

Lungo la via del Brennero

Vicende di un'arteria di transito dalla preistoria all'età contemporanea

a cura di
Andrea Bonoldi - Elvira Migliario



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Il sistema di comunicazioni incentrato sul passo del Brennero e, in misura minore, su quello del Resia, che connette la penisola italiana con l'Europa centro-settentrionale, ha avuto fin dalla preistoria un ruolo di primo piano nella circolazione di persone, merci e idee, e a tutt'oggi rappresenta la via di transito di gran lunga più importante dell'arco alpino.

I contributi raccolti nel volume intendono dare ragione, in ottica diacronica e mettendo in rilievo aspetti differenti, del complesso intreccio di fattori che ha definito le dinamiche storiche lungo questa direttrice. Ne emerge un quadro che ancora una volta conferma quanto l'interscambio con le aree circostanti abbia rappresentato un elemento costitutivo nella vita di molte comunità alpine, in un contesto caratterizzato da vincoli ambientali stringenti, ma anche dalle opportunità offerte da un'area di contatto tra spazi politici, economici e culturali diversi.

ANDREA BONOLDI ha studiato economia politica e storia economica e sociale a Trento, Vienna e Milano. Insegna Storia economica presso l'Università di Trento e si occupa soprattutto di relazioni commerciali e processi di sviluppo in area alpina in età moderna e contemporanea.

ELVIRA MIGLIARIO, laureata a Pavia e addottorata tra Pavia, Pisa e Londra, insegna Storia romana presso l'Università di Trento. I suoi principali interessi di studio sono: la romanizzazione dell'Italia antica; la letteratura etno-geografica greco-romana; i rapporti tra retorica e storiografia della prima età imperiale.

Quaderni
di Filosofia, Storia e Beni culturali

20

DIREZIONE

Irene Zavattero

COMITATO SCIENTIFICO

Tiziana Faitini

Andrea Giorgi

Igor Santos Salazar

Il presente volume è stato sottoposto a procedimento di *peer review*.

Lungo la via del Brennero

Vicende di un'arteria di transito
dalla preistoria all'età contemporanea

a cura di
Andrea Bonoldi e Elvira Migliario

Università degli Studi di Trento
Dipartimento di Lettere e Filosofia



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Pubblicato da
Università degli Studi di Trento
via Calepina, 14 - 38122 Trento
casaeditrice@unitn.it
www.unitn.it

Collana Quaderni di Filosofia, Storia e Beni culturali n. 20
Direttrice: Irene Zavattero
Segretaria di redazione: Francesca Comboni
Università di Trento - Dipartimento di Lettere e Filosofia
via Tommaso Gar, 14 - 38122 Trento
<https://www.lettere.unitn.it/222/collana-quaderni>
e-mail: collane.lett@unitn.it

Impaginazione: Matteo Bianco

ISBN 978-88-5541-128-8 (edizione cartacea)
ISBN 978-88-5541-129-5 (edizione digitale)
DOI 10.15168/11572_468290

© 2025 Gli autori / le autrici

L'edizione digitale è rilasciata con licenza Creative Commons
Attribuzione - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



SOMMARIO

<i>Introduzione</i>	VII
FRANCO MARZATICO, <i>La via del Brennero in epoca pre-romana</i>	3
ELVIRA MIGLIARIO, <i>Brennero (e Resia) nella viabilità di valico dell'impero romano</i>	15
GIUSEPPE ALBERTONI, <i>La via del Brennero nel Medioevo</i>	27
EDOARDO DEMO, <i>Merci e mercanti lungo il Brennero. Il caso delle città della Terraferma veneta nel Rinascimento</i>	47
ANDREA BONOLDI, <i>Istituzioni, mercati, attori. Il commercio di transito in Tirolo tra XVII e XIX secolo</i>	67
FRANCESCO FRIZZERA, <i>Valico o confine? Il Brennero nel lungo Ottocento</i>	81
ALESSANDRA GALIZZI KROEGEL, <i>La mostra Anna, la madre di Maria. Culto e iconografia nel Tirolo storico. Un contributo sul Brennero «crocevia e punto d'incontro»</i>	101
<i>Indice dei nomi</i>	123
<i>Indice dei nomi di luogo e geografici</i>	127



Peter Anich, *Atlas Tyrolensis*, 1774 (particolare): il valico del Brennero.

ANDREA BONOLDI - ELVIRA MIGLIARIO

INTRODUZIONE

Questo Quaderno raccoglie la quasi totalità dei contributi che studiosi afferenti a dipartimenti universitari (dell'ateneo trentino e di quello di Verona) ed enti museali diversi hanno presentato a un ciclo di seminari di storia organizzati dal corso di dottorato in Culture d'Europa (*Lungo la via del Brennero. Vicende di un'arteria di transito dalla preistoria all'età contemporanea*; Dipartimento di Lettere e Filosofia, 16 febbraio - 25 maggio 2022); manca il testo allora proposto da Anna Luisa Pedrotti, *I transiti al tempo di Ötzi*. Il volume si inserisce dunque nella scia dei precedenti Quaderni della collana, espressamente dedicati alla pubblicazione di testi prodotti nel corso di attività didattiche e di ricerca destinate principalmente ai dottorandi, e perciò intesi a garantire tanto un'alta qualità scientifica quanto la piena fungibilità all'interno di un percorso formativo di livello avanzato.

L'argomento su cui il Quaderno è incentrato, vale a dire la frequentazione diacronica della via del Brennero a partire dalla preistoria per giungere fino ai primi decenni del XX secolo, riflette un interesse più generale per il tema della mobilità, che è oggetto di un filone di studi cresciuto rapidamente a partire dagli anni '90 del secolo scorso, in quanto ovviamente connesso con quello del fenomeno migratorio divenuto centrale nel discorso pubblico internazionale. Non stupisce dunque che a entrambi i

temi si sia rivolta anche la riflessione degli studiosi del mondo antico (ad es., Moatti - Chevreau 2020; Daniels 2022), i quali hanno tuttavia dovuto prendere atto delle difficoltà, innanzitutto terminologiche prima ancora che metodologiche, causate da fonti che non presentano una terminologia equivalente a quella moderna né rivelano alcuna consapevolezza concettuale del fenomeno (de Ligt - Tacoma 2016). Si tratta di fonti peraltro complessivamente scarse ed eterogenee, distribuite su di un arco diacronico amplissimo e relative a contesti geospaziali estremamente diversi; da qui, la dichiarata impossibilità di costruire una teoria generale della mobilità antica (Lo Cascio - Tacoma 2016). Ciò non toglie tuttavia che le stesse fonti greco-latine – letterarie, etnogeografiche, storiografiche, epigrafiche – insieme con materiali archeologici di varia tipologia, concorrono a indicare in tutta evidenza come la mobilità umana (individuale o di gruppo, imposta o volontaria) abbia da sempre costituito un fenomeno di grande rilevanza nelle società antiche, a partire dalle età pre- e proto-storiche; e come nel corso dei millenni anche l'intera regione alpina sia stata continuativamente interessata da transiti e passaggi, in quanto area di cerniera tra mondo mediterraneo e centroeuropeo perché resa permeabile dai vari valichi maggiori o minori che hanno consentito di penetrarvi e attraversarla.

Una rete di connessioni a cavallo delle Alpi

Parlando di via del Brennero non si vuole qui intendere un unico percorso incentrato sull'omonimo passo, quanto piuttosto un sistema complesso e ramificato di itinerari che configurano un'ampia rete di connessioni non solo con le circostanti aree di pianura, ma anche all'interno dell'arco alpino stesso. Le strutture morfologiche principali che solcano le Alpi in questo settore, in cui la catena montuosa raggiunge la sua massima estensione latitudinale, sono le valli dell'Adige e dell'Isarco a sud dello spartiacque e quella dell'Inn a nord, che costituiscono anche

le principali direttrici naturali di comunicazione con lo spazio perialpino. Non è dunque possibile prescindere dalla funzione delle vie d'acqua, che fino all'avvento della ferrovia hanno giocato un ruolo di primo piano per l'interscambio. L'Adige, navigabile fino a Bronzolo, appena a sud di Bolzano, costituiva una connessione fondamentale con la pianura padano-veneta e l'Adriatico, mentre l'Inn, navigabile da Hall, dove arrivava uno dei rami del percorso stradale che scendeva dal Brennero, permetteva il collegamento diretto con il Danubio, e dunque con la Germania meridionale e Vienna (Rovigo 2016).

In questo sistema lo spartiacque principale poteva essere superato attraverso due passi posti ad altitudini piuttosto modeste per il contesto alpino e non troppo difficili da raggiungere, ovvero il Brennero (1372 m) e il Resia (1504 m), mentre il dislivello secondario tra valle dell'Inn e la Baviera meridionale poteva essere valicato grazie al Fernpass (1212 m), e più a est al Seefelder Sattel (1185 m), entrambi attraversati già in età romana da itinerari che convergevano su *Augusta Vindelicum* (Augsburg). Su tali direttrici si innestavano poi una serie di percorsi da est (la Valsugana, la val Pusteria e quella della Drava) e da ovest (dal Garda settentrionale, dal Tonale e dalle valli del Chiese e del Sarca, la val Monastero, l'Arlberg), che davano vita a un reticolo diversificato. Si definiva così un denso sistema di comunicazioni che metteva in collegamento, con flussi di diversa intensità, importanti centri perialpini – tra cui Treviso, Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Bergamo a sud, Passau, Rosenheim, Monaco, Augusta, Ulm a nord – e alpini, come Trento, Bolzano, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Salisburgo.

Dinamiche politiche di fondo

Non sorprende pertanto che attraverso questo settore delle Alpi si siano consolidati nel tempo processi politici che hanno coinvolto a molteplici livelli attori locali ed esterni, di area ger-

manica e italiana. Dopo la caduta dell'impero romano, il regno ostrogoto, la guerra greco-gotica e il confronto tra Baiuvari, Longobardi e Franchi, il territorio diventa area cerniera tra il *Regnum Teutonicorum* e il *Regnum Italicorum*, nuclei ideali dell'identità imperiale. In questo contesto si definisce la strutturazione politico-amministrativa della regione, con la costituzione dei due principati vescovili di Trento e Bressanone, a spese dei quali si afferma poi la signoria territoriale dei conti prima *di*, poi *del* Tirolo, alla cui estinzione fece seguito il passaggio del ruolo comitale agli Asburgo.

In età moderna, pur tra alterne vicende, l'area del Tirolo storico riuscì a mantenere a lungo spiccate caratteristiche di autonomia. Tuttavia, il processo di consolidamento delle prerogative dello stato centrale avviato in età teresiano-giuseppina e poi rafforzatosi nel periodo napoleonico e nei decenni successivi, vide non soltanto la fine, dopo quasi otto secoli di vita, dei due principati vescovili di Trento e Bressanone, ma anche la perdita di molte delle peculiarità giuridiche e amministrative tirolesi. La forte diffusione delle idee nazionalistiche nella seconda metà dell'Ottocento si riflesse inevitabilmente anche su quest'area caratterizzata dalla convivenza tra gruppi linguistici diversi, portando a tensioni crescenti. La Prima guerra mondiale, che anche da tali tensioni fu causata, avrebbe travolto il Tirolo storico, che pagò un elevato tributo in termini di caduti, civili sfollati e distruzioni, e che alla fine del conflitto venne smembrato tra regno d'Italia e repubblica austriaca: per la prima volta nella storia il Brennero venne così a trovarsi su di un confine politico, tracciato dallo spartiacque alpino principale.

Nei decenni successivi, la popolazione di lingua tedesca dell'Alto Adige dovette subire la pesante politica di snazionalizzazione del regime fascista. Durante la Seconda guerra mondiale poi le linee ferroviarie della regione furono oggetto di bombardamenti aerei alleati, che miravano a tagliare i collegamenti tedeschi attraverso le Alpi, causando anche numerosi morti tra la popolazione civile che viveva in prossimità delle infrastrutture.

Mentre il Tirolo settentrionale era entrato a far parte del Reich nazista con l'Anschluss del 1938, il Tirolo e l'Alto Adige furono sottoposti alla dominazione tedesca dopo l'8 settembre 1943, con la creazione della 'Operationszone Alpenvorland'. Finito il conflitto, mentre a nord del Brennero il Tirolo si costituiva come un Land della repubblica federale austriaca, a sud la regione Trentino Alto-Adige prima e le province di Trento e Bolzano poi ottennero, nel contesto della nuova Italia repubblicana, importanti concessioni in termini di competenze normative e amministrative. L'avvicinamento dell'Austria alla Comunità economica europea, il suo ingresso nell'Unione il 1° gennaio 1995 e successivamente l'accordo di Schengen hanno in qualche misura depotenziato il confine del Brennero, mentre il contestuale processo di costituzione dell'Euroregione Tirolo-Alto Adige-Trentino ha creato una cornice istituzionale per la promozione di una maggior cooperazione transfrontaliera.

Il fatto di rappresentare la principale area di passaggio attraverso la Alpi ha dunque senz'altro condizionato i processi di affermazione della sovranità in Tirolo, definendo nel tempo la costituzione di una realtà politica a cavallo dello spartiacque, analoga in questo senso a quella del ducato di Savoia, il confronto con il quale meriterebbe forse una maggior attenzione da parte della storiografia. Simbolicamente quella attraverso il Tirolo è stata anche la via degli imperatori, percorsa più volte dai re franchi e germanici fino alla fine del Medioevo per raggiungere Roma e cingere la corona imperiale. E simbolicamente è stata anche una regione dove pare particolarmente evidente come la combinazione tra l'avanzare dell'idea di stato moderno, il manifestarsi di ambizioni di potenza e l'emergere dei nazionalismi prima, e delle autonomie locali e della cooperazione europea poi, abbia portato a ridefinire non soltanto il tracciato, ma anche il significato stesso dei confini.

Infrastrutture e attori

In questo spazio disegnato dalla geografia e dalle vicende politiche si sono consolidati nel tempo flussi di scambio rilevanti, che hanno avuto ricadute importanti sui processi insediativi, economici e culturali del territorio. Non pare dunque casuale in questo senso il fatto che lungo l'asse del Brennero si situino tre degli otto centri urbani che oggi nelle Alpi superano i centomila abitanti, ovvero Trento, Bolzano e Innsbruck (Convenzione delle Alpi 2022), che anche per i secoli passati sono ripetutamente stati annoverati tra le principali città alpine (Mathieu 1998). Questi centri principali si inserivano in una rete in cui i nodi erano costituiti da altre città e borghi, che pur minori per dimensioni, hanno svolto funzioni amministrative, economiche e strategiche di rilievo, come Riva del Garda, Rovereto e Borgo Valsugana, Merano, Bressanone, Egna e Brunico, Hall, Schwaz e Kufstein.

La frequenza e intensità degli scambi attraverso questa rete è dipesa nel tempo da una combinazione tra fattori esogeni, come le diverse congiunture politiche ed economiche che hanno interessato i territori perialpini, e la capacità del territorio di garantire infrastrutture e servizi adeguati. La fine dell'impero romano aveva portato a un parziale decadimento dei percorsi stradali di fondovalle, in particolare per quanto riguarda la via del Brennero nel difficile tratto a nord di Bolzano, favorendo così il percorso verso Merano e il passo Resia. A partire dal XII secolo gli effetti della crescita degli scambi in area mediterranea ed europea diventano visibili anche nelle Alpi. La fondazione di Bolzano da parte del principe vescovo di Trento come città con una esplicita funzione mercantile dotata di diritti di mercato e specifiche esenzioni daziarie, è da inserire in questa congiuntura. Nel 1314 Enrico di Carinzia, conte del Tirolo, concesse a Heinrich Kunter, cittadino bolzanino attivo anche a Hall, un privilegio per la realizzazione di un percorso someggiabile di fondovalle tra Bolzano e Colma, che prevedeva il diritto di riscuotere un

apposito pedaggio (Pfeifer 2024). Si tratta di un precoce caso di intervento di un privato in ambito infrastrutturale, con una strategia ad ampio raggio: il nome di Kunter compare infatti anche in area nordtirolese, in associazione a lavori stradali tra Matrei e Hall e nella zona del Fernpass. La peste nera causò successivamente una contrazione generalizzata dei traffici che colpì anche l'area tirolese, ma a partire dalla metà del secolo successivo sono diversi i segnali di una ripresa degli scambi. Nel 1483, Sigismondo duca d'Austria, che apparteneva al ramo leopoldino degli Asburgo al quale era passato il titolo di conti del Tirolo, intraprese un impegnativo progetto di ampliamento della via Kunter: facendo uso tra l'altro di polvere da sparo, il percorso venne finalmente reso transitabile anche per i carri. In questo modo la via del Brennero acquisì un importante vantaggio rispetto ad altri percorsi attraverso le Alpi, in un periodo in cui lungo la stessa direttrice è evidente anche il rafforzamento di Hall – centro di produzione del sale, città mercantile e dal 1477 sede della zecca tirolese – nonché la crescita del ruolo delle miniere di argento di Schwaz, all'epoca le più importanti d'Europa.

Pur nell'incertezza dei dati quantitativi, pare lecito ipotizzare che a partire dall'età moderna il Brennero si sia affermato come il valico di gran lunga preponderante nel traffico transalpino, una posizione consolidata anche grazie a ulteriori misure di potenziamento infrastrutturale condotte in particolare nella seconda metà del Settecento. Se nel secolo successivo l'area tirolese restò inizialmente in gran parte esclusa dalle rapide trasformazioni connesse all'affermazione dell'industrializzazione in Europa, nel 1867 il completamento della tratta ferroviaria tra Bolzano e Innsbruck, tutt'altro che banale dal punto di vista tecnico e finanziario, segnò una tappa importante nel pur faticoso processo di rilancio dell'economia locale. Così come, un secolo dopo, la realizzazione dell'autostrada fu rilevante non solo in quanto infrastruttura cruciale per il processo di sviluppo locale e sovralocale, ma anche come esempio di collaborazione tra enti

pubblici e organizzazioni economiche a nord e a sud del Brennero, nel contesto del rafforzamento della cooperazione in Europa (Carnielli - Landi 2018).

I passaggi di persone, merci e idee attraverso il sistema dei trasporti del Tirolo storico hanno pertanto interagito in forme diverse con il territorio. Una parte significativa dell'economia locale – attività commerciali e di trasporto, esportazione di sale, vino, seta, legname e prodotti minerari, importazione di cereali, a partire dal tardo Ottocento il turismo etc. – dipendeva da reti di relazioni di estensione diversa che sfruttavano queste direttrici. Reti che funzionavano anche per il fatto che nel tempo lungo i percorsi erano andate depositandosi competenze e capacità professionali specifiche. Così scambi e transiti hanno rappresentato, da un lato, una voce importante delle entrate della camera arciducale grazie al gettito garantito da dazi e pedaggi, ma dall'altro sono stati una significativa e duratura fonte di reddito per molti sudditi tirolesi. La vasta e variegata umanità che gravitava attorno ai traffici andava dal grande mercante-banchiere bolzanino che aveva connessioni commerciali e finanziarie che arrivavano ad Augsburg, Londra, Venezia e Napoli, a chi offriva vitto e alloggio e servizi di trasporto lungo i percorsi, fino a coloro che operavano ai margini della legalità con piccoli traffici e attività di contrabbando.

Lungo questi percorsi però non circolavano soltanto merci di provenienza più o meno lontana, ma anche persone, idee, prodotti culturali. Fin dal Medioevo calcano le strade del Tirolo artisti e scrittori che se da un lato ambiscono a trovare nuove ispirazioni o più prosaicamente un riconoscimento dei propri talenti presso ricche committenze a nord o a sud delle Alpi, dall'altro lasciano anche tracce del loro passaggio nella regione. Sono infatti numerosi gli esempi di artisti e maestranze esterne che operano in Tirolo, o viceversa di artisti locali che si spostano altrove, in un fruttuoso processo di ibridazione che si riflette su gusti e tendenze e lascia diffuse testimonianze nel patrimonio culturale locale (Longo-Endes 2020).

I brevi saggi raccolti in questo volume danno conto della pluralità di dimensioni connesse alla mobilità nell'area del Tirolo storico di cui s'è detto (cfr. anche Pfeifer - Andermann 2024), che va inquadrata nel più vasto contesto della mobilità alpina (*Transits* 2016).

Aspetti della mobilità

Nel caso specifico del Brennero, il contributo di Franco Marzatico ne delinea con chiarezza il ruolo strategico centrale per la mobilità preistorica tra gli assi vallivi dell'Inn, dell'Isarco e dell'Adige, che lo ha reso nel contempo un portale e una testa di ponte per gli scambi tra mondo mediterraneo e Mitteleuropa. I contatti sono attestati archeologicamente fin dall'VIII-VII millennio a.C., e in crescita nel IV ma soprattutto nel III, quando la diffusione delle statue-stele in un'area continentale estesa dal Mar Nero alla penisola iberica presuppone l'agibilità di molti passi alpini, maggiori o minori. È però nel II millennio che l'esigenza di reperire il rame dei giacimenti alpini, necessario insieme allo stagno per la fabbricazione delle armi di bronzo, determina l'intensificarsi della mobilità individuale e di gruppo via Brennero, anche sulle lunghe distanze, indispensabile per la trasmissione del sapere tecnologico. Se la circolazione attraverso il Brennero di oggetti importati da nord (tra cui quelli d'ambra rinvenuti nei siti palafitticoli di Ledro e Fiaué e in area gardesana) ed esportati da sud è attestata continuativamente nella prima età del ferro (X-VI secolo a.C.), nella seconda l'utilizzo sistematico del Brennero e del Resia costituisce il presupposto della fioritura della cultura retica di Fritzens-Sanzeno (VI-III secolo a.C.), sviluppatasi simultaneamente a nord e a sud dei due passi, dalla valle dell'Inn al Trentino-Alto Adige, dal Tirolo orientale alla Bassa Engadina, con caratteristiche comuni della produzione metallurgica, dell'alfabeto, della pratica cultuale. La presenza sul versante settentrionale di individui di origine

sudalpina, accertata tramite recenti analisi del DNA, testimonia che i transiti attraverso il Brennero si protrassero senza soluzione di continuità per tutta l'età protostorica, pur con modalità, intensità e frequenza necessariamente influenzate da condizioni geoambientali di obiettiva difficoltà.

Un vero salto di scala, testimoniato sui due versanti a partire dal I secolo d.C. da un vistoso aumento di materiali archeologici di importazione indicativo di un volume di scambi senza precedenti, si ebbe come effetto della costruzione delle grandi strade di valico progettate in funzione della conquista romana dell'intero arco alpino. Infatti, a partire dalla tarda età repubblicana, le Alpi acquisirono una centralità strategica assoluta a seguito di un ampliarsi dell'orizzonte di espansione in prospettiva continentale, e non più soltanto mediterranea: i sempre più frequenti passaggi degli eserciti diretti prima in Gallia e nella penisola iberica, poi in Germania, imponevano il completo controllo dei valichi, e dunque anche l'assoggettamento delle popolazioni alpine. Il contributo di Elvira Migliario delinea sinteticamente le tappe delle campagne volute da Augusto che in poco più di un ventennio (35-13 a.C.) portarono al completo controllo delle Alpi, e alla piena agibilità dei valichi resi percorribili al traffico innanzitutto militare, e presto mercantile, grazie alle strade costruite secondo le tecniche più avanzate dell'epoca. Anche il Brennero fu coinvolto nel grande progetto augusteo di adeguamento e rifunzionalizzazione della viabilità di valico, tramite uno dei due rami della via Augusta (poi Claudia Augusta) tracciata dalle legioni di Druso nel 15 a.C., che dalla piana di Bolzano si biforcava salendo a nordovest attraverso la val Venosta per raggiungere e valicare il passo di Resia, e a nordest attraverso la val d'Isarco il passo del Brennero. La via del Resia fu probabilmente la più frequentata nella fase post-bellica che si concluse nel 46 d.C. con l'istituzione della provincia di *Raetia*; successivamente invece, e in particolare dalla fine del II secolo d.C., l'importanza della via del Brennero crebbe progressivamente, come risulta dai

numerosi cippi miliari che attestano continui interventi di restauro, apportati da vari imperatori, in diversi tratti di un percorso evidentemente più praticato dalle truppe dirette al confine renano-danubiano. A partire dunque dalla piena età romano-imperiale la via del Brennero assunse il ruolo strategico ed economico di principale arteria di collegamento con il mondo germanico, e in quanto tale compare nelle principali fonti itinerarie tardoantiche; una via di transito, appunto, attraverso un passo che non segnava alcuna frontiera, perché si trovava all'interno di una provincia alpina il cui confine con l'Italia correva lungo il pedemonte del versante meridionale.

Anche per i regni romano-barbarici che si estendevano su entrambi i versanti delle Alpi la linea del displuvio, con i passi che permettevano di attraversarla, non segnava alcun confine: infatti, le entità statuali insediatesi in età altomedievale nei territori già appartenuti alle province alpine dell'impero romano erano sorte come quelle con la funzione precipua di controllare per intero le aree di valico, da un pedemonte all'altro. Pertanto, come emerge dal contributo di Giuseppe Albertoni, la maggiore o minore frequentazione dei passi dipendeva dalla situazione strategico-politica dei diversi poteri pubblici che si succedettero nell'occupare vari settori dell'arco alpino, e che per quanto riguarda in particolare l'area del Brennero furono dapprima i re ostrogoti, poi i duchi e i re longobardi, durante i regni dei quali entrambi i passi di Resia e del Brennero continuarono a consentire l'accesso dalla valle dell'Adige al ducato di Baviera. Una svolta importante fu determinata dalla conquista franca (774-778), che comportò il controllo dell'arco alpino, e dei passi, da parte di un unico potere politico, ma che segnò anche il declassamento della via del Brennero rispetto ai percorsi dei valichi centro-occidentali diretti al cuore dell'impero carolingio. Il crollo di questo nel IX secolo decretò la fine dell'unità politica delle Alpi, con il conseguente distacco dalla Baviera dell'Italia e la sua annessione alla regione renana: ciò determinò l'abbandono-

no del percorso transalpino nord-sud fino ad allora privilegiato, e dunque la progressiva marginalizzazione della via del Brennero a favore dei passi retici, del Gran San Bernardo e/o del Moncenisio. Ciononostante, quando la Sassonia divenne il fulcro dell'impero la via tornò a costituire il percorso per l'Italia privilegiato dagli imperatori: la riacquisita importanza del Brennero e del Resia indusse Corrado II ad assicurarsi il controllo di entrambi intrecciando uno stretto legame con i due vescovi di Bressanone e di Trento, cui assegnò le prerogative comitali sui territori che ricomprendevano i due passi. Anche la successiva affermazione dell'egemonia dei Tirolo, che si concretizzò in una signoria territoriale estesa sui due versanti e comprensiva dei due valichi, consolidò la funzione della via del Brennero quale percorso più praticato, per tutto il XII e XIII secolo, da mercanti, viaggiatori e pellegrini diretti in Italia: una centralità geopolitica che verrà meno con il passaggio agli Asburgo della contea tirolese (1363). Si consumò allora una separazione politica tra Italia e Germania destinata a diventare definitiva, e che determinò l'abbandono e la progressiva decadenza strutturale della via del Brennero.

Ma, a partire almeno dal Medioevo, come ricorda Giuseppe Albertoni, anche quella del Brennero si configurò come un'«area di strada», vale a dire, secondo la nota definizione di Giuseppe Sergi, come una fascia territoriale innervata da tratti di percorsi maggiori e minori e interessata da transiti significativi, in modo continuativo e in una prospettiva di *longue durée*. Nonostante dunque la decadenza di più tratti dell'antica strada romana, e l'esclusione o la marginalizzazione rispetto alla rete dei percorsi più praticati da e per la Germania, l'area di strada del Brennero continuò ininterrottamente ad assicurare scambi e contatti intensi tra i due versanti. Una conferma proviene dalla diffusione al di qua e al di là del valico del culto di sant'Anna, oggetto di uno studio approfondito da parte di Alessandra Galizzi Kroegel, sfociato in un'importante mostra (*Anna, la madre di Maria. Culto e iconografia nel Tirolo storico*, Museo Diocesano Tridentino,

1° ottobre - 10 dicembre 2021), da cui emergono chiari indizi di come la regione alpina lungo la sua intera vicenda storica sia stata luogo di congiunzione di influenze ed esperienze estese su due versanti mai estranei l'uno all'altro, e di come in particolare la via del Brennero abbia costantemente mantenuto il suo ruolo millenario di tramite tra Norditalia e Mitteleuropa. La devozione per sant'Anna ne costituisce appunto un caso esemplare: emersa in Germania nel XIII secolo, raggiunse rapidamente una diffusione tale da diventare tra il XV e il XVI secolo un fenomeno di massa, che valicò le Alpi coinvolgendo Baviera, Austria, e Tirolo storico; qui infatti fiorì un'intensa produzione di opere d'arte che raffiguravano la santa secondo i modelli iconografici provenienti dall'area germanofona di origine.

La vitalità della via del Brennero nel tempo è stata definita in parte importante dalle dinamiche degli spazi perialpini che mette in connessione. Il contributo di Edoardo Demo incentrato sulle attività manifatturiere e commerciali della Terraferma veneta tra XV e XVI secolo si inserisce in un vivace filone di studi che ha messo in evidenza la capacità degli operatori economici di reagire ai cambiamenti di contesto in atto con opportune strategie produttive e commerciali, nelle quali i rapporti con i mercati dell'Europa centro-settentrionale giocavano un ruolo importante.

Concentrandosi in particolare sui casi di Vicenza, Verona a Brescia, l'autore mette in luce un variegato panorama manifatturiero, in cui in una prima fase predomina il settore laniero. Nel corso del Cinquecento tuttavia, appare evidente la rapida ascesa delle produzioni seriche, che per diversi secoli avrebbero costituito la voce preponderante delle esportazioni di quest'area e della penisola italiana in generale. Le fonti restituiscono un numero piuttosto elevato di imprenditori – e in qualche caso imprenditrici – attivi in questi ambiti, che si mostrano capaci di intrattenere rapporti sistematici con i mercati della Germania meridionale, ma anche con altre piazze commerciali prima-

rie europee, come Lione, Anversa e Londra, in parte attraverso filiali create in loco, più spesso utilizzando commissionari. In questo sistema le vie che attraversavano il Tirolo storico e le fiere di Merano, Egna e Bolzano rappresentavano un riferimento fondamentale, garantendo l'incontro con gli operatori d'Oltralpe e offrendo un contesto favorevole per il flusso delle merci e dei pagamenti. L'importanza assegnata a questa tratta è testimoniata tra l'altro dall'acquisto da parte di imprenditori della Terraferma veneta di fondachi mercantili e abitazioni sulla piazza di scambio più importante, ovvero Bolzano.

L'interazione tra tendenze economiche e dinamiche politiche tra la prima età moderna e il XIX secolo è al centro dell'analisi diacronica dei percorsi tirolesi proposta da Andrea Bonoldi. L'intensità, la composizione e la direzione dei flussi di scambio dipendevano da una complessa serie di fattori economici e politici, che si manifestavano su scale diverse.

Da un lato vi erano fenomeni globali come l'ascesa delle rotte commerciali atlantiche, o continentali come lo spostamento verso l'Europa centrale dell'asse principale degli scambi terrestri continentali tra tardo Medioevo e prima età moderna, o ancora l'avvento della rivoluzione industriale. Dall'altro l'interscambio in area tirolese veniva definito anche dal cambiamento della domanda sui mercati e delle specializzazioni produttive delle aree perialpine, come ad esempio l'importante espansione della produzione di tessuti nella Germania sud-occidentale durante l'età moderna e la crescente specializzazione delle manifatture dell'Italia centro-settentrionale nella produzione di seta filata tra XVII e XVIII secolo.

E poi vi era la dimensione politica. I provvedimenti messi in atto dai poteri che in forme diverse esercitano un controllo sugli scambi che coinvolgono l'area alpina possono avere un peso assai rilevante, tanto in negativo quanto in positivo, sulla consistenza dei flussi, tra l'altro attraverso la maggiore o minore attenzione riservata al miglioramento e alla manutenzio-

ne delle infrastrutture, o l'applicazione di misure daziarie più o meno oppressive. Le logiche di rafforzamento delle prerogative dello stato centrale portate avanti da Maria Teresa e Giuseppe II, poi rafforzate nel periodo napoleonico e confermate in seguito, hanno ad esempio portato allo smantellamento di un sistema di esenzioni e privilegi che nel tempo avevano rappresentato un vantaggio competitivo importante per i percorsi e le piazze mercantili lungo la via del Brennero.

Nel suo contributo Francesco Frizzera propone una riflessione sulle diverse declinazioni che l'idea di confine e di frontiera ha conosciuto nel tempo nel contesto del Tirolo storico. L'affermazione perentoria del confine segnato dallo spartiacque alpino sul quale si colloca anche il passo del Brennero, frutto di una concezione tardo-ottocentesca permeata dal positivismo e dal nazionalismo, costituisce una semplificazione drastica rispetto alla percezione, molto più diversificata, dei diversi attori che vivono su di un territorio percorso da numerose linee di demarcazione, spesso non coincidenti tra loro. E dunque il presunto confine 'naturale' dello spartiacque non coincide ad esempio con una zonizzazione definita sulla base delle caratteristiche ecologiche, ma neppure, in un ambito del tutto diverso, con la ripartizione tra aree caratterizzate da forme diverse di successione ereditaria e più in generale di gestione della proprietà fondiaria. Analogamente, anche i confini dei principati vescovili, e in seguito quelli delle diverse ripartizioni amministrative, non coincidevano con i confini delle diocesi.

Dal punto di vista della percezione invece, Frizzera mette in luce come da numerose testimonianze di viaggiatori attraverso il Tirolo emerga l'idea di un'area di frontiera variamente definita da cesure orografiche, linguistico-culturali e climatiche. Piuttosto eloquenti sono poi le testimonianze di coloro che si muovono attraverso il Brennero durante la Prima guerra mondiale, che successivamente ne sancirà il ruolo come confine. Per i soldati provenienti dal Trentino e destinati in Galizia, o per gli esuli

costretti ad abbandonare le zone confinanti con il regno d'Italia per spostarsi nelle regioni interne dell'Austria, in Moravia o in Boemia, l'idea di cosa sia la regione o la patria varia molto, con il Brennero che resta essenzialmente un confine invisibile.

Come è oramai ampiamente accertato, e come anche i contributi qui raccolti sembrano indicare chiaramente, la via del Brennero è storicamente vocata al transito e allo scambio di persone, merci e idee tra i due versanti di un tratto delle Alpi che nei millenni risulta essere stato agito e pensato come un'entità geografica e politica unitaria, anziché come un'area attraversata da un confine. Ciononostante, come viene ricordato nel contributo di Franco Marzatico, l'ideologia irredentista figlia dei nazionalismi del XIX secolo, che nel XX avrebbe alimentato l'interventismo italiano nella Grande Guerra, caricò il passo del Brennero di una forte connotazione simbolica, affermandone il ruolo metastorico di 'confine naturale' tra l'Italia e il mondo germanico. Basandosi anche su interpretazioni scientificamente discutibili di evidenze archeologiche e di fonti storiche o linguistiche, si teorizzò che il passo segnava da sempre il limite settentrionale di un'italianità rivendicata in senso antigermanico; e l'identità esclusivamente italiana del Brennero fu riaffermata ancorandola a una presunta appartenenza dell'intero versante meridionale all'Italia romana, il cui confine sarebbe giunto appunto al displuvio, mediante un'immediata identificazione dell'italianità con la romanità che il fascismo avrebbe successivamente esaltato (Migliario - Obermair 2022).

Infine, pare di poter rilevare come i contributi qui presentati siano un'eloquente testimonianza di quanto vitali e dinamici siano oggi i percorsi di ricerca che consentono di mettere in luce come la mobilità, intesa nelle sue diverse accezioni, sia stata un elemento costitutivo dell'esperienza storica di molte comunità alpine.

Bibliografia essenziale

- E. Carnielli - W. Landi (a cura di), *Die Brennerroute. Eine europäische Verbindung zwischen Mittelalter und Neuzeit / Sulla strada del Brennero. Una via d'Europa tra Medioevo ed Età moderna*, Handelskammer Bozen - Camera di commercio di Bolzano, Bolzano 2018.
- Convenzione delle Alpi, *Città alpine. Chiave per uno sviluppo sostenibile nella regione alpina*, Friedrich Alexander Universität Erlangen - Nürnberg, Erlangen - Nürnberg 2022.
- M.J. Daniels, *Homo migrans: modeling mobility and migration in human history*, SUNYPress, Albany 2022.
- L. De Ligt - L.E. Tacoma (eds.), *Migration and Mobility in the Early Roman Empire*, Brill, Leiden - Boston 2016.
- L. Lo Cascio - L.E. Tacoma (eds.), *The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Proceedings of the Twelfth Workshop of the International Network Impact of Empire (Rome, June 17-19, 2015)*, Brill, Leiden - Boston 2016.
- L. Longo-Endes (a cura di), *Artisti e mercanti in viaggio: oltre le Alpi, attraverso il Tirolo*, Pàtron, Granarolo dell'Emilia 2020.
- J. Mathieu, *Geschichte der Alpen 1500-1900: Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft*, Böhlau, Wien - Köln - Weimar 1998.
- E. Migliario - H. Obermair, *Roma sulle sponde del Talvera*, in E. Migliario - G. Santucci (a cura di), «Noi figli di Roma». *Fascismo e mito della romanità*, Le Monnier - Mondadori, Milano 2022, pp. 135-159.
- C. Moatti - E. Chevreau (eds.), *L'expérience de la mobilité de l'Antiquité à nos jours, entre précarité et confiance*, Ausonius, Bordeaux 2020.
- G. Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau in den Südalpen. Der Kuntersweg im unteren Eisacktal*, in Pfeifer - Andermann 2024, pp. 149-178.
- G. Pfeifer - K. Andermann (Hrsg.), *Verkehr und Unterwegssein in der Vormoderne. Historische Perspektiven auf ein zeitloses Thema*, Wagner, Innsbruck 2024.

- V. Rovigo (a cura di), *Il fiume, le terre, l'immaginario. L'Adige come fenomeno storiografico complesso*, Accademia Roveretana degli Agiati - Osiride, Rovereto 2016.
- A. Bonoldi - A.-L. Head-König - L. Lorenzetti, *Transits – Transit. Infrastructures et société de l'Antiquité à nos jours / Infrastrukturen und Gesellschaft von der Antike bis heute*, «Histoire des Alpes / Storia delle Alpi / Geschichte der Alpen», 21 (2016).