

**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 Zavattono

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](mailto: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.

ELVIRA MIGLIARIO

BRENNERO (E RESIA)

NELLA VIABILITÀ DI VALICO DELL'IMPERO ROMANO

In questa sintesi della storia del Brennero, che ha inevitabilmente coinvolto l'altro valico principale verso il mondo retico-germanico, vale a dire il Resia, e che con Andrea Bonoldi abbiamo ritenuto potesse costituire un utile tema di riflessione pluridisciplinare da proporre ai nostri dottorandi, gli specialisti che mi hanno preceduto hanno illustrato esaurientemente le prime fasi di frequentazione umana dei due passi, evidenziando che l'attraversamento da un versante all'altro è stato sempre condizionato, pur in epoche diverse, dalle esigenze di sfruttamento delle risorse dell'ecosistema.

Annaluisa Pedrotti e Franco Marzatico ci hanno infatti mostrato come la frequentazione delle alte quote, ivi comprese le aree di valico a cui si accedeva dalla valle dell'Adige, si sia intensificata a partire dal 2800 a.C. con l'inizio delle attività metallurgiche, e come di conseguenza entro la fine dell'Età del Bronzo diventi riconoscibile una vera e propria *koiné* metallurgica estesa a entrambi i versanti alpini, dal Trentino-Alto Adige all'Engadina al Tirolo (cioè dove si svilupperà la cosiddetta cultura di Luco/Laugen); ma anche come, a partire dal VI secolo a.C., questa 'cultura di passo' si allarghi verso nordest fino a comprendere la valle dell'Inn, andando così grosso modo a coincidere con la vasta area alpino-transalpina che le fonti antiche attribuivano al popolo dei Reti e che gli archeologi moderni associano alla cultura di Fritzens-Sanzeno. I dati archeologici sembrano indicare che in questa fase il passo di

Resia fu più usato rispetto a quello del Brennero; successivamente sembrano invece evidenziare un rallentamento degli scambi tra i due versanti alpini che è stato ipoteticamente annoverato tra gli effetti dell'invasione celtica della Pianura Padana, dove i vari gruppi di Galli arrivati a ondate a partire dal V secolo a.C. appaiono essersi stabilizzati entro fine IV-inizio III secolo a.C.

L'interrompersi o l'allentarsi dei contatti tra il sud e il nord delle Alpi, con la conseguente riduzione quantitativa e qualitativa degli scambi attestata appunto tra IV e III secolo a.C., rende ancora più dirompente il confronto con quanto sarebbe avvenuto a seguito dell'avanzata verso nord del processo di romanizzazione, quando cioè la catena alpina entrò nell'orizzonte innanzitutto visivo, ma anche ideologico e culturale – e nell'immaginario dei romani.

Sappiamo che la classe dirigente romana, di tradizione culturale ellenistica e perciò focalizzata sul mondo mediterraneo, aveva delle Alpi l'idea di un mondo mitopoietico (coinvolto infatti nelle imprese di Ercole) corrispondente a una realtà lontana ed estranea, marginale ed emarginata, dominio di nevi perenni che rendevano impossibile non solo quella che per un Greco o un Romano era la più alta forma di vita civile associata, cioè la città, ma addirittura qualunque tipo di antropizzazione (Giorcelli Bersani 2019). Sulle Alpi ci si recava solo se costretti a farlo da ragioni strategiche – quando un esercito doveva attraversarle – oppure economiche, per viaggi commerciali. Le fonti ci danno in effetti notizia di parecchi di questi attraversamenti per motivi militari o commerciali a partire almeno dai primi decenni del II secolo a.C.; d'altronde, già verso la fine del secolo precedente, e precisamente nel 218 a.C., Annibale aveva dimostrato che le Alpi erano valicabili anche da un grande esercito, e perfino dagli elefanti (Tarpin 2019). Proprio a partire da quello stesso anno, la Pianura Padana era stata investita da una massiccia immigrazione, sia organizzata in deduzioni coloniali sia spontanea, a gruppi o individuale, connessa con l'esportazione dello strumentario amministrativo e istituzionale romano, il quale, nel contesto di un complesso sistema di iniziative promosse e attuate da Roma, prevedeva innanzitutto la riorganizzazione genera-

le del territorio e la fondazione di nuove città. L'esito, come sappiamo, fu una completa ristrutturazione ambientale e del paesaggio, tramite bonifiche, canalizzazioni, disboscamenti, livellamento dei suoli, misurazione e suddivisione dei terreni in parcelle da assegnare ai coloni, edificazione di nuovi centri urbani e di insediamenti minori: in gran parte delle regioni padane la romanizzazione comportò un processo di trasformazione territoriale di portata epocale che ne condizionò l'intera vicenda storica successiva.

Fu appunto la romanizzazione della Pianura Padana che a partire dagli ultimi decenni del III secolo a.C. spostò la frontiera ideale di Roma sempre più a settentrione, imponendo una profonda evoluzione concettuale e un radicale ampliamento di orizzonti. Non a caso poco dopo, verso la metà del II secolo a.C., Catone scriverà che le Alpi «proteggono l'Italia come una muraglia» (*muri vice tuebantur Italiam*: Serv., *ad Aeneid.* X 13): anche se Annibale aveva dimostrato che ciò non era vero, fu la sua impresa a portare l'attenzione sulla catena alpina, e a suggerirne quella funzione di 'baluardo dell'Italia' che diventerà un motivo ricorrente per tutta la successiva storia italiana, fino al XX secolo; è proprio a questa fase storico-cronologica che risale l'idea del suolo italiano esteso fino alle Alpi, e dunque la stessa idea geografica di Italia che i Romani ebbero da allora in avanti.

Ma, se anche le Alpi erano diventate più vicine perché le loro propaggini meridionali confinavano oramai con i territori delle città romane della Cisalpina, la prospettiva da cui le si considerava da Roma era quella di chi proveniva dall'Italia e le vedeva solo come una linea d'orizzonte. Questa era ancora l'idea che ne aveva Polibio negli anni 140-130 a.C.; per lui, la catena alpina era un'entità geografica bidimensionale, una linea continua con inizio all'altezza di Marsiglia e termine all'estremità nordorientale dell'Adriatico (Polyb. 2, 14, 8), di cui dichiarava una lunghezza totale di molto inferiore alla realtà, e di cui, come attesta Strabone (4, 6, 12 = C 209), conosceva solo quattro valichi; è comunque significativo che allora delle Alpi si conoscessero solo i punti di attraversamento e le

popolazioni stanziato lungo i percorsi che vi conducevano (anche in seguito peraltro l'interesse strategico si concentrerà principalmente sui gruppi etnici collocati in prossimità dei valichi).

Conoscenze scarse e imprecise dunque, riflesso di una generale disattenzione per il mondo alpino che si protrarrà fino all'inizio del I secolo a.C., quando invece ebbe inizio una trasformazione radicale, di approccio e di mentalità, dovuta all'inedita centralità strategica che le Alpi vennero acquistando, per i continui trasferimenti degli eserciti – prima quelli di Pompeo verso la Spagna, poi, soprattutto, quelli di Cesare verso la Gallia: disporre di collegamenti agevoli e sicuri tra l'Italia del nord e l'Occidente al di là delle Alpi divenne una necessità improrogabile. Ma a quel punto si presentò anche un'altra esigenza altrettanto stringente: quella di eliminare qualunque ostacolo, umano o ambientale, che impedisse il controllo totale e la piena agibilità dei valichi, di cui diventava indispensabile togliere il controllo alle popolazioni locali; e, una volta acquisito con le armi il pieno dominio dei passi alpini, bisognava attrezzarli costruendo strade agevoli e sicure che consentissero il passaggio del traffico militare.

L'assenza fino ad allora di un progetto strutturale in grado di assicurare il pieno controllo dello spazio alpino e dei popoli che lo abitavano sarà notata con sorpresa nel II sec. d.C. dallo storico Appiano (*Illyr.* 3, 15): nonostante le molte spedizioni compiute dai Romani contro gli abitanti delle Spagne e della Gallia, che li avevano costretti a valicare più volte le Alpi (il riferimento è a operazioni militari del periodo fra il 197 e il 118 a.C.), essi si erano limitati ad attraversarle, senza preoccuparsi di sottometterne gli abitanti; e il primo che aveva progettato di farlo, Giulio Cesare, aveva dovuto abbandonare il progetto perché pressato dagli eventi della guerra civile. Circa dieci anni dopo la morte di Cesare, il suo piano rimasto interrotto fu ripreso da Ottaviano Augusto, con un ampliamento dell'orizzonte all'Oltralpe retico-germanico, e da lui portato a compimento nel giro di un ventennio.

L'inizio delle guerre alpine si data fra il 35 e il 33 a.C., quando Ottaviano (non ancora Augusto) condusse una campagna contro le

popolazioni stanziati in Dalmazia e in Pannonia (fra la Sava e la Drava) che si concluse con la sottomissione delle tribù locali e il controllo dell'intera costa adriatica nordorientale. Nello stesso 33 a.C., il suo legato Valerio Messalla compì una diversione a nordovest, contro i Salassi, stanziati nell'odierna Valle d'Aosta, senza riuscire però ad assoggettarli definitivamente. Le operazioni contro i Salassi ripresero nel 26-25 a.C., in contemporanea con quelle contro le tribù della *Vallis Poenina* (l'odierno Vallese svizzero): l'obiettivo era il controllo di entrambi i versanti di accesso al Gran San Bernardo.

Alla definitiva sottomissione dei Salassi fece seguito nello stesso anno 25 a.C. la deduzione di una colonia di pretoriani congedati, *Augusta Praetoria*; secondo studi recenti nello stesso orizzonte temporale andrebbe collocata la fondazione di *Tridentum* (Faoro 2021). Questa coincidenza cronologica è di particolare interesse perché rivelerebbe un piano preciso, quello cioè di creare due centri urbani, uno a nordovest e l'altro a nordest, entrambi in punti strategici di due valli fluviali (rispettivamente, della Dora e dell'Adige), da dove partivano i percorsi che conducevano ai quattro passi alpini più importanti. Queste due nuove città, entrambe sorte come avamposti dove non ne esistevano altre, avrebbero svolto anche la funzione di retrovie delle operazioni militari con cui si sarebbe completato il controllo dell'arco alpino; ciò avrebbe consentito di avanzare dall'area retica fino al cuore della 'grande Germania', ove si erano progettate l'espansione fino al fiume Elba e la conseguente istituzione di una nuova provincia (Eck 2011).

Nel 16 a.C. fu investito il settore centrale delle Alpi, mediante una campagna contro le popolazioni delle valli dal lago di Garda a Como (tra cui *Camunni* di val Camonica, *Vennii* di Valtellina, *Trumplini* di val Trompia); l'anno dopo (15 a.C.) partì la grande offensiva, guidata da Tiberio e Druso, contro i Reti transalpini e i Vindelici, che imponeva agli eserciti di utilizzare tutti i passi alpini fruibili, anche attrezzando quelli che non lo erano ancora.

Tiberio con le sue truppe infatti raggiunse la Rezia salendo dal lago di Como ai valichi delle Alpi centrali, e sconfisse i Vindelici; l'esercito guidato da Druso risalì la valle dell'Adige e si divise

in due colonne che valicarono una al Resia e l'altra al Brennero (Migliario 2004), sconfiggendo le popolazioni stanziati nei pressi di entrambi i valichi (che saranno elencate nell'iscrizione di La Turbie: Plin., *nat. hist.* 3, 136-137). L'acquisizione del pieno controllo su tutto l'arco delle Alpi centrali ebbe un'enorme risonanza propagandistica: la vittoria fu celebrata anche dai maggiori poeti dell'epoca, come Orazio (*carm.* 4, 4, 17-18, e 4, 14, 7-16) e l'anonimo autore della *Consolatio ad Liviam* (vv. 383-388), che dandoci la prima menzione del fiume Isarco (v. 386) conferma che le operazioni interessarono anche il Brennero.

La conquista delle Alpi fu completata entro due anni: nel 14 a.C. furono sottomessi i Liguri delle Alpi marittime, e nel 13 a.C. fu siglato un accordo con Cozio, capo delle tribù stanziati a cavallo del Monginevro, fra la valle di Susa e quella della Durance, che assicurò il controllo di Monginevro, Moncenisio e dei valichi minori. A questo punto tutto l'arco alpino, da est a ovest, era controllato e dominato da Roma; le Alpi erano diventate un'area di cerniera tra il Mediterraneo e l'Europa centrale, che era oramai l'orizzonte di espansione a cui guardava un impero passato da una dimensione mediterranea a una dimensione continentale. Il significato davvero epocale della conquista delle Alpi fu perfettamente colto dai contemporanei, e trovò forse la sua massima espressione nel grandioso monumento trionfale eretto a La Turbie nel 6 a.C., che celebrava la vittoria di Augusto su tutte le *gentes* alpine.

L'ingresso delle Alpi nella grande storia, mediante la loro integrazione nel sistema dell'impero-mondo governato da Roma, fu reso possibile dalla piena agibilità dei valichi, che fu raggiunta mediante l'impiego della tecnica e delle tecnologie edilizie romane, le più avanzate di tutta l'epoca premoderna – applicate alla costruzione delle strade tracciate in concomitanza con le operazioni militari (Basso 2007; Kolb 2019).

Il geografo Strabone, che scriveva (per sua esplicita ammissione) trentatré anni dopo la conclusione della campagna retica condotta da Tiberio e Druso, dunque nel 18 d.C., sapeva bene che l'unitarietà e la coesione dell'impero dipendevano dal controllo

del territorio nella sua interezza, e che la capacità di gestione del sistema dipendeva dai mezzi di comunicazione e di trasporto: per questo dà grande risalto all'apertura dei transiti e alla costruzione della rete stradale alpina, descrivendo gli ostacoli ambientali e le difficoltà tecniche che erano stati affrontati e risolti (Strab. 4, 6, 6). Strabone sapeva anche che per la sicurezza dei percorsi in alta quota era indispensabile eliminare qualunque ingerenza delle popolazioni locali, le quali dal canto loro erano altrettanto consapevoli del fatto che i tracciati stradali costituivano uno strumento della conquista militare e una premessa dell'occupazione stabile, e perciò sancivano la fine di un'economia di valico basata sull'attività di guide, di portatori o di scorte per i convogli commerciali, ma anche sull'imposizione di pedaggi (Van Berchem 1982).

In precedenza, per valicare si potevano utilizzare solo sentieri o mulattiere, inadatti a reggere il traffico pesante di migliaia di uomini che si spostavano con i carri, gli animali, e tutti gli approvvigionamenti necessari a un esercito: le truppe romane dovevano dunque procedere costruendo esse stesse le strade (anche obbligando le popolazioni locali a fornire manodopera e materiali da costruzione, come Strabone attesta per i Salassi della Val d'Aosta: 4, 6, 7). All'avanzata delle legioni si deve dunque il tracciato delle strade che partivano da Aosta e conducevano ai due passi del Gran San Bernardo (*Alpis Poenina*) e del Piccolo San Bernardo (*Alpis Graia*) collegando le Alpi occidentali con le Gallie e con l'Europa centrale; e a loro si deve anche la costruzione della strada per il passo di Resia che sarà poi chiamata *via Claudia Augusta*, con la sua diramazione che risaliva la val d'Isarco per raggiungere il Brennero (Radke 1973; Bosio 1991; Pesavento Mattioli 2000). Il cippo celebrativo trovato *in situ* a Rablà in val Venosta (*CIL* V, 8003; esiste un gemello, rinvenuto a Cesio Maggiore nel Feltrino, recante un testo pressoché uguale: *CIL* V, 8002) proviene dalla strada che il testo denomina *via Claudia Augusta* (dai due nomi di Augusto, sotto cui era stata tracciata da Druso nel 15 a.C., e di Claudio, che l'aveva completamente rifatta nel 46 d.C.), e che evidentemente saliva al Resia attraversando longitudinalmente la val Venosta. Ciò ha indotto a ritenere che Druso durante

le guerre alpine avesse tracciato un unico percorso, diretto al Resia; è certo invece che venne approntato un secondo ramo stradale lungo la valle d'Isarco, visto che varie fonti attestano che si combatté anche intorno al Brennero (Migliario 2011): la *consolatio ad Liviam*, come ho detto, cita l'Isarco tra i luoghi dove Druso aveva sbaragliato i nemici, e l'iscrizione del *tropaeum Augusti* a La Turbie elenca gruppi etnici evidentemente stanziati in prossimità del Brennero (*Isarci e Breuni*) oltre che sui due versanti del Resia (*Venostes e Licates*).

Il tratto stradale che dalla piana di Bolzano saliva al passo del Brennero seguendo il corso dell'Isarco, per poi scendere a *Vel-didena* (Wilten/Innsbruck), raggiungeva anch'esso *Augusta Vindelicum* (Augsburg), come faceva la *via Claudia Augusta*; ma, a differenza di questa, che non compare segnata in nessuna delle principali fonti itinerarie antiche, il percorso via Brennero è riportato sia nell'*Itinerarium Antonini*, sia nella *Tabula Peutingeriana*. Se dunque probabilmente la via del Resia fu più frequentata nella fase post-bellica, e fino all'istituzione della provincia di *Raetia* creata da Claudio nello stesso anno 46 d.C., l'assenza di cippi miliari successivi a quello di Rablà induce a ritenere che in seguito essa venne sempre meno frequentata rispetto alla via del Brennero, della cui crescente importanza per tutta l'età imperiale sono indizi diversi cippi miliari che attestano restauri e rifacimenti a più riprese (gli interventi imperiali di edilizia stradale sono di regola connessi con il passaggio degli eserciti, e dunque con eventi bellici: Basso 1986). Un imponente restauro complessivo sembra risalire al regno di Settimio Severo, imperatore a cui sono intitolati due cippi miliari datati all'anno 201 rinvenuti in val d'Isarco, uno a Vipiteno (*AEp* 1982, 730) e l'altro a Campo di Trens (*IBR* 462), nonché ben quattro rinvenuti nel tratto tra il Brennero e Partenkirchen: probabilmente la strada fu rifatta nel quadro di una generale riorganizzazione strategico-difensiva delle province alpine imposta dalle guerre marcomanniche; dallo stesso tratto provengono altri due miliari, del 213 e del 215, probabilmente connessi con le campagne alamanniche di Caracalla, il quale proprio nel 213 si trovava in Rezia alla testa delle legioni.

Vorrei a questo punto portare l'attenzione sul rapporto evidente che esisteva tra valichi e province alpine, come furono istituite originariamente da Augusto e poi, esaurita la fase post-bellica, riorganizzate da Claudio (a partire dal 46 d.C.), che ne definì i confini e lo statuto di province procuratorie, affidandole a *procuratores*, cioè a funzionari di ceto equestre con compiti amministrativi e di governo, ai quali venivano assegnati reparti di truppe ausiliarie (non legioni, dunque, il cui comando era riservato ai magistrati superiori forniti di *imperium* pro-pretorile). La posizione geografica di queste province, alcune di dimensioni assai ridotte, indica in tutta evidenza che esse erano organizzate territorialmente intorno ai valichi, dei quali occupavano entrambi i versanti: erano dunque state concepite come strutture di controllo e di governo delle zone di transito – militari e commerciali – tra l'Italia e le province transalpine, zone dove tra l'altro avveniva l'esazione dell'imposta doganale del 2,5% che gravava sulle merci provenienti dalle province (*quadragesima Galliarum*). Per quanto riguarda in particolare la Rezia, a Parcines sorgeva il posto di riscossione detto *Miensis*, a noi noto dall'iscrizione (*ILS* 1561; Banzi 2005) del liberto imperiale che ne era responsabile nella prima metà del III secolo. L'importanza della Rezia era data dall'aver all'interno del suo territorio i principali valichi – ben quattro – che davano accesso al mondo germanico, e in particolare ai percorsi che conducevano al settore centrale del *limes* renano e danubiano: non a caso Gerold Walser l'aveva definita una *Straßenprovinz* (Walser 1983).

Sperando che queste brevi osservazioni siano state utili a mostrare quale sia stata la centralità strategica ed economica del Brennero (e del Resia) per tutta la durata dell'impero romano e fino alla tarda antichità, concludo ricordando che il sistema romano-imperiale dei valichi per secoli ha potuto garantire una connessione stretta tra mondo mediterraneo e mondo transalpino, fungendo da cinghia di trasmissione, o da cerniera, perché vi mancavano barriere determinate dalle frontiere politiche: in condizioni cioè che dopo la caduta dell'impero e la creazione delle entità statuali barbariche si sono riprodotte solo 1500 anni dopo, nella seconda metà del XX secolo.

*Bibliografia essenziale*

- E. Banzi, *Sistema daziario sulla rete viaria romana nel territorio altoatesino: vecchi e nuovi dati epigrafici*, in G. Ciurletti - N. Pisu (a cura di), *I territori della via Claudia Augusta: incontri di archeologia*, Provincia Autonoma di Trento, Trento 2005, pp. 173-183.
- P. Basso, *I miliari della Venetia romana*, Società Archeologica Veneta, Padova 1986.
- P. Basso, *Strade romane: storia e archeologia*, Carocci, Roma 2007.
- L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Esetra, Padova 1991.
- W. Eck, *Augusto, la Germania, Varo, Tiberio. Il fallimento di una storia romana di successi*, «Rivista Storica Italiana», 123 (2011), pp. 5-25.
- D. Faoro, *Municipium Iulium Tridentum. Osservazioni attorno alla genesi di un centro alpino*, in G.L. Gregori - R. Dell'Era (a cura di), *I Romani nelle Alpi. Storia, epigrafia e archeologia di una presenza. Atti del Convegno internazionale (Losanna, 13-15 maggio 2019)*, Sapienza Università Editrice, Roma 2021, pp. 409-422.
- S. Giorcelli Bersani, *L'impero in quota. I Romani e le Alpi*, Einaudi, Torino 2019.
- A. Kolb (ed.), *Roman Roads*, De Gruyter, Berlin 2019.
- E. Migliario, *Druso e Claudio tra Resia e Brennero*, in U. Laffi - F. Prontera - B. Virgilio (a cura di), *Artissimum memoriae vinculum. Scritti di geografia storica e di antichità in ricordo di Gioia Conta*, Olschki, Firenze 2004, pp. 279-296.
- E. Migliario, *Il mondo retico e Roma*, in F. Marzatico - E. Migliario, *Il territorio trentino nella storia europea. I. L'età antica*, FBK Press, Trento 2011, pp. 121-146.
- S. Pesavento Mattioli, *Il sistema stradale nel quadro della viabilità dell'Italia nord-orientale*, in E. Buchi (a cura di), *Sto-*

*ria del Trentino. II. L'età romana*, il Mulino, Bologna 2000, pp. 11-46.

- G. Radke, *Viae publicae Romanae*, *PWRE* Suppl. XIII, 1973, cc. 1417-1686.
- M. Tarpin, *Le Alpi, muraglione dell'Italia... con tante porte*, in V. Mariotti (a cura di), *Dinamiche insediative nelle Alpi centrali tra antichità e medioevo. Atti del convegno (Sondrio, 29 novembre 2014)*, SAP Società archeologica, Quingentole (MN) 2019, pp. 61-72.
- D. Van Berchem, *Les routes et l'histoire. Études sur les Helvètes et leurs voisins dans l'empire romain* (éd. P. Ducrey - D. Paunier), Librairie Droz, Genève 1982.
- G. Walser, *Die römischen Strassen und Meilensteine in Raetien*, Regierungspräsidium Stuttgart, Stuttgart 1983.

