di lineazioni, di dimensioni comprese tra i 5 e gli 8m, e distanti tra loro circa 8 *actus*. Tali tracce sono unanimemente considerate resti di strutturazioni agricole del territorio messe in atto dai romani, anche se va sottolineato che riferimenti oggettivi e indiscutibili a tale origine non sono a noi noti⁵⁹.

Nella zona tra Agna e Padova le ipotesi si fanno più divergenti. I resti archeologici sembrano però, almeno momentaneamente, escludere il tracciato più orientale proposto da Bosio. In particolare, tra Agna e Bovolenta non sembrano esserci tracce archeologicamente rilevanti.

Per quanto riguarda la direttrice più occidentale, tra Agna e Conselve non emergono ritrovamenti degni di nota. Lungo l'asse Conselve-Padova invece il record archeologico si fa molto più consistente, tra cui è possibile annoverare, a titolo di esempio, una lapide in trachite dei colli Euganei incisa e un tesoretto di 200 vittoriati datato grossomodo al 125 a.C.⁶⁰. Tale importante rinvenimento rappresenta la più antica testimonianza di frequentazione della strada⁶¹.

La *Popillia* doveva fungere da asse principale della città di Adria, e seguendo le ricostruzioni finora riportate del sistema *Annia-Popillia*, la *Via Popillia* doveva terminare in corrispondenza del miliare

⁵⁶ PAVANI BUGANZA 1971, pp. 22-23.

⁵⁷ BORGATTI 1906; ZENNARI 1931.

⁵⁸ FRASSINE 2010, p. 111.

⁵⁹ FRASSINE 2010, p. 113.

⁶⁰ CARTA ARCHEOLOGICA DEL VENETO 1988, III, p. 136, n. 253

⁶¹ UGGERI 2012, p. 157.

ritrovato. Tale ipotesi però non trova alcun fondamento storico concreto, in quanto non possediamo alcuna fonte che possa confermare il fatto che la *via Popillia* fosse considerata terminata in quel punto e che da lì in avanti sarebbe subentrata la *via Annia*.

A questo complesso quadro si aggiunge l'ipotesi di Calcagni. La studiosa sostiene che la persistenza nel tempo dell'odonimo Agna sia dovuta al fatto che, in corrispondenza del centro abitato, in epoca romana fosse presente il luogo di incontro tra la via Annia e un asse stradale che partiva da Verona, attraversava Montagnana ed Este, e raggiungeva infine il porto di Brondolo. Tale strada, detta via "Porcilaia" avrebbe messo in comunicazione diretta la costa adriatica con la *Via Postumia*. L'ipotesi manca tuttavia di effettivi riscontri sul terreno⁶².

Il quadro delineato finora presenta ancora molti punti di incertezza sull'effettivo passaggio del sistema *Annia-Popillia*. Tuttavia, le evidenze da telerilevamento, le testimonianze archeologiche a nostra disposizione, e la accertata origine dell'odonimo Agna, sembrano rendere quasi fuori discussione la presenza di un tracciato viario a sud di Padova attribuibile alla *Via Annia*.

Un passo fondamentale per tentare di districarsi all'interno del problema rimane dare una cronologia esatta alla realizzazione delle due vie, in modo tale da capire quale, tra *Annia* e *Popillia*, abbia il primato di antichità.

Seguendo considerazioni di tipo storico, che ci indicano in Adria e Padova due centri nevralgici per il Veneto preromano, sembrerebbe più verosimile affermare che la *Via Annia* sia stata realizzata come strutturazione romana e potenziamento di una via di comunicazione già presente tra i due centri e utilizzata prima della romanizzazione. La *Via Annia* risulterebbe quindi essere più antica, e la *Via Popillia* si sarebbe venuta a innestare sfruttando il tratto, già presente, tra Adria e Ca' Albrizzi, per poi piegare verso nord-est e assumere una direttrice propria in direzione di Altino⁶³. Tuttavia, questa ricostruzione manca, almeno per il momento, di dati certi che permettano di non considerarla solamente come un'ipotesi.

Per dare maggiore chiarezza al quadro fin qui proposto, si riassumono le varie ipotesi sul sistema *Annia-Popillia*

Un'ipotesi vede la realizzazione della *Via Popillia*, con punto di partenza Rimini, ad opera di Publio Popillio Lenate nel 132 a.C. Questa strada, una volta giunta ad Adria, sarebbe stata terminata, salvo poi essere ripresa subito dopo e portata a termine con il nome di *Via Annia*. Questo sarebbe avvenuto in quanto il console Publio Popillio Lenate, allo scadere del suo mandato, non avrebbe più avuto la possibilità di proseguire la realizzazione della strada, che sarebbe quindi stata ultimata dal pretore Tito Annio Rufo nel 131 a.C. Tale considerazione non ha confronti con altre situazioni analoghe e non ci sono fonti a nostra disposizione atte ad avvalorare questa ipotesi⁶⁴.

Secondo le riflessioni di Gasparotto invece, che riprende idee già espresse da Brusin, tenute in considerazione ragioni storiche, non è plausibile pensare che la colonia di Aquileia abbia dovuto attendere fino al 132 a.C. per avere un collegamento diretto via terra, in quanto rappresentava, come già ricordato, un caposaldo di primaria importanza per la difesa degli interessi romani in tutto il nord-

⁶² CONFORTI CALCAGNI 1981.

⁶³ BOSIO 1991, p.61.

⁶⁴ Riguardo la questione rifletterono sia WISEMAN 1964, P. 21; sia BOSIO 1991, p. 69.

est italiano, e costituiva un avamposto fondamentale per la proiezione romana in area alto-danubiana e istriana. In accordo con queste riflessioni quindi la Via Annia non può essere stata realizzata oltre il 153 a.C.⁶⁵, anno in cui Tito Annio Lusco ricoprì il consolato.

Nel 156 a.C., appena tre anni prima del consolato di Tito Annio Lusco, Roma compì in Pannonia una spedizione volta a tutelare i suoi interessi in quell'area. A seguito, dunque, di questi sempre maggiori interessi rivolti verso la zona danubiana, è risultata chiara a Roma l'esigenza di potenziare una via di comunicazione diretta e rapida con Aquileia, e quindi la necessità di realizzare una grande Via.

Date queste considerazioni molti studiosi ritengono plausibile che la *Via Annia*, dunque, sia stata realizzata dal console Tito Annio Lusco nel 153 a.C., lo stesso personaggio politico che nel 169 a.C. aveva condotto una spedizione di coloni in aiuto alla neonata città di Aquileia. Questa via avrebbe avuto come punto di partenza Bologna e sarebbe passata per Padova, per poi raggiungere la sua metà ad Aquileia. Questo asse viario avrebbe costituito quindi l'ideale prolungamento della *Via Flaminia Minor*, che da Arezzo portava a Bologna. All'altezza di Este si sarebbe staccata una direttrice verso oriente, che tramite Conselve, Agna e Rottanova avrebbe raggiunto Adria e quindi la costa adriatica⁶⁶.

Per riassumere il quadro relativo a questa ipotesi, nel 153 a.C. Tito Annio Lusco realizza la *Via Annia* da Bologna ad Aquileia. Nel 132 a.C. Publio Popillio Lenate stende la *Via Popillia* che ha come punto di partenza Rimini e capolinea Aquileia, e che segue una direttrice prettamente costiera. All'altezza delle *mansiones* di *Maio Meduaco* e di *ad Portum*, oltre Padova, citate dalla *Tabula Peutingeriana*, le due vie si incontravano, e proseguivano sovrapponendosi per Altino e infine giungere ad Aquileia⁶⁷ (*fig. 7*).

⁶⁵ GASPAROTTO 1961, p. 32

⁶⁶ WISEMAN 1989, pp. 423-425.

⁶⁷ WISEMAN 1964, p. 28.

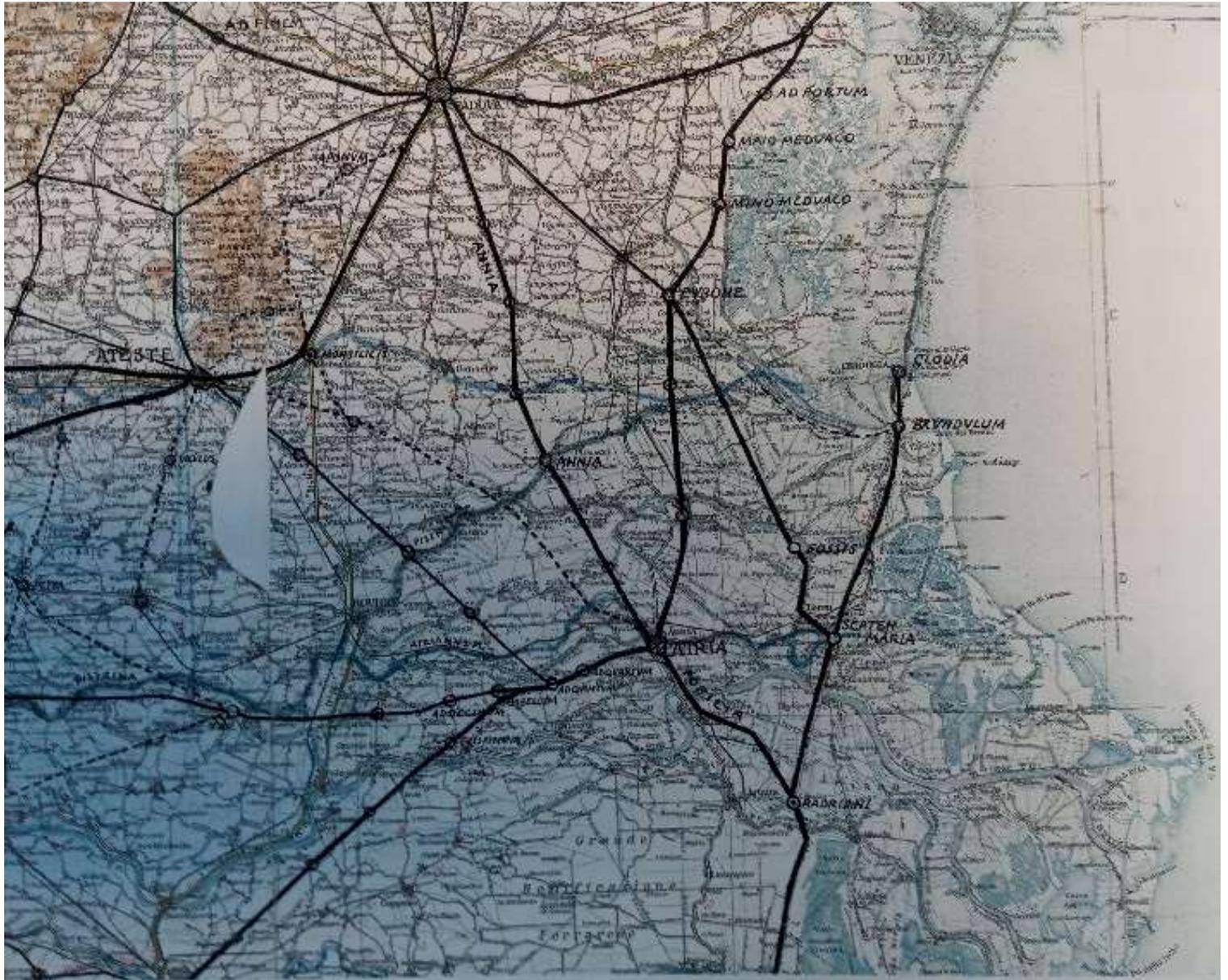


Figura 7: sintesi del sistema Annia-Popillia ipotizzata da De Bon. (De Bon 1939)

1.3 Ritrovamento del miliare di Codigoro

In località Pontemaodino, nei pressi di Codigoro, nel Ferrarese, è stata individuata, *in situ*, una pietra miliare cilindrica, in trachite dei colli euganei, di diametro di 42,5 cm, altezza 89 cm, di cui circa 25 cm andavano interrati, recante un'iscrizione. Il ritrovamento risale agli anni '70, ma è solo a partire dai primi anni duemila che si è iniziato a dare la giusta attenzione a questo rinvenimento (fig. 8).



Figura 8: miliare di Codigoro nel luogo dove è attualmente custodito

L'iscrizione del miliare riporta:

CCL⁶⁸/T. Annius T.F./cons.

Il numerale indica una distanza di 250 miglia.

Aspetti paleografici ci permettono di datare il miliare al II sec.a.C., anche se una datazione più puntuale, che in questo caso risulterebbe fondamentale, non è possibile (fig. 9).



Figura 9: iscrizione appartenente al miliare di Codigoro.

Trovandosi Codigoro a 20 km a sud di Adria, lungo la direttrice costiera tra Rimini e la *mansio Radriani*, il ritrovamento di questo miliare rimette completamente in discussione tutte le ipotesi relative al sistema *Annia-Popillia*. La certezza che la *Via Popillia* raggiungesse Adria da Rimini lungo la costa, e che l'*Annia* costituisse la sua prosecuzione verso Padova, viene a cadere, e si aprono una serie di nuovi scenari dove è difficile conciliare le conoscenze pregresse con i nuovi dati offerti da questo rinvenimento.

⁶⁸ Il numerale romano è realizzato secondo una grafia arcaica, che prevede l'utilizzo di un'ancora.

Dei due consoli ai quali potrebbe essere attribuito il miliare non abbiamo particolari notizie dalle fonti che ci permettano di descrivere dettagliatamente il loro operato, né tantomeno è possibile una sicura attribuzione della Via ad uno di loro.

Il miliare potrebbe essere attribuito a Tito Annio Lusco, figlio dell'omonimo Tito Annio Lusco che nel 172 a.C. era stato inviato in Macedonia, presso il re Perseo, insieme ad altri due delegati, per gestire gli interessi di Roma in area greca.

Anch'egli aveva intrapreso la carriera politica, e nel 169 a.C., come già ricordato, era stato membro della commissione di *triumviri* che aveva disposto il potenziamento della colonia di Aquileia tramite l'immissione di 1500 famiglie. La colonia era stata fondata da solamente 12 anni, ma la spedizione contro gli Istri del 178 a.C. ne aveva già messo in evidenza le potenzialità strategiche. Da qui la decisione di incrementare la potenza della neonata città con l'invio di nuovi coloni. Il forte legame di Aquileia con Tito Annio Lusco è testimoniato anche dal ritrovamento di parte del fregio, ora custodito al Museo Nazionale di Aquileia, che doveva correre al di sotto della statua che era stata eretta in città in suo onore⁶⁹.

Le fonti ci ricordano anche un Tito Annio Rufo, che avrebbe operato con una cronologia leggermente più bassa rispetto a Tito Annio Lusco.

Donati intravede una stretta somiglianza e relazione tra il miliare di Codigoro e un altro cippo miliare, quello rinvenuto a Sant'Onofrio nel 1953, in località Vaccarizzo (Vibo Valentia), lungo la via *Capua-Regio*. Il materiale di realizzazione è differente, ma le dimensioni e le caratteristiche generali sembrerebbero indicare una sorta di parentela. Anche l'iscrizione e le sue modalità di incisione rimandano ad una presunta correlazione tra i due cippi (*fig. 10*).



Figura 10: iscrizione relativa al miliare di Sant'Onofrio. (Uggeri 2012)

⁶⁹ ZACCARIA 1996, pp. 179-84.

L'iscrizione riporta:

CCLX/ T. *Annius T.F./pr.*

Donati ritiene che colui che commissionò entrambi i cippi sia Tito Annio Rufo. Durante la carica di console, ricoperta nel 131 a.C., avrebbe fatto realizzare il miliare di Codigoro, mentre il miliare di Sant'Onofrio sarebbe stato posizionato mentre ricopriva la carica di pretore, quindi nel 128 a.C.⁷⁰

L'identificazione di Tito Annio Rufo proposta da Donati porterebbe come conseguenza la messa in relazione della *Via Popillia* "veneta" con la *Via Popillia* "calabro-campana". Questa ipotesi era già stata posta da Degrossi⁷¹.

A questo proposito va ricordato che il sistema *Annia-Popillia* non è attribuito solo alla rete viaria presente nel nord-est italiano, ma è riconosciuto anche in una direttrice stradale presente nel meridione. La *Via* collegava Capua con Reggio Calabria, ed è datata nello stesso arco cronologico delle *Vie Annia-Popillia* settentrionali. Rimane ancora da chiarire il rapporto tra questi due sistemi viari.

Susini, al contrario di Donati, sostiene che il Tito Annio ricordato dal miliare non si tratti di Rufo, bensì di Tito Annio Lusco, il già ricordato politico romano che divenne console nel 153 a.C. Affermare questo vorrebbe dire alzare la cronologia dell'*Annia*, ma questo andrebbe a smentire quanto indicato dal miliare di Adria, che colloca una via diversa passante per Adria nel 132 a.C. La nuova direttrice stradale, dunque, sarebbe stata realizzata ricalcando in parte un tracciato già esistente, ossia quello relativo alla *Via Annia*⁷². Questo quadro delineerebbe una strada che, come obiettivo, ha quello di raggiungere Aquileia. Non sembra chiaro, però, il motivo per cui avrebbe dovuto puntare per Padova e non direttamente per Altino, ossia per la via più breve.

Per riassumere la ricostruzione dei fatti fin qui delineata, nel 132 a.C. sarebbe avvenuto un lavoro di ristrutturazione del percorso Rimini-Adria, realizzato una ventina di anni prima come tratto appartenente alla *Via Annia*. Contestualmente a questo intervento avvenne la realizzazione di un nuovo collegamento più orientale tra Adria e Altino, che escludesse il passaggio per Padova. A questo nuovo collegamento, quindi, andrebbero riferiti la *Via Popillia* e il miliare di Adria⁷³.

Un'altra ipotesi ricostruttiva degli eventi è stata proposta, ed è per certi versi opposta. Se si identifica in Tito Annio Rufo colui che ha commissionato il miliare di Codigoro, avendo ricoperto il consolato nel 131 a.C., la cronologia della *Via Annia* andrebbe quasi a coincidere con quella della *Via Popillia*. In sintesi, nel 132 a.C. viene stesa da Rimini ad Adria la *Via Popillia*, e solamente un anno dopo viene ristrutturata e prolungata con il tratto che collega Adria a Padova. Anche questa ipotesi ricostruttiva, come è evidente, presenta le sue criticità.

⁷⁰ ROSADA 2010, p. 135.

⁷¹ ROSADA 2010, p. 136.

⁷² WISEMAN 1964, p. 29.

⁷³ FRASSINE 2010, pp. 107-110.

È possibile presentare un'ulteriore quadro. La *Via Annia* sarebbe stata realizzata dal console Tito Annio Lusco nel 153 a.C. come collegamento che da Bologna permetteva di raggiungere Aquileia, passando per Padova. Nel 132 a.C. sarebbe sorta la necessità di collegare Aquileia anche con Rimini, e di conseguenza anche con Roma, lungo un'altra direttrice che non fosse la Flaminia Minor, bensì la Via Flaminia. Nasce così la *Via Popillia*. Attribuendo il miliare di Codigoro a Tito Annio Rufo e al suo consolato, risulta però che tale opera abbia avuto necessità di interventi di stabilizzazione e di restauro immediatamente dopo essere stata realizzata, interventi ai quali è possibile alludere anche il prolungamento da Adria a Padova.

Nelle ipotesi fin qui trattate non è stato ancora messo in discussione una delle questioni fondamentali emerse con la scoperta del miliare di Codigoro, ossia il numerale indicante 250 miglia. Il computo di tale distanza non ha corrispondenza con nessuno degli itinerari proposti e non sembra di facile soluzione.

Lo spazio vuoto a destra delle prime due lettere indicanti la cifra in miglia non è vuoto, ma presenta un'abrasione intenzionale della precedente scrittura, questo ci porta a pensare ad una correzione o ad un ripensamento riguardo il testo corretto da incidere. Proseguendo il ragionamento siamo indotti a pensare che la cifra attuale sia dunque precisa, e che invece la precedente scrittura doveva indicare un numero inferiore di miglia, altrimenti non si spiegherebbe l'abrasione della precedente lettera L, dato che il nuovo numerale, in stile arcaico, è posizionato al centro della zona abrasa⁷⁴.

La misura indicata di 250 miglia non sembra compatibile con la direttrice Rimini-Aquileia. Nel tempo, quindi, sono state avanzate una serie di ipotesi atte a dare un senso a questo computo di miglia, apparentemente così fuori luogo. Sono state proposte direttrici stradali che prolungavano la percorrenza della Via Annia oltre Rimini. Come capolinea sono stati poste città quali Forlimpopoli, Pesaro, Ancona. Oppure è stato proposto come punto di partenza per il computo delle miglia la località di rinvenimento del miliare, Pontemaodino. Appare subito a prima vista come tale opzione sia senza ulteriori esiti, data la mancanza di una motivazione valida per calcolare la distanza di una direttrice stradale da una località anonima, senza alcun tipo di particolare rilevanza. Sono state proposte anche Vie che raggiungevano località in Istria quali Lubiana o Pola. Queste ricostruzioni non poggiano su nessuna base scientifica, oltre al fatto che non risolvono la radice del problema, in quanto in tutte le ipotesi proposte il computo delle miglia risulta essere comunque differente rispetto a quanto indicato nel miliare⁷⁵.

Quanto detto ci porterebbe a cercare una via che giungesse nei pressi di Codigoro dopo circa 250 miglia. Dato il numero così elevato di miglia, il punto di partenza del computo non sembra essere altro che Roma. A titolo di esempio, a supporto di questa teoria, si possono ricordare due miliari, ritrovati presso Bologna e lungo la Via Emilia, che riportano le cifre rispettivamente di 268 e 286 miglia. Il computo di queste miglia è stato senza dubbio realizzato a partire da Roma, e quindi comprende l'intera *Via Flaminia*, e poi il tratto lungo la *Via Emilia* da Rimini ai luoghi di rinvenimento dei due miliari. È plausibile pensare dunque ad una stessa tipologia di computo per le miglia riportate in questo miliare⁷⁶.

⁷⁴ UGGERI 2012, p. 138.

⁷⁵ ROSADA 2010, pp. 137.138.

⁷⁶ UGGERI 2012, p. 138.

Non è possibile però ritenere la Via Annia una prosecuzione della *Via Flaminia*, in quanto, anche se si utilizzano tutti i calcoli in difetto per il computo delle miglia da Roma a Rimini, da qui a Ravenna ed infine da Ravenna a Ponte Maodino, la distanza risulterebbe essere di circa 270 miglia, ben 20 miglia al di sopra della cifra indicata dal miliare. È ancora meno corretto ipotizzare che la *Via Annia* sia la prosecuzione di altre direttrici note provenienti da Roma, quali la *Via Flaminia Minor* o la *Via Cassia*, in quanto il numero di miglia necessarie per raggiungere Pontemaodino risulterebbe ancora maggiore⁷⁷.

1.4 La “Nuova Via Annia”

La questione, che sembrava in un punto di stallo, viene rimessa in discussione con la pubblicazione nel 2012 del lavoro di Giovanni Uggeri. Egli traccia un nuovo percorso stradale, che da Roma punta direttamente su Aquileia, e che non è dipendente da nessuna altra grande direttrice stradale.

Per riassumere dunque, secondo Uggeri la Via Annia non si tratterebbe di una prosecuzione di una precedente grande via di comunicazione, a cui è stato aggiunto il tratto necessario per raggiungere Aquileia, bensì una via completamente nuova, che cercava il tracciato più breve per raggiungere Aquileia direttamente da Roma. Tale esigenza, nel torno di anni relativi alla metà del II sec. a.C., era diventata imperante ed ha avuto sicuramente un peso nel condizionare le scelte costruttive di tale via⁷⁸.

Uggeri individua dei tracciati stradali ricordati dalle fonti come appartenenti ad una *Via Annia* nell'area a nord di Roma, presso Civita Castellana. È attestata da due iscrizioni e da diversi documenti epigrafici relativi ai *curatores viae Anniae*, in quanto questa strada, che nel periodo posteriore alla sua costruzione non doveva più trattarsi di una grande arteria di comunicazione, bensì di una strada dalla valenza puramente territoriale, era gestita da appositi magistrati insieme a tutto il gruppo di strade presenti a nord di Roma⁷⁹.

Di seguito viene descritto in breve il tracciato della “nuova *Via Annia*” proposto da Uggeri.

La *Via Annia* si trovava a essere una strada mediana tra la *Via Cassia* a ovest e la *Via Flaminia* a est. Oggi il primo tratto sembra corrispondere alla strada nota come Via Amerina, e passava per *Falerii Novi*, località dove in età augustea era attestata la presenza di una *Via Annia*⁸⁰.

Da Roma a *Baccanae* il tracciato coincideva con le prime miglia della Via Cassia, dalla quale si staccava a destra e puntava verso nord, appunto in località Baccano. La via puntava direttamente su *Nepi*, *Faleri* ed *Orte*, attraversando così un gran numero di ostacoli naturali. Proseguendo la via raggiungeva il *Castellum Amerinum*, una stazione ricordata anche dalla *Tabula Peutingeriana*, e dopo altre 9 miglia raggiungeva l'antica città, riorganizzata pesantemente dai romani, di Armerina, posta, come ricorda anche Cicerone, a 56 miglia da Roma. È da sottolineare che fonti di vario genere ricordano una via Amerina che non coinciderebbe con il percorso fino ad ora descritto. Forse si tratta di un collegamento secondario interno all'Etruria, che si staccava dalla *Via Flaminia*. Da Amerina la

⁷⁷ UGGERI 2012, p. 139.

⁷⁸ UGGERI 2012, p. 140.

⁷⁹ MARTINORI 1930;

⁸⁰ UGGERI 2012, p. 140.

via poi raggiungeva e attraversava completamente la città umbra di Todi, presso la quale ad oriente si staccava una strada che la collegava alla *Via Flaminia*. Tale collegamento è noto come *Via Ulpiana*, forse una delle tre Vie Traiane che sono ricordate nelle iscrizioni dei *curatores*. Dopo la città si staccava un diverticolo per il *municipium* di *Vettona* (Bettona), ricordato anche dalla *Tabula Peutingeriana* (fig.11).

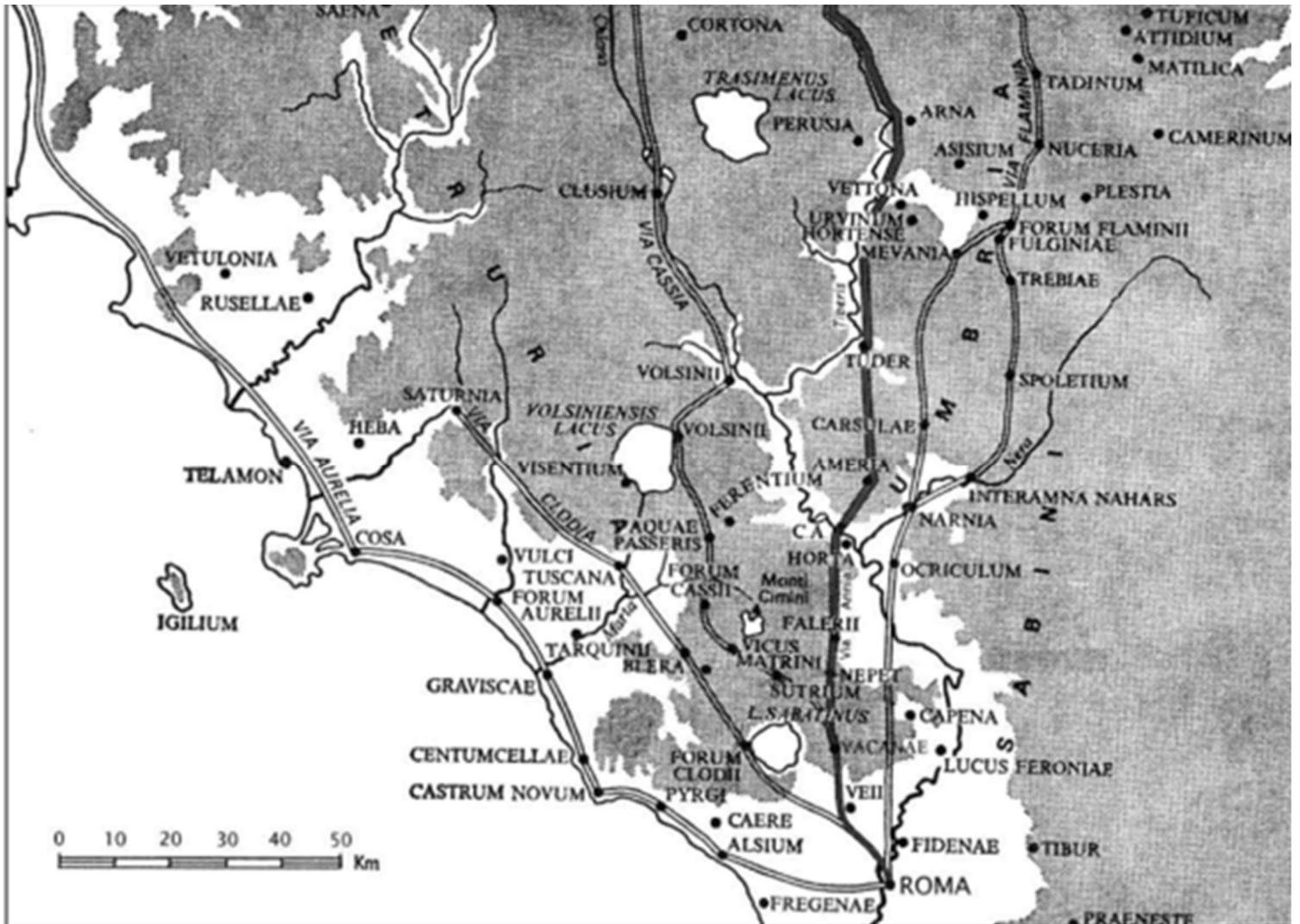


Figura 11: ipotesi ricostruttiva del passaggio della Via Annia proposta da Uggeri in centro Italia. (Uggeri 2012)

Dagli Itineraria e dagli studi non abbiamo dati relativi al percorso preciso che intercorreva tra *Vettona* e Ravenna. Probabilmente in età imperiale, periodo di redazione degli Itineraria, la Via era poco frequentata ed era stata “declassata” da asse preferenziale per raggiungere il nord Italia Orientale, a seguito evidentemente delle cambiate circostanze storiche rispetto al II sec. a.C. Inoltre, in questo tratto sono presenti solo insediamenti di modeste dimensioni, che non giustificerebbero l’investimento di risorse per il mantenimento di una grande via di lunga percorrenza.

la Via, comunque, molto probabilmente dopo *Vettona* raggiungeva *Arna*, oggi Civitella D’Arna. Dopo 32 miglia la Via raggiungeva *Tifernum Tiberinum*, oggi Città di Castello, che ancora oggi è incentrata

sull'asse stradale centrale che la attraversa completamente e che ricalca perfettamente l'antica strada romana. Proseguiva poi verso nord, e lambiva località Colle Plinio, presso la quale si trova la nota villa di Plinio il Giovane. Proseguendo poi il suo percorso si arriva al valico di Montecoronaro (853m), presso cui ad oriente si trovano le sorgenti del Tevere. Superato il valico la strada si immette nella valle del Savio e ne segue la morfologia, puntando quindi per questo tratto ad oriente e abbandonando la preferenziale direttrice verso nord. La valle del Savio è una arteria di collegamento nota già da età protostorica e che ha mantenuto nel tempo la sua strategica funzione di via di comunicazione. A 10 miglia dal valico giungeva in località Bagno di Romagna, toponimo che sembrerebbe indicare la presenza di un impianto termale, forse legato ad una *mansio*. Dopo circa altre 10 miglia raggiungeva l'abitato di Sarsina, noto per aver dato origine a Plauto⁸¹. La strada proseguiva lungo un tratto di cui ci sono giunte testimonianze archeologiche per poi dirigersi verso Cesena. Presso la città, in località Torre del Moro, esisteva un incrocio con la preesistente *Via Aemilia*, che seguiva la direttrice nord-ovest che collegava Rimini a Bologna. Dall'incrocio in poi la via corre con un rettilineo fino a Ravenna, in pianura, senza grandi ostacoli naturali. Ancora oggi il tracciato è grossomodo ricalcato dalla strada provinciale 71, conosciuta anche come Via Dismano.

La strada successivamente incontra località Sant'Andrea in Bagnolo, toponimo che rimanda ad un impianto termale, legato forse ad una *mansio*. Il conto delle miglia sembrerebbe far propendere per questa ipotesi, dato che la località si trova a 26 miglia dalla via Aemilia e a 8 da Cesena, una distanza consona al posizionamento di una stazione di sosta. Proseguendo si arriva in località San Cassiano in Decimo, corrispondente al decimo miliare, sulla quale sorse una pieve in epoca medievale, documentata a partire dal 1007, e che dà il nome a tutta via Dismano (fig.12).

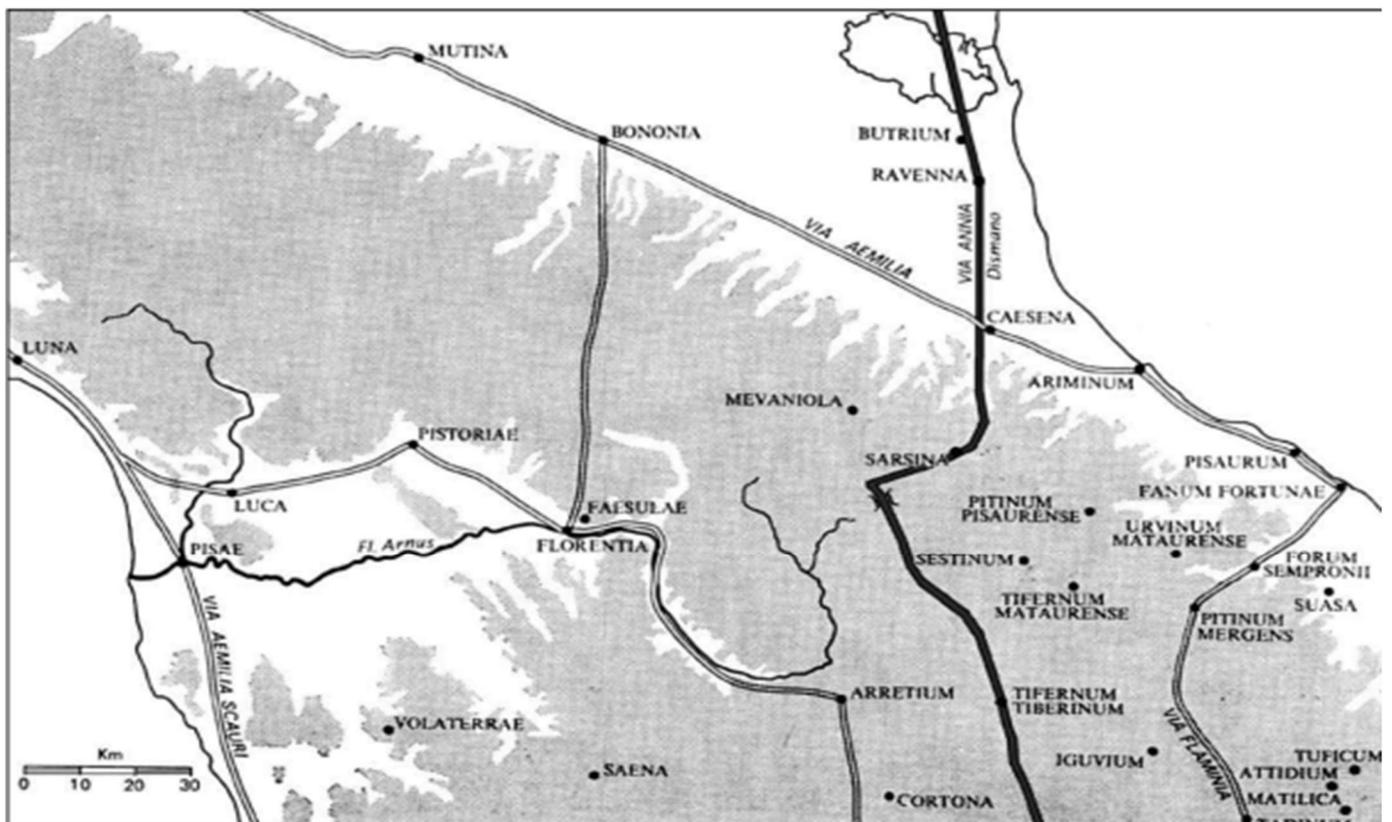


Figura 12: ipotesi ricostruttiva del Passaggio della Via Annia nel suo medio tragitto proposta da Uggeri. (Uggeri 2012)

⁸¹ DONATI 2008.

Presso questa località la *Via Popillia*, proveniente da Rimini e che seguiva una direttrice più litoranea si inserisce nella *Via Annia*. Dato l'assetto dell'incrocio, ossia il fatto che la *Popillia* sembra inserirsi obliquamente nell'*Annia*, e dato quadro ricostruttivo fin qui descritto, è più probabile propendere per una cronologia alta della *Via Annia*, ossia il 153 a.C., sulla quale si inserisce la *Popillia* nel 132 a.C.⁸². Da questo punto in poi *Annia* ed *Popillia* si sovrappongono completamente, e si dirigono a Ravenna.

La strada oltre Ravenna prosegue sul dosso litoraneo costituito da antiche dune fossili, in direzione nord, senza subire divagazioni.

Sul Dosso Sabbioni nel 1956 Nereo Alfieri esplorò e descrisse un edificio romano, ma soprattutto i resti di una strada romana, pavimentata con basoli in trachite dei Colli Euganei.

A sei miglia da Ravenna, dopo la stazione di *Butrium*, ricordata dalla *Tabula Peutingeriana*, si staccava verso nord-ovest un diverticolo stradale, che attraversava e congiungeva le stazioni, sempre ricordate dalla *Tabula Peutingeriana*, di *Augusta e Neronia*. Quest'ultima sorgeva in corrispondenza di un grosso abitato di età romana, situato nell'attuale località Lagozzo. Qui la direttrice più occidentale si ricongiungeva con la direttrice più orientale che seguiva il cordone sabbioso lungo la costa.

Da qui prosegue e raggiunge infine località Pontemaodino, dove il computo di 250 miglia da Roma sembra dunque essere rispettato, e quindi la via così ricostruita può essere attribuita alla *Via Annia*⁸³.

La direttrice stradale sicuramente proseguiva, e come caposaldo di ogni ricostruzione del suo percorso in area veneta è indicato il toponimo Agna, nome della già ricordata località posta tra Adria e Padova.

A nord di Pontemaodino la via proseguiva e raggiungeva mansio *Hadriani*, come già ricordato citata dalla *Tabula Peutingeriana*. Qui, dove sfociava in mare il corso dell'*Olone*, correva anche il confine tra Gallia Cispadana e *Venetia*, e poi, a partire dall'epoca augustea, il confine tra l'*VIII regio* e la X.

Dopo San Basilio la *Via Annia-Popillia*, che come abbiamo detto, fino a questo tratto avevano corrisposto i loro tracciati, si biforcavano. La *Via Popillia*, o meglio, il suo tratto stabilizzato e ristrutturato sotto il regno dell'imperatore Claudio, proseguiva in direzione di Chioggia, e poi di Altino, lungo sempre l'antico cordone dunoso peri-litoraneo. Tale assetto stradale si era reso necessario per attivare un collegamento più rapido verso Altino, divenuto un centro nevralgico da quando dalla meta del I sec. d.C. era stata collegata al grande sistema stradale che portava al centro Europa e che faceva capo alla *Via Claudia-Augusta*.

La *Via Annia* invece attraversava l'isola di Ariano, per poi proseguire ed infine giungere ad Adria.

Il tracciato tra Adria e Padova è già stato precedentemente ricordato. Il fatto che la via, dopo Adria, deviasse verso nord è probabilmente dovuto alle particolari condizioni geomorfologiche, che vedono necessario evitare la zona lagunare e pericostiera, poco adatta al passaggio di un asse stradale.

⁸² UGGERI 1984, p. 403.

⁸³ UGGERI 2012, p. 153.

Inoltre, l'importanza del centro urbano di Padova può aver determinato la necessità di inserirlo all'interno di una più importante via di comunicazione.

Un documento medievale, datato al 954, ci parla di una Via Agna nei pressi di Padova, che viene descritta correre "*in levata maiore*". Tale metodo costruttivo si rende necessario in questo particolare angolo di pianura padana, in quanto utile per rendere la strada solida e sicura attraverso un territorio caratterizzato da forte instabilità, soprattutto per quanto riguarda il pericolo di alluvione e di impaludamento, dovuto ad un difficile drenaggio delle acque. L'espressione in levata ha poi dato origine, in tutta la pianura, a molti toponimi noti oggi come Levada. Anche località che richiamano nel nome Arzere o Arzeron, corruzioni del termine argine, richiamano a questa tipologia costruttiva. Grazie a conoscenze relative al tratto dell'Annia più noto, ossia quello da Padova ad Aquileia, si può verosimilmente ricostruire le modalità di realizzazione di questo particolare tracciato stradale. Il terrapieno veniva realizzato in sabbia e ciottoli. Alla base poteva essere presente una massicciata di fondazione composta da conci di trachite proveniente dai Colli Euganei, che potevano raggiungere dimensioni anche ragguardevoli. Erano utilizzati anche frammenti di laterizi o altri materiali da costruzione di scarto. Un esempio di questa tipologia costruttiva è dato dal tratto di strada studiato, a nord di Padova, presso località Arzeron della Regina. La pavimentazione del battuto stradale vero e proprio invece era costituita da un compatto battuto in ghiaia, posto su una fondazione realizzata con una sovrapposizione di strati di ghiaia e argilla, spesso posti a loro volta su delle fondazioni di pietrisco. Tale sovrapposizione di strati di materiali diversi era funzionale al drenaggio delle acque. L'argilla inoltre assume il ruolo di legante interno. La realizzazione di argini non era l'unico modo utilizzato per attraversare zone umide o instabili. I romani utilizzavano anche i cosiddetti *pontes longi*. Citata anche da fonti letterarie, questa tecnica prevedeva la stesura di pali in legno infissi al suolo, sopra i quali veniva steso un tavolato ligneo, oppure fascine. Tale soluzione veniva adottata per isolare il piano stradale dall'umidità del suolo e prevenire un'eventuale risalita d'acqua. Al di sopra della componente lignea veniva stesa la copertura che avrebbe composto il piano di calpestio stradale. A nord di Adria, presso San Martino della Tomba, come già ricordato, è stato rinvenuto un tratto stradale, realizzato nel seguente modo. Una base in spessi tavolati in legno di rovere, sovrastata da una sottofondazione di malta e resti di materiale da costruzione, su cui poggia a sua volta uno strato di grosse pietre in trachite dei Colli Euganei. Tale apprestamento stradale è stato riscontrato anche presso le torbiere del Soima, in Friuli⁸⁴.

Riprendendo il percorso, dopo Padova la Via proseguiva, e si portava verso Altino e poi Concordia, città alla quale è relativa un'iscrizione inerente all'*Annia*. Il percorso descritto risulta sicuramente più lungo rispetto a una direttrice più diretta Adria-Altino. Nella scelta di questo tracciato probabilmente hanno giocato forti condizionamenti geomorfologici. La condizione di instabilità data dalla costa di tipo lagunare ha costretto i costruttori romani a prediligere un percorso più interno, anche se è risultato essere più lungo. Inoltre, nel II sec. a.C., Padova ricopriva ancora una posizione fondamentale nel nord-est, in quanto uno dei centri maggiori del popolo veneto prima della romanizzazione, che, ricordiamolo, nel II sec. a.C. era ancora in piena evoluzione e tutt'altro che conclusa.

⁸⁴ CERCHIARO 2004, pp. 242-246.

Da Padova si staccava anche il prolungamento della cosiddetta *Via Emilia Minor*, che proseguiva per Treviso e poi Oderzo. È stato ipotizzato anche che la *Via Annia* potesse coincidere per un tratto con l'*Emilia Minor*, e giungere dunque anch'essa a Oderzo. Rimane comunque più plausibile pensare che puntasse in maniera più decisa su Altino, come indicato sempre da Uggeri anche nella proposta di questa "nuova *Via Annia*".

Il percorso da Padova ad Altino, e da qui ad Aquileia è quello testimoniato maggiormente. Ci è noto anche dai tre maggiori Itinerari a noi noti, la *Tabula Peutingeriana*, l'*Itinerarium Antonini* e l'*Itinerarium Burdigalense*. In età imperiale, soprattutto a partire dal III sec. d.C., la via tra Padova e Aquileia è frequentemente utilizzata. Lo testimoniano numerosi miliari rinvenuti, datati tra III e IV sec. d.C. va ricordato che le esigenze di percorso proprie della tarda età imperiale sono profondamente mutate rispetto al contesto storico della repubblica del II sec. a.C., contesto nel quale il sistema *Annia-Popillia* è stato progettato e realizzato⁸⁵.

Presso la stazione *ad Portum*, ricordata sempre dalla *Tabula Peutingeriana*, doveva avvenire, come già ricordato, l'incontro tra *Via Annia*, proveniente da Padova, e *Via Popillia*, proveniente invece più direttamente da Adria. Presso località Porto Menai sono stati rinvenuti resti archeologici attribuibili all'epoca romana.

In località San Giusto, presso Levada, nel tratto stradale tra Altino e Aquileia, avveniva l'incontro tra *Via Annia* e la *Via Postumia*, proveniente da nord-ovest, sulla direttrice di Oderzo. Nella vicina località di Annone Veneto va probabilmente riconosciuta la mansio *Ad IX*, ricordata dalla *Tabula Peutingeriana*, in quanto si trova a nove miglia da Concordia⁸⁶. Se tale ricostruzione degli eventi risulta corretta, la *Via Postumia*, realizzata nel 148 a.C., sarebbe quindi posteriore all'*Annia* e i loro tracciati finali tra grossomodo Concordia e Aquileia coinciderebbero. Con il quadro così delineato si viene a risolvere l'apparente problema della mancanza, nelle fonti epigrafiche di Aquileia, dell'ultimo tratto della *Via Postumia*, dato che ci è testimoniato solamente il passaggio di una *Via Annia*.

Nella stessa località nel 42 a.C. verrà fondata la città di *Iulia Concordia*, che sarà collegata alla vicina *Via Annia* da dei piccoli diverticoli stradali⁸⁷.

L'ultimo tratto è stato ampiamente utilizzato anche nella tarda età imperiale, quando Milano divenne capitale dell'Impero d'Occidente. Con questo mutato assetto politico, infatti, si rendeva necessario un collegamento tra Milano e l'importantissimo porto di Aquileia, che rappresentava a sua volta il collegamento con la parte orientale dell'Impero.

Anche la tratta Concordia-Aquileia è descritta dettagliatamente dai tre Itineraria maggiori.

È da segnalare, in località Chiarisacco, ad una decina di chilometri da Aquileia, il ritrovamento di un ripostiglio di monete contenente 206 assi, datato al 150 a.C. Risulta essere quindi la più antica attestazione del tratto da Altino ad Aquileia, e ci testimonia l'immediato utilizzo della Via subito dopo il suo periodo di costruzione, oltre che confermare una cronologia alta per tutto l'asse viario⁸⁸.

⁸⁵ UGGERI 2013, pp. 17-37.

⁸⁶ CARTA ARCHEOLOGICA DEL VENETO 1988.

⁸⁷ ROSADA 1984.

⁸⁸ CRAWFORD 1969, N. 144.

Infine, la via giungeva ad Aquileia.

Dopo la descrizione del percorso è opportuno un breve riassunto del nuovo quadro proposto da Uggeri.

L'ipotesi ricostruttiva avanzata da Uggeri è frutto di un lavoro di studio avviato a seguito del rinvenimento di un miliare in località Pontemaodino, indicante il nome del costruttore della Via e le miglia di distanza da Roma. La Via dunque è l'*Annia*, e aveva come capolinea Roma e Aquileia. Tito Annio Lusco seppe individuare il percorso più lineare tra Roma ed Aquileia, e di fatto la Via percorre idealmente quasi una linea retta, salvo le grandi barriere geografiche costituite dalle valli del Tevere e del Savio e dalla costa alto-adriatica. La Via è stata sicuramente stesa unendo spezzoni di tracciati precedenti, in quanto non sarebbe possibile pensare alla realizzazione di un'opera di tali dimensioni – il tracciato misura 577 km – nell'arco di durata di un consolato. Il fatto di sfruttare piste e tracciati precedenti per la realizzazione di questo asse viario doveva essere una pratica adottata spesso anche per la stesura di altri tracciati stradali. La *Via Annia* ha per lunghi tratti del suo percorso una spiccata attenzione per gli aspetti morfologici del territorio utili per tracciare un percorso più diretto e stabile. In particolare, lungo la valle del Savio e lungo ampi tratti della costa Adriatica, dove i cordoni dunosi sono ampiamente sfruttati come base per il selciato stradale. Queste particolarità morfologiche dovevano già essere sfruttate dai tracciati precedenti l'opera di Tito Annio Lusco.

Gli Itinerari non ci danno nessuna testimonianza riguardo la parte centrale della *Via Annia*, che attraversava l'Etruria, in quanto questo tratto stradale durante l'epoca imperiale perse progressivamente d'importanza. Il contesto geopolitico che aveva portato alla realizzazione della *Via Annia* alla metà del II sec. a.C. era del tutto superato in tarda età imperiale, e il tratto che portava da Roma alla zona di Rimini risultò avere con il tempo solo valenza locale. La direttrice Roma-Rimini venne a essere servita solo dalla *Via Flaminia*, mentre ad ovest dell'*Annia* con gli imperatori Traiano ed Adriano si attuarono dei potenziamenti lungo la *Via Cassia* che resero obsoleta la *Via Annia* anche riguardo quelle direttrici. Il tratto lungo la pianura padana invece durante la tarda epoca imperiale assunse un notevole valore, a seguito della cresciuta importanza per l'Impero delle città di Milano, Aquileia e Ravenna. Una parziale rinascita si ebbe durante l'epoca Bizantina, in quanto questa Via fu utilizzata come collegamento tra i due principali territori bizantini della penisola, l'Esarcato di Ravenna e il Ducato di Roma⁸⁹.

1.5 Suddivisioni agrarie inerenti a tracciati stradali

Durante gli studi relativi all'individuazione dei tracciati stradali finora descritti, sono emerse anche tracce di suddivisioni agrarie, che è opportuno descrivere brevemente in quanto legate a due tratti stradali precedentemente presi in considerazione.

Nell'area compresa tra i due paleoalvei della Filistina è stata individuata una grande opera di suddivisione agraria, che comprende parte della pianura Padana orientale e si estende fino a lambire la laguna di Venezia. L'opera comprende la classica suddivisione del territorio operata dai romani, con l'assegnazione a chi ne aveva diritto di terreni situati all'interno di centurie.

⁸⁹ UGGERI 2012, p. 166.

Gli assi della suddivisione agraria sono orientati con andamento nord-est e nord-ovest, e sono compresi all'interno delle morfologie fossili relative a due rami della Filistina, i quali si biforcavano all'altezza di Rovigo. Il più meridionale proseguiva verso Adria, il più settentrionale invece si dirigeva verso Anguillara. La centuriazione è orientata dunque secondo *natura loci*, in modo da favorire l'irrigazione e il drenaggio delle acque.

Verso sud la divisione si interrompeva lungo il paleoalveo, a testimonianza del fatto che all'epoca in cui fu realizzata, questo corso della Filistina doveva già aver superato la fase di piena attività e si apprestava a divenire interrato. A nord invece, nei pressi di località Mardimago, è stata individuata la prosecuzione di due lineazioni oltre il dosso del ramo fluviale più settentrionale. Testimonianza questa che all'epoca della parcellazione agraria l'attività del corso d'acqua era completamente cessata. Le due lineazioni terminano in località Case Confine, toponimo che potrebbe essere collegato al fatto che proprio lì terminava la parcellazione agraria⁹⁰.

Da un'analisi preliminare erano state riscontrate centurie con un lato di 920 m circa, che presentavano lungo i *limites*, e al loro interno, grandi sentieri di collegamento. Una singola centuria misurava quindi 26 *actus*. Uno studio più attento ha rivelato che le dimensioni si aggirano invece intorno ai 965 m, ossia 27 *actus*. Questa misura risulta anomala rispetto alle tradizionali suddivisioni agrarie note, che prevedono una dimensione del lato di 710 m circa, ossia 20 *actus*. Va ricordato però che è presente una grande variabilità di casi e che queste dimensioni maggiori potrebbero essere imputate alle particolari caratteristiche morfologiche dell'area in questione. Inoltre, questo valore corrisponderebbe comunque ad un multiplo di un'unità di misura utilizzata nel mondo romano. All'interno di ogni reticolo è presente un'ulteriore suddivisione minore, sempre orientata secondo l'assetto dei *limites* principali. Sono presenti anche lineazioni discordi, da imputare probabilmente a epoche successive alla romanità.

È da segnalare il ritrovamento a Villadose di un testo epigrafico che riguarda una servitù di passaggio d'acqua da un certo Rufus a un personaggio di nome Cilo. Tale rinvenimento, datato al I sec. d.C. è da mettere in relazione con il disegno agrario e con l'opera di bonifica ad esso legato.

La Repubblica di Venezia a partire dal XVI sec. attuò nel medesimo luogo importanti interventi di bonifica.

Sono state ipotizzate linee di centuriazione anche a nord dell'Adige, nella zona ad est di Agna, a sud di Padova, ma non ci sono sufficienti dati per comprovare questa proposta.

La centuriazione tra Rovigo e Adria ha come perno il rettilineo stradale, lungo circa 22,5 km, che da Buso raggiunge Monsole, dove si congiunge con la via, *Popillia-Annia*, che proviene da Adria. Tale rettilineo prende il nome di "Via di Villadose", e rappresenta con tutta probabilità il decumano massimo della centuriazione. Interessante notare come ai due capi del percorso stradale sorgano due chiesette, le quali rimandano probabilmente a edicole o capitelli votivi di epoca antica sorti lungo il percorso viario. La strada misura 25 m di larghezza. Come già ricordato, probabilmente in questa zona le strade venivano realizzate in *aggere*; quindi, le dimensioni riscontrate da foto aeree

⁹⁰ PERETTO 1986, p. 61.

non riguardano l'effettiva ampiezza del piano stradale, che risulterebbe esagerato per una strada antica, bensì la base dell'argine, che doveva essere, per motivi strutturali, molto larga.

In zona Ca' Motte è stata portata alla luce una sezione stradale riguardante la "Via di Villadose" che porta a ipotizzare uno sconvolgimento di quel tratto di via a seguito di straripamenti dei fossati laterali dovuti a improvvisi cambi della loro portata. La strada subì sicuramente danni come dissesti e inagibilità del percorso. Il problema doveva essere particolarmente difficile da gestire, tanto che come soluzione si decise di dare una direzione meno problematica alla Via. In località Barbarighe si distacca una via dalla direttrice principale Buso-Monsole, e proseguendo per circa due chilometri, si riporta poi parallelo alla "Via di Villadose" in località Stopaccine. Qui lambisce un podere che porta il toponimo di Triboi, che sembra ricordare il termine Trivio, un incrocio⁹¹. Questa via parallela termina in una struttura argina situata a sud del paleoalveo dell'Adige. La struttura è costituita da una fascia di terreno rialzata larga circa 30 m, connessa con l'ansa dell'Adige. La struttura sembra essere collegata con la via di Villadose, con la via che proviene da Adria, e con la via che prosegue oltre l'Adige puntando verso Agna. È possibile che qui avvenisse un incrocio tra i due sistemi viari, quello proveniente da Villadose e quello più ampio che collegava Padova, Adria e linea di costa, ossia il sistema *Annia-Popillia*.

All'interno del reticolo centuriato si riscontra la presenza di testimonianze archeologiche riferibili soprattutto al I sec. d.C.

La centuriazione sembra ricalcare anche i limiti amministrativi del territorio di Adria e del territorio di Padova. Gli attuali confini delle province di Padova e Rovigo seguono per alcuni tratti questo antico limite territoriale.

Non è facile dare un orientamento cronologico affidabile alla centuriazione di Adria. Il periodo di maggiore floridezza della città in periodo romano e dell'area in generale, testimoniato come già ricordato, anche dai reperti, va dal I sec. a.C. al I sec. d.C. Inoltre è da tenere in considerazione l'ipotesi che la centuriazione sia stata possibile solamente quando Adria ha assunto la qualifica giuridica di *municipium*, evento che probabilmente è collegato alla concessione della cittadinanza romana per tutti gli abitanti della Gallia Cisalpina voluta da Cesare nel 49 a.C.

Le dimensioni del tracciato stradale, comprese quelle dei due fossati laterali, individuato da foto aeree nella zona compresa tra la sponda sinistra dell'Adige e Agna corrispondono a quelle misurate sulla Via di Villadose. La *Via Annia* sembra essere collegata, per estrapolazione, alla grande struttura individuata nelle vicinanze del paleoalveo dell'Adige. Qui poteva trovarsi un raccordo con il nuovo tratto della "Via di Villadose" realizzato dopo che il tracciato originario aveva subito dissesti idrogeologici⁹².

A nord di Adria, tramite fotografie aeree, come già ricordato, sono individuabili resti di un tracciato stradale che punta in direzione Monsole. Nel dettaglio, la via esce da Adria nella zona orientale della città, si dirige poi in località Ca Cima e Fienile Rossati, e successivamente attraversa Scolo Bresega e Navigli Adigetto. Raggiunge proseguendo località Bosco, Ca' Abrizzi, per poi proseguire flettendo leggermente verso nord-est. Infine, giunge in località la Casona, poco più a sud di Monsole, dopo

⁹¹ PERETTO 1986, p. 68.

⁹² PERETTO 1986, p. 73-75.

aver attraversato località fienile della Valle, poco più a oriente di Cavarzere. Presso località la Casona è individuabile facilmente un raccordo stradale che collega questa via con la Via di Villadose. Dallo stesso incrocio si diparte un altro percorso verso est, in direzione di Cavanella d'Adige. Questo percorso non è stato ulteriormente indagato.

Secondo Peretto nella zona a nord di Adria sono riscontrabili, da foto aeree, lineazioni riconducibili ad una parcellazione agraria che sembrerebbe impostarsi sulla grande via in uscita da Adria appena descritta, soprattutto per il suo tratto compreso tra Adria e lo Scolo Tartaro⁹³. Ad un'analisi più attenta le lineazioni riconducibili ad una centuriazione sono labili ed è difficile ricostruire un *ager* centuriato per questa zona.

Al di là della presenza o meno di una parcellazione agraria su vasta scala, la distribuzione dei reperti archeologici nell'area compresa tra Adria e Cavarzere testimoniano una diffusa e capillare antropizzazione del territorio in epoca romana.

Le difficoltà riscontrate nell'individuazione di una centuriazione nel territorio a nord di Adria sono dovute al fatto che nel corso dei secoli le successive alluvioni dell'Adige hanno portato uno strato di sedimenti che ha ricoperto vaste zone di pianura. Inoltre, la zona, nel corso del XX sec., è stata teatro di vaste azioni di bonifica. Date le particolari caratteristiche ambientali qui presenti, è stato anche proposto che non si trattasse di una centuriazione per così dire tradizionale, ma bensì fosse per *strigae*. Tale modalità di centuriazione vedrebbe il territorio diviso in fasce rettangolari, con il lato più lungo disposto nel senso dell'orientamento della centuriazione prescelto⁹⁴. Questa, modalità di divisione territoriale era utilizzata in tempi molto antichi, ma il suo utilizzo perdurò nel tempo, anche addirittura in epoca imperiale

Dagli studi è stata individuata anche un'altra divisione territoriale inerente ai percorsi qui trattati, questa volta in area Emiliana, lungo la *Via Annia* proposta da Uggeri. In particolare, riguardo il tratto di strada tra l'incrocio tra la *Via Annia* e la *Via Emilia* e Ravenna.

Lungo il rettilineo, di circa 20 km, sono individuabili delle lineazioni ortogonali all'andamento nord-sud della strada. Queste sono state individuate come parcellazioni agrarie, che hanno nel fiume Savio il limite orientale, e nella parcellazione agraria relativa a *Forum Popolii*, orientata diversamente, il limite occidentale. Questa suddivisione del territorio, preso in considerazione il fatto che riguarda tutto sommato un'area limitata, e che quindi non sembrerebbe essere legata ad un grande intervento di divisione agraria, potrebbe essere una testimonianza di un altro tipo di assegnazione del territorio. Questi lotti di terreno potrebbero essere quelli assegnati ai *viasii vicani*, ossia cittadini ai quali erano assegnati terreni ai lati delle strade in cambio del loro lavoro atto a mantenerle in ordine e in funzione. Questo uso è testimoniato dalla *lex agraria* del 111 a.C., che riprende un uso molto antico, che ci è stato descritto per esempio in Catone⁹⁵. La parcellazione agraria sarebbe dunque da collocare nel 153 a.C. e risulterebbe parte dello stesso evento realizzativo della *Via Annia*.

⁹³ PERETTO 1986, p. 76.

⁹⁴ DILKE 1971.

⁹⁵ CATONE, De Agricoltura 2.

Capitolo 3 - Raccolta dati ed elaborazione tramite GIS

Per la ricostruzione dell'effettivo tracciato della *Via Annia-Popillia* nell'area di San Basilio e dell'Isola di Ariano, è fondamentale avvalersi dell'analisi di foto aeree. In particolar modo l'attenzione è rivolta alla direttrice stradale più interna, e verosimilmente più antica, che dalla Tenuta Forzello si spinge in direzione nord-ovest verso Corbola, e più oltre verso Adria. È possibile mettere in relazione i dati ricavati da remote sensing con quelli raccolti in una carta archeologica, riguardante la zona, che riporta l'elenco di tutti i rinvenimenti strettamente correlabili al passaggio di una grande Via di comunicazione romana. Tramite software GIS è possibile l'unione di questa tipologia di dati al fine di individuare con maggior certezza possibile il tracciato sul terreno di questa Via. Le conclusioni tratte da questo tipo di approccio, tuttavia, non si discostano da un quadro puramente ipotetico. La prova ultima della corretta individuazione del tracciato della *Via Annia-Popillia* potrà essere data soltanto da eventuali ricognizioni mirate e saggi *in loco* atti ad individuare le strutture proprie dell'impianto stradale.

3.1 Rinvenimenti archeologici

Allo scopo di creare una carta archeologica è stata realizzata una catalogazione e georeferenziazione di tutti i ritrovamenti dell'area di San Basilio e delle località limitrofe verosimilmente interessate dal passaggio della Via. Non è stata eseguita una raccolta dati generale di ogni reperto o manufatto emerso nel corso del tempo, ma è stato selezionato solamente il record archeologico pertinente al passaggio di una grande via di comunicazione romana, in particolar modo sepolture, stele funerarie e manufatti stradali. Tale scelta è dettata dall'esigenza di questo studio di concentrarsi su un grande asse viario, e non prendere in considerazione l'antropizzazione generale dell'area in epoca antica.

La quasi totalità dei rinvenimenti catalogati sono pertinenti all'epoca romana, eccetto alcuni reperti provenienti da aree di sepoltura utilizzate già precedentemente alla romanizzazione e che hanno continuato a mantenere il loro utilizzo anche in epoca romana.

Le informazioni inerenti a molti ritrovamenti sono lacunose o mancano del tutto, e molti reperti sono andati perduti nel corso del tempo. Questo è dovuto alle circostanze di rinvenimento, spesso avvenuto nei secoli scorsi e realizzato da privati. Anche la georeferenziazione puntuale di molti reperti ne risulta compromessa.

Oltre all'area di San Basilio sono stati inseriti anche rinvenimenti riguardanti le località di Cavanella d'Adige e Sant'Anna (Chioggia), e riguardanti alcune località periferiche di Adria e di Cavarzere. Il passaggio della *Via Annia-Popillia* per Adria è attestato da molti dati, così come il tratto della *Via Popillia* lungo il cordone dunoso che da San Basilio si dirige in direzione nord verso Chioggia. La comparazione tra i dati dell'area di San Basilio e quelli di queste due zone può fornire un raffronto utile per il tratto di Via che attraversa l'Isola di Ariano.

I dati raccolti sono stati inseriti all'interno di schede con le informazioni principali riguardo ogni singolo ritrovamento. Di seguito è riportato l'elenco dei rinvenimenti.

Scheda 1	
Luogo di rinvenimento	Scolo Pascolon-Tombe - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Pianura presso cordone di dune fossili
Tipologia di rinvenimento	Tratto stradale
Descrizione	Presso l'incrocio tra lo scolo Santa Maria e lo scolo Pascolon è stato rinvenuto a 1,50m di profondità, a seguito di lavori di scavo dello scolo stesso, un tratto stradale lastricato con pietrisco di piccole-medie dimensioni.
Cronologia	
Data di rinvenimento	Precedente al 1934
Attuale collocazione	
Bibliografia	Cristi 1934, p. 46; De Bon 1939, p. 51; Le zone archeologiche 1987, p. 55

Scheda 2	
Luogo di rinvenimento	Località Case Fontana – localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Pianura
Tipologia di rinvenimento	Sepulture.
Descrizione	Non si conoscono i dettagli del rinvenimento né la descrizione esatta delle sepolture.
Cronologia	
Data di rinvenimento	
Attuale collocazione	
Bibliografia	De Bon 1939, p. 51

Scheda 3	
Luogo di rinvenimento	Ariano nel Polesine – localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Dosso fluviale
Tipologia di rinvenimento	Stele funeraria
Descrizione	Rinvenimento di una stele funeraria appartenuta alla liberta <i>Licinia Clara</i>
Cronologia	Prima metà I sec. d. C.
Data di rinvenimento	XVIII sec.
Attuale collocazione	Lapidario civico di Ferrara
Bibliografia	CIL, V, 2420; Mansuelli 1967, pp. 61 e 129-130, nr. 16, fig. 26; Turolla 1986, fig. 11; <i>Atria</i> 1989, p. 581, nr. 496

Scheda 4	
Luogo di rinvenimento	Tenuta Forzello - 44.944444, 12.176667
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	A seguito dei lavori di realizzazione della casa colonica nella Tenuta Forzello è emerso uno scheletro e un'anfora
Cronologia	Epoca romana
Data di rinvenimento	Fine XIX sec.
Attuale collocazione	
Bibliografia	Cristi 1934, p. 80; <i>Atria</i> 1989, p. 579, nr. 494

Scheda 5	
Luogo di rinvenimento	Chiesa di San Basilio – 44.945278, 12.180833
Tipologia di territorio	Pressi di una fossile
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	Al margine del territorio occupato dalla chiesetta a seguito di lavori agricoli è emersa una sepoltura contenente ceramica greca e paleoveneta, oggi in parte andata perduta.
Cronologia	VI sec. a. C.
Data di rinvenimento	Inizi XX sec.
Attuale collocazione	Museo Archeologico Nazionale di Adria
Bibliografia	De Min, Iacopozzi 1986, p. 171, nrr. 1-3 e 40

Scheda 6	
Luogo di rinvenimento	Chiesa di San Basilio – localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Duna fossile
Tipologia di rinvenimento	Sepulture
Descrizione	Durante lo spianamento di una duna fossile nei pressi della chiesa sono venute alla luce sepolture di cinque individui, ossa in dispersione e un sarcofago.
Cronologia	Epoca romana
Data di rinvenimento	1878
Attuale collocazione	Il sarcofago si trova nei pressi della chiesa
Bibliografia	Cristi 1934, pp. 80-81; Le zone archeologiche 1987, nr. 2900202, p. 55; <i>Atria</i> 1989, pp. 579-581, nrr. 494-495.

Scheda 7	
Luogo di rinvenimento	San Basilio – localizzazione di un'areale imprecisa
Tipologia di territorio	Pianura e cordone di dune
Tipologia di rinvenimento	Urne sepolcrali
Descrizione	Durante la prima metà del XX sec. si sono susseguiti vari ritrovamenti sporadici, poco descritti e non geolocalizzati. Tra questi vi è una serie di urne funerarie in pietra di varie dimensioni. Parte dei materiali è dispersa.
Cronologia	
Data di rinvenimento	Prima metà XX sec.
Attuale collocazione	Parte è conservata al Museo Archeologico Nazionale di Adria
Bibliografia	Conton 1904, p. 10 nota 3; Crisi 1934, p. 50; De Bellis 1978, pp. 18-58; Turolla 1986, pp. 47, 51, 55, fig. 12, 14 e 15; Atria 1989, p. 582, nr. 496

Scheda 8	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, Dosso della Fegna - 44.9467426, 12.1546325 – localizzazione di un'areale
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	sepulture
Descrizione	A seguito di lavori agricoli in una località nota come Dosso della Fegna sono emersi resti di alcuni scheletri allineati sopra un selciato. L'area è collocata tra Ariano Vecchio e San Basilio, anche se l'esatta collocazione di questa località non è tuttavia nota.
Cronologia	
Data di rinvenimento	1890
Attuale collocazione	
Bibliografia	Crisi 1934, pp. 47-49; Atria 1989, pp. 582-583, nr. 497

Scheda 9	
Luogo di rinvenimento	Cavarzere – localizzazione di un areale e imprecisa
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante nei pressi di un dosso fluviale
Tipologia di rinvenimento	Materiali sporadici e lastre di pavimentazione stradale.
Descrizione	Durante un'operazione di scasso sono emerse lastre di pavimentazione stradale che presentavano tracce lasciate dal passaggio dei carri. Sono emersi anche altri materiali sporadici poco descritti.
Cronologia	
Data di rinvenimento	1868
Attuale collocazione	
Bibliografia	Bellemo 1893, p. 178; De Bon 1939, p. 73 ss.; Peretto 1986, p 23 ss.

Scheda 10	
Luogo di rinvenimento	Cavarzere, località Cuora - 45.084444, 12.085556
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante nei pressi di un dosso fluviale.
Tipologia di rinvenimento	sepulture
Descrizione	Durante lavori di sistemazione del terreno sono state rinvenute 9 tombe romane a cremazione. A seguito di ulteriori indagini sono emerse tracce di un edificio e un'ulteriore tomba. Le sepulture presentavano un modesto corredo
Cronologia	Epoca romana
Data di rinvenimento	1905
Attuale collocazione	Parte dei corredi è custodito al Museo Archeologico Nazionale di Adria
Bibliografia	Alfonsi 1908; De Min 1987, p. 264

Scheda 11	
Luogo di rinvenimento	Adria, località Campelli - 45.082222, 12.056389
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante presso un dosso fluviale
Tipologia di rinvenimento	Sepulture
Descrizione	A partire da fine XIX sec. fino alla campagna di scavi del 1957 la zona ha restituito un elevato numero di sepolture. I corredi sono di elevata qualità, e tra i pezzi più notevoli comprendono un ossuario in vetro, una gemma raffigurante un animale fantastico, monete, ossi lavorati. Nei pressi delle sepolture sono state rinvenute anche tracce di un edificio. La zona testimonia una lunga fase di frequentazione
Cronologia	Dal III sec. a.C. al II sec. d. C.
Data di rinvenimento	Da 1875 al 1957
Attuale collocazione	Alcuni elementi del corredo sono conservati al Museo Archeologico Nazionale di Adria.
Bibliografia	Bocchi 1887, pp. 199-201; Conton 1904, pp. 7-15; Fogolari, Scarpi 1970, p. 85; Atria 1989, pp. 421-423, nr. 369, pp. 451-453, nr. 392

Scheda 12	
Luogo di rinvenimento	Adria, località Tiro a Segno - 45°04'43.2"N 12°03'21.3"E
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Stele funeraria
Descrizione	A seguito di arature è emersa la stele funeraria appartenuta a <i>Q. Castricus</i>
Cronologia	Prima metà I sec. d.C.
Data di rinvenimento	1977
Attuale collocazione	Museo Archeologico Nazionale di Adria.
Bibliografia	Peretto, Zerbinati 1987, pp. 279.280; Atria 1989, pp. 421-423, nr. 369, pp. 448.449, nr. 390

Scheda 13	
Luogo di rinvenimento	Adria, località Ca Cima - 45.060000, 12.067222
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Sepulture
Descrizione	Uno scavo archeologico ha restituito una piccola necropoli, con due livelli distinti di utilizzo, una prima fase con nove tombe a inumazione, mentre lo strato superiore consta di 52 sepolture. I corredi sono di modeste entità
Cronologia	Dal II sec. a.C. al I sec. a.C.
Data di rinvenimento	1970
Attuale collocazione	Museo Archeologico Nazionale di Adria.
Bibliografia	Dallemulle 1977, pp. 3-53, De Min 1984, p. 812; <i>Atria</i> 1989, pp. 454-455, nr. 394.

Scheda 14	
Luogo di rinvenimento	Adria, località Ca Garzoni – 45.045556, 12.035556
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante, presso un dosso fluviale
Tipologia di rinvenimento	Sepulture
Descrizione	Le campagne di scavo hanno riportato alla luce un'estesa necropoli. La maggior parte degli inumati è di epoca romana, sepolti sia con rito ad inumazione sia con rito incineratorio
Cronologia	Dal IV sec a.C. al II sec. a. C.
Data di rinvenimento	1966, 1969, 1972
Attuale collocazione	Museo Archeologico Nazionale di Adria.
Bibliografia	Scarfi 1967, pp. 55-58; Mangani 1982, pp5-107

Scheda 15	
Luogo di rinvenimento	Taglio di Po, località Ca Zen. - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Sepolture
Descrizione	Sono emerse un numero imprecisato di sepolture sia ad inumazione sia ad incinerazione correlati a rinvenienti ceramici
Cronologia	Da II sec. a.C. a I sec. d.C.
Data di rinvenimento	1905
Attuale collocazione	
Bibliografia	Scarani 1971, p. 38; De Min, Iacopozzi 1986, pp. 171-172, fig. 1

Scheda 16	
Luogo di rinvenimento	Località Cavanella d'Adige - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Dosso fluviale
Tipologia di rinvenimento	Pavimentazione stradale
Descrizione	Durante i lavori di scavo di un canale è stato rinvenuto un tratto stradale di circa venti metri completamente basolato, e secondo le testimonianze in ottimo stato di conservazione.
Cronologia	
Data di rinvenimento	1850
Attuale collocazione	
Bibliografia	Bellemo 1893, p. 84; Scutari 1969

Scheda 17	
Luogo di rinvenimento	Località sant'Anna, Chioggia - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Pavimentazione stradale
Descrizione	Durante le sue ricognizioni di superficie De Bon individuò delle massicciate in legno e blocchi grezzi che collegò ad un'opera stradale. Nei dintorni emergevano basoli e pietrame di medie-piccole dimensioni.
Cronologia	
Data di rinvenimento	1930
Attuale collocazione	
Bibliografia	De Bon 1938, p. 87; Bosio 1991, p. 65

Scheda 18	
Luogo di rinvenimento	Località Tenuta Valgrande, Chioggia – localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Tracce stradali
Descrizione	De Bon a seguito di ricognizioni di superficie individuò tracce che ritenne pertinenti ad una strada romana. Nelle vicinanze sono stati rinvenuti anche una moneta e un'anfora.
Cronologia	
Data di rinvenimento	Anni '30
Attuale collocazione	Biblioteca comunale di Chioggia
Bibliografia	De Bon 1939, p. 79; Scutari 1969

Scheda 19	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, Tenuta Forzello – 44.948127, 12.173135
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Basoli stradali
Descrizione	Durante la pulizia di una canaletta di scolo sono emersi basoli di dimensioni medio grandi, in trachite, appartenenti probabilmente ad tracciato stradale.
Cronologia	
Data di rinvenimento	2023
Attuale collocazione	
Bibliografia	Scavo archeologico

Scheda 20	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, Tenuta Forzello – 44.94666271, 12.17344003
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	A seguito di lavori per la realizzazione di una tubatura sono emersi i resti di un sarcofago decorato con elementi architettonici ed un'iscrizione incompleta. Il sarcofago conteneva diversi inumati.
Cronologia	A cavallo tra il II e il III sec. d.C.
Data di rinvenimento	1984
Attuale collocazione	Centro Turistico culturale di San Basilio
Bibliografia	Toniolo 1987, 306-307; Carzoli 1998, 100-101

Scheda 21	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, chiesa – 44.94579065, 12.17689113 - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	Copertura di un sarcofago rinvenuta nella zona antistante la chiesa di San Basilio. Non si hanno informazioni dettagliate riguardo il ritrovamento
Cronologia	Età romana
Data di rinvenimento	
Attuale collocazione	
Bibliografia	Cristi 1934, p. 80

Scheda 22	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, chiesa – 44.94576966, 12.17715429 - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	Non si hanno notizie precise al riguardo. Si ricorda solamente la presenza di un sarcofago nella zona antistante la chiesa.
Cronologia	
Data di rinvenimento	XVI sec.
Attuale collocazione	
Bibliografia	Turolla 1986, pp. 49-50

Scheda 23	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, Tenuta Forzello – 44.946942, 12.172670 - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Stele funeraria
Descrizione	Stele funeraria a disco con iscrizione appartenuta a <i>M. Aelius Severus</i>
Cronologia	Tra la fine del I sec. a.C. e l'inizio del II sec. a.C.
Data di rinvenimento	
Attuale collocazione	Museo Archeologico Nazionale di Adria
Bibliografia	Turolla 1986, pp. 47-48

Scheda 24	
Luogo di rinvenimento	San Basilio – localizzazione generica
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante
Tipologia di rinvenimento	Stele funeraria
Descrizione	Stele funeraria con iscrizione ormai divenuta illeggibile. Non si conoscono i dettagli del rinvenimento.
Cronologia	Tra la fine del I sec. a.C. e gli inizi del I sec. d.C.
Data di rinvenimento	
Attuale collocazione	Centro Turistico culturale di San Basilio
Bibliografia	Turolla 1986, p. 50

Scheda 25	
Luogo di rinvenimento	San Basilio (Chiesa) – 44.94590385, 12.17764004 - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	Rinvenimento di una sepoltura realizzata in mattoni con all'interno diversi inumati e un vasetto di vetro come corredo.
Cronologia	
Data di rinvenimento	
Attuale collocazione	
Bibliografia	Turolla 1986, pp. 49-50

Scheda 26	
Luogo di rinvenimento	San Basilio (Chiesa) – 44.94597251, 12.17643897 - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	A seguito di lavori rinvenimento di una sepoltura in muratura con all'interno i resti di cinque inumati.
Cronologia	
Data di rinvenimento	1878
Attuale collocazione	
Bibliografia	Cristi 1934, p. 80

Scheda 27	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, chiesa – 44.94590681, 12.17738107 - localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Dispersione di ossa
Descrizione	Riprovamento di ossa sparse associate alle varie sepolture ritrovate nelle zone limitrofe
Cronologia	
Data di rinvenimento	XIX sec.
Attuale collocazione	
Bibliografia	Cristi 1934, p. 80

Scheda 28	
Luogo di rinvenimento	San Basilio, Tenuta Forzello - 44.949162, 12.172200
Tipologia di territorio	Zona pianeggiante a ridosso di una duna fossile
Tipologia di rinvenimento	Sito archeologico
Descrizione	Durante sopralluoghi superficiali sono emersi numerosi frammenti ceramici. A seguito di uno scavo sono stati portati alla luce resti di edifici e una canaletta. I rinvenimenti comprendono ceramica paleoveneta, etrusco-padana, bucchero etrusco, e ceramica greca.
Cronologia	Dalla seconda metà del VI sec. a.C. a prima metà V sec. a.C.
Data di rinvenimento	1979
Attuale collocazione	Museo Archeologico Nazionale di Adria
Bibliografia	De Min 1986, pp. 171-174; Salzani, Vitali 1988, pp. 37-40

Scheda 29	
Luogo di rinvenimento	Taglio di Po, località Ca Zen – localizzazione imprecisa
Tipologia di territorio	Cordone dunoso
Tipologia di rinvenimento	Sepoltura
Descrizione	Rinvenimento sporadico di una sepoltura con associata ceramica attica a figure nere
Cronologia	Seconda metà VI sec. a.C.
Data di rinvenimento	Anni '60
Attuale collocazione	Presso privati
Bibliografia	De Min 1984, pp. 227-242

Tutti i rinvenimenti catalogati sono stati georeferenziati tramite software GIS al fine di creare una carta archeologica (fig. 1-2).

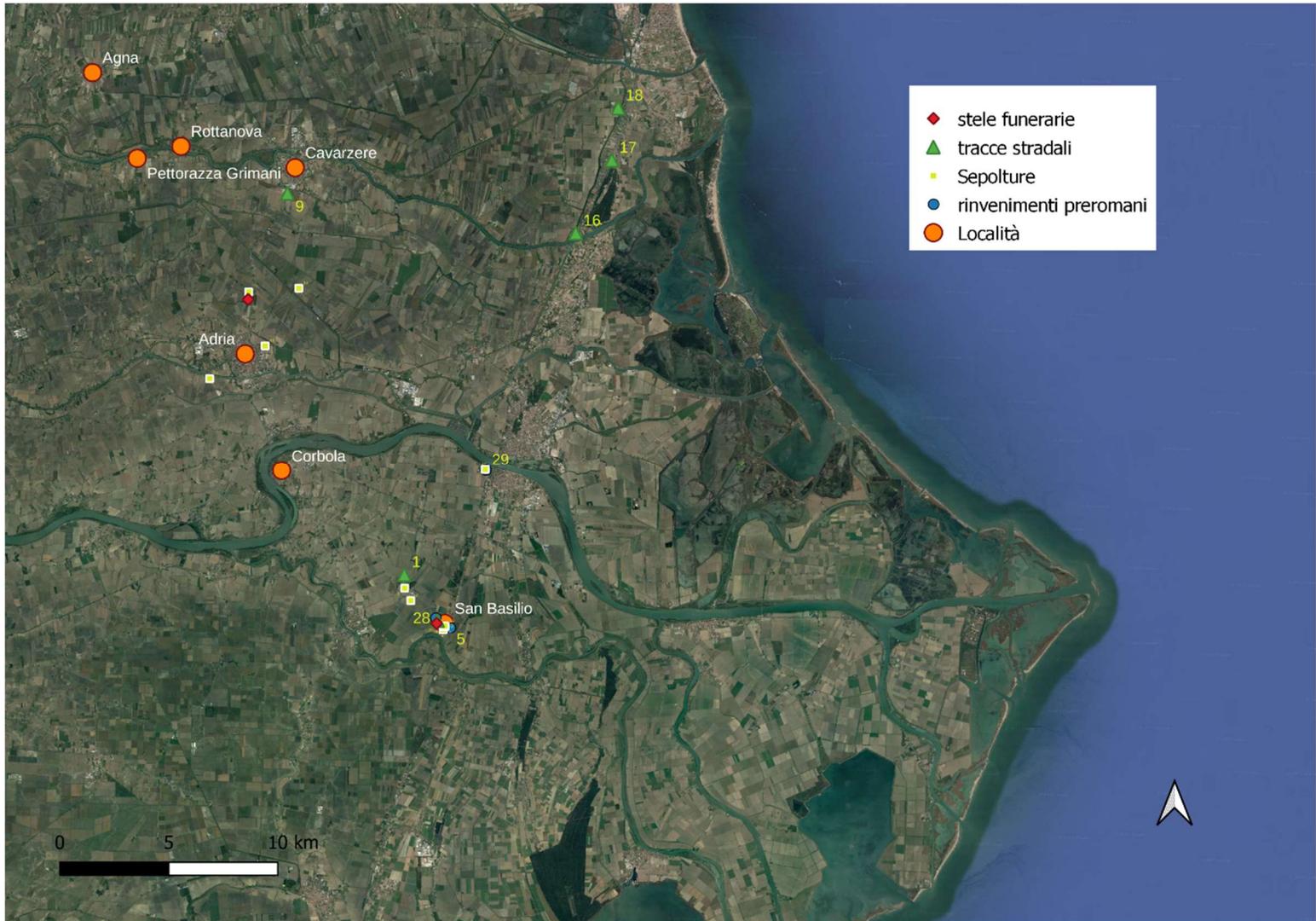


Figura 1: mappa complessiva dei rinvenimenti nell'area presa in esame. I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. (Elaborazione GIS)



Figura 2: area di San Basilio e delle località limitrofe. I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. (Elaborazione GIS)



Figura 3: dettaglio dell'area di San Basilio. I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. (Elaborazione GIS)

3.2 Analisi di fotografia aerea

Uno studio topografico di questo tipo non può prescindere dall'utilizzo della fotografia aerea per la raccolta dati. L'immagine aerea permette una visione d'insieme di tutte quelle che sono le tracce riferibili ad un asse viario.

Sono state utilizzate fotografie messe a disposizione dalla Regione Veneto tramite il suo Geoportale online. I fotogrammi appartengono ai voli *raven* 1983, *raven* 1990 e *delta Po* 2008, e sono pertinenti al territorio dell'Isola di Ariano e di Pettorazza Grimani. Le immagini sono state inserite nel software QGIS e successivamente georeferenziate.

Lo studio delle immagini aeree è stato volto al riconoscimento sul suolo di tracce, *soilmarks* e *cropmarks* riferibili ad un'asse viario. Tali tracce consistono in variazioni di colore, percepibili da una foto aerea ma non dal suolo, dovuti alla diversa tipologia di sedimenti rispetto al suolo circostante. Anche il diverso grado di assorbimento dell'acqua influisce sulla colorazione del suolo. Sedimenti e

apporti di umidità differenti hanno ripercussioni anche sulla tipologia di vegetazione e sulla sua crescita.

Analizzando i fotogrammi aerei è stato possibile individuare un tracciato stradale, con direzione nord-ovest/sud-est all'interno della tenuta Forzello, in stretta vicinanza con lo scavo protostorico (fig.4).



Figura 4: Traccia individuata da aerofoto delta po-va_17_0254 2008. (Elaborazione GIS)

La traccia scompare in direzione nord-ovest, per poi ricomparire in località Pascolon-Tombe. In questa zona la strada sembra piegare in modo più deciso verso nord, e in un tratto abbandona il tipico andamento rettilineo per compiere una grande curva. (fig. 5-6).

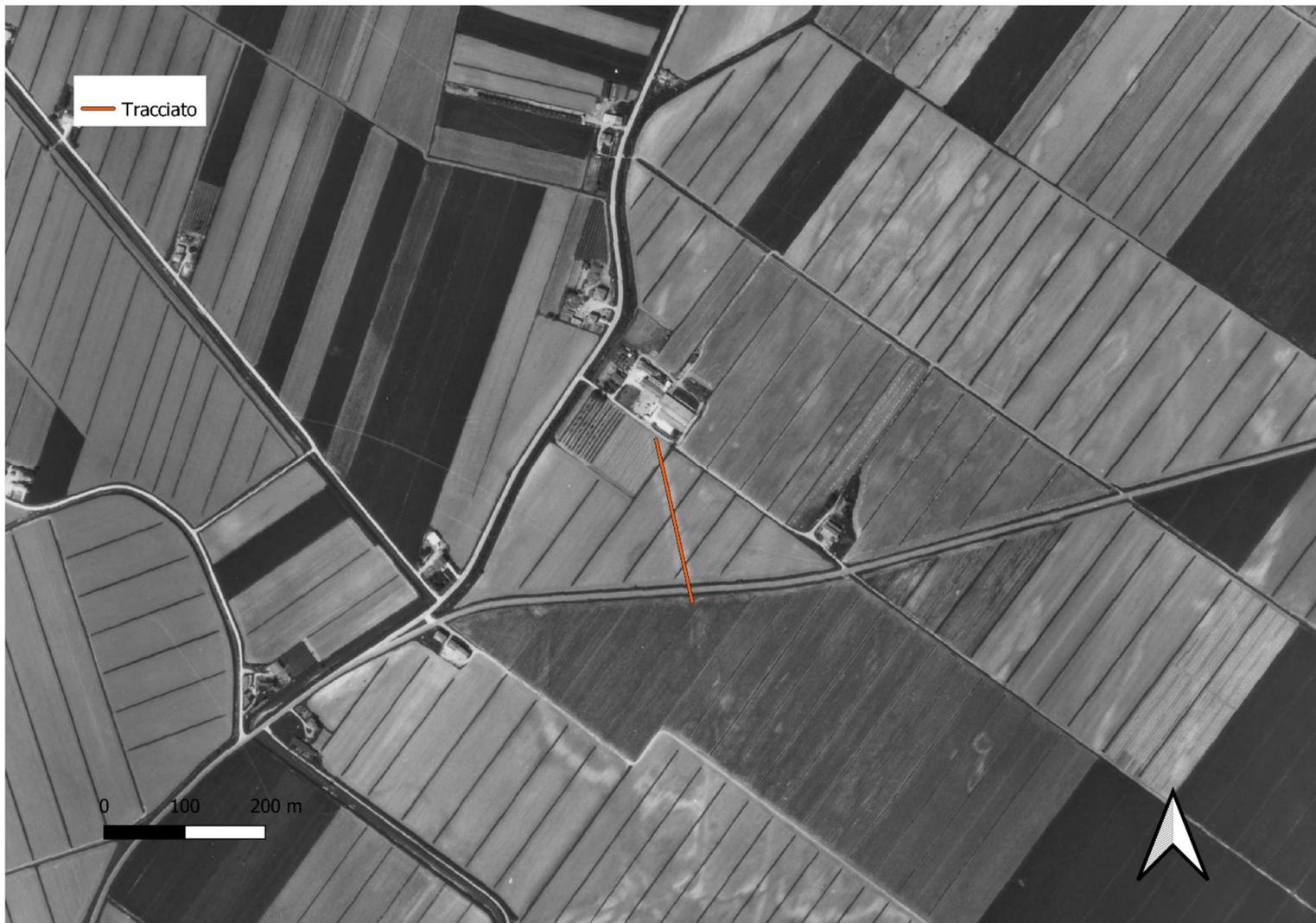


Figura 5: Traccia individuata da aerofoto pd-ro_10B_236 1883. (Elaborazione GIS)



Figura 6: traccia individuata da aerofoto deltapo-va_08_0693_2008. (Elaborazione GIS)

È possibile ipotizzare che l'abbandono del rettilineo in questo tratto sia stato causato dalla presenza di un ostacolo geomorfologico, quale l'esistenza di una zona paludosa, ora non più rintracciabile. La strada poteva anche fiancheggiare un corso d'acqua, il che rendeva necessario l'adeguarsi del suo tracciato all'idrografia della zona. L'analisi tramite remote sensing permette di individuare la presenza di resti di numerosi paleoalvei in prossimità dell'evidenza attribuita alla strada (fig. 7).



Figura 7: traccia e paleovalvei in località Tombe. (Elaborazione GIS, immagine da Google Earth luglio 2012.)

Poco più a nord il tracciato piega nuovamente in direzione nord-ovest, prosegue per parecchie centinaia di metri per poi scomparire in direzione Corbola. All'interno dell'Isola di Ariano non si hanno altre evidenze di questo tipo. La strada verosimilmente doveva attraversare l'attuale centro di Corbola e dirigersi infine verso Adria. L'attivazione del Po di Venezia, il cui corso era profondamente diverso in epoca antica, ha stravolto la geomorfologia della zona e portato alla scomparsa del tracciato stradale. Anche la moderna attività umana ha certamente contribuito alla distruzione di una possibile evidenza (fig. 8-9).



Figura 8: traccia individuata da aerofoto deltapo-va_08_0692_2008. (Elaborazione GIS)



Figura 10: mappa con il tracciato complessivo individuato attraverso l'Isola di Ariano. (Elaborazione GIS)

Al fine di ottenere la maggiore certezza possibile in merito ai dati riscontrabili da fotografia aerea è utile un confronto con le immagini relative all'area di Pettorazza Grimani. Qui è accertata la presenza di un crocevia di più assi viari. La *Via Annia* che proviene da Adria e si dirige poi a Padova. La "Via di Villadose" che partendo dalla zona a nord-est di Rovigo si dirige a Pettorazza Grimani, dove incrocia appunto la *Via Annia*, per poi proseguire fino a Monsole. Alcuni studiosi ritengono che in questa zona si separi dalla *Via Annia* anche il percorso della *Via Popillia*. Le evidenze visibili da foto aerea in quest'area sono dunque utili per confrontare le tipologie di tracce con quelle riscontrate nell'Isola di Ariano, in quanto appartenenti allo stesso sistema stradale (fig. 11-13).

Nella stessa area sono riscontrabili anche numerose tracce riconducibili ad un'opera di parcellazione agraria.

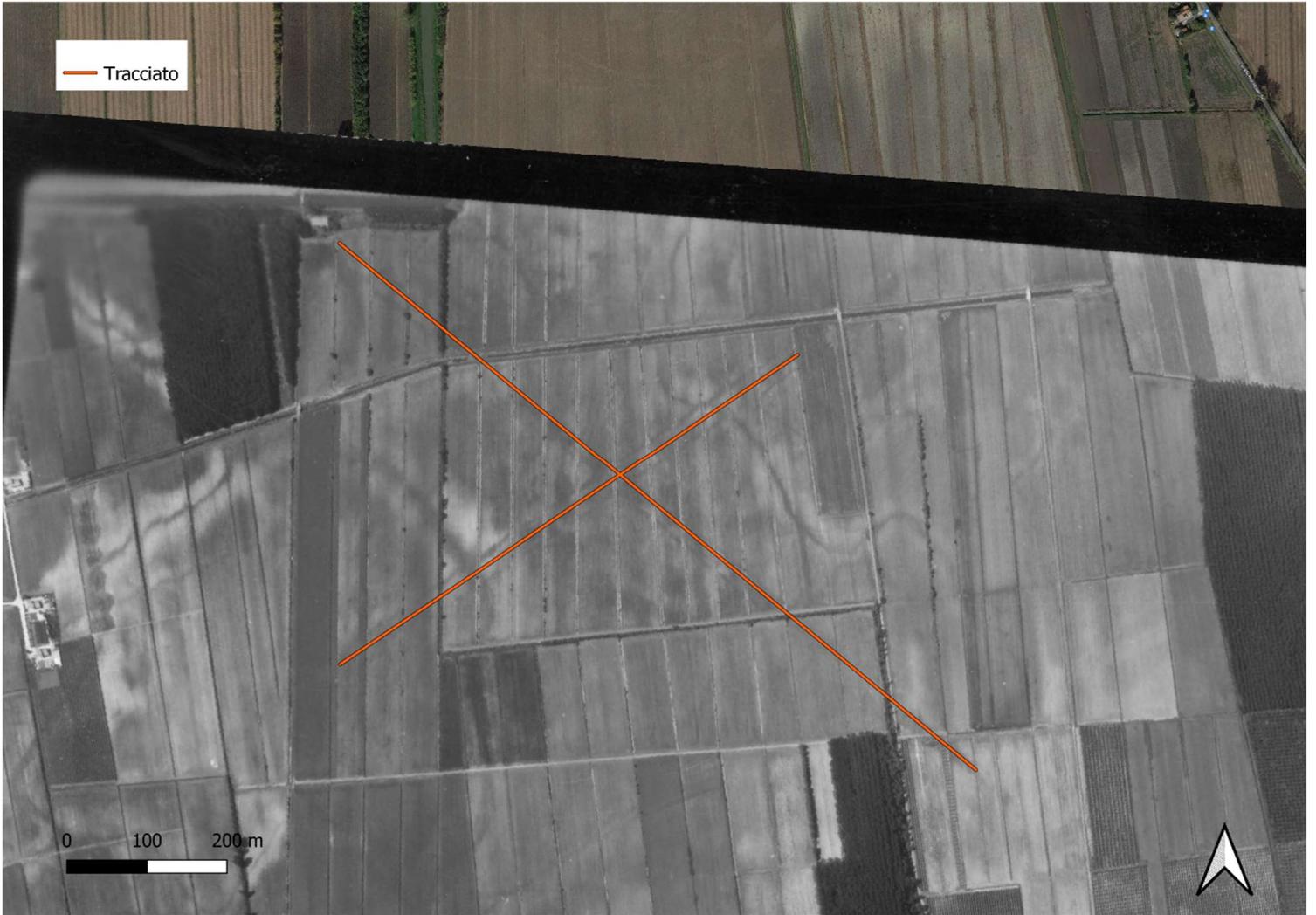


Figura 11: incrocio tra la "Via di Villadose" e la *Via Annia*. Foto aerea pd-ro_03_409_1983. (Elaborazione GIS)



Figura 12: tracciati a sud-ovest di Pettorazza Grimani. Foto aerea pd-ro_04_299_1983 (elaborazione GIS)



Figura 13: elaborazione GIS delle principali evidenze visibili da foto aerea nell'area di Pettorazza Grimani-Rottanova

Un ulteriore dato aggiuntivo inerente a questa tipologia di traccia risulta essere il calcolo delle dimensioni, che è possibile effettuare da foto aerea tramite l'utilizzo del software GIS. Le evidenze individuate appartengono ragionevolmente al medesimo sistema stradale e quindi ad una stessa fase costruttiva, per cui è lecito pensare ad una certa coerenza nelle loro dimensioni.

Va ricordato tuttavia che questo tipo di dato va letto prendendo in considerazioni diversi fattori. In primo luogo, il calcolo da foto aerea può presentare delle imprecisioni dovute al processo di georeferenziazione. Inoltre, le tracce visibili possono aver subito variazioni in epoca successiva al loro abbandono, oppure riflettono interventi di manutenzione, o delle alterazioni, compiute già in epoca romana ma in un periodo successivo a quello di realizzazione della strada.

Ottenere un dato di media relativo alla larghezza delle tracce stradali, tuttavia, risulta utile per un esame complessivo del territorio, oltre che rappresentare un punto fondamentale per eventuali successive ricognizioni sul campo.

Dimensioni relative alle evidenze nell'Isola di Ariano:

Tenuta Forzello: 20 m circa

Località Tombe: 13 m circa, tratto successivo: 20 m circa

Località Le Mantovane: 26 m circa

Località Pascolon: 25 m circa

Dimensioni relative alle evidenze di Pettorazza Grimani:

Località Beverare: primo tratto 32 m circa, secondo tratto 26 m circa

Località Stoppacine: 20 m circa

Tratto a nord di Rottanova, "Via di Villadose": 33 m circa

Tratto a nord di Rottanova, *Via Annia*: 21 m circa

In sintesi, la Via che attraversa l'Isola di Ariano ha in media una larghezza compresa tra i 15 e i 25 m, così come l'*Annia* nei pressi di Rottanova presenta una larghezza che si aggira intorno ai 20 m. La "Via di Villadose" sembra avere dimensioni maggiori, che ruotano attorno ai 30 m.

È possibile dunque notare una certa coerenza tra le tracce individuate nell'isola di Ariano e le tracce attribuite all'*Annia* a nord di Rottanova.

Queste dimensioni sono molto elevate per una via antica, in quanto una carreggiata stradale, anche di una via importantissima, non richiedeva tanto spazio per essere realizzata. Le ragioni della costruzione di una strada di tali dimensioni vanno ricercate nella particolare condizione ambientale tipica del polesine. La necessità di attraversare zone con un'alta presenza di corsi d'acqua ha costretto i romani a realizzare strade in *aggere*. Tale tecnica prevede la realizzazione di un terrapieno, a volte anche di notevoli dimensioni, al fine di elevare la strada dal piano campagna circostante e di conseguenza proteggerla dalle acque. Questi terrapieni presentano spesso su entrambi i lati dei canali atti a favorire il drenaggio delle acque. Questo sistema quindi, terrapieno e canali, può raggiungere le dimensioni riscontrate da foto aeree.

In Area polesana non sono ancora noti e ben studiati esempi di questa tecnica costruttiva, ma è possibile effettuare un confronto con gli studi pertinenti alla *Via Annia* e ad altri assi viari nell'area tra Padova ed Altino. Fino ai primi decenni del secolo scorso in alcune zone era ancora possibile osservare i terrapieni riferibili a strutture stradali (*fig. 14-15*).

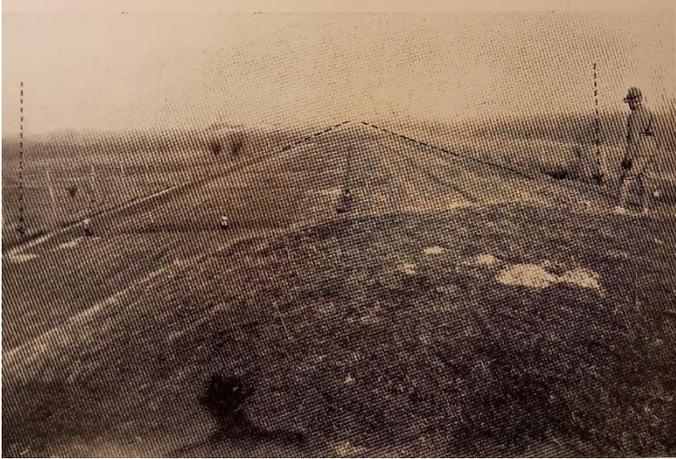


Figura 14-15: tratti attribuiti alla Via Claudia Augusta, località Musestre. (Foto Archivio De Bon, Istituto Veneto Di Scienze Lettere ed Arti)

Per riassumere dunque le dimensioni rilevate nell'area di San Basilio e nelle località limitrofe possono essere conformi a quelle relative ad una strada realizzata per attraversare un territorio pianeggiante caratterizzato da un difficile drenaggio delle acque. Tramite foto aerea, dunque, è possibile intravedere la base del terrapieno e i due canali laterali, che rappresentano una dimensione maggiore rispetto a quella che doveva appartenere all'effettivo piano stradale.

Nell'analisi delle foto aeree emergono anche tracce relative a paleovalvei, difficili a volte da distinguere dalle evidenze ritenute appartenenti ad un asse stradale. Differiscono tuttavia per diversi fattori.

La tipologia di traccia tende ad essere più irregolare. Non si notano particolari rettifili, ed anzi sono numerose le anse fluviali, anche con uno sviluppo notevole. L'orientamento prevalente, inoltre, di tali tracce in quest'area tende ad essere con direttrice est-ovest, data ovviamente dalla necessità del corso d'acqua di defluire verso il mare, ben diverso dall'orientamento nord-ovest/sud-est tipico delle tracce stradali. Le dimensioni dei paleovalvei sono generalmente inferiori a quelle registrate per le tracce pertinenti a percorsi stradali, eccezion fatta per i grandi corsi d'acqua, che al contrario risultano di dimensioni ben maggiori di quelle attribuibili ad una Via. I paleovalvei analizzati nell'area centrale dell'Isola di Ariano, infatti, presentano delle dimensioni che vanno da 8 m a 15 m, oppure ancora inferiori, tra i 3 m e i 5 m. Questo dato contrasta con quello rilevato in merito alle evidenze prese in esame (*fig. 16*).



Figura 16: tracce di paleoalvei in relazione al tracciato stradale nelle località Pascolon e Le Mantovane. Foto aerea deltopova_08_0692_2008. (elaborazione GIS.)

Date le differenze appena elencate è ragionevole escludere che le tracce individuate possano appartenere ad estinti paleoalvei.

Capitolo 4 - Conclusioni e considerazioni finali

I dati raccolti tramite ricerca bibliografica, catalogazione dei rinvenimenti, e analisi di foto aeree sono risultati utili per delineare un quadro complessivo della viabilità romana in area polesana, in particolar modo nell'Isola di Ariano e nel sito di San Basilio. Il sistema stradale composto dalle *Vie Annia* e *Popillia* viene inserito in un contesto generale che tiene conto delle condizioni ambientali proprie dell'epoca romana, di considerazioni e studi di tipo storico, e di informazioni raccolte con metodi di telerilevamento. Ne deriva un quadro coerente, ed è stato possibile individuare sul terreno, a livello ipotetico, un tracciato stradale che da San Basilio si dipana in direzione nord-ovest verso Corbola.

Nel corso del tempo sono state proposte varie ipotesi sull'attribuzione alla *Via Annia* o alla *Via Popillia* di resti di tracciati stradali rinvenuti nella zona tra Adria e Padova, e su quale fosse il tracciato complessivo delle due Vie. L'ipotesi inerente alla *Via Annia* proposta da Uggeri nel 2012 sembra essere la più coerente con i dati ad oggi a nostra disposizione.

La *Via Annia* partiva da Roma, e mantenendo una direzione nord-est costante, attraversava l'Etruria. Raggiungeva poi l'Adriatico e a nord di Rimini, proseguiva per Ravenna e raggiungeva la *mansio Radriani*, ovvero San Basilio. Da qui piegava verso Adria, poi per Padova, Altino e infine Aquileia. La realizzazione è attribuita a Tito Annia Lusco, durante il suo consolato del 153 a.C.

L'ipotesi di Uggeri è basata su solide basi che vedono il convergere di dati storici e topografici. La stesura della *Via Annia* risulta frutto del contesto storico della Roma del II sec. a.C. Il tracciato proposto spiega l'esistenza nella zona a nord di Roma di testimonianze riferite ad una *Via Annia* e soprattutto lo straordinario rinvenimento del miliare di Pontemaodino acquisisce un contesto nel quale essere inserito.

San Basilio e l'Isola di Ariano si vedono dunque coinvolti dal passaggio della *Via Annia*, e diventano per i secoli successivi uno snodo fondamentale di tutta la viabilità romana nella zona alto-adriatica.

La *Via Popillia* è stata stesa nel 132 a.C. dal console Publio Popillio Lenate. Da Rimini risaliva la costa, si innestava nel tracciato della *Via Annia* e condivideva il suo percorso fino a Adria, dove piegava in direzione nord-est, in una direttrice più breve per Altino. Da Altino ad Aquileia il tracciato tornava a combaciare.

Da San Basilio, nella prima metà del I sec a.C., venne realizzato un altro tracciato stradale che si staccava dalla *Via Annia-Popillia* e che proseguiva verso nord lungo il cordone dunoso litoraneo. Tale tracciato rappresentava una via di comunicazione totalmente costiera e ancora più diretta per Altino, e la sua realizzazione riflette la nuova importanza acquisita dalla direttrice paracostiera, che garantiva collegamenti più diretti ed efficaci lungo la fascia adriatica.

4.1 Sintesi dei dati

Alla via Popillia litoranea è associata la maggior parte delle sepolture rinvenute a San Basilio (*fig. 1*). Si vedano le schede: 4; 5; 6; 21; 22; 25; 26; 27; (Cap. 3, par. 1).



Figura 1: mappa di San Basilio inerente alla geolocalizzazione di alcuni rinvenimenti associabili alla *Via Popillia* diretta a Chioggia. (I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. Elaborazione GIS)

A conferma del passaggio della Via e dell'associazione di questa tipologia di rinvenimenti ad essa, è possibile il confronto con i rinvenimenti effettuati lungo altre parti del suo tragitto (*fig. 2*). Si vedano le schede 15; 16; 17; 18 (Cap. 3, par. 1).



Figura 2: mappa comprendente l'intero tracciato della Via di Chioggia. Sono riportati i rinvenimenti associabili alla Via e la localizzazione delle *mansiones VII Maria e Fossis*. (I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. Elaborazione GIS)

L'individuazione del tracciato che si dirige ad Adria risulta più difficoltosa. L'interpretazione di foto aeree, la georeferenziazione dei rinvenimenti e l'individuazione di evidenze riconducibili ad un battuto stradale hanno permesso di ipotizzare alcuni tratti di Via. La strada ragionevolmente si distaccava dall'insediamento romano rinvenuto nella Tenuta Forzello con un rettilineo in direzione nord-ovest, che lambisce l'area di scavo del sito preromano di San Basilio. Si portava in località Tombe, dove piegava in modo più deciso verso nord. Tramite foto aerea in questa zona è individuabile un'interruzione del rettilineo, che sembra piegarsi in una grande curva, per poi riprendere il suo percorso. Tale evidenza potrebbe ricollegarsi alla presenza in antico di un ostacolo che rendeva necessario il suo aggiramento. In località Mantovane la strada piega nuovamente in direzione nord-ovest, per poi scomparire. A queste tracce sono riferibili rinvenimenti di sepolture, di stele funerarie e di strutture stradali. Si vedano le schede: 1; 2; 8; 19; 20; 23; (fig. 3-4).

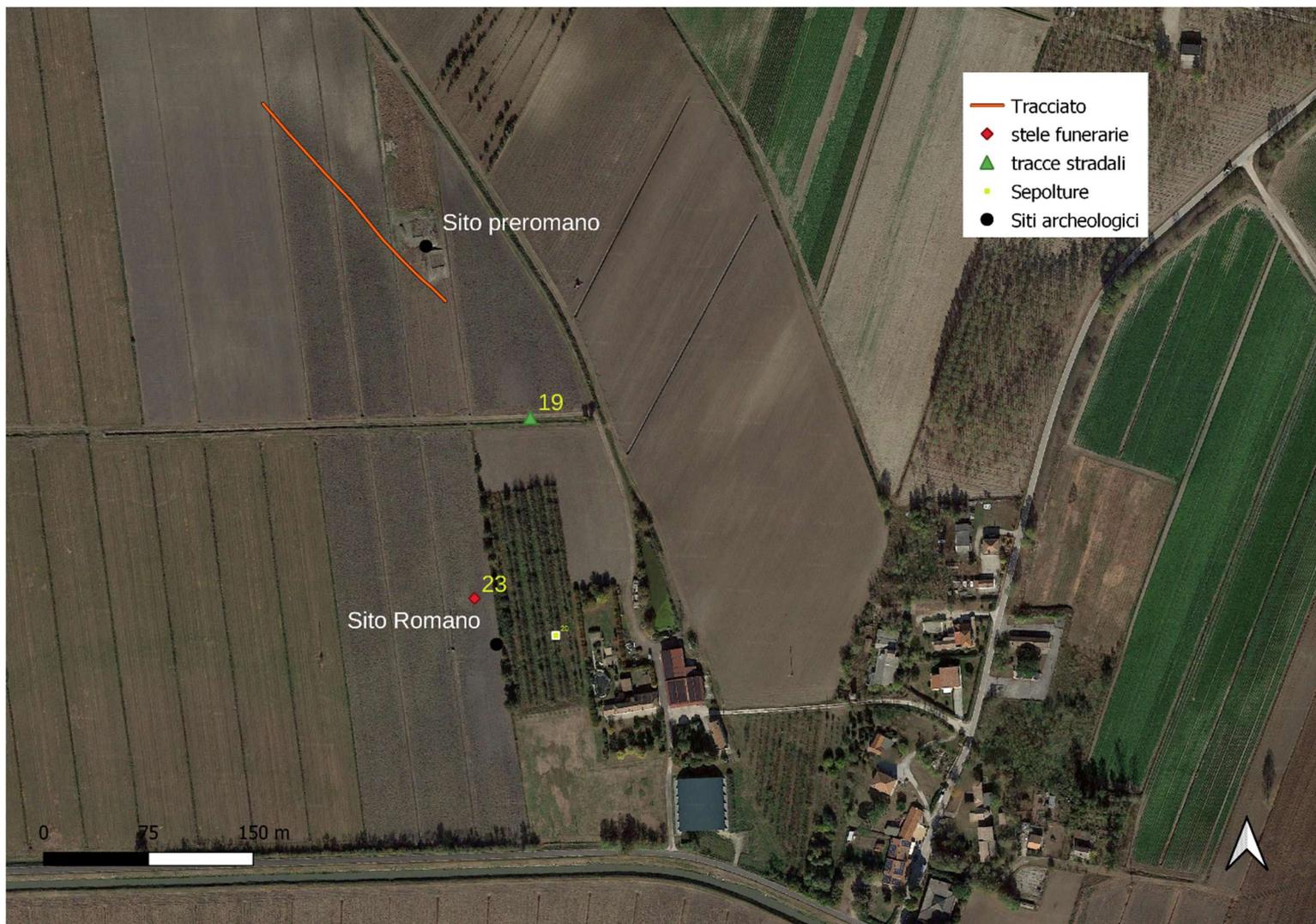


Figura 3 : mappa comprendente l'area di San Basilio con il rettilo individuato e i rinvenimenti correlabili ad esso e al sito romano. (I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. Elaborazione GIS)



Figura 4: mappa con i rinvenimenti e il tracciato stradale individuato in località Tombe-Pascolon. (I numeri fanno riferimento alle schede prodotte. Elaborazione GIS)

Al fine di dare validità alle evidenze riscontrate è stato proposto un confronto con ciò che è emerso dagli studi effettuati nella zona intorno a Rottanova, dove ormai da buona parte degli studiosi il passaggio della Via Annia è dato per certo. Le caratteristiche descritte, tra l'area di San Basilio e l'area di Rottanova presentano delle somiglianze, in quanto nel quadro qui proposto le tracce oggetto di studio sono appartenenti al medesimo asse stradale. La tipologia di traccia lasciata sul terreno è la stessa, le dimensioni sono consone con quelle di una strada in *aggera* e le zone limitrofe al passaggio della Via restituiscono la stessa tipologia di reperti.

La rilevanza dell'area di San Basilio è testimoniata anche dalla presenza di reperti di epoca preromana, che indicano una continuità di frequentazione a partire almeno dal VI sec. a.C. La consistenza della documentazione preromana è inferiore quantitativamente rispetto a quella romana e si concentra maggiormente nell'attuale area di scavo. La distribuzione geografica dei reperti sembra indicare una persistenza nell'utilizzo delle diverse aree. Ai margini della duna fossile

sopra la quale sorge la chiesetta di San Basilio è emersa una sepoltura, a conferma del probabile innesto della necropoli romana sopra un'area sepolcrale precedente (scheda 5 cap. 3, par. 1). La zona pianeggiante immediatamente ad ovest del cordone litoraneo invece con la presenza dell'abitato preromano conferma la vocazione ad area insediativa (scheda 28 cap. 3, par. 1).

Tale persistenza nella vita di un sito attraverso epoche diverse è riscontrabile non solo a San Basilio, ma lungo tutto la fascia litoranea. A titolo di esempio si riporta il rinvenimento di una sepoltura in località Ca' Zen (Taglio di Po) nel medesimo luogo dove sono emerse anche sepolture romane (scheda 29 cap. 3, par. 1). Nella zona limitrofa, come già ricordato, è collocata la *mansio VII Maria*.

4.2 Nuovi spunti di riflessione

Durante la fase di analisi di alcune foto aeree è emersa ad ovest di Tenuta Forzello una traccia compatibile con le caratteristiche descritte riguardanti le altre evidenze. Presenta un orientamento nord-sud più deciso rispetto all'evidenza di Tenuta Forzello. È in asse con i tracciati posti leggermente più a nord, in località Tombe-Pascolon, e da immagine aerea è possibile notare una somiglianza nella tipologia di segno lasciato sul suolo. Inoltre, per parecchie decine di metri mantiene un rettilineo costante. Anche le dimensioni sembrerebbero corrispondere con le altre rilevate, in quanto la larghezza misura circa 20 m. Tuttavia, se corrispondesse ad un tracciato stradale, questo risulterebbe al di fuori dell'area di estensione dell'abitato. Inoltre, non sono riscontrati rinvenimenti che possono avere una relazione relativamente certa con questa strada. (fig. 5).

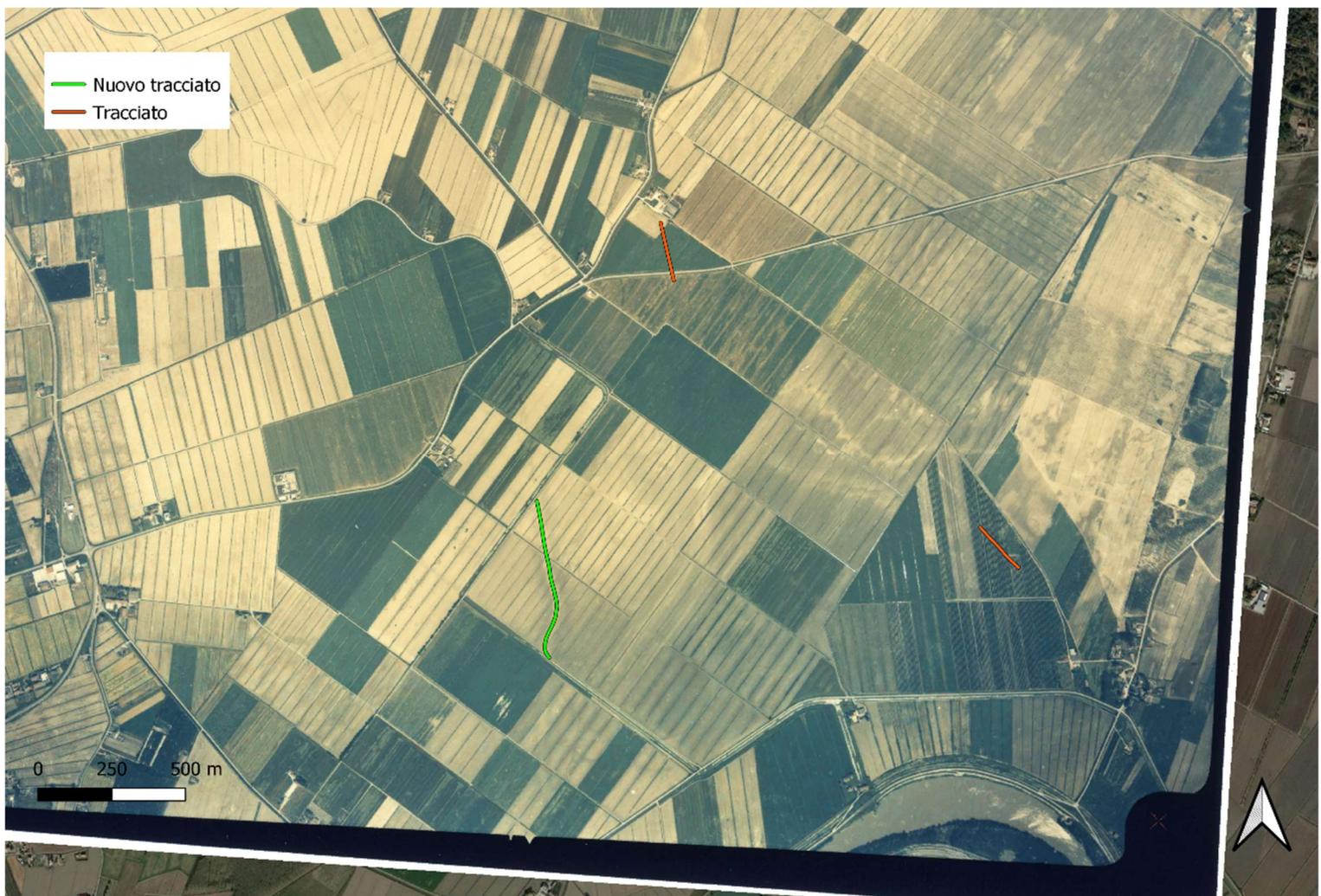


Figura 5: individuazione di una possibile traccia stradale alternativa ad ovest di San Basilio. (Elaborazione GIS di aerofoto reven_32B_52_1990)

Una ricognizione sul campo o eventuali saggi di indagine potrebbero offrire l'occasione di definire più nel dettaglio questo tipo di evidenza. Il suo riconoscimento come parte di un asse stradale imporrebbe un ripensamento del tracciato in direzione sud. Uno studio approfondito sul terreno risulterebbe risolutivo anche riguardo le altre tracce analizzate in questo studio.

Il quadro presentato rimane ad un livello ipotetico, anche se relativamente alle località Tombe, Pascolon e Mantovane sembra esserci maggiore certezza. La convergenza di dati fornita da immagini aeree e dai ritrovamenti, alcuni dei quali riferiti proprio a strutture stradali, possono ragionevolmente indurci a ritenere corretta l'individuazione della *Via Annia-Popillia* in questo tratto.

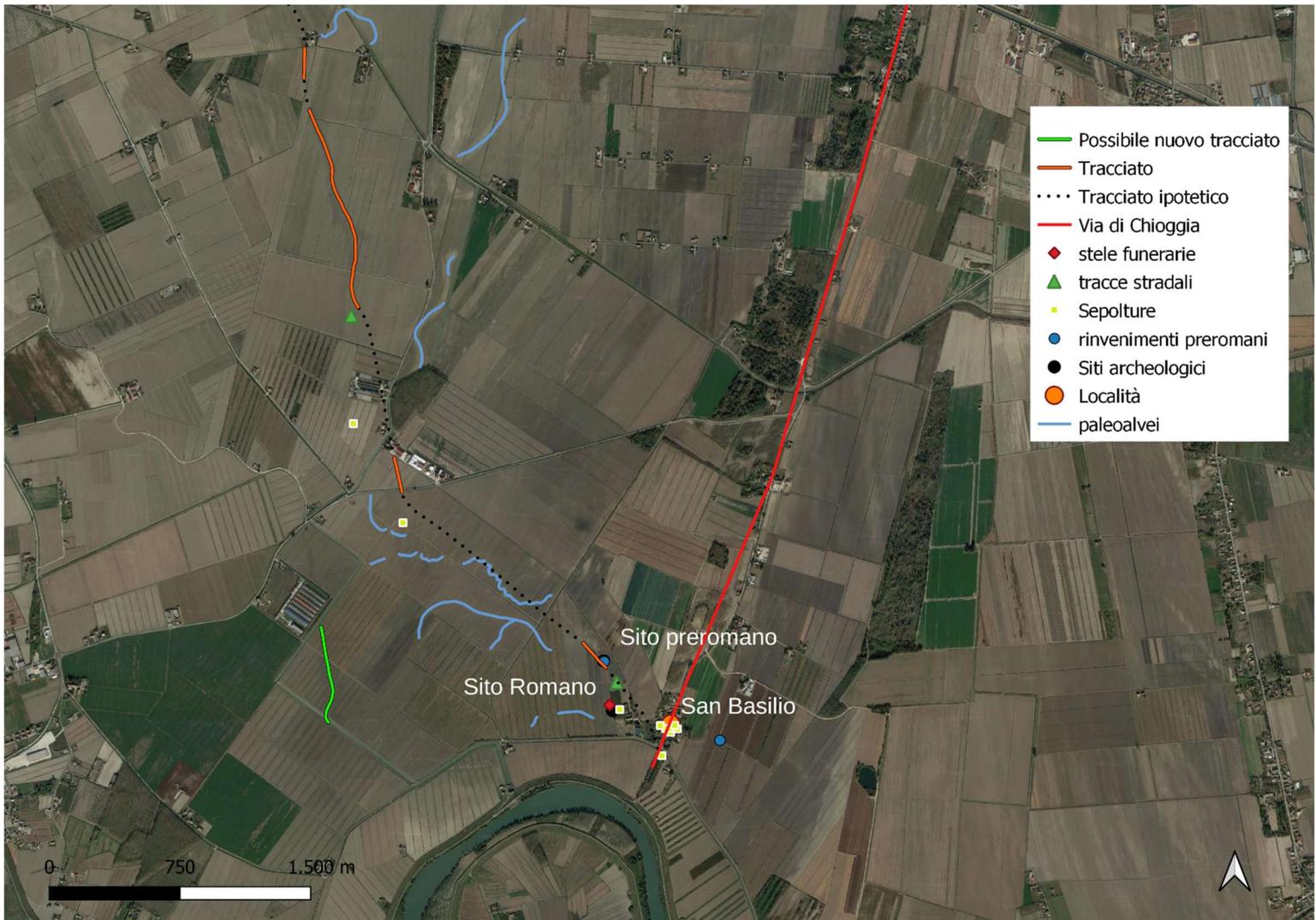


Figura 6: mappa complessiva delle evidenze prese in considerazione e ipotesi ricostruttiva del tracciato. (Elaborazione GIS)

Bibliografia

- ALFONSI A. 1908, *Cavarzere*, "NSc", pp. 418-419.
- BASSO P. 1986, *I miliari della Venetia romana*, in "Archeologia Veneta", IX, Padova.
- BALISTA C. 2013, *Dal Po di Adria al fiume Tartaro. Trasformazioni paleoidrografiche tra l'età del Bronzo e l'età del Ferro attraverso le evidenze petrografiche dei sedimenti del sito dell'Amolare di Adria (RO)*, "Padusa", XLIX, 2013, pp. 159-192.
- BELLEMO V. 1893, *Il territorio di Chioggia*, Venezia.
- BERMOND MONTANARI G., DE MIN M. 1983, *La penetrazione umana e l'organizzazione territoriale*, in CERUTI G. (a cura di), *il Delta del Po, Natura e civiltà*, Padova, pp. 53-101.
- BIETTI SESTIERI A. M. 1975, *Elementi per lo studio dell'abitato protostorico di Frattesina di Fratta Polesine (Rovigo)*, "Padusa" XI, 1-4, pp. 1-14.
- BISI F., PERETTO R. 1989, *Atria. Siti di interesse archeologico in territorio polesano*, Rovigo.
- BONOMI S. 1987, *Il territorio patavino*, in Veneto II, pp. 195-215.
- BORGATTI F. 1906, *L'agro ferrarese nell'età romana*, Città di Castello (Perugia).
- BOSIO L. 1970, *Itinerari e strade della Venetia romana*, Padova.
- BOSIO L. 1981, *L'antico delta del Po*, in *Il Delta del Po*, Padova, pp. 83-96.
- BOSIO L. 1991, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova.
- Carta Archeologica del Veneto* 1988, IV, a cura di Capuis L, Leonardi G., Mattioli S. P., Rosada G., Modena, 105-135.
- CERCHIARO K. 2004, *La tecnica stradale della Decima Regio: un contributo*, in BUSANA M. S., GHEDINI F. (a cura di), *La Via Annia e le sue infrastrutture*, Atti delle giornate di studio Ca Tron di Roncade (Treviso 6-7 novembre 2004), Padova, pp. 241-253.
- CONFORTI CALCAGNI A. 1981, *Per la storia delle comunicazioni romane: una nuova via da Verona all'Adriatico*, in "Economia e Storia, Rivista italiana di storia economica e sociale". 2, pp 229-238.
- CONTON L. 1904, *Le antiche necropoli di Adria*, Rovigo.
- CRAWFORD M. H. 1969, *Roman Republican Coin Hoards*, London.
- CRISTI G. 1934, *Storia del Comune di Ariano Polesine*, Padova.
- DALLE MULLE U. 1977, *San Basilio (Ariano Polesine). Scavo nell'area di un insediamento romano. Luglio 1977*, "Padusa", XII, pp. 154-160.
- DE BON A. 1939, *Il Polesine ne l'Antico Impero: il municipio romano di Atria*, Rovigo.
- DEGRASSI A. 1956, *La via Annia e la data della sua costruzione*, in Atti del Convegno per il retroterra veneziano (Mestre-Marghera, 13-15 novembre 1955), Venezia, pp. 35-40.

- DE MIN M 1984, *Adria*, in ASPES A. (a cura di), *Il veneto nell'antichità*, II, Verona, pp. 809-830.
- DE MIN M, IACOPOZZI E. 1986, *L'abitato arcaico di S. Basilio di Ariano Polesine*, in *L'antico Polesine: testimonianze archeologiche e paleoambientali*, Padova, pp. 171-184.
- DESTRO C. 2006, *La via Annia per Padova: tradizioni. credi, analisi*, in QdAV XXII, pp. 180-188.
- DILKE 1971, *Gli agrimensori di Roma antica*, Bologna.
- DONATI A. 2008, *Storia di Sarsina. I. L'età antica*, Cesena (Forlì- Cesena).
- FOGOLARI G., SCARFI B. M. 1970, *Adria antica*, Venezia.
- FRASSINE M. 2010, *La questione Popillia-Annia tra Padova e Adria*, in ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A. (a cura di), *Viam anniam influentibus palustribus aquis eververatam... Tradizione, mito, storia e katastrophé di una strada romana*, Treviso, pp. 107-119.
- GALLIAZZO V. 2004, *Ponti e altre modalità di attraversamento di età romana in aree umide: presenze esemplari e moderne lungo la via Annia*, in BUSANA M. S., GHEDINI F. (a cura di), *La Via Annia e le sue infrastrutture*, Atti delle giornate di studio Ca Tron di Roncade (Treviso 6-7 novembre 2004), Padova, pp. 253-269.
- GARATTI G., PALTINIERI S. 2022, *l'Eridano, il Po e i suoi rami. Un paesaggio culturale e le sue trasformazioni tra fonti letterarie e testimonianze archeologiche*, "Archeologia veneta", XLIV, pp. 54-65.
- GASPAROTTO C. 1961, *Patavium. Storia e monumenti: dalle origini al 601 d.C.*, in CECCHI M., GAUDENZIO L., GROSSATO LUCIO (a cura di), *Padova. Guida ai monumenti e alle opere d'arte*, Venezia.
- MANGANI E. 1982, *Necropoli in località Ca' Garzoni. Scavo 1966*, "NSc", pp. 5-107.
- MANSUELLI G. A. 1967, *Le stele romane del territorio ravvenate e del basso Po*, Ravenna.
- MARTINORI E. 1930, *Via Cassia*, Roma.
- MODENA A. 1878, *Via di Gavello*, "NSc", pp. 114-118.
- PAVANI BUGANZA G. 1971, *Storia e topografia di Ostilia romana*, "AttiMemAccVirgiliana", XXXIX, pp. 7-41.
- PERETTO R. 1986, *Ambiente e strutture antropiche nell'antico Polesine*, in *L'antico Polesine: testimonianze archeologiche e paleoambientali*, Padova, pp. 21-102.
- PERETTO R., BEDETTI S. 2013, *Trasparenze di paesaggi: Atlante aerofotografico del Polesine*, Rovigo.
- PERETTO R, VALLICELLI M. C., F. WIEL-MARIN 2002, *L'entroterra di Adria: conoscenze archeologiche e paleoambientali*, "Padusa", XXXVIII, pp. 91-114.

- PERETTO R., ZERBINATI E., 1984 *Aspetti del popolamento in età romana tra bassa Padovana e Polesine. Gli interventi dell'uomo sul territorio*, in ALBERTI L. (a cura di), *Il territorio e popolamento in Bassa Padovana*, pp. 71-89.
- PERETTO R., ZERBINATI E. 1985, *Strutture territoriali in età romana nell'area deltizia veneta*, in QdAV, I, pp. 23-28.
- PERETTO R., ZERBINATI E. 1987, *Il territorio polesano*, in *Il veneto nell'età romana*, II, pp. 271-289.
- ROSADA G. 1979, *I fiumi e i porti nella Venetia dal Livenza al Natisone*, "Archeologia Veneta". 2, pp. 45-82.
- ROSADA G. 1984, *Funzione e funzionalità della Venetia romana: terra, mare, fiumi come risorse per una egemonia espansionistica*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*. Modena, pp. 22-37.
- ROSADA G. 2010, *Per discutere infine di un'antica strada*, in ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A. (a cura di), *Viam anniam influentibus palustribus aquis eververatam... Tradizione, mito, storia e katastrophé di una strada romana*, Treviso, pp. 129-138.
- SALZANI L., VITALI D. 1988, *L'abitato arcaico di San Basilio di Ariano Polesine*, in QdAV, IV, pp. 37-40.
- SANESI MASTROCINQUE L. 1987, *L'insediamento di Corte Cavanella di Loreo*, in *Veneto*, II, pp. 291-300.
- SCARANI R. 1971, *Dati per una carta archeologica per il Polesine*, "Padusa", VII; pp. 3-38.
- SCARFI B. M. 1967, *Brevi note sull'antica necropoli di Adria*, "Settembre adriese", pp. 55-58.
- TONIOLO A. 1987, *L'insediamento di San Basilio di Ariano Polesine*, in *Il Veneto nell'età romana*, II, Verona, pp. 302-308.
- TOZZI P. 1987, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, Firenze.
- TUROLLA 1986, *San Basilio, Taglio di Po*, Rovigo.
- UGGERI G. 1984, *L'insediamento antico nel Delta del Po*, in *Il Delta del Po*, Atti della tavola rotonda, Bologna, pp. 1-60.
- UGGERI G. 1984, *La via Popilia e i collegamenti stradali tra Rimini e Ravenna in età romana*, in DELBIANCO P. (a cura di), *Culture figurative e materiali tra Emilia e Marche. Studi in memoria di Mario Zuffa*, Rimini, II, pp. 401-417.
- UGGERI G. 2012, *La nuova Via Annia da Roma ad Aquileia (153 a.C.)*, "Journal of Ancient Topography", XXII, pp. 133-174.
- UGGERI G. 2013, *La via dei pellegrini: in Terrasanta nell'età di Costantino*, Bologna.
- VEGGIANI A. 1972, *Il ramo del Po di Adria nella tarda età del Bronzo*, "Padusa", VIII, pp. 123-136.
- WISEMAN T. P. 1964, *Viae Anniae*, in PBSR 32, pp. 21-37.
- WISEMAN T. P. 1989, *La via Annia: dogma e ipotesi*, "Athenaeum", LXVII, pp. 417-426.

ZACCARIA C. 1996, *La base di T. Annius Luscus*, "AqN", LXVII, pp. 179- 84.

ZENNARI J. 1932, *Adria e il suo territorio attraverso i secoli*, Rovigo.

ZERBINATI E. 1982, *Edizione archeologica della carta d'Italia al 100.000. Foglio 64*, Rovigo, I.G.M., Firenze.