

**Histoire des Alpes  
Storia delle Alpi  
Geschichte der Alpen**

**2016/21**

Nos remerciements pour le soutien donné à la publication de ce volume vont à / Si ringrazia, per il sostegno dato alla pubblicazione di questo volume / Man dankt für die Unterstützung der Publikation dieses Bands:

l'Università della Svizzera italiana, Accademia di architettura, Lugano-Mendrisio

Ce travail a été réalisé grâce au soutien financier du LABEX ITEM (ANR-10-LABX-50-01) dans le cadre du programme «Investissements d'Avenir» géré par l'Agence Nationale de la Recherche». This work publication was supported by the LABEX ITEM (ANR-10-LABX-50-01) within the program «Investissements d'Avenir» operated by the French National Research Agency (ANR)».



# **Transits**

## **Infrastructures et société de l'Antiquité à nos jours**

# **Transit**

## **Infrastrukturen und Gesellschaft von der Antike bis heute**

**Rédaction  
Redaktion**

**Andrea Bonoldi  
Anne-Lise Head-König  
Luigi Lorenzetti**

**CHRONOS**

Éditeur – Herausgeber  
Association Internationale pour l’Histoire des Alpes  
Associazione Internazionale per la Storia delle Alpi  
Internationale Gesellschaft für historische Alpenforschung

Comité de rédaction – Redaktion  
Andrea Bonoldi, Trento; Anne-Lise Head-König, Pfeffingen;  
Luigi Lorenzetti, Mendrisio

Équipe de rédaction – Redaktionsteam  
Vanessa Giannò Talamona, Mendrisio; Marisa Furci Macchione, Mendrisio;  
Simona Cain, Lugano

Comité scientifique – Beirat  
Gunda Barth-Scalmani, Univ. Innsbruck; Andrea Bonoldi, Univ. Trento; Simona Boscani Leoni, Univ. Bern; Stéphane Gal, Univ. Grenoble-Alpes; Anne-Marie Granet-Abisset, Univ. Grenoble-Alpes; Anne-Lise Head-König, Univ. Genève; Patrick Kupper, Univ. Innsbruck; Margareth Lanzinger, Univ. Wien; Luigi Lorenzetti, Univ. Svizzera italiana (secrétaire général); Luca Mocarrelli, Univ. Milano Bicocca (président); Anne Montenach, Univ. Aix-en-Provence; Aleksander Panjek, Univ. Primorska; Reinhard Stauber, Univ. Klagenfurt.

La revue paraît une fois par an. Les manuscrits doivent être envoyés en format électronique à Luigi Lorenzetti ([luigi.lorenzetti@usi.ch](mailto:luigi.lorenzetti@usi.ch)). Ils sont soumis pour approbation à une procédure de peer review.

Die Zeitschrift wird jährlich publiziert. Die Aufsätze müssen per E-Mail an Luigi Lorenzetti ([luigi.lorenzetti@usi.ch](mailto:luigi.lorenzetti@usi.ch)) gesandt werden. Die Texte werden durch peer review begutachtet.

Image de couverture – Umschlagbild:  
Yvan Dalain: Die Simplonpost, 1954  
© Fotostiftung Schweiz, Winterthur

© 2016 Chronos Verlag, Zürich  
ISBN 978-3-0340-1338-3, ISSN 1660-8070

# Table des matières

## Inhaltsverzeichnis

Éditorial – Editoriale – Editorial 7

*Infrastructures matérielles et immatérielles*  
*Materielle und immaterielle Infrastrukturen*

Dalle autostrade alle *viae* romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini 13  
ANSELMO BARONI, ELVIRA MIGLIARIO

La viabilità invisibile. Rapporti culturali nelle Alpi orientali (metà del III–metà del II millenio a.C.) 27  
UMBERTO TECCHIATI

Märkte und Messen im vorindustriellen Alpenraum. Ihre Bedeutung für den trans- und inneralpinen Handelsverkehr 43  
MARKUS A. DENZEL

Handelsrecht im Transit. Die Etablierung einer Infrastruktur zur rechtlichen Sicherung transalpiner Handelsgeschäfte 63  
CHRISTOF JEGGLE

*Activités commerciales et réseaux socio-économiques*  
*Handel und sozioökonomische Netze*

Das östliche transalpine Tor. Krain als «Transitland» im späten Mittelalter 79  
MIHA KOSI

Lautenbau und Eibenholzhandel 91  
JOSEF FOCHT

Tra Lione e l'Italia. I movimenti di merci lungo la strada di Susa nel XVI–XVII secolo 109  
DAVIDE DE FRANCO

|  |     |
|--|-----|
| Transalpiner Warenverkehr. Italienische Kaufleute im Donauhandel<br>in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts<br>MARION DOTTER   | 123 |
| L'itinerario dello Spluga nel Settecento. Sistemi di trasporto, spedizione<br>di merci e relazioni commerciali tra Lombardia ed Europa<br>LUCIANO MAFFI                              | 143 |
| <i>Projets, enjeux et conflits du transit</i><br><i>Projekte, Herausforderungen und Konflikte des Transits</i>   |     |
| Gente sul ponte. Conflitti e controllo dei transiti in Carnia<br>nella seconda metà del Settecento<br>RICCARDO CELLA, CLAUDIO LORENZINI  | 161 |
| Transalpiner Transit und Risikomanagement am Beispiel des<br>Sankt Gotthards, 14.–19. Jahrhundert<br>LUIGI LORENZETTI  | 179 |
| Luigi Negrelli. Un protagonista del take off ferroviario in area<br>mitteleuropea<br>ANDREA LEONARDI   | 195 |
| Construire la route du Lautaret. Un décalage permanent entre des<br>politiques nationales d'aménagement du réseau routier et des enjeux<br>territoriaux locaux<br>AGNES PIPIEN MARTY | 215 |
| L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs<br>européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)<br>ANNE-MARIE GRANET-ABISSET                          | 233 |
| English summaries  | 255 |
| Adresses des auteurs – Anschriften der Autoren   | 263 |
| Modalités de paiement – Zahlungsmodalitäten  | 265 |
| Déjà parus – Bereits erschienen  | 267 |

# Dalle autostrade alle *viae* romane

## Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini

Anselmo Baroni, Elvira Migliario

---

### Zusammenfassung

#### **Von der Autobahn zu den römischen *viae*. Politisch-institutionelle Erwägungen zum diachronischen Gebrauch grosser transalpiner Strassen**

*Vor dem Bau der Autostrada del Sole waren Mittel- und Norditalien durch die Via Flaminia verbunden (220 v. Chr. angelegt). Mit dem augusteischen Zeitalter (31 v. Chr.–14 n. Chr.) erlebte der Strassenbau eine historische Wende: Da das Reich die Befahrbarkeit seines Gebiets garantieren musste, baute man die Passstrassen mit avantgardistischen Techniken. Die Via Claudia Augusta (15 v. Chr. angelegt und 46 n. Chr. wieder erbaut) war die wichtigste Verbindung zwischen Norditalien und dem Rhein. Alle Passstrassen definierten die Alpenräume und dienten als Hauptverbindungswege zwischen den transalpinen Provinzen und der Po-Ebene.*

---

Nella storia della viabilità stradale italiana vi sono alcune tappe che si possono senza esagerare definire epocali. Una di queste fu senz'altro la costruzione della rete di strade transalpine ideata e portata a compimento dal governo imperiale romano fra la fine del I secolo a.C. e il primo cinquantennio del I secolo d.C., su cui questo intervento è incentrato; un'altra, assai più vicina a noi per cronologia ma per più di un aspetto accostabile a quella, è sicuramente rappresentata dalla costruzione dell'Autostrada del Sole. La posa della prima pietra, alla presenza del presidente della repubblica Gronchi e dell'arcivescovo di Milano Montini, risale al 19 maggio del 1956; meno di quattro anni dopo, il 3 dicembre 1960, venne aperto il tratto da Bologna a Firenze, e in poco meno di un altro quadriennio fu costruito anche l'ultimo, fino a Napoli, consentendo l'inaugurazione ufficiale

il 4 ottobre 1964.<sup>1</sup> L'epopea della A1 è stata recentemente rievocata con ammirazione da Francesco Pinto in un libro<sup>2</sup> in cui emerge la grande figura di Fedele Cova, primo amministratore delegato della Società Concessioni e Costruzioni Autostrade, rappresentante esemplare di una classe dirigente quale non siamo più abituati a vedere, che seppe far risorgere l'Italia dalle rovine della guerra e traghettarla nella modernità.

Non essendo questa la sede né l'occasione opportuna per soffermarsi sui processi e sulle trasformazioni, enormi, che l'Autostrada del Sole innescò nella vita del Paese, ci si limiterà a ricordare che fra gli effetti collaterali vi fu la ripresa degli studi sulla storia delle comunicazioni stradali in Italia, grazie alla realizzazione di una serie di volumi dal titolo generale *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*, commissionati a Daniele Sterpos dalla Società Autostrade, che seguivano tratto per tratto la costruzione dell'autostrada delineando storia e topografia della viabilità precedente.<sup>3</sup> Rispetto appunto a questa, un aspetto di straordinaria novità della A1 è che il suo tracciato scavalcava l'Appennino sfidando dislivelli prima mai affrontati (nei soli 26 km fra Sasso Marconi e Barberino del Mugello furono costruiti ventisei gallerie e ottanta fra ponti e viadotti): un capolavoro di tecnica architettonica e ingegneristica, e di abilità e abnegazione di progettisti e maestranze, che ne fece da subito un simbolo del «miracolo italiano». Fra Bologna e Firenze era dunque stato costruito un asse transappenninico nuovo, in grado di superare la barriera naturale costituita dai rilievi montuosi che avevano fino ad allora ostacolato qualunque collegamento diretto e agevole fra il nord e il sud del paese. Per secoli, infatti, la connessione fra il centro e il Norditalia padano (orientale) era stata assicurata dalla via Flaminia, una strada consolare tracciata da Roma a Rimini intorno al 220 a.C., che risaliva il corso del Tevere, lo lasciava per attraversare gli Appennini al Passo della Scheggia (a soli 632 metri s.l.m.) e discendere lungo la valle del Burano, passando per *Luceolis* (Cantiano) e il *vicus Cale* (Cagli). La strada imboccava poi la galleria scavata nella Gola del Furlo (*forulum*), fatta costruire nel 76 d.C. dall'imperatore Vespasiano e tuttora esistente; passato il Furlo, proseguiva lungo la valle del Metauro, toccando *Forum Sempronii* (Fossombrone) e la *mutatio ad Octavo* (presso Calcinelli), per raggiungere infine la costa adriatica a *Fanum Fortunae* (Fano), e di qui proseguire per *Pisaurum* (Pesaro); successivamente (forse intorno al 187 a.C., per raccorderla con la via Emilia costruita in quell'anno) fu prolungata fino ad *Ariminum* (Rimini), dove terminava il suo corso.<sup>4</sup>

La via Flaminia, che è stata l'asse fondamentale della mobilità civile e militare fra nord e sud per tutto il corso della storia d'Italia, dalle invasioni galliche del



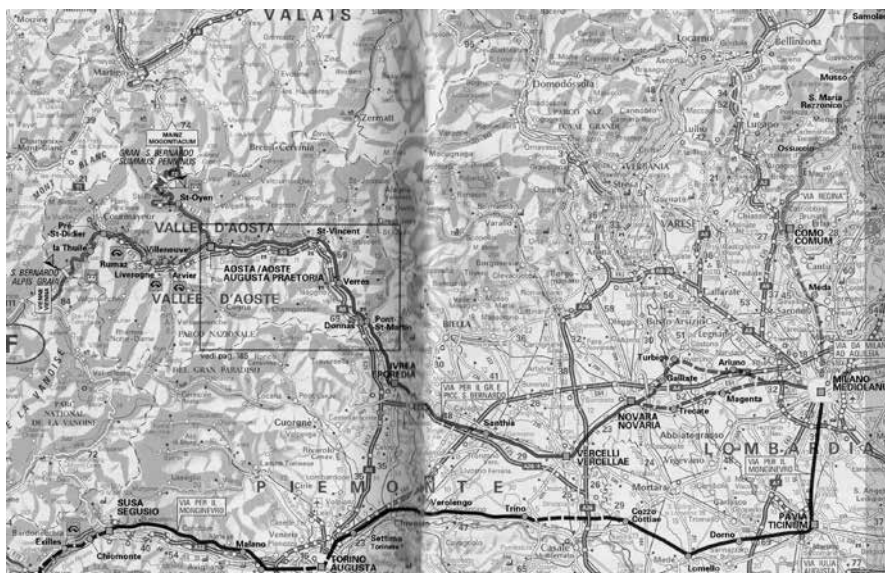


Fig. 1: *Le principali strade antiche di valico per l'Oltralpe. Fonte: Touring Club Italiano, Le strade dell'Italia romana, Milano 2004, tav. 1.*

III secolo a.C. fino alla Seconda Guerra mondiale, costituisce un ottimo esempio del *modus operandi* seguito dai Romani nell'affrontare i problemi posti dalla geomorfologia italiana. Poco o nulla affascinati dalla montagna, ebbero con essa un rapporto difficile: quando di necessità dovevano superare dei rilievi, raggiungevano i valichi risalendo il più possibile i fiumi, anche al costo di allungare enormemente il tragitto, purché i corsi d'acqua attraversassero valli sufficientemente ampie, e purché la risalita alla loro sorgente portasse a quella di un altro fiume seguendo il quale allo stesso modo fosse possibile discendere sul versante opposto. Il metodo di procedere tradizionale, «appenninico», fu successivamente applicato anche in area alpina, ma in scala assai maggiore, e in contesti geoambientali che richiesero l'impiego di tecniche e di risorse di qualità e quantità inedite, nonché di una volontà progettuale e politica di entità tale da riuscire a sfidare con successo i limiti imposti dalla natura: ciò avvenne nell'età di Augusto (31 a.C.–14 d.C.), e più precisamente nel primo ventennio del suo lungo regno, quando fu segnata la tappa fondamentale nella storia della viabilità italiana (e non solo) di cui si è fatto cenno in apertura, davvero epocale perché ebbe un impatto e delle conseguenze di portata incommensurabile. Il regime augusteo infatti elaborò e promosse un grandioso progetto (che verrà

implementato e compiuto più di cinquant'anni dopo, sotto il regno dell'imperatore Claudio) di «consolidamento espansivo» del dominio romano; l'impero si diede allora nuovi orizzonti, passando da una dimensione mediterranea a una più ampia dimensione continentale: l'espansione a nord, verso la grande Germania, e a est, verso i Balcani, doveva servire a creare un anello difensivo all'Italia, cuore dell'impero; a ovest il problema era stato in buona parte risolto un paio di decenni prima grazie alla conquista della Gallia ad opera di Giulio Cesare. Poiché l'attuazione di tale progetto presupponeva necessariamente la messa in sicurezza della macroregione alpina, innanzitutto mediante l'agibilità e il completo controllo dei valichi che delle Alpi consentivano l'attraversamento, diventava indispensabile assoggettare definitivamente le popolazioni insediate nei pressi dei valichi stessi o nelle aree limitrofe: l'impero doveva assicurare la piena percorribilità del suo intero territorio, e al suo interno non potevano esservi aree fuori controllo; allo stesso modo, doveva dotarsi di una rete di collegamenti idonei ad assicurare connessioni e comunicazioni rapide e sicure sia fra le sue varie parti, sia fra il centro e la periferia.<sup>5</sup> Sulla base di queste motivazioni, fra il 25 e il 13 circa d.C. i generali di Augusto (fra i quali i suoi stessi figli adottivi Tiberio e Druso) condussero una serie di operazioni militari che coinvolsero l'intero arco alpino, da ovest a est.<sup>6</sup> La prima campagna fu guidata nel 26–25 a.C. da Terenzio Varrone Murena contro la popolazione dei Salassi che, stanziati nell'odierna Valle d'Aosta, da tempo imponevano pedaggi per il transito sul loro territorio impedendo il libero accesso al Piccolo e al Gran San Bernardo (rispettivamente, *Alpis Graia* e *Summus Poeninus*)<sup>7</sup>; il secondo, in particolare, rivestiva evidentemente un'importanza strategica cruciale, come indica la campagna parallela condotta in contemporanea dal legato imperiale Marco Vinicio sul versante opposto, per sottomettere gli abitanti della *Vallis Poenina* (l'odierno Vallese).

Sul fronte alpino orientale, a completamento di operazioni contro diverse tribù balcaniche già condotte nel 35–33 a.C.<sup>8</sup>, nel 16 a.C. intervenne il legato per l'Illirico P. Silio Nerva, che dapprima sconfisse e sottomise le popolazioni illirico-dalmatiche, poi direttosi verso ovest attaccò e vinse i gruppi etnici stanziati nelle valli prealpine fra il lago di Garda e Como, inclusi i *Camunni* della Valcamonica e i *Trumplini* della val Trompia. La «pacificazione» di quel settore del versante alpino meridionale preludeva alla concentrazione dello sforzo bellico contro le popolazioni retiche e vindelice del versante settentrionale; la nuova campagna di Rezia e Vindelicia fu affidata nel 15 a.C. a Tiberio e a Druso. Il primo mosse dalla Gallia (o, meno probabilmente, dal lago di Como)<sup>9</sup>, affrontando e sconfiggendo le

tribù dell'alta valle del Reno; Druso partì dalla valle dell'Adige e divise l'esercito in due colonne, che risalirono rispettivamente al Passo del Resia e al Brennero attaccando e soggiogando l'una i *Venostes*, l'altra gli *Isarci* e i *Breuni*<sup>10</sup>; giunti entrambi nella Rezia i due fratelli unirono gli eserciti e conclusero vittoriosamente la campagna. Nell'anno successivo (14 a.C.) fu la volta delle popolazioni alpino-occidentali a sud della Valle d'Aosta e fino alle Alpi Marittime, che furono tutte affrontate e sconfitte militarmente all'infuori di alcuni gruppi stanziati sui due versanti del Moncenisio, dalla valle di Susa alla Maurienne: sotto la guida del dinasta locale Cozio essi riuscirono a negoziare la resa e a stipulare un trattato di amicizia con Roma (nel 13 a.C.), che evitò a loro una sconfitta cruenta e garantì a Cozio il mantenimento della sovranità non più in quanto «re» bensì in qualità di funzionario imperiale romano (*praefectus*).

Nel 13 a.C. fu dunque raggiunto il consolidamento delle frontiere settentrionali dell'Italia, che a partire da quella con la Gallia meridionale fino alla linea Reno-Danubio si trovavano ora circondate da territori su cui Roma esercitava un pieno dominio; non a caso l'anno dopo poté essere ripresa la politica espansiva in Germania e in Illiria, con campagne sotto la guida rispettivamente di Druso e di Tiberio (12–9 a.C.). Essendo stato inoltre completato l'assoggettamento delle entità etnico-territoriali alpine e prealpine e, di conseguenza, acquisito il controllo dei valichi fra l'Italia e l'Oltralpe, ora Roma poteva assicurare la connessione fra versante meridionale e versante settentrionale delle Alpi portando a termine la costruzione delle grandi direttrici transalpine che erano state per lo più tracciate già durante l'avanzata militare. Il nesso tra eliminazione o sottomissione delle popolazioni alpine e apertura delle strade era ben presente ai contemporanei, come leggiamo in un noto passo del geografo Strabone (IV, 6, 6): «... [del] gran numero di piccoli popoli che un tempo minacciavano l'Italia, dediti al brigantaggio e privi di mezzi, ora alcuni sono stati annientati, altri completamente civilizzati, tanto che i passaggi tra i monti attraverso il loro territorio, che una volta erano pochi e pericolosi, ora sono molto più numerosi, e senza più rischi da parte degli abitanti. Infatti Cesare Augusto ha aggiunto all'annientamento dei briganti la costruzione di strade, nella misura in cui lo si poteva: non dappertutto infatti è possibile forzare la natura, a causa di rocce e crepacci di misura straordinaria, perché le une incombono sopra il percorso, gli altri si spalancano al di sotto, cosicché per una deviazione anche minima si ha il rischio inevitabile di cadere in precipizi senza fondo ...»

La consapevolezza della consequenzialità fra le guerre che avevano «aperto le Alpi» e la costruzione delle grandi arterie transalpine emerge immediatamente anche dal testo inciso sul cippo di Rablà/Rabland, del 46 d.C., rinvenuto

nel 1552 e conservato presso il Museo di Bolzano: «Tiberio Claudio Cesare Augusto Germanico, pontefice massimo, insignito dei poteri tribuniti per la sesta volta, console designato per la quarta, acclamato imperatore undici volte, padre della patria, ristrutturò la via Claudia Augusta, che il padre Druso aveva tracciato dopo aver aperto le Alpi con la guerra, dal fiume Po al fiume Danubio per miglia CCC».<sup>11</sup>

L'imperatore Claudio vi afferma esplicitamente che la costruzione della strada per il Passo di Resia era stata possibile solo grazie alla guerra vittoriosa con cui suo padre Druso aveva disserrato la barriera della catena alpina, e si dimostra orgogliosamente consapevole della funzione nevralgica svolta da un'arteria stradale che connetteva i due maggiori bacini fluviali d'Europa, quello del Po e quello del Danubio, arrivando ad *Augusta Vindelicum* (Augsburg): motivo per cui ne aveva promosso la ristrutturazione, probabilmente sia mediante interventi edilizi di varia natura (ricostruzioni e consolidamenti, ma anche creazione di stazioni di sosta, collocazione di cippi miliari, ecc.), sia prolungando e unificando sotto un'unica denominazione percorsi in origine diversi.<sup>12</sup> Se infatti l'iscrizione di Rablà attesta che la strada aveva inizio dal Po, cioè da Ostiglia (da dove proseguiva per Verona e Trento), un altro cippo, rinvenuto a Cesiomaggiore nel Feltrino, reca un'iscrizione<sup>13</sup> pressoché identica che tuttavia indica come luogo di partenza la località di Altino, sulla laguna veneta, da dove la strada risaliva prima parte della valle del Piave e poi della Brenta, quindi percorreva la Val-sugana e raggiungeva Trento; qui i due tratti iniziali si univano per proseguire con un unico percorso lungo tutta la valle dell'Adige.

La via Claudia Augusta (che in origine doveva chiamarsi solo *Augusta*, dal nome dell'imperatore sotto il quale Druso l'aveva tracciata, e che probabilmente solo dopo la ristrutturazione voluta da Claudio aveva preso la doppia denominazione)<sup>14</sup> costituisce tra l'altro un caso esemplare del rapporto di cui si è detto fra grandi strade romane e valli fluviali: se il ramo altinate risaliva tratti delle valli del Piave e della Brenta, quello padano seguiva a ritroso il corso dell'Adige da Verona alla sorgente e, valicato il Passo di Resia, scendeva sul versante settentrionale seguendo il corso del Lech.<sup>15</sup> Ugualmente, il ramo che se ne staccava nella piana di Bolzano raggiungeva il Brennero lungo la valle dell'Isarco, e dopo aver valicato proseguiva sull'altro versante seguendo il corso dell'Inn, così come l'altra strada laterale che percorreva la valle della Rienza, arrivata alla Sella di Dobbiaco – spartiacque fra il bacino padano e quello danubiano – la valicava e proseguiva lungo la valle della Drava. Il medesimo schema – risalita di una valle fluviale fino allo spartiacque e discesa lungo una valle fluviale del

Fig. 2: Il cippo di Rablà. Fonte: Bolzano / Bozen, Museo Archeologico dell'Alto Adige.



versante opposto – fu applicato anche nelle Alpi Occidentali, come indica ad esempio l'accoppiata fra valle della Dora e valle della Durance, connesse dal percorso stradale che valicando al Monginevro univa il bacino del Po a quello del Rodano tramite le valli percorse dai rispettivi affluenti.

Le grandi strade dirette oltralpe però non si limitavano a mettere in connessione la geomorfologia di regioni diverse: erano anche, se non soprattutto, il principale fattore di collegamento fra entità politiche e amministrative, e consentivano pertanto che tali entità si organizzassero in un sistema coerente.<sup>16</sup> Si è già accennato alla funzione indispensabile di raccordo che le arterie transalpine svolgevano fra l'Italia e le province: l'istituzione delle due province di *Raetia* e di *Noricum*, senz'altro prevista nel progetto augusteo ma realizzata da Claudio negli anni Quaranta del I secolo d.C.<sup>17</sup>, avvenne non a caso in concomitanza con una ristrutturazione generale della rete stradale in cui rientrava anche il rifacimento della via (da allora) nota come *Claudia Augusta*. In altre parole, la riorganizzazione territoriale e amministrativa della macroregione alpino-transalpina non poté prescindere dall'implementazione e dalla rifunzionalizzazione delle infrastrutture stradali, che consentivano di passare le Alpi e procedere verso nord (non a caso Gerold Walser definì Rezia e Norico due *Strassenprovinzen*).<sup>18</sup>

La medesima funzione connettiva e di raccordo è evidente anche nel rapporto che lega le strade dirette ai valichi alle città italiane prealpine, che non a caso vennero quasi certamente tutte fondate in età augustea: *Bellunum*, *Feltria*, *Tridentum*<sup>19</sup>

sorgevano tutte e tre lungo o in prossimità del percorso della via Claudia Augusta; a ovest, *Augusta Praetoria* venne eretta nel punto in cui si dipartivano le strade che conducevano al *Summus Poeninus* (Gran San Bernardo) e all'*Alpis Graia* (Piccolo San Bernardo), anch'esse costruite o ristrutturare fra l'età augustea e la metà del I secolo d.C. proprio a causa della loro assoluta rilevanza strategica dapprima nelle guerre alpine di Augusto, poi nella preparazione logistica della spedizione di Claudio in Britannia del 43 d.C.<sup>20</sup> La riorganizzazione dei territori alpini e transalpini in vista del loro inserimento nel sistema provinciale comportò da un lato la delimitazione dei rispettivi territori – indispensabile, in quanto i funzionari imperiali che governavano i distretti provinciali avevano competenza su ambiti territoriali necessariamente definiti, al cui interno la popolazione doveva essere censita; dall'altro, sul versante meridionale, si dovette procedere alla definizione del confine fra le nuove province e l'Italia romana, che di fatto e di diritto andava a coincidere con il limite settentrionale dei territori delle città (i *municipia*) più settentrionali, collocate lungo una linea ideale che corre ai piedi delle Alpi: fra Italia e province si venne così a creare un organismo coerente e integrato, di cui le grandi arterie stradali costituivano il principale fattore connettivo.<sup>21</sup>

I confini settentrionali dell'Italia municipale romana sono per noi individuabili solo raramente, e solo in alcuni precisi punti, quelli per i quali le fonti attestano la presenza di stazioni doganali: esse infatti sorgevano ovviamente in località poste lungo le grandi strade dirette ai valichi, segnando appunto il termine del territorio italiano e l'inizio di quello della provincia limitrofa. Le due grandi macroaree doganali in cui erano inseriti i settori alpini delle valli dell'Adige e dell'Isarco erano dette rispettivamente *Quadragesima Galliarum* («quarantesima delle Gallie», con allusione alla tassa del 2,5 per cento che gravava sulle merci provenienti dalle province galliche dapprima, in seguito anche germaniche) e *Publicum Portorium Illyrici* («dogana statale dell'Ilirico»)<sup>22</sup>: nella prima era compresa anche la *Raetia*; la seconda includeva le province continentali a partire dal confine fra *Raetia* e *Noricum* fino al basso corso del Danubio. Più che di vere e proprie circoscrizioni doganali si trattava di linee di transito delle merci, segnate da stazioni di riscossione che erano collocate in punti di confine, per lo più lungo le grandi direttrici che attraversavano le Alpi e i Pirenei (ma anche nei porti provinciali).<sup>23</sup> Fonti itinerarie ed epigrafiche<sup>24</sup> attestano che una di queste stazioni doganali, la *statio Miensis*<sup>25</sup>, sorgeva lungo la via Claudia Augusta presso Parcines/Partschins, dove il toponimo Tel/Ziel è stato ipoteticamente messo in relazione con *telonium*, il termine latino che designava il posto

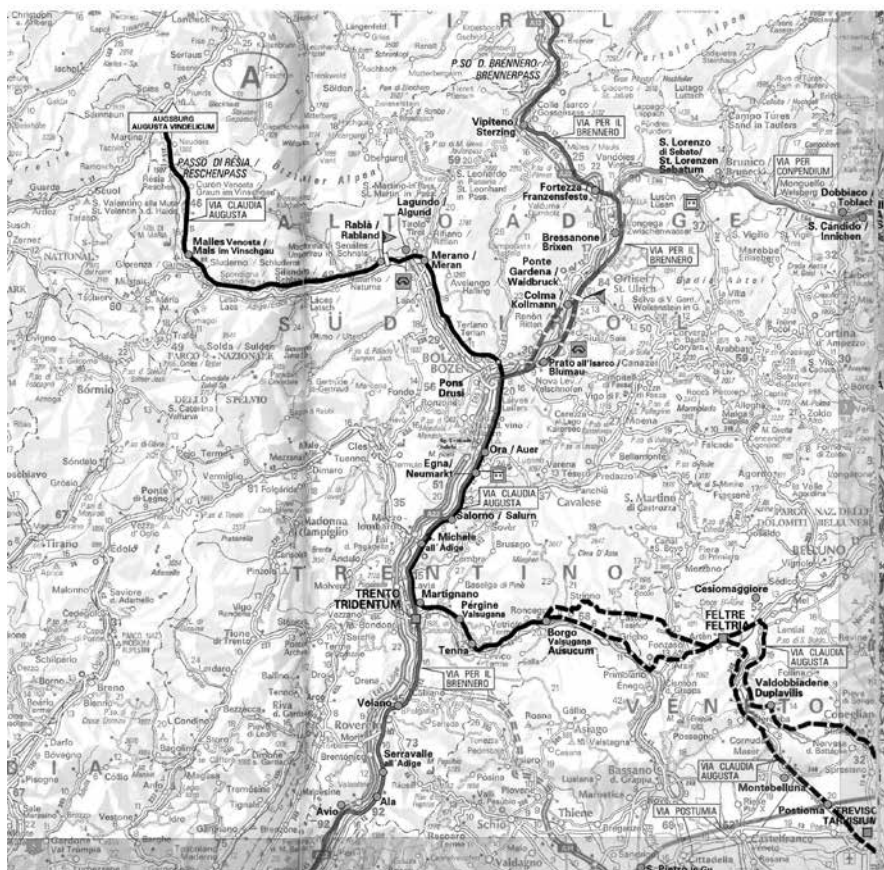


Fig. 3: Il percorso della via Claudia Augusta. Fonte: Touring Club Italiano, *Le strade dell'Italia romana*, Milano 2004, tav. 2.

di riscossione dei dazi; un'altra a *Sublavio* (forse Laion/Lajen), nei dintorni di Ponte Gardena/Waidbruck, lungo il ramo stradale che si distaccava dalla Claudia Augusta nella piana di Bolzano e proseguiva per il Brennero. Le due stazioni segnavano dunque, rispettivamente, l'ingresso in territorio provinciale retico e in quello norico; e, di conseguenza, coincidevano con altrettanti punti della linea del confine italiano (ovvero, del territorio di *Tridentum*, il *municipium* più settentrionale in questo settore prealpino).

Anche la Claudia Augusta e le vie laterali ad essa collegate, benché al pari di altre importanti direttrici transalpine di età augustea fossero state costruite o

rettificate a scopo indubbiamente militare, divennero ben presto le principali arterie di comunicazione fra l'Italia e le province settentrionali, creando una mobilità umana e dei flussi di merci di proporzioni fino ad allora impensabili (è stato calcolato che nel corso del solo I secolo d.C. il volume complessivo dei manufatti di origine italica giunti Oltralpe aumentò del 300 per cento rispetto al secolo precedente). Il ruolo eminentemente commerciale che la strada per il Passo di Resia assunse e mantenne nell'età imperiale è desumibile dalla mancanza di iscrizioni pubbliche<sup>26</sup> posteriori al 46 d.C., anno nel quale, come si è detto, il cippo di Rablà attesta la ristrutturazione voluta da Claudio. Poiché infatti l'eventuale rilevanza strategico-militare che un tratto viario poteva assumere in particolari circostanze ne determinava in genere un rifacimento almeno parziale, mediante una serie di interventi che di solito prevedevano anche l'apposizione di cippi miliari recanti il nome dell'imperatore dal quale il restauro era stato promosso, la totale assenza di tale tipologia epigrafica lungo l'intero percorso della strada può essere motivata con il disinteresse imperiale, e non può essere attribuita soltanto alla casualità dei rinvenimenti archeologici.

Ben diversa pare invece essere stata l'importanza logistica mantenuta (o meglio, riacquistata) in età imperiale dalla via del Brennero: i numerosi cippi miliari rinvenuti lungo il suo percorso<sup>27</sup> ne attestano restauri e rifacimenti ripetuti a partire dall'età di Settimio Severo (193–211 d.C.) fino a quella di Giuliano (360–363 d.C.), verosimilmente connessi con il passaggio di truppe richiamate sul fronte renano-danubiano dagli eventi bellici che interessarono la *Raetia* e il *Noricum* dagli ultimi decenni del II secolo in avanti (già sotto Marco Aurelio, nel 168–169 d.C., Marcomanni e Quadi erano riusciti a sfondare il *limes* in Pannonia, per poi passare nel Norico da dove erano dilagati nell'Italia nordorientale, giungendo quasi fino a Verona prima di essere respinti). Non a caso, nello stesso periodo sembra avere assunto altrettanto rilievo la strada laterale che si connetteva con quella per il Brennero all'altezza di Fortezza/Franzenfeste: partita da Aquileia, attraversava da est a ovest tutto il Norico meridionale (connettendo le città fondate da Claudio) e nel suo ultimo tratto percorreva per intero la Val Pusteria. Anche qui, i cippi più antichi rinvenuti risalgono all'età severiana<sup>28</sup>, attestando perciò la stretta connessione di questo percorso con quello che valicava al Brennero: fra il 201 e il 215, entrambi furono evidentemente oggetto di un importante restauro complessivo, un intervento unitario che è verosimilmente collocabile nel contesto storico della riorganizzazione strategico-difensiva delle province alpine e nordorientali imposta dalle guerre contro i Marcomanni di Settimio Severo e contro gli Alamanni di



suo figlio Caracalla.<sup>29</sup> D'altronde, solo grandi entità politico-amministrative, rette da governi centrali, quale fu l'impero romano fino agli inizi del IV secolo, potevano assicurare alle grandi arterie viarie il perpetuarsi delle funzioni per cui erano state costruite.

Dovranno però passare ancora più di due secoli prima che le maggiori direttrici transalpine perdano la loro funzione di vera e propria cinghia di trasmissione fra il nord e il sud dell'impero, e che le Alpi abdicino al ruolo di cerniera dell'Europa continentale, assunto proprio grazie alle grandi strade di valico, per tornare a essere la barriera che costituiranno per altri quasi millecinquecento anni; una barriera che oggi, purtroppo, vediamo risollevarsi in un continente che sembra non voler più credere alla propria storia comune.

## Note

- 1 Per un totale di 755 km, la cui costruzione costò complessivamente 272 miliardi di lire. Alla SISI (Società Iniziative Stradali Italiane) erano stati affidati la progettazione di massima e lo studio di fattibilità, con la partecipazione congiunta di AGIP, Fiat, Italcementi e Pirelli (che cedette gratuitamente all'IRI i risultati degli studi effettuati dall'Ing. F. A. Jelmoni); il progetto definitivo fu invece redatto da Italstrade. La direzione dei lavori fu affidata all'Ing. Fedele Cova, primo amministratore delegato della Società Concessioni e Costruzioni Autostrade.
- 2 F. Pinto, *La strada dritta*, Milano 2011; si veda la recensione di M. Smargiassi, «A1, l'epopea di un'autostrada. Quando l'Italia sapeva correre», *Il Venerdì*, 25.03.2011.
- 3 D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Milano-Piacenza-Bologna*, Novara 1959; *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, Novara 1961; *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Firenze-Roma*, Novara 1964; *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Roma-Capua*, Novara 1966.
- 4 Per il tratto laziale: G. Messineo, A. Carbonara, *Via Flaminia*, Roma 1993; per il tratto umbro-marchigiano: M. Luni, F. Uttoveggio, «Il territorio dell'Umbria e dell'ager Gallicus attraversato dalla Flaminia nelle fonti antiche», in: M. Luni (a cura di), *La via Flaminia nell'ager Gallicus*, Atti del Convegno *La via Flaminia e la battaglia del Metauro* (Fano, 23–24 ottobre 1994), Urbino 2002, pp. 21–67.
- 5 Le priorità strategico-militari della viabilità romana di valico furono messe in evidenza già da R. Syme, «The Northern Frontier under Augustus», in: *Cambridge Ancient History*, X, Cambridge 1952, pp. 340–381; Id., «Alpine Roads», *Roman Papers*, 6, Oxford 1991, pp. 5–8 (= *Journal of Roman Studies*, 26, 1936, pp. 113–114; recensione di W. W. Hyde, *Roman Alpine Roads*, Philadelphia 1935).
- 6 Una recente sintesi: C. Letta, «Augusto e le guerre alpine», *Segusium*, 52, 2015, pp. 37–52.
- 7 I Salassi erano stati oggetto di un attacco romano già nel 143 a.C., e di operazioni militari non risolutive nel 35–34 a.C.: Strabone, *Geografia* IV, 6, 7; per un'analisi del testo rimandiamo a E. Migliario, «Etnografia e storia delle Alpi nella *Geografia* di Strabone», in: R. Bargnesi, R. Scuderi (a cura di), *Il paesaggio e l'esperienza. Scritti di Antichità offerti a P. Tozzi*, Pavia 2012, pp. 107–122. Sull'«economia di valico» praticata dalle popolazioni alpine, basata sulla riscossione dei pedaggi e sull'attività di guida o scorta per i convogli, restano fondamentali i lavori di D. van Berchem raccolti in: *Les routes et l'histoire. Études sur les Helvètes et leurs voisins dans l'empire romain*, Ginevra 1982 (ivi specialmente «Du portage au péage. Le rôle des cols transalpins dans l'histoire

- du Valais celtique», pp. 67–78 = *Museum Helveticum*, 13, 1956, pp. 199–208), e di G. Schmiedt, «Le vicende dei transiti alpini dalla preistoria all'alto Medioevo», in: *Le Alpi e l'Europa*, III, *Economia e transiti*, Bari 1975, pp. 95–164.
- 8 Appiano, *Libro illirico*, IX, 15–18.
- 9 Il Lario era percorribile in nave, oltre che via terra lungo la costa occidentale tramite la strada nota nei secoli come Via Regina; dall'estremità settentrionale (*Summus Lacus/Samolago*) si raggiungeva *Clavenna/Chiavenna*, da dove si dipartivano due percorsi per la Rezia praticati fin da età preistorica. Il primo saliva al Passo dello Spluga (*Cunus Aureus*) e discendeva verso Coira/Chur (*Curia Raetorum*) toccando Zillis e lungo la Via Mala; il secondo risaliva la Val Bregaglia e a *Murus* (Castelmur, oppure Müräia) si biforcava in un ramo che saliva al Passo del Septimer e in un altro diretto al Maloja e allo Julier; entrambi scendevano a Coira; si vedano G. Frigerio et al. (a cura di), *L'antica Via Regina. Tra gli itinerari stradali e le vie d'acqua del Comasco*, Como 1995; R. Bargnesi, *Per acque e per terre. Testimonianze antiche su strade fiumi laghi dell'Italia settentrionale*, Varzi (PV) 2004.
- 10 I *Breuni* erano stanziati a cavallo del passo che da loro prende nome e che essi controllavano; di qui il rilievo dato loro dalle fonti, che ne attestano l'identità etnica e una presenza consistente fino in età tardoantica. Si veda E. Migliario, «La *civilitas* minacciata: romanizzazione alpina superstite fra V e VI secolo», *Atti dell'Accademia Roveretana degli Agiati*, 255, 2005, pp. 47–64. Dai *Venostes* e dagli *Isarci*, citati fra le *gentes alpinae devictae* elencate nell'iscrizione di La Turbie (Plinio, *Storia naturale*, III, 136–137; *CIL V*, 7817), hanno tratto denominazione le valli Venosta e d'Isarco.
- 11 *CIL V*, 8003: *Ti(berius) Claudius Caesar / Augustus German[icus] / pont(ificex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) VI / con(n)s(ul) desig(natus) III imp(erator) XI p(ater) p(atriciae) / [vi]am Claudiam Augustam / quam Drusus pater Alpibus / bello patefactis derexserat / munit a flumine Pado at / [flumen] Danuvium per [milia] / p(assuum) CC[CL]*: si sono evidenziate le voci verbali proprie dell'uso tecnico dell'edilizia stradale, per cui si rimanda rispettivamente a *ThLL V.1*, 1235.16 ss. (*dirigo...vias*: tracciare andando diritto, o in piano, rettificando angoli o curve) e *OLD 547.1c* (*dirigo*: «to construct / (a road, ecc.) a long a given line»); *ThLL VIII*, 1658.42-63 (*munio ...vias*: lastricare, pavimentare, attrezzare) e *OLD 1145.6* (*munio*: «to build up, so as to give a firm surface to, i.e. construct or repair (a road)»).
- 12 E. Migliario, «Druso e Claudio fra Resia e Brennero», in: U. Laffi et al. (a cura di), *Artissimum memoriae vinculum. Scritti di geografia storica e di Antichità in ricordo di G. Conta*, Firenze 2004, pp. 279–296. Si rimanda in generale a V. Galliazzo (a cura di), *Via Claudia Augusta. Un'arteria alle origini dell'Europa. Ipotesi, problemi, prospettive*, Atti del Convegno Internazionale (Feltre, 24–25 settembre 1999), Treviso 2002; e a G. Walser, *L'impegno dell'imperatore Claudio nella costruzione delle strade*, Bologna 1982 (trad. it. da *Historia*, 29, 1980, pp. 438–462), pp. 29–33.
- 13 *ILS 208* (= *CIL V*, 8002): «... munit ab / Altino usque ad flumen / Danuvium ...».
- 14 L'ipotesi avanzata da T. Mommsen, *Le provincie romane da Cesare a Diocleziano*, Roma 1887, p. 25, nota 1, muove dalle competenze dei *legati Augusti*, «delegati» che (come Druso) conducevano le operazioni militari in nome del *princeps*, il quale ne era unico titolare; qualunque strada costruita dai soldati e dai *legati* di Augusto doveva dunque necessariamente portare il suo nome. È possibile un confronto con la denominazione della *via Claudia Valeria*, costruita da Claudio nel 48 d.C. a continuazione di una precedente via (*Tiburtina Valeria*: Walser 1982 (vedi nota 12), pp. 37–38).
- 15 Per la viabilità romana in area prealpina e alpina nordorientale si rimanda a: W. Cartellieri, «Die römischen Alpenstrassen über den Breuner, Reschen-Scheideck und Plöckenpass, mit ihren Nebenlinien», *Philologus*, Suppl. 18.1, Lipsia 1926, pp. 1–186; L. Bosio, «Il territorio: la viabilità e il paesaggio agrario», in: E. Buchi (a cura di), *Il Veneto nell'età romana*, I, Verona 1987, pp. 59–102; G. Conta, «Romanizzazione e viabilità nella regione altoatesina», in: *La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione*, Padova 1990, pp. 223–251; L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991 (in particolare, sulla *via Claudia Augusta*, pp. 132–147); S. Pesavento Mattioli, «Il sistema stradale nel quadro della viabilità dell'Italia nord-orientale», in: E. Buchi (a cura di), *Storia del Trentino, II. L'età romana*, Bologna 2000, pp. 11–46.

- 16 Si veda A. Baroni, «Strade, dogane e province nei territori alpini in età imperiale romana», in: *Itinerari e itineranti attraverso le Alpi dall'Antichità all'alto Medioevo*. Atti del Convegno AICC (Trento, 15–16 ottobre 2005), pp. 61–74 (= *Studi Trentini. Storia*, 84, 2005).
- 17 Si veda U. Laffi, «L'organizzazione dei distretti alpini dopo la conquista», in: Id., *Studi di storia romana e di diritto*, Roma 2001, pp. 361–378 [già in: M. G. Vacchina (a cura di), *La Valle d'Aosta e l'arco alpino nella politica del mondo antico*, Quart 1988, pp. 62–89].
- 18 G. Walser, *Die römischen Strassen und Meilensteine in Raetien*, Itinera Romana, B. 4, Stoccarda 1983.
- 19 La municipalizzazione di *Bellunum* e di *Feltria* viene oggi datata agli anni Trenta del I secolo a.C.: G. Cresci Marrone, «Insediamenti indigeni della *Venetia* verso la romanità», in: G. Cuscito (a cura di), *Aspetti e problemi della romanizzazione. Venetia, Histria e arco alpino orientale. Atti della XXXIX Settimana Aquileiese* (15–17 maggio 2008) (= *AAAd*, 68, 2009), pp. 207–220. Secondo una convincente recentissima ipotesi, la fondazione di *Tridentum*, generalmente datata alla metà del I secolo a.C., non potrebbe invece risalire oltre il 23 a.C.: D. A. Faoro, «*M. Appuleius, Sex. filius, legatus*. Augusto, *Tridentum* e le Alpi orientali», *Aevum*, 88, 2014, pp. 99–124.
- 20 D. van Berchem, «Conquête et organisation par Rome des districts alpins», in: van Berchem (vedi nota 6), pp. 79–85 (= *Revue des Études Latines*, 40, 1962, pp. 228–235).
- 21 A. Baroni, «Città e regioni tra storia locale e grande storia. Qualche riflessione a partire dal caso alpino», *Geschichte und Region*, 14,2, 2006 (*Übergänge - Transiti*, a cura di A. Baroni, E. Migliari), pp. 96–104.
- 22 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*, Trento 2005, pp. 173–189.
- 23 J. France, *Quadragesima Galliarum. L'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques de l'Empire romain (I<sup>er</sup> siècle avant J.-C.–III<sup>e</sup> siècle après J.-C.)*, Roma 2001; Baroni (vedi nota 16).
- 24 Banzi (vedi nota 22), p. 174 e *Appendice*.
- 25 La denominazione della *statio* era *Miensis*, e non *Maiensis*, come a lungo si è ritenuto in base a una lettura erronea dell'epigrafe (accolta per una presunta assonanza con il toponimo odierno di Ober Maia, presso Merano): E. Buchi, «Dalla colonizzazione della Cisalpina alla colonia di <Tridentum>», in: *Storia del Trentino, II* (vedi nota 15), pp. 47–131 (p. 91 e nota 380).
- 26 Le due epigrafi rinvenute a Parcines/Partschins furono poste privatamente, da funzionari della stazione doganale: Buchi (vedi nota 25); Banzi (vedi nota 22), p. 181.
- 27 Walser (vedi nota 18), nn. 3, 7–16; n. 730, in «*Année Epigraphique*», 1982. Della strada per il Brennero e del ruolo giocato anche nell'alto Medioevo e Medioevo ha scritto diffusamente (con osservazioni solo parzialmente condivisibili) P. Basso, «La direttrice lungo le valli dell'Adige e dell'Isarco: dalla strada romana all'autostrada», in: Galliazzo (vedi nota 12), pp. 339–359, e «La vita tardoantica delle strade romane: gli esempi dell'Annia e della via lungo le valli dell'Adige e dell'Isarco», in: *Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung*, Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzog (Bern, 28.–29. Juni 2001), Berna 2004, pp. 283–315 (e spec. pp. 289–292).
- 28 Era considerata una scoriatoia (*per compendium*): G. Winkler, «Die römischen Strassen und Meilensteine in Noricum-Österreich», *Itinera Romana*, B. 6, Stoccarda 1985, p. 29; nn. 53–75.
- 29 C. Letta, «La dinastia dei Severi», in: *Storia di Roma, II.2: L'impero mediterraneo. I principi e il mondo*, Torino 1991, pp. 639–700; A. Marcone, «La frontiera del Danubio tra strategia e politica», *Ibid.*, pp. 469–490.