

## Mobilità sui valichi alpini centrorientali in età imperiale romana

ELVIRA MIGLIARIO

**ABSTRACT** – Augustus decided to integrate the Alps as a whole in the imperial administration and in the Roman trade system; within an empire which extended from the Mediterranean sea up to the Danube river, the Alps could not be a barrier any longer. First of all, the implementation of this grand project required a complete subjection of the mountain peoples and the construction of a suitable road network across the Alpine passes. While fighting against the local tribes, the armies would either build new roads, or widen and extend pre-roman paths and muletracks. Strabo the Geographer was perfectly aware of the connection between the military advance and the road links; he enthused about mountain roads being laid out under very unfavourable conditions. Drusus had a *via Augusta* built during the Rhaetian war, in 16-15 B.C.: the road ran along the course of the Adige river up to the Resia/Reschenpass, then went down to *Augusta Vindelicum* (Augsburg). This same road was called *via Claudia Augusta* when emperor Claudius (Drusus' son) had it widened and extended in 46 A.D. (*CIL* V, 8003; *ILS* 208). A branch left the main track in the southern zone of the Bolzano plain, then ascended the valley of the Isarco/Eisack up to the Brennerpass. This road is likely to date back to the 15 B.C. campaign as well, since Drusus' army needed to keep control of both the passes of Resia/Reschen and Brennero/Brenner; moreover, the inscription at the *Tropaeum Alpium*/La Turbie (*CIL* V, 7817, and Pliny, *N.H.* 3, 136-137, draw up a list of all the mountain peoples defeated by Augustus) lists also many Alpine tribes settled in the surroundings of both the Reschen- and Brennerpass. As for the following centuries, the evidence of the milestones point to a greater importance of the road across the Brennerpass, which was directly connected with the road leading to Noricum and Pannonia via the Val Pusteria/Pustertal, i.e. to the regions directly involved in the II-III centuries campaigns.

*Parole chiave:* Augustan Age, Drusus, Rhaetian war, Road network across the alpine passes, mountain peoples, inscriptions.

*Key words:* Età augustea, Druso, guerra retica, rete viaria alpina e transalpina, popolazioni alpine, iscrizioni/ pietre miliari.

*Elvira Migliario* – Università di Trento, Dip. Scienze Filologiche e Storiche, Via S.Croce 65, I-38100 Trento.

Il mio intervento odierno verterà principalmente sulle strade di valico del Resia e del Brennero (nonchè della rete viaria alpina con quelle direttamente o indirettamente collegata), in quanto mi limiterò a prendere in esame il sistema stradale che anticamente interessava la parte orientale delle attuali Alpi Retiche e l'estremità occidentale delle Alpi Noriche, vale a dire, il tratto in cui le Alpi centrali confinano con quelle orientali<sup>1</sup>. Di tale sistema stradale cercherò di valutare, ove la documentazione disponibile lo renda possibile, l'efficienza e la funzionalità rispetto alle esigenze strategiche e logistiche che lo interessarono in età imperiale; e se, e come, l'uso dei rispettivi valichi ab-

bia conosciuto delle variazioni significative nel corso del tempo.

Quanto agli estremi dell'arco cronologico qui preso in esame, essi sono stati di fatto imposti dal tema generale delle "Alpi prima delle frontiere": com'è noto, in età romana, le Alpi cessarono effettivamente di costituire una frontiera politica e militare non anteriormente alla fine del I secolo a. C. - a seguito delle campagne di Augusto e della successiva sistemazione dell'intero arco alpino<sup>2</sup> - e non oltre la metà del III secolo d. C. - quando le ripetute scorrerie alamanniche imposero la creazione di un primo sistema difensivo transalpino (che sarebbe stato di lì a poco valorizzato dalla

riorganizzazione provinciale diocleziana, e in seguito ristrutturato con l'istituzione dei *claustra Alpium Iuliarum*<sup>3</sup>; la mia indagine sarà pertanto limitata ai circa due secoli e mezzo intercorsi fra le campagne augustee e la fine dell'età severiana.

Per intendere nella sua effettiva portata il significato epocale dell'inserimento delle Alpi nella struttura politica e amministrativa dell'impero, vale la pena di rifarsi ancora una volta alla vasta trattazione che Strabone dedica alla geografia, alla storia e all'etnografia alpine (4.6). Nel quarto libro della *Geografia* straboniana le Alpi vengono per la prima volta considerate parte integrante dell'organismo imperiale: sappiamo invece che ancora per Polibio, alla metà del II secolo a. C., esse costituivano nel loro complesso un'entità geografica unitaria e di fatto autonoma sia dal pedemonte padano che da quello transalpino, barriera dell'Italia dunque, ma all'Italia estranea ed esterna<sup>4</sup> - secondo una prospettiva giustificata ovviamente dai limiti della coeva romanizzazione dell'area padana, che allora interessava essenzialmente la pianura e solo marginalmente i rilievi prealpini o appenninici a quella limitrofi.

Presupposto delle pagine straboniane che qui più interessano - scritte, per ammissione dello stesso autore, trentatré anni dopo la campagna di Tiberio e Druso<sup>5</sup> (quindi, nel 18 d. C.), - è invece la consapevolezza del compiuto inserimento delle Alpi nella compagine imperiale, oramai estesa senza soluzioni di continuità dal Mediterraneo al Danubio. Strabone sa bene che l'unitarietà e la coesione dell'impero dipendono dal controllo del territorio nella sua interezza, che la capacità di gestione di tale territorio dipende dai mezzi di trasporto e di comunicazione, e che possibilità di comunicazione significa anche capacità di controllo: per questo egli pone in grande risalto l'apertura dei transiti, la costruzione della rete stradale alpina e provinciale, la sicurezza dei percorsi anche lungo i valichi montani.

Era stata d'altronde l'assoluta necessità di disporre di vie di penetrazione e comunicazione attraverso le Alpi a imporre, all'inizio del II secolo a. C., le prime operazioni militari di Roma contro i Galli transalpini che bloccavano i passi e la via costiera fra l'Italia e l'Iberia; il principale risultato di ottant'anni di scontri viene indicato da Strabone proprio nell'apertura del tratto di strada che consentì ai Romani di completare la conquista e di imporre ai Galli il proprio sistema amministrativo e tributario (4.6.3).

Le popolazioni montane, in particolare, erano perfettamente avvertite del fatto che i tracciati stradali costituivano uno strumento della conquista militare e una premessa dell'occupazione stabile, le quali avrebbero innanzitutto segnato la fine di un'economia di valico basata sulla riscossione dei pedaggi e sull'attività di guida o scorta per i convogli commerciali<sup>6</sup>: è

ancora Strabone che riporta il caso significativo dei Salassi, i quali, presumibilmente nella fase iniziale della campagna che avrebbe portato al loro annientamento (25 a. C.), avevano aggredito le truppe di Cesare Augusto per impedire innanzitutto la costruzione di una strada e di ponti nel loro territorio (4.6.7).

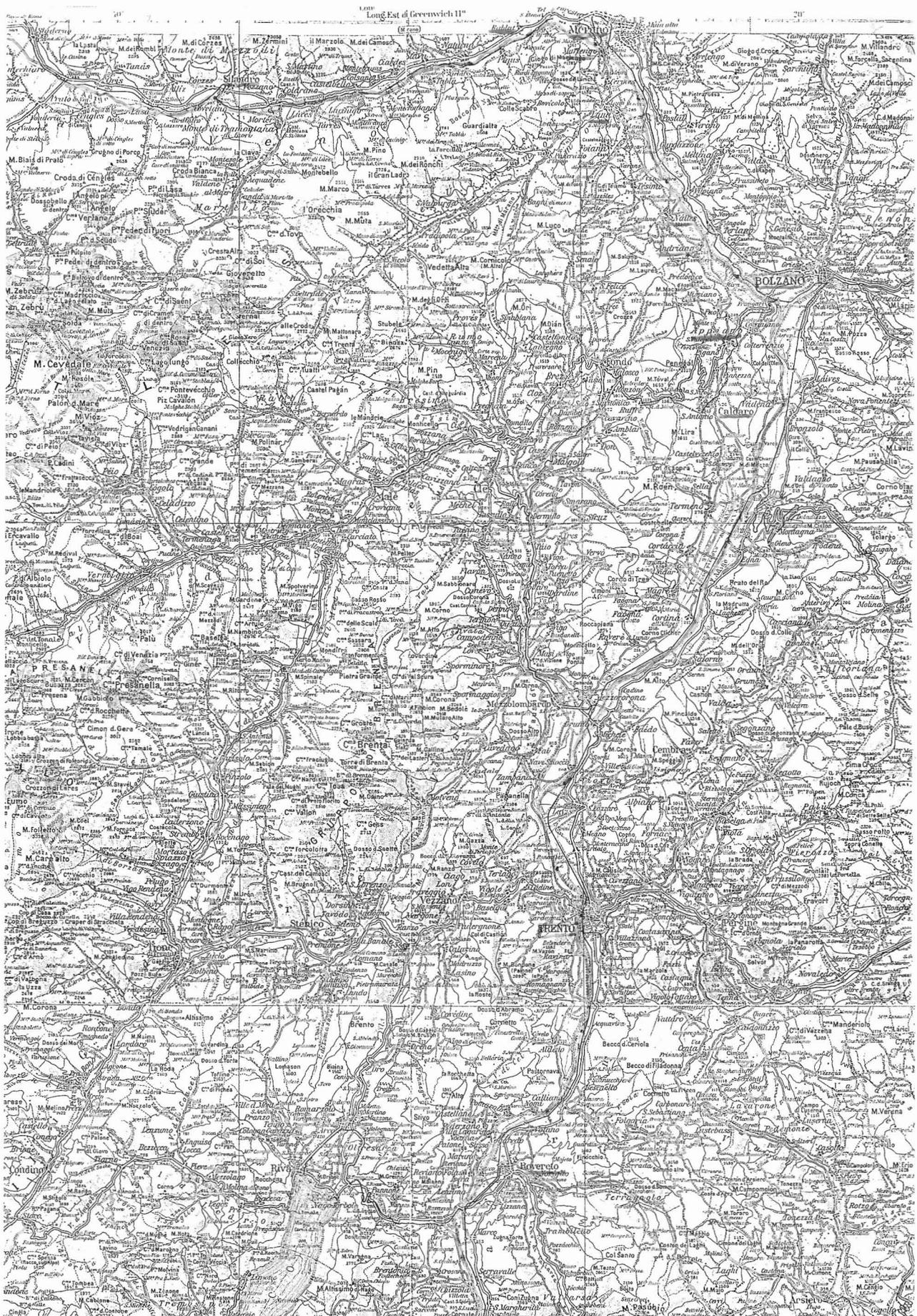
Il nesso fra penetrazione militare e costruzione di strade di valico, nonché fra eliminazione dell'ingerenza delle popolazioni locali e approntamento di percorsi sicuri, si evidenzia dunque come una costante della trattazione straboniana, particolarmente evidente nelle pagine relative alle aree alpine assoggettate dai generali di Augusto fra il 16 e il 15 a. C. Descrivendo in senso ovest-est il versante italiano delle Alpi, Strabone giunge a trattare delle popolazioni che si trovavano a oriente di Como, città posta "alla radice delle Alpi":

"(...) i Reti e i Vennoni, e pure i Leponzi, i Tridentini, gli Stoni e parecchie altre etnie minori che, dedite al brigantaggio e prive di mezzi, nei tempi passati stavano a ridosso dell'Italia; adesso invece, alcune sono state eliminate, altre così completamente soggiogate che i valichi montani situati presso di loro, da pochi e impervi che erano, ora sono parecchi, sicuri da umane minacce e agevoli da percorrere, per quanto è tecnicamente possibile. Cesare Augusto, infatti, per quanto potè fece seguire all'estirpazione del brigantaggio la costruzione delle strade (...)" (4.6.6).

L'autore procede quindi con una lunga e ammirata descrizione delle difficoltà tecniche e ambientali superate nella costruzione delle strade alpine: la loro realizzazione aveva imposto, egli dice testualmente, "di fare violenza alla natura", perforando rocce e aggirando rilievi, fra continui pericoli di frane e valanghe.

Successivamente, riprendendo a trattare dei gruppi etnici minori riconducibili alle etnie maggiori dei Reti, dei Vindelici e dei Norici (4.6.8), Strabone ritorna sulle sanguinose incursioni in passato ripetutamente compiute da costoro ai danni degli Italici del fondovalle, ma per sottolineare che, a seguito delle campagne di Tiberio e di Druso, queste popolazioni "stanno ora tranquille e pagano regolarmente i tributi" (4.6.9). Le operazioni militari e la creazione di un'adeguata viabilità di montagna vengono dunque presentate come due aspetti interconnessi del medesimo grandioso progetto di conquista e riorganizzazione amministrativa ideato e realizzato da Augusto.

Della costruzione di una strada alpina, avvenuta in concomitanza con la campagna del 15 a. C., si era occupato direttamente Druso, come sappiamo dall'iscrizione dei due miliari di Rablà/Rabland, in Val Venosta (*CIL* V, 8003) e di Cesiomaggiore, nel Feltrino (*CIL* V, 8002=*ILS* 208), fatti erigere da Claudio rispettivamente nel 46 e nel 47 d. C., ma riportanti testi epigrafici simili<sup>7</sup>. La strada venne denominata via



Tav. 1 - Riproduzione parziale del Foglio 5, "Trento", della *Carta d'Italia del Touring Club Italiano*, scala 1:250.000, s. d. (ma anteriore alla restituzione della toponomastica germanofona). Vi è stato evidenziato il medio-alto corso dell'Adige, lungo il quale la via Claudia Augusta saliva al passo di Resia.

Claudia Augusta dall'imperatore figlio di Druso, che aveva consolidato, attrezzato e, probabilmente, prolungato il percorso tracciato da suo padre sessant'anni prima, *Alpibus bello patefactis*, vale a dire, "quando le Alpi erano state aperte [oppure: rese praticabili] con la guerra" (l'espressione, che ricorre in entrambe le epigrafi, trova un confronto significativo nel passo di *B.G.* 3.1.2, ove Cesare motiva l'invio di una legione nel Vallese *quod iter per Alpes* [il percorso del valico del Gran San Bernardo]..... *patefieri voluerat*.<sup>8</sup>). Il testo delle due iscrizioni relative alla *via Claudia Augusta* conferma indirettamente quanto emerge da Strabone relativamente alle strade costruite sulle Alpi, vale a dire che queste erano da attribuire principalmente a un progetto augusteo, e che avevano costituito strumenti prioritari e indispensabili di penetrazione e di controllo militare (d'altronde, all'epoca della redazione del testo straboniano, più di trent'anni dopo la conquista, i territori alpini e transalpini centrorientali continuavano a essere soggetti al regime di occupazione militare dei *praefecti*, in quanto non vi erano ancora state istituite le province procuratorie di *Raetia* e *Noricum*<sup>9</sup>).

L'accertamento del percorso seguito dalla *via Claudia Augusta*, che non compare in nessuno degli itinerari antichi a noi pervenuti e che è attestata solamente dalle due iscrizioni claudiane di cui si è detto, costituisce una questione complessa e di difficile soluzione<sup>10</sup>, che esula in gran parte dall'ambito geografico del mio intervento. La maggiore incertezza persiste infatti riguardo al percorso che la strada seguiva nel suo tratto iniziale dal Po (o, più precisamente, da Altino) alla valle del Piave, donde sarebbe passata nella Valle dell'Adige, raggiunto all'altezza di Trento; ciò che qui più interessa è invece la sua prosecuzione verso nord, lungo il medio e alto corso dell'Adige attraverso la Val Venosta/Vinschgau (Fig. 1).

A questo proposito, il miliare di Claudio trovato a Rablà/Rabland indica con sicurezza che, qualunque fosse stato il suo itinerario precedente, la strada, seguito il corso dell'Adige (forse, dapprima in riva destra), giunta in prossimità del punto in cui il fiume devia decisamente verso ovest, deviava anch'essa e, sempre affiancandolo (ma dopo essere passata in riva sinistra, almeno da Lagundo/Algund), saliva al Passo di Resia (a 1507 m. s.l.m.); quanto al percorso dopo il valico, la sua prosecuzione fino a Augsburg (*Augusta Vindelicum*) attraverso il Fernpass, la valle del Lech, Füssen e Epfach (*Abudiacum*), ha ricevuto conferma da ricognizioni sul campo e dall'aerofotografia<sup>11</sup>. In ogni caso, il testo dell'iscrizione attribuisce esplicitamente a Druso la paternità del tracciato, almeno per quel che riguarda il suo tratto alpino<sup>12</sup>, e permette di collegarne la realizzazione con le operazioni belliche del 16-15 a. C.

L'imponenza del dispositivo militare romano e

l'asprezza delle misure prese da Druso e da Tiberio dopo la vittoria (fra cui la deportazione dei superstiti atti alle armi) risultano evidenti dal racconto di Dione Cassio (54.22.4-5), che tende a giustificarle ricordando le aggressioni dei Reti a danno di quanti attraversavano il loro territorio, e riprendendo quasi letteralmente il passo straboniano (4.6.8) sui feroci attacchi da loro portati contro gli Italici stanziati nel pedemonte (particolari truculenti compresi). Alcune popolazioni reto-vindelice sconfitte militarmente - come peraltro confermano i loro etnici, inseriti fra quelli delle *gentes devictae* elencate nel *tropaeum Alpium* di La Turbie<sup>13</sup> - sono localizzabili rispettivamente<sup>14</sup> in Val Venosta (i *Venostes*), lungo il corso del Lech (i *Licates*), fra Lech e Inn (*Rucimates*), nell'alta valle dell'Inn (Genaunes e Focunates): vale a dire, in aree attraversate dal tracciato alpino e transalpino della *via Claudia Augusta* (Fig. 2).

Mi sembra dunque assai probabile che il tratto di strada dalla Val Venosta alla valle del Lech sia stato costruito in contemporanea con il procedere della campagna contro le popolazioni là stanziate, benchè esso ripercorra almeno in parte un tracciato preesistente che valicava il Resia e che era frequentato già in epoca pre- e protostorica<sup>15</sup>. Con tale percorso si raccordava infatti quello, antichissimo (Fig. 2-3), che da Vipiteno, e cioè a poche miglia dal Brennero, nella Valle dell'Isarco, saliva ai 2094 metri del passo di Monte Giovo per scendere lungo la Val Passiria fino al suo sbocco nella Val Venosta, nei pressi di Merano<sup>16</sup>. A operazioni militari ultimate, i lavori stradali avranno comunque richiesto un completamento, che doveva presumibilmente includere l'erezione di alcuni cippi miliari, ovviamente intitolati ad Augusto<sup>17</sup> (come a lui venne intitolato anche il *forum* nel territorio dei Vindelici, forse fondato pure quello da Druso)<sup>18</sup>. Ad Augusto, come sappiamo da Strabone, veniva attribuito il progetto generale della viabilità alpina: di qui l'orgogliosa rivendicazione di Claudio, il quale da una parte precisava la verità storica, ricordando il vero autore del tracciato, mentre dall'altra si presentava come il continuatore dell'opera paterna attrezzando la via medesima e, forse, costruendone lui per primo l'intero tratto esterno alla valle dell'Adige, fino al suo *caput* padano-altinate.

La ricostruzione dello svolgimento della campagna retico-vindelica del 16-15 a. C.<sup>19</sup> potrebbe consentire di attribuire a Druso anche la costruzione di un secondo tratto stradale alpino: quello che dalla piana di Bolzano saliva al passo del Brennero seguendo il corso dell'Isarco, per poi scendere a *Veldidena* (Wiltten/Innsbruck), da dove, tenendosi in riva destra del Lech, raggiungeva anch'esso *Augusta Vindelicum* (Augsburg) [fig. 2]. Diversamente dalla *via Claudia Augusta*, tale percorso è riportato sia dall'*Itinerarium Antonini*, sia dalla *Tabula Peutingeriana*<sup>20</sup> che, pur con alcune discrepanze relative alle tappe intermedie, lo





Svincolando invece quest'ultima da qualsiasi associazione con la stazione intitolata a Druso, non sarebbe necessario ipotizzare che essa attraversasse la conca fino a raggiungere gli attuali dintorni di Bolzano, mentre risulterebbe rafforzata l'ipotesi di un percorso coincidente con la strada per il Brennero solo nel tratto compreso fra Trento e Ora/Auer, dove la *via Claudia Augusta* se ne sarebbe staccata, passando in riva destra dell'Adige e rimanendovi all'incirca fino a Marleno/Marling; qui avrebbe invece riattraversato il fiume e ne avrebbe seguito il corso in riva sinistra da Lagundo/Algund per tutta la Val Venosta fino al Resia<sup>28</sup> (Fig. 1-3).

La costruzione di entrambe le strade di valico, quella del Resia e quella del Brennero, risalirebbe dunque alle esigenze belliche della campagna del 16-15 a. C. e sarebbe stata imposta da una strategia che, a fronte della presenza di due passi, doveva prevedere una duplice penetrazione nel territorio retico-vindelicio, nonchè una manovra a tenaglia che consentisse l'accesso diretto alle aree ove risultavano variamente stanziate tutte le popolazioni alpine e transalpine oggetto dell'attacco: d'altronde, solo in una prospettiva di conquista e di completo controllo militare del territorio riceverebbe piena giustificazione l'esistenza di due strade, che valicavano le Alpi mediante due passi non molto distanti fra loro, che le discendevano pressochè parallele e che nel loro ultimo tratto si avvicinavano progressivamente fino a confluire entrambe ad *Augusta Vindelicum* (Fig. 2).

Non va inoltre dimenticato che le Alpi retiche occidentali erano ugualmente interessate da varie strade di passo - non a caso, la campagna in territorio retico-vindelicio era stata condotta in contemporanea anche da Tiberio, che aveva appunto operato nella parte occidentale del territorio retico<sup>29</sup>. Vi si giungeva attraverso i passi dello Spluga/*Cunus Aureus*, del Septimer e del Julier, ai quali si saliva da Como e Chiavenna (Fig. 2); le vie dei passi occidentali confluivano tutte su Coira/Chur, da dove partiva la grande strada che, toccando *Brigantium*/Bregenz e il lago di Costanza, proseguiva per *Cambudonum*/Kempten e giungeva anch'essa ad *Augusta Vindelicum*<sup>30</sup>. A questa via era collegata una notevole rete di percorsi, maggiori e minori, che facevano della *Raetia*, come è stato giustamente notato, una *Straßenprovinz* di importanza assoluta per i collegamenti fra la parte meridionale e quella transalpina dell'impero<sup>31</sup>. Qualunque valutazione delle modalità d'uso delle strade che valicavano il Resia e il Brennero non può dunque non tener conto del rapporto dell'una e dell'altra con il complesso del sistema viario retico.

Per quanto riguarda la *via Claudia Augusta*, i dati disponibili inducono a ritenere che la sua funzione sia stata relativamente secondaria, se confrontata con quella delle due grandi strade concorrenti, vale a

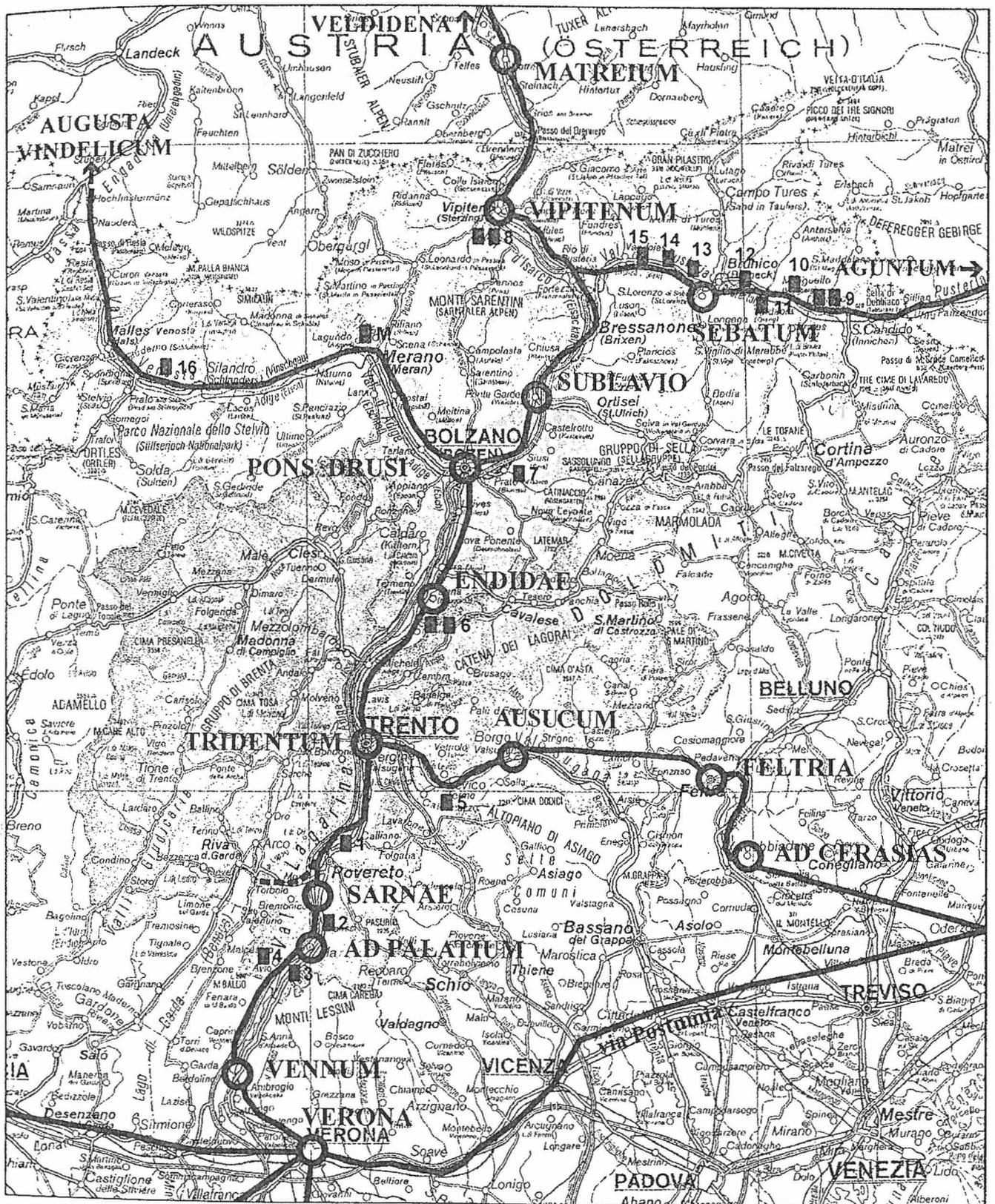
dire, la via del Brennero e quella da Coira. A parte il cippo di Rablà/Rabland, non conosciamo infatti nessun altro miliare rinvenuto nel suo tratto alpino o transalpino: il che, nonostante la cautela imposta dall'*argumentum e silentio*, indurrebbe a supporre l'assenza di importanti ristrutturazioni posteriori (attestate invece, come vedremo, per altre vie la cui funzione logistico-militare si era evidentemente in seguito rivelata maggiore).

Parrebbe dunque che, dopo il suo restauro voluto da Claudio, probabilmente nel quadro dei vari provvedimenti connessi con l'istituzione della provincia di *Raetia*, la strada, venute meno le esigenze militari che ne avevano verosimilmente determinato l'apertura, abbia svolto principalmente un ruolo di arteria commerciale, locale e transalpina, come indicano le iscrizioni attestanti l'esistenza di una stazione doganale - la *statio Maiensis* - a Parcines/Partschins in Val Venosta<sup>32</sup>.

Ben diversa risulterebbe invece l'importanza logistica mantenuta nell'età imperiale dalla via del Brennero, per la quale i diversi miliares rinvenuti attestano restauri e rifacimenti in più riprese, sempre presumibilmente connessi con il passaggio di truppe o, più in generale, imposti dagli eventi bellici che a partire dall'età di Marco Aurelio interessarono entrambe le province di *Raetia* e *Noricum*.

In tale contesto, risulta ampiamente giustificato il rilievo sempre maggiore assunto da un'altra via: quella che, partita da Aquileia, attraversava da est a ovest tutto il Norico meridionale, dal confine pannonico a quello retico. Essa collegava infatti fra di loro quattro dei cinque municipi norici fondati da Claudio (*Celeia* - dove giungeva il primo tratto proveniente da Aquileia<sup>33</sup> -, *Virunum*, *Teurnia*, *Aguntum*)<sup>34</sup>, poi percorreva longitudinalmente l'intera Val Pusteria finchè, attraversato il confine norico-retico, nei pressi di Fortezza/Franzenfeste si immetteva nel tratto finale della strada del Brennero per *Veldidena*/Wilten<sup>35</sup> (Fig. 2). La funzionalità di questa strada era per l'appunto determinata dall'accessibilità del suo percorso alpino e dei suoi valichi: percorrendone il primo tratto, da Aquileia a *Celeia*, era possibile giungere nel Norico valicando alle modeste altimetrie dell'*Alpis Iulia* (circa 600 metri s.l.m.); percorrendo poi le due valli della Drava e della Rienza, si giungeva in Val d'Isarco, da dove l'accesso alla Rezia transalpina avveniva tramite la strada del passo del Brennero.

Numerosi miliares attestano la frequentazione plurisecolare e ininterrotta di questo percorso (il che, per inciso, aveva suggerito l'identificazione, oggi generalmente respinta, del suo tratto pusteriese con il ramo orientale della *via Claudia Augusta*)<sup>36</sup>. I cippi più antichi risalgono agli anni compresi fra il 201 e il 213 d. C., ma poichè recano per lo più formulari che alludono alla *restitutio* di *viae* e *pontes*, o semplice-



Tav. 4 - Le direttrici principali della rete viaria fra il territorio tridentino e le province di Raetia e Noricum (da PESAVENTO MATTIOLI, 2000)

mente alla sostituzione di *milliaria vetustate collapsa*, è verosimile che segnalino la ristrutturazione severiana di un precedente tracciato che dalla Val Pusteria portava ad *Aguntum*/Lienz, città fondata da Claudio. Un termine *post quem* di età claudiana risulterebbe

compatibile con i rinvenimenti di San Lorenzo di Sebato (la stazione stradale nel territorio dei *Saevates*), dove sono stati recentemente scoperti un tratto di carreggiata antica e alcune monete, fra cui una del I secolo d. C.<sup>37</sup>; tuttavia, tenendo conto dei rapporti stretti da

Roma col *regnum Noricum* già nel II secolo a. C.<sup>38</sup>, il tracciato potrebbe essere ancora più antico, e la sua genesi sarebbe in tal caso attribuibile a esigenze di carattere commerciale, anziché logistico-militare.

In ogni caso, insieme con i quattro miliari rinvenuti tra la Val Pusteria e Lienz - tre di Settimio Severo, del 201 (che indicano *Aguntum/Lienz* come *caput viae*)<sup>39</sup>, e uno di Caracalla, databile al 213<sup>40</sup> - è opportuno considerare anche quelli che i Severi fecero porre lungo la prosecuzione settentrionale del percorso, dopo il suo sbocco in Val d'Isarco (Fig. 2). Lungo il segmento a sud del Brennero, rispettivamente a Vipiteno/Sterzing e presso Campo di Trens/Freienfeld, sono stati rinvenuti due cippi<sup>41</sup> di Settimio Severo, databili pure questi entrambi al 201 d. C., anno al quale, significativamente, risalgono anche almeno tre dei quattro miliari del medesimo imperatore rinvenuti al di là del Brennero, lungo il tratto compreso fra il valico e Partenkirchen<sup>42</sup>; a questi se ne aggiunge un quinto, di Caracalla, scoperto a Schönberg<sup>43</sup>. La serie dei cippi severiani, con esemplari venuti in luce in varie località disseminate lungo l'intero tracciato della strada da Lienz ad Augsburg, indica dunque che nel 201 il percorso fu oggetto di un restauro importante, probabilmente nel quadro generale della riorganizzazione strategico-difensiva delle province alpine e nordorientali imposto dalle guerre marcomanniche<sup>44</sup>; gli ulteriori interventi del 213 e del 215 si collocherebbero invece nell'ambito della grande offensiva antialamannica progettata da Caracalla, presente in Rezia alla testa delle legioni nello stesso 213<sup>45</sup>.

L'assoluta centralità strategico-logistica della via che, provenendo dal Norico (e quindi dalla Pannonia), portava in Rezia attraverso il Brennero, sembra dunque emergere a partire dall'età severiana, per consolidarsi lungo l'intero corso del III secolo, in presumibile concomitanza con un'attività militare che, privilegiando evidentemente l'uso di quella che era la via di comunicazione più diretta fra il Norico e la Rezia, vi imponeva continui interventi di restauro e di adeguamento (Fig. 2): di qui, il notevole numero di cippi rinvenuti nel tratto norico più occidentale della strada, fra *Teurnia* /Spittal e la Val Pusteria: ben nove, solo per il periodo compreso fra il 217 e il 283 d. C.<sup>46</sup>. La distribuzione dei miliari parrebbe quindi generalmente costituire un indicatore abbastanza preciso di più o meno estesi interventi di manutenzione decisi a livello centrale per quelle vie di comunicazione che venivano di volta in volta interessate dall'organizzazione, o dalle dirette conseguenze, di operazioni militari<sup>47</sup>.

Vorrei concludere ricordando che i dati di età severiana relativi alla via che collegava il Norico con la Rezia via Brennero sono utilmente confrontabili con quelli noti per altri rami stradali diretti a questo o ad altri passi e valichi centrorientali: i cippi miliari che vi sono stati rinvenuti, nessuno dei quali anteriore all'ini-

zio del III secolo, consentono comunque di attribuirli a vari restauri imperiali, a loro volta collegabili con altrettante fasi di attività difensive o offensive condotte in territorio transalpino. Come si è visto, la costruzione delle strade di valico era stata imposta in età augustea dall'esigenza di attraversare e controllare agevolmente aree che avevano cessato di costituire una frontiera; i vari interventi successivi di ristrutturazione, benché anch'essi imposti da esigenze di carattere militare, segnalano invece il prossimo ricostituirsi di una frontiera da difendere, di cui le Alpi avrebbero costituito l'ultimo baluardo.

## NOTE

1 - Confine che, secondo l'opinione più largamente accettata, correrebbe al Brennero (minoritaria sembra la posizione di chi lo pone invece al Resia): BAGNARA 1969: 8-9.

2 - GABBA 1994a.

3 - Seguo in proposito CHRISTIE 1991.

4 - GABBA 1994a.

5 - 4.6.9.

6 - SCHMIEDT 1975: 119.

7 - *CIL* V, 8003: *Ti(berius) Claudius Caesar / Augustus Germ[anicus] / pont(ifex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) VI / co(n)s(ul) desig(natus) IIII 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 / m(ilia) p(assuum) CCC[...]* (a. 46 d. C.); *CIL* V, 8002=*ILS* 208: *Ti(berius) Claudius Drusi f(ilius) / Caesar Aug(ustus) Germa(nicus) pontifex max(imus) tribunicia potesta(te) VI co(n)s(ul) IV imp(erator) XI p(ater) p(atriciae) censor viam Claudiam / Augustam quam Drusus / pater Alpibus bello patefactis derex[e]rat munit ab / Altino usque ad flumen / Danuvium m(ilia) p(assuum) CCC^* (a. 47 d. C.).

8 - *BG* 3.1.1-2 (avvenimenti dell'inverno 57-56 a. C.): *Cum in Italiam proficisceretur Caesar, Servium Galbam cum legione duodecima et parte equitatus in Nantuates Veragros Sedunosque misit, qui a finibus Allobrogum et lacu Lemanno et flumine Rhodano ad summas Alpes pertinent. Causa mittendi fuit, quod iter per Alpes, quo magno cum periculo magnisque cum portoriis mercatores ire consueverant, patefieri voluerat* (su cui si veda TARPIN 2000: 99-100).

9 - LAFFI 1975-76: 397-401; 405-406.

10 - Stato della questione e discussione della (vasta) bibliografia in PESAVENTO 2000: 28-30 e 34-35.

11 - PESAVENTO 2000: 30.

12 - Per il testo di *CIL* V, 8003 si veda sopra, alla nota 7.

13 - Plinio, *NH* 3.136-137 = *CIL* V, 7817.

14 - Seguo ZEHACKER 1998, pp. 261-262.

15 - SCHMIEDT 1975: 107.

16 - SCHMIEDT 1975: 107-108; 149-150.

17 - Nel tratto della strada che da *Concordia Sagittaria* portava in *Noricum*, oggi compreso fra le località friulane di Fagagna e Pers, provengono ben cinque cippi miliari augustei: BASSO 1986: 93-97.

- 18 - Per l'attribuzione a Druso della fondazione di *Augusta Vindelicum*, GABBA 1994b: 283-284; KELLNER 1978: 697, pensa invece alla realizzazione tiberiana di un progetto augusteo.
- 19 - Discussione e bibliografia in OVERBECK 1976: 664-669.
- 20 - *It. Ant.* 274.8-275.9; *Tab. Peut.* 3.1/3.
- 21 - PESAVENTO 2000: 19-21 e 22-27 (ivi *status quaestionis* e bibliografia).
- 22 - CONTA 1990: 227: la strada da Verona al Trentino è sicuramente più antica delle sue prime attestazioni (fine del II - inizio del III secolo d. C.).
- 23 - Databile, come per la maggior parte dei centri della *Venetia*, fra il 49 e il 42-41 a. C.: BUCHI 2000: 67-72; per il tratto urbano della via da Verona, PESAVENTO 2000: 20.
- 24 - Il confine settentrionale del *municipium* nella Valle dell'Isarco doveva correre nei pressi della stazione di *Sublavio* (fra Colma/Kollmann e Ponte Gardena/Waidbruck), come dimostra l'ufficio doganale là istituito: BUCHI 2000: 91.
- 25 - Anche se il Brennero non viene nominato negli itinerari, la sua frequentazione risale a epoca preistorica, essendovi attestato il transito della via dell'ambra: SCHMIEDT 1975: 111. Un tratto pertinente a un percorso antico, non ricalcato dalla strada romana che correva invece sul fondovalle dell'Isarco, è forse quello ancora riconoscibile sull'altopiano di Renon/Ritten: PESAVENTO 2000: 27.
- 26 - Mentre l'identificazione degli *Isarci* con gli antichi abitanti della valle dell'Isarco/Eisack, e dei *Breuni* con un gruppo etnico stanziato nei pressi del passo del Brennero/Brennerpass (dove il toponimo del valico), viene generalmente ritenuta attendibile, più controversa risulta la localizzazione dei *Brixenetes*, che secondo G. Oberziner non avrebbero abitato i dintorni dell'odierno Bressanone/Brixen, bensì quelli del Brienzer See fino alle alte valli dell'Aar e della Reuss, dove il loro etnico sopravviverebbe nell'oronomo Bristenstock (OBERZINER 1900: 98).
- 27 - PESAVENTO 2000: 25-26.
- 28 - Così ad es. CONTA 1990: 235; bibliografia aggiornata in PESAVENTO 2000: 29 e nota 137.
- 29 - OVERBECK 1976: 668.
- 30 - WALSER 1983: 32-34.
- 31 - WALSER 1983: 7.
- 32 - *ILS* 1561 (= *IBR* 68) e HAIDER 1996: 23, su cui da ultimo BUCHI 2000: 91-92, con note.
- 33 - Si tratta del percorso indicato da *It. Ant.* 279.2-280.4 come *via per compendium ab Aquileia Veldidena*, che giungeva a *Celeia* dopo aver valicato *in alpe Iulia/ad Pirum* e toccato *Emona*.
- 34 - WINKLER 1976: 107 (il quinto *municipium* claudiano, *Iuvavum*/Salisburgo, era più a nord).
- 35 - PESAVENTO 2000: 27-28.
- 36 - FORLATI TAMARO 1938: 89.
- 37 - DAL RI' 1990: 613.
- 38 - WINKLER 1977: 188 ss.
- 39 - Rispettivamente, *ILLPRON* 1569 = WINKLER n 75 = *AE* 1982, 729, da Casteldarne/Ehrenburg; *ILLPRON* 1052 = WINKLER n 66, da Gosta (presso Valdaora di Sopra/Oberolang); WINKLER n 60, da *Aguntum*/Lienz.
- 40 - *ILLPRON* 1572 = WINKLER n 68 = *CIL* III 5707, da Rasun di Sotto.
- 41 - Rispettivamente, *AE* 1982, 730 (Vipiteno) e WALSER n 16 = *IBR* 462 (Campo di Trens).
- 42 - Rispettivamente, WALSER n 14 = *IBR* 460, da *Matreium*/Matrei; WALSER n 11 = *IBR* 457 = *CIL* III 5982, da Ambras; WALSER n 8 = *IBR* 454 = *CIL* III 5981=11979, da *Veldidena*/Wilten; il quarto, da *Parthanum*/Partenkirchen, è oggi irreperibile, ma doveva appartenere alla medesima serie: WALSER 1983: 64.
- 43 - WALSER n 13 = *IBR* 459 = *CIL* III, 5980, del 215 d.C.
- 44 - MARCONE 1991: 489.
- 45 - LETTA 1991: 676-677.
- 46 - Fra *Teurnia* e *Aguntum*: *ILLPRON* 312 = WINKLER n 54 = *CIL* III, 11833 e *ILLPRON* 316 = WINKLER n 56, entrambi di Macrino e Diadumeniano (217-218 d. C.); da *Aguntum*: *ILLPRON* 1053 = WINKLER n 59, di Filippo II (*post* 247 d. C.); da Dellach, nella valle della Drava: *ILLPRON* 335 = WINKLER n 53, di Decio (249-251). Dalla Val Pusteria: *ILLPRON* 157 = WINKLER n 71 = *ILS* 464, di Macrino e Diadumeniano (217-218 d. C.), da San Lorenzo di Sebato; *ILLPRON* 1574 = WINKLER n 63 = *CIL* III, 5706=11831, di Gordiano III (238-244 d. C.), da Dobbiaco; *ILLPRON* 1573 = WINKLER n 64 = *CIL* III, 5705, di Filippo II (*post* 247), da Dobbiaco; *ILLPRON* 1578 = WINKLER n 65, di Decio (249-251), da Villabassa/Niederdorf; *ILLPRON* 1570 = WINKLER n 72, di Caro (282-283), da Chienes/Kiens.
- 47 - Così anche BASSO 1986: 223-228, relativamente ai miliairi della *Venetia*.

SUMMARY - Augustus decided to integrate the Alps as a whole in the imperial administration and in the Roman trade system; within an empire which extended from the Mediterranean sea up to the Danube river, the Alps could not be a barrier any longer. First of all, the implementation of this grand project required a complete subjection of the mountain peoples and the construction of a suitable road network across the Alpine passes. While fighting against the local tribes, the armies would either build new roads, or widen and extend pre-roman paths and muletracks. Strabo the Geographer was perfectly aware of the connection between the military advance and the road links; he enthused about mountain roads being laid out under very unfavourable conditions. Drusus had a *via Augusta* built during the Rhaetian war, in 16-15 B.C.: the road ran along the course of the Adige river up to the Resia/Reschenpass, then went down to *Augusta Vindelicum* (Augsburg). This same road was called *via Claudia Augusta* when emperor Claudius (Drusus' son) had it widened and extended in 46 A.D. (*CIL* V, 8003; *ILS* 208). A branch left the main track in the southern zone of the Bolzano plain, then ascended the valley of the Isarco/Eisack up to the Brennerpass. This road is likely to date back to the 15 B.C. campaign as well, since Drusus' army needed to keep control of both the passes of Resia/Reschen and Brennero/Brenner; moreover, the inscription at the *Tropaeum Alpium*/La Turbie (*CIL* V, 7817, and Pliny, *N.H.* 3, 136-137, draw up a list of all the mountain peoples defeated by Augustus) lists also many Alpine tribes settled in the surroundings of both the Reschen- and Brennerpass. As for the following centuries, the evidence of the

milestones point to a greater importance of the road across the Brennerpass, which was directly connected with the road leading to Noricum and Pannonia via the Val Pusteria/Pustertal, i.e. to the regions directly involved in the II-III centuries campaigns.

RIASSUNTO - Augusto si pose l'obiettivo della completa integrazione delle Alpi nel sistema territoriale, amministrativo e commerciale dell'impero romano, un'entità geografica che si estendeva oramai senza soluzione di continuità dal Mediterraneo al Danubio, all'interno della quale la catena alpina doveva assumere un ruolo di cerniera, anziché di barriera. La realizzazione di tale grandioso progetto prevedeva innanzitutto l'assoggettamento definitivo delle popolazioni montane e la costruzione di un'adeguata viabilità di valico. In concomitanza con le campagne militari furono dunque tracciate nuove strade, o ristrutturati percorsi locali preesistenti. Il geografo Strabone, consapevole del nesso esistente fra penetrazione militare e collegamenti stradali, ci ha lasciato una descrizione ammirata degli imponenti lavori di costruzione, che furono condotti in condizioni ambientali difficilissime. Durante la guerra retica del 16-15 a. C., una *via Augusta* venne costruita, a cura di Druso, lungo il medio e alto corso dell'Adige: la strada risaliva al passo di Resia per discendere attraverso la Rezia fino a raggiungere *Augusta Vindelicum*. La via fu ridenominata *Claudia Augusta* a seguito del prolungamento e della ristrutturazione complessiva del suo tracciato, attuati dall'imperatore Claudio (figlio di Druso) nel 46 d. C. (*CIL* V, 8003; *ILS* 208). Alle operazioni militari guidate da Druso è probabilmente riconducibile anche la costruzione del ramo stradale che si staccava dalla *via Claudia Augusta* nella fascia meridionale della piana di Bolzano, per risalire la Val d'Isarco fino al passo del Brennero. A favore di tale ipotesi deporrebbero da un lato considerazioni d'ordine tattico-logistico (Druso doveva poter controllare entrambi i valichi), dall'altro l'inclusione di popolazioni localizzabili nei dintorni sia del Passo di Resia sia del passo del Brennero fra quelle sconfitte da Augusto ed elencate sul *Tropaeum Alpium* di La Turbie (*CIL* V, 7817; Plinio, *N.H.* 3, 136-137).

Nei secoli successivi, i numerosi interventi di ristrutturazione attestati epigraficamente per la strada che valicava al Brennero sembrano indicare l'importanza via via crescente assunta da tale direttrice rispetto a quella passante per il Resia. Alla via del Brennero era d'altronde direttamente collegata la strada che conduceva in Norico (e di lì in Pannonia) attraverso la Val Pusteria: un percorso destinato ad assumere un ruolo logistico primario a partire dalla fine del II secolo, quando le regioni danubiane iniziarono a essere interessate da una lunga serie di operazioni militari.

## BIBLIOGRAFIA

- BAGNARA M., 1969 - Le Alpi orientali in epoca classica. Problemi di orografia storica (Univers. di Padova, Pubblicazioni della Fac. di Lettere e Filos., 47), Leo S. Olschki Editore, Firenze.
- BASSO P., 1986 - I miliari della Venetia romana, *Archeologia Veneta*, 9 (= Società Archeologica Veneta, Padova 1987).
- BUCHI E., 2000 - Dalla colonizzazione della Cisalpina alla colonia di "Tridentum", in *L'età romana*: 47-13.
- BUCHI E., (a cura di), 2000 - *L'età romana*, Volume II de Storia del Trentino, Il Mulino, Bologna.
- CONTA G., 1990 - Romanizzazione e viabilità nella regione altoatesina, *La Venetia*: 223-251
- CHRISTIE N., 1991 - The Alps as a frontier (A.D. 168-774), *Journal of Roman Archaeology* 4: 410-430.
- DAL RI L., 1990 - Tracce di manufatti stradali di epoca romana in provincia di Bolzano, *La Venetia*: 611-625.
- FORLATI TAMARO B., 1938 - Conclusioni storico-topografiche, in *La via Claudia Augusta Altimate*, Venezia: 79-101.
- GABBA E., 1994a - Significato storico della conquista augustea delle Alpi. In: IDEM, *Italia romana*, Ediz. New Press, Como: 267-273 (= VACCHINA 1988: 53-61).
- GABBA E., 1994b - Il sistema degli insediamenti cittadini in rapporto al territorio nell'ambito delle zone subalpina e alpina in età romana. In: IDEM, *Italia romana*, Ediz. New Press, Como: 275-289 (= Il sistema alpino. Uomini e territorio, II, Bari 1975: 87-108).
- HAIDER P.W., 1996 - Römische Inschriften aus dem alt-tiroler Raum. Eine Auswahl, Innsbruck.
- IBR *Inscriptiones Bavariae Romanae sive inscriptiones provinciae Raetiae adiectis aliquot Noricis Italicisque*, F. Vollmer cur., München, 1915
- ILLPRON *Inscriptionum Lapidarium Latinarum provinciae Norici (usque ad annum MCMLXXXIV) Indices*, M. Hainzmann - P. Schubert cur., Berolini - Novi Eboraci 1986-1987.
- KELLNER H.-J., 1978 - Augsburg, Provinzhauptstadt Raetiens, *ANRW*, II.5.2, De Gruyter, Berlin-New York: 690-718.
- LAFFI U., 1975-76 - Sull'organizzazione amministrativa dell'area alpina nell'età giulio-claudia. In: *La comunità alpina nell'antichità*, Atti CeSDIR 7, Milano: 391-418.
- La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione, Atti del Convegno internazionale (Venezia 1988), Padova 1990.
- LETTA C., 1991 - La dinastia dei Severi. In: *Storia di Roma*, II.2, Einaudi, Torino: 639-700.
- MARCONE A., 1991 - La frontiera del Danubio fra strategia e politica, in: *Storia di Roma*, II.2, Einaudi, Torino: 469-490.
- OBERZINER G., 1900 - Le guerre di Augusto contro i popoli alpini, Loescher, Roma.
- OVERBECK B., 1976 - Raetien zur Prinzipatszeit, *ANRW* II.5.2, De Gruyter, Berlin-New York: 658-689.
- PESAVENTO MATTIOLI S., 2000 - Il sistema stradale nel quadro della viabilità dell'Italia nord-orientale. In: *L'età romana*: 11-46.

- SCHMIEDT G., 1975 - Le vicende dei transiti alpini dalla preistoria all'alto medioevo. In: *Le Alpi e L'Europa*, III. Economia e transiti, Bari: 95-164.
- TARPIN M. (et alii), 2000 - Sources écrites de l'histoire des Alpes dans l'antiquité, Aoste (= "Bulletin d'Études Préhistoriques et Archéologiques Alpines" 11).
- VACCHINA M.G., (a cura di), 1988 - La Valle d'Aosta e l'arco alpino nella politica del mondo antico, Atti del Convegno Internazionale di Studi (Saint Vincent, 1987), Quart - Aosta.
- WALSER G., 1983 - Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien, (= WALSER) *Itinera Romana* B.4, Limesmuseum Aalen, Stuttgart.
- WINKLER G., 1976 - Le città romane del Noricum, *Antichità Alto Adriatiche*, 9 (Aquileia e l'arco alpino orientale): 103-117.
- WINKLER G., 1977: Noricum und Rom, *ANRW* II.6, De Gruyter, Berlin-New York: 183-235.
- WINKLER G., 1985 - Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum - Österreich (= WINKLER), *Itinera Romana* B. 6, Limesmuseum Aalen, Stuttgart.
- ZEHNACKER H., (a cura di), 1998 - Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*: livre III, Belles Lettres, Paris.