

Una *mansio* romana a Ponte Gardena?*

BARBARA MAURINA

Il sito corrispondente all'attuale Ponte Gardena, in provincia di Bolzano, dovette costituire fin dall'epoca pre-protostorica un punto di passaggio obbligato per chi transitava lungo la Val d'Isarco¹. Situato a breve distanza dalla confluenza della Val Gardena, in corrispondenza di un restringimento naturalmente protetto a nord dalla stretta di Chiussa, per la sua particolare posizione topografica questo luogo dovette presto assumere, dal punto di vista itinerario, un importante significato strategico, che sicuramente si accrebbe in epoca romana e in particolare durante l'età augustea. Negli ultimi decenni del I secolo a.C., infatti, l'interesse per il territorio alpino, fino ad allora giudicato aspro e inaccessibile², andò aumentando, anche e soprattutto per la necessità di controllarne le vie di transito durante le campagne militari volte all'assoggettamento e alla pacificazione delle popolazioni transalpine di *Noricum*, *Raetia* e *Vindelicia*. All'età augustea si possono far risalire anche la definizione e l'organizzazione della rete viaria in questo comparto geografico: in quegli anni, infatti, nell'area atesina si provvide a realizzare e a potenziare la principale arteria che attraverso le Alpi Retiche congiungeva l'area padano-adriatica a

quella danubiana e, contestualmente, le ramificazioni stradali che da essa si dipartivano. Tracciata dai generali Tiberio e Druso nel 15 a.C. proprio durante le campagne contro le popolazioni transalpine³, questa strada, che doveva in realtà ricalcare un percorso molto più antico, venne ultimata dall'imperatore Claudio nel 46-47 d.C. e da lui prese il nome di *via Claudia Augusta*. Che si accetti o meno l'ipotesi che il primo tratto della strada imperiale si articolasse in due distinti rami ("padano" e "altinate") aventi in *Hostilia* e *Altinum* i rispettivi punti di partenza⁴, fra il municipio di Trento e la conca di Bolzano, dove le fonti cartografiche antiche collocano *Pons Drusi* (un sito non ancora individuato archeologicamente sul terreno)⁵, il percorso era unico e procedeva verso nord solcando la valle dell'Adige. La strada proseguiva quindi attraverso la Val Venosta alla volta della Rezia, dove terminava in corrispondenza della città romana di *Augusta Vindelicum* (Augsburg). Dalla località di *Pons Drusi* si dipartiva anche la direttrice della Val d'Isarco⁶, che nel tempo venne ad assumere un'importanza persino superiore a quella dell'ar-

* Desidero ringraziare Umberto Tecchiati dell'Ufficio Beni Archeologici della Provincia Autonoma di Bolzano e Gianni Rizzi della Società di Ricerche Archeologiche Rizzi di Bressanone per i preziosi suggerimenti e consigli nella stesura del presente contributo e per avermi fornito e autorizzato a pubblicare le immagini poste a corredo del testo.

¹ Per un inquadramento generale, si veda MAURINA 2014, pp. 28-29.

² Ad es. Polyb. III, 47, 99.

³ *Alpibus bello patefactis* recita il testo inciso sui due miliari rinvenuti a Rablat presso Merano e a Cesiomaggiore nella Valle del Piave: PESAVENTO MATTIOLI 2000, p. 32.

⁴ La questione è riassunta in PESAVENTO MATTIOLI 2000, pp. 33-35, con bibliografia precedente.

⁵ Una sintesi sulla questione è in PESAVENTO MATTIOLI 2000, pp. 25-26; si veda inoltre DI STEFANO, IANESSELLI 2005, p. 116.

⁶ Su quest'arteria si vedano in particolare BOSIO 1991, p. 93 e, da ultimo, PESAVENTO MATTIOLI 2000, pp. 26-27.

teria della Venosta⁷, tanto da figurare sola, insieme alla via *Aquileia-Veldidena*, nei documenti cartografici di epoca romana pervenutici, di cui si parlerà poco oltre, quale strada di attraversamento della regione verso nord, e tanto da confondere le idee persino al geografo greco Strabone, che indicava nell'Isarco il principale fiume della regione e nell'Adige semplicemente un suo affluente⁸. L'antica via, che si dirigeva verso il passo del Brennero mantenendosi prevalentemente lungo il fondovalle, doveva passare proprio attraverso il territorio dell'attuale Ponte Gardena. Qui, in virtù delle caratteristiche geografiche e ambientali del sito, già a partire dalle primissime fasi della romanizzazione si era sviluppato un insediamento, che poi durante tutta l'epoca romana imperiale dovette fare parte di un'estesa rete di scambi e contatti commerciali. Lo testimoniano le scoperte archeologiche effettuate a più riprese nel sito (fig. 1), in particolare nel 1927 in occasione dei lavori di sterro condotti dalla Società Elettrica S.I.D.I. per la realizzazione del bacino idroelettrico sul fiume Isarco ("grande opera di presa dell'Isarco")⁹ e, più recentemente, a seguito degli scavi archeologici di emergenza condotti dalla Soprintendenza della Provincia Autonoma di Bolzano nel 1982 nella frazione di Colma sotto al castello di Trostburg¹⁰ e negli anni 2003-2007 in località Burgfrieden. Delle scoperte archeologiche degli anni '20 ci rimane oggi, quale unica testimonianza, la relazione stilata dal prelado di Bressanone Adrian Egger, grande appassionato di archeologia e testimone, sia pur tardivo, del ritrovamento e della contestuale devastazione del sito e dei reperti messi in luce. Egger, che allora ricopriva l'incarico di ispettore onorario della Regia

Soprintendenza alle Antichità delle Venezie, fece quanto in suo potere per impedire lo scempio del patrimonio archeologico, comunicando tempestivamente la notizia della scoperta agli uffici competenti, ma purtroppo la sua sollecitudine e la sua buona volontà non furono sufficienti a salvare, se non in minima parte, quanto rinvenuto. Come si può facilmente immaginare, sarebbe stato impossibile arrestare, o anche solo rallentare, i grandi lavori promossi dal regime fascista nell'ottica di un'opera di modernizzazione e industrializzazione del territorio; a Egger non rimase dunque che assistere impotente allo smantellamento sistematico del sito e alla distruzione dei reperti, e registrare per iscritto quanto gli fu possibile osservare sul campo (fig. 2). Nella sua circostanziata descrizione degli avvenimenti, pubblicata nel 1928 sul periodico "Archivio per l'Alto Adige"¹¹, lo studioso racconta che a seguito della segnalazione relativa al ritrovamento casuale di "una grande quantità di frammenti di terracotta" presso Ponte all'Isarco (Ponte Gardena)¹², il 6 aprile 1927 egli si era sollecitamente recato sul posto e, incamminatosi verso la frazione di Colma, aveva osservato che nell'area prativa a nord di tale località (e cioè con ogni probabilità sulla sponda sinistra dell'Isarco, nel punto in cui il fiume all'epoca formava un'ansa verso ovest) i lavori di sterro avviati dalla S.I.D.I. avevano esposto e oramai distrutto, fino a una profondità variabile da mezzo metro a un metro sotto il piano di calpestio, uno "strato di civiltà" originariamente di notevole estensione, di cui solo un piccolo lembo a sudovest era stato risparmiato. Questo lacerto, di lì a poco demolito, era costituito da terra nera ricca di carboni, ossame, cocci, ciottoli e frammenti di tegole romane bruciate¹³; vi si recuperarono numerosi reperti, fra cui monete romane, manufatti in ferro, reperti faunistici, frammenti di tegole, tubuli fittili e intonaci dipinti, recipienti vitrei e vasellame¹⁴. Dal resoconto di Egger si apprende inoltre che nel sito dovevano "esserci state moltissime anfore" e che "i lavoratori raccontavano che la draga aveva sollevato in alto anfore intere, lascian-

⁷ Sull'importanza e sull'antichità della strada di fondovalle lungo il fiume Isarco, si vedano in particolare BOSTO 1985, p. 292; CONTA 1990, p. 227; ROSADA 2002, pp. 50-52; ALLAVENA SILVERIO, RIZZI 2002, pp. 515-519; DI STEFANO, LANESELLI 2005, pp. 116-117. Merita il giusto rilievo la conferma, raccolta a livello archeologico, dell'esistenza di livelli stradali preromani al di sotto di quelli romani nei siti di Prato all'Isarco (datazione al radiocarbonio: comunicazione personale di Gianni Rizzi) e di Bressanone, dove tale evidenza è emersa in più punti (DAL RI, RIZZI 2005, pp. 38-41).

⁸ Strab. *Geogr.* IV, 6, 9. A questo proposito si veda CONTA 1990, p. 229.

⁹ EGGER 1928, pp. 73-89.

¹⁰ Su questo intervento e sui materiali ceramici recuperati, si veda in particolare VENERI 2002.

¹¹ EGGER 1928, p. 73.

¹² *Idem*, p. 73.

¹³ *Idem*, p. 81.

¹⁴ *Idem*, p. 78-81.

dole poi cadere nei vagoni a bilico, così che si erano del tutto frantumate”¹⁵. L’insediamento, secondo Egger, che lo definisce “Colonia romana”, era costruito sopra un cono di deiezione formato dagli apporti del fiume Isarco e del suo affluente Rio dei Campi e “cominciava ... verso settentrione, a circa cinquanta metri al di sotto dei Masi Ilva, i quali stanno presso la strada a nord del bastione di terra. L’abitato s’estendeva verso mezzogiorno per circa centosessanta metri lungo il declivio del monte, mentre la larghezza massima era di circa cinquanta metri”¹⁶. Dalle “poche osservazioni e scoperte che si potevano ancora compiere” in seguito alla sistematica distruzione del sito, lo studioso deduceva che nell’area settentrionale dell’abitato dovevano trovarsi le dimore di maggior prestigio, realizzate in muratura di pietre e calce e provviste di intonaci dipinti e di impianti di riscaldamento a ipocausto, mentre a sud e a est dovevano essere dislocate le case di minore impegno architettonico, caratterizzate da muri a secco legati con malta terrosa¹⁷. Vissuto dal I al V secolo d.C., l’insediamento doveva essere stato distrutto da un violento incendio, le cui evidenti tracce si potevano riconoscere negli spessi strati di ceneri e carboni osservati sul posto¹⁸. Egger metteva in relazione questo evento rovinoso con gli effetti nefasti delle “calate barbariche” del V secolo e in particolare con le incursioni dei Goti, che invasero il territorio alpino a più riprese, dilagando nei territori dell’Italia centro-settentrionale nel 401-402 d.C. al seguito di Alarico e nel 405-406 sotto la guida di Radagaiso¹⁹. Dalle evidenze archeologiche, lo studioso inferiva che il sito di Colma/Ponte all’Isarco si dovesse identificare con la stazione stradale di *Su-*

blabio/Sublavio, toponimo di origine prelatina²⁰ attestato, con le due diverse grafie, da due documenti cartografici di età medio-tardoimperiale romana pervenutici in copie medievali, l’*Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana*²¹: un’ipotesi già sostenuta da alcuni studiosi ma a supporto della quale fino a quel momento non sussistevano prove di carattere archeologico²². Le nuove testimonianze materiali, secondo Egger, fornivano invece indubbiamente conferma a questa identificazione, suggerendo inoltre che l’insediamento di Sublavione potesse costituire “una doppia stazione le cui parti, giacenti lungo le rive del fiume, comunicavano tra loro a mezzo d’un ponte”. L’ipotesi della presenza di un ponte, assai verosimile e sostenuta da diversi studiosi anche recentemente²³, per il momento non ha trovato conferma sul terreno; d’altra parte, l’assenza, ad oggi, di rinvenimenti archeologici sulla sponda destra del fiume, induce ad escludere, fino a prova contraria, l’estensione dell’insediamento in quell’area. Sulla identificazione del sito con la stazione stradale di Sublavione concorda invece anche attualmente gran parte degli studiosi, a partire da Karl Mayr²⁴, sia pur con significative eccezioni, e in effetti numerosi elementi sembrano convergere a sostegno di questa ipotesi. Merita ricordare a tale proposito che dopo il successo delle operazioni belliche contro le popolazioni transalpine e a seguito della riorganizzazione amministrativa operata da Augusto negli ultimi anni del I secolo a.C., il sito corrispondente all’odierna Ponte Gardena venne a trovarsi in corrispondenza del confine tra la *X Regio* (e precisamente il territorio pertinente al *municipium* di *Tridentum*) e le province transalpine di *Noricum*

¹⁵ *Idem*, p. 79.

¹⁶ *Idem*, p. 74.

¹⁷ Secondo Lorenzo Dal Ri (comunicazione nell’ambito della Giornata di Studi su Ponte Gardena, Bolzano, 16 Aprile 2010) non è da escludere che tali differenze siano da considerare in prospettiva diacronica piuttosto che sincronica, e possano indicare anziché quartieri distinti e socialmente connotati contemporaneamente in uso, fasi cronologiche diverse nello sviluppo dell’insediamento; agli edifici in muratura di maggior impegno architettonico di età imperiale romana avrebbero cioè fatto seguito abitazioni più modeste in epoca tardoantica e alto-medievale.

¹⁸ EGGER 1928, pp. 88-89.

¹⁹ DAL RI 1979, p. 363.

²⁰ Si tratta di un oronimo derivato da *sub-* (“sotto”) e *lava/laba* (“roccia”), indicante la posizione ai piedi di un massiccio montuoso: MALIPIERO 1984, p. 277.

²¹ Su cui si veda in particolare CORSI 2000, pp. 60-61 e 63-64; DI STEFANO, IANESSELLI 2005, pp. 119-121.

²² EGGER 1928, pp. 83-89.

²³ Ad es. da ultimi, CIRESA 2014, p. 29 e LEITNER 2014, p. 23.

²⁴ MAYR 1926, p. 486. Sull’identificazione concordano, tra gli altri, BOSIO 1985, p. 292; 1991, p. 92; CONTA 1990, pp. 234 e 236; D’AMBROSIO 1992, p. 44; BUCHI 2000, p. 91; PESAVENTO MATTIOLI 2000, p. 27; STEIDL 2011, pp. 166, 174; da ultimo, LEITNER 2014, pp. 22-23.

a est e *Raetia* a ovest²⁵. Una posizione privilegiata, che ne dovette consacrare definitivamente la funzione itineraria e commerciale, tanto da indurre l'amministrazione romana a farne la sede dell'ufficio doganale più orientale della circoscrizione sottoposta al *Publicum Portorii Illyrici* (un'imposta variamente quantificata sul valore delle merci in transito²⁶), come si ricava da tre importanti documenti epigrafici noti fin dal XVI secolo. Era infatti consuetudine dei Romani installare stazioni daziarie nei punti particolarmente strategici dal punto di vista geografico, come porti, guadi fluviali, valichi montani, chiuse e strettoie, soprattutto in prossimità dei confini delle province²⁷.

La circoscrizione del *Publicum Portorii Illyrici*, conosciuta dalle fonti a partire dall'età di Claudio ma verosimilmente anteriore, e comunque nata dall'evoluzione di un sistema di distretti doganali già attivo in età repubblicana²⁸, comprendeva le province danubiane dell'Impero, quali *Noricum*, *Dalmatia*, *Pannonia*, *Dacia*, le due *Moesiae*, la *Ripa Thraciae* (basso corso del Danubio) e in un primo tempo anche la *Raetia*, in seguito sottoposta alla *quadragesima Galliarum*, ovvero la tassa sulle merci in transito vigente nelle province galliche²⁹. Le tre iscrizioni a cui si è accennato furono descritte per la prima volta dall'umanista bavarese Aventinus, che le vide nel 1515 nella chiesa parrocchiale di San Jodoco a Ponte Gardena³⁰, dove anche in anni recenti sono state messe in luce evidenze archeologiche riconducibili a una possibile necropoli di età romana (fig. 3), oltre al frammento di un'iscrizione latina recante con tutta probabilità una dedica al dio Saturno³¹. I tre documenti epigrafici registra-

ti da Aventinus sono collocabili cronologicamente nella seconda metà del II secolo d.C., probabilmente negli anni a cavallo della riforma doganale attuata dall'imperatore Marco Aurelio. Questi infatti, dopo che sotto Traiano o Adriano la gestione del *portorium* era passata dalle *societates vectigaliae*, o *societates publicanorum*, a *conductores* privati che amministravano tramite schiavi di loro proprietà, aveva posto le dogane sotto il suo diretto controllo, affidandole a *procuratores* affiancati da schiavi imperiali denominati *vilici* e *praepositi*³². Due delle iscrizioni documentate da Aventinus debbono precedere di poco la riforma imperiale; esse sono incise su altrettante are lapidee che originariamente costituivano la base di due statue offerte alla dea Iside come ex voto dal cassiere dell'ufficio doganale *Festinus*³³. Il culto di questa divinità di origine egizia, che nel testo viene chiamata in un caso *Isis Augusta* e nell'altro *Isis Myrionyma*, cioè "dai mille nomi" (fig. 4), aveva incontrato larga fortuna fra la popolazione proprio a partire dalla metà del II secolo d.C.³⁴, diffondendosi rapidamente anche grazie alla presenza di schiavi di origine orientale tra il personale amministrativo delle dogane³⁵. Le due iscrizioni di Ponte Gardena portano in un caso la firma del solo *Festinus*³⁶, nell'altro anche quella del suo collega *Fortunatus*, impiegato nell'ufficio della dogana come controllore contabile (*contrascriptor*) e incaricato

nato da Umberto Tecchiati dell'Ufficio Beni Archeologici della Provincia Autonoma di Bolzano ed eseguito dalla Società di Ricerche Archeologiche Rizzi, individuò i resti di due inumazioni databili al XVII secolo e una sepoltura a cremazione di epoca romana. Il frammento di epigrafe, attualmente in corso di studio da parte di Alfredo Buonopane, che ringrazio per le anticipazioni gentilmente comunicatemi, fu rinvenuto nel corso dei lavori in prossimità della chiesa. Sulle scoperte si veda la relazione di scavo a cura di Umberto Tecchiati (*Denkmalpflege* 2003, pp. 274-275); inoltre, MAURINA 2014, pp. 37-39.

³² DE LAET 1975, pp. 236-242; anche CONTA 1990, p. 233; BUCHI 2000, p. 91.

³³ Delle due are, il cui esatto luogo di rinvenimento non è noto, una fu portata nel 1570 a Castel Mareccio e oggi risulta dispersa, l'altra si trova murata all'interno di Castelforte.

³⁴ BUONOPANE 2000, pp. 183-185. Dal territorio di Ponte Gardena proviene anche un bronzo raffigurante *Horus*, il figlio di Iside: WALDE PSENNER 1976, pp. 572-573, fig. 1.

³⁵ D'AMBROSIO 1992, pp. 43 e 45-49; PACI 1989, pp. 20-24.

³⁶ *CIL* V, 5079; AUSSERHOFER 1976, pp. 141-142, n. 6; BUCHI 2000, p. 91, nt. 371, con bibliografia; BUONOPANE 2000, p. 183; D'AMBROSIO 1992, p. 44.

²⁵ Secondo la recente proposta di Bernd Steidl (STEIDL 2011, pp. 157-176), il territorio a sinistra dell'Isarco doveva appartenere al *Noricum* e quello a destra alla *Raetia*, mentre all'altezza di Prato all'Isarco doveva correre il confine con la *Regio X*.

²⁶ DE LAET 1975, pp. 242-245.

²⁷ DE LAET 1975, pp. 175-245. Lo studioso identifica *Su-blavio* con "Seben" (*sic*), cioè Sabiona, dove ritiene siano state trovate le tre iscrizioni (*Idem*, pp. 177, 182-183, nt. 7).

²⁸ *Idem*, pp. 230-231.

²⁹ *Idem*, pp. 125-173; inoltre, BUCHI 2000, pp. 91-92.

³⁰ Aventinus 1515, Münchner Cod, lat. 967, fol. 15^v.

³¹ Nel 2003, a seguito di un intervento di ristrutturazione del pavimento della chiesa, un sondaggio archeologico coordi-

per l'occasione della messa in opera dell'ex voto³⁷. Nel testo epigrafico vengono entrambi definiti *servi*, e cioè schiavi, dell'appaltatore di dogana *Titus Iulius Saturninus*, identificato per l'appunto con l'appellativo di *conductor publici portorii Illyrici*. Questo personaggio, che ci è noto anche da altre fonti, aveva iniziato la sua carriera come *scriba tribunicus* e *apparitor* di Antonino Pio, e, divenuto *conductor* e *praefectus vehiculorum*, aveva condiviso il controllo del distretto doganale con altri due colleghi, *C. Antoninus Rufus* e *Q. Sabinius Veranus*³⁸. La terza fonte epigrafica documentata da Aventinus è un'ulteriore ara lapidea (oggi reimpiegata come capitello nella seconda corte interna di Castelforte/Trostburg), da collocare cronologicamente in una fase (di poco successiva alla riforma di Marco Aurelio³⁹: reca infatti un testo in cui *Mercurialis*, schiavo imperiale impiegato presso la stazione daziaria con mansioni di amministratore (*vilicus*), dedica una statuetta di marmo a Marte Augusto per avergli garantito l'incolumità a seguito di un non precisato pericolo⁴⁰.

Non è da escludere una relazione con l'ambito dei funzionari della stazione daziaria anche per una quarta iscrizione, vista ancora una volta da Aventinus nella chiesa di San Jodoco⁴¹ e oggi conservata nel castello di Trostburg; si tratta di un'epigrafe dedicatoria al dio *Mithra/Sol*, apposta su di una piccola ara da *Valentinus* figlio di *Secundio*, membro di un collegio di *cultores* del dio, per il quale si è per l'appunto ipotizzata l'appartenenza al personale della dogana⁴². Mitra, infatti, era una divinità molto amata dai militari⁴³ ma anche dai funzionari del *Portorium*

Illyrici, particolarmente dediti, come già accennato, ai culti salvifici di origine orientale⁴⁴.

Se le rilevanti testimonianze archeologiche ed epigrafiche confermano l'importanza rivestita in epoca romana dal sito di Ponte Gardena dal punto di vista geografico e amministrativo, l'analisi delle distanze riportate dagli antichi documenti cartografici sembra fornire solo in parte sostegno all'identificazione del sito con la stazione stradale di *Sublabio/Sublavio*. In particolare, la *Tabula Peutingeriana* colloca la stazione stradale a XIII miglia (19,2 km) da *Pons Drusi* e a XXXV miglia (51,8 km circa) da *Vepitenum*, distanze che appaiono corrispondere bene agli effettivi 20 km circa che separano la città di Bolzano da Ponte Gardena e ai 52 che intercorrono fra questa località e l'attuale Vipiteno. L'*Itinerarium Antonimi*, però, pone Sublavione a XXIII miglia (35,5 km circa) dalla *mansio Endidae* (identificata con Egna), tappa intermedia del percorso che da nord portava a *Tridentum*: una cifra troppo esigua (l'attuale distanza è in realtà pari a 43 km, ovvero circa 29 miglia romane), che dai più viene spiegata semplicemente come un errore di trascrizione⁴⁵ o come l'esito della caduta di una stazione intermedia⁴⁶. Merita però segnalare anche una posizione che si discosta dall'interpretazione maggiormente seguita e che al momento rimane piuttosto isolata⁴⁷, secondo la quale sarebbero errate anche le distanze riportate dalla *Tabula Peutingeriana* relativamente al tratto stradale della valle dell'Isarco. In base a questa teoria, la più ovvia e naturale posizione per l'unica stazione stradale segnalata dal documento cartografico fra Bolzano e Vipiteno andrebbe individuata a circa metà strada fra i due centri, e cioè nell'attuale territorio di Bressanone, dove negli ultimi anni sono state riportate alla luce numerose testimonianze insediative di epoca romana, fra cui una struttura abitativa dotata di impianto termale in connessione con un tratto di strada antica. Se è vero che Bressanone, considerate l'antichità, l'e-

³⁷ *CIL* V, 5080; AUSSEHOFER 1976, pp. 142-144, n. 8; BUCHI 2000, p. 91, nt. 372, con bibliografia; BUONOPANE 2000, p. 183; D'AMBROSIO 1992, p. 44.

³⁸ DE LAET 1975, p. 238; D'Ambrosio 1992, p. 43; inoltre, BANZI 2005, p. 176.

³⁹ CONTA 1990, p. 233; D'Ambrosio 1992, p. 44.

⁴⁰ Aventinus, 1515, Münchner Cod, lat. 967, fol. 15^v; *CIL* V, 5081; AUSSEHOFER 1976, pp. 144-146, n. 9; BUCHI 2000, p. 91 e nt. 373, con bibliografia; inoltre, BANZI 2005, p. 177.

⁴¹ Aventinus 1515, Münchner Cod, lat. 967, fol. 15^v. Oggi il reperto si trova a Castelforte, dove è murato nella balaustra di una scala interna.

⁴² *CIL* V, 5082; AUSSEHOFER 1976, pp. 146-148, n. 10; D'AMBROSIO 1992, p. 48; BUONOPANE 2000, p. 185 (con bibliografia precedente).

⁴³ BUONOPANE 2000, pp. 184-186.

⁴⁴ BANZI 2005, p. 178.

⁴⁵ BOSIO 1991, pp. 92-93. Cfr. a questo proposito anche le osservazioni già formulate da Egger (EGGER 1928, p. 85).

⁴⁶ PESAVENTO MATTIOLI 2000, nt. 111.

⁴⁷ DAL RI 1984, pp. 449-451; RIZZI 2003, pp. 201-204; DAL RI, RIZZI 2005, p. 39; da ultimo anche CIRESA 2014, p. 29.

stensione e la qualità delle evidenze archeologiche, avrebbe tutte le carte in regola per figurare fra i centri stradali riportati dalla cartografia antica, va però considerato che le fonti itinerarie non ci hanno conservato testimonianza di tutte le strutture viarie di età romana, ma soltanto di una parte, selezionata in base a criteri diversi e non ancora del tutto chiariti⁴⁸. Inoltre, l'identificazione di Sublavione con l'attuale abitato di Ponte Gardena appare preferibile a quella con Bressanone non solo per la posizione geografica e le caratteristiche topografiche in grado di conferire al sito una particolare importanza logistica⁴⁹, ma anche e soprattutto per la connotazione "pubblica" che il centro assunse in età romana in quanto sede di importanti attività amministrative, quali, come si è visto, quelle doganali. Tale caratteristica potrebbe avere favorito la nascita nel sito di una *mansio* al servizio del *cursus publicus*, ovvero del sistema dei trasporti imperiale, di cui la *Tabula Peutingeriana* è considerata da autorevoli studiosi un documento ufficiale⁵⁰; non sono rari, d'altro canto, i casi di stazioni stradali coincidenti con località nelle quali si svolgevano attività governative di un certo rilievo⁵¹ e, in particolare, non mancano, *nella Regio X* e nel *Noricum*, attestazioni di una sovrapposizione fra sedi di uffici doganali e stazioni itinerarie⁵².

È possibile che l'antico sito possa essersi sviluppato ed espanso lungo la viabilità principale fino ad assumere l'aspetto di un villaggio-strada, una tipologia di insediamento minore ben attestata fra le stazioni viarie⁵³, come dimostra ad esempio il caso della *mansio* di *Ad Vacanas* in Lazio⁵⁴. A questa tipologia fanno in effetti pensare le evidenze archeologiche, sia pure limitate e frammentarie, messe in luce in anni recenti in località Burgfrieden, alcune centinaia di metri più a nord rispetto al sito scoperto nel 1927. Qui, nel 2003, durante i lavori intrapresi per la sistemazione urbanistica e viaria del quartiere, una trincea effettuata per l'allargamento

dell'attuale via Cimitero portò alla luce una consistente stratificazione archeologica⁵⁵, giudicata subito di grande interesse, tanto che alla scoperta fecero seguito, fra il 2003 e il 2007, una serie di campagne di scavo archeologico coordinate inizialmente da Katrin Marzoli e in seguito da Umberto Tecchiati dell'Ufficio Beni Archeologici della Provincia Autonoma di Bolzano. Le indagini, affidate alla Società di Ricerche Archeologiche Rizzi, vennero progressivamente a interessare tutta l'area compresa fra via Cimitero a est e la nuova via di accesso al paese a ovest, per un'estensione complessiva di circa 575 metri quadrati, interamente occupata da un contesto archeologico risalente all'epoca romana imperiale (figg. 5-6). Gli scavi hanno permesso di indagare un tratto della strada romana che solcava la valle, orientato in senso NS, lungo circa 90 metri, con carreggiata larga in media 2,5 metri, delimitata da due strutture murarie parallele. Esso risultava formato da una serie di strati di ciottoli, ghiaia e sabbia ben pressati sovrapposti gli uni agli altri nell'arco di almeno quattro secoli – fra il I e il V d.C. – a seguito di interventi di sistemazione e manutenzione successivi nel tempo (si sono riconosciuti 14 livelli, per uno spessore complessivo di circa 1,4 m). Lo scavo delle massicciate stradali ha permesso di raccogliere, come di norma in questo tipo di contesti archeologici, una significativa quantità di reperti mobili, molti dei quali costituiscono verosimilmente oggetti persi dai viandanti e non più recuperati, come chiodini da calzatura, chiavi, fibbie e monete prevalentemente assegnabili al IV e all'inizio del V secolo d.C. A poca distanza dalla strada è stato rinvenuto un miliare di arenaria anepigrafe, di forma cilindrica e lungo in origine 2,20 m; rotto in tre parti, era stato gettato in una trincea moderna che sezionava il contesto archeologico, ma doveva provenire dagli immediati dintorni. Il tracciato viario era fiancheggiato su entrambi i lati da una serie di strutture, in parte realizzate in muratura, in parte verosimilmente edificate in tecnica mista (zoccolo di pietra e alzata lignea). Nella maggior parte dei casi, l'impiego di tecniche "povere" e, soprattutto, l'assenza dei tipici elementi strutturali di carattere domestico come

⁴⁸ CORSI 2000, in particolare p. 169.

⁴⁹ Cfr. MALIPIERO 1984, p. 264.

⁵⁰ CORSI 2000, pp. 63-64.

⁵¹ CORSI 2000, p. 64.

⁵² CORSI 2000, p. 182.

⁵³ CORSI 2000, p. 174; SANTORO 2014.

⁵⁴ GAZZETTI 1995; CORSI 2000, pp. 151-152, figg. 74-80.

⁵⁵ Relazioni in *Denkmalpflege* 2003, pp. 272-275; *Denkmalpflege* 2004, pp. 240-243; *Denkmalpflege* 2005-2006, pp. 356-360; inoltre, DAL RI, RIZZI 2005, p. 813.

i focolari (merita però ricordare che i vani sono stati indagati solo parzialmente e relativamente al tratto adiacente alla strada) ha suggerito che possa trattarsi di strutture di servizio, come capanni per il ricovero di attrezzi e animali, magazzini oppure anche botteghe. Tale ipotesi potrebbe essere avvalorata dal ritrovamento di frammenti di crogiuoli, matrici di fusione di terracotta e scorie, forse riconducibili a ad attività di tipo metallurgico. Al contempo, la quantità particolarmente elevata dei reperti numismatici induce a non escludere, almeno per alcuni degli edifici, una funzione di tipo commerciale. Lo scavo ha infatti restituito un'eccezionale quantità di monete, messe in luce prevalentemente all'interno dei fabbricati (538 su un totale di 835), talora infisse nel terreno in posizione verticale, probabilmente perché cadute tra le fessure dei tavolati lignei che dovevano costituire i pavimenti. Si tratta nella quasi totalità di emissioni bronzee, ma non mancano eccezioni, come due denari d'argento, rispettivamente di Traiano (98-117 d.C.) e di Adriano (117-138 d.C.), e un aureo dell'imperatore Pertinace (193 d.C.). Gran parte di queste monete provengono dagli strati d'uso di un edificio di legno (il cosiddetto "vano B") situato sul lato ovest della strada (fig. 7), interpretabile forse come un ambiente polifunzionale, destinato principalmente all'immagazzinaggio dei prodotti e al ricovero degli animali. Per un solo edificio, situato sul lato est della strada ("vano A"), sembra ipotizzabile una destinazione d'uso di tipo (prevalentemente) abitativo (fig. 8). Esso si distingue infatti dagli altri fabbricati per un maggiore impegno architettonico, essendo costituito da strutture perimetrali in solida muratura rivestite sia all'interno che all'esterno da un intonaco acromo a base di calce e sabbia, conservatosi in modo irregolare a livello dello zoccolo. Il ritrovamento, sotto i resti combusti di un assito pavimentale, di un dado e di numerose pedine da gioco in osso in associazione con alcuni attrezzi di ferro e un'ingente quantità di reperti faunistici (capra, pecora, pollame, pesce e bue) recanti in diversi casi tracce di macellazione, suggerisce che possa trattarsi di un edificio adibito a *taberna*, cioè una sorta di bottega-osteria aperta sulla strada. Maggiori informazioni circa la natura delle strutture messe in luce e più in generale sulla funzione del sito in età romana si confida potranno essere

presto fornite dai numerosi reperti provenienti dai bacini stratigrafici scavati all'interno degli edifici, a tutt'oggi in corso di studio⁵⁶.

⁵⁶ Una panoramica preliminare si trova in MAURINA 2014, pp. 42-48.

BIBLIOGRAFIA

- ALLAVENA SILVERIO L., RIZZI G. 2002, *La strada romana di Elvas nella viabilità antica della Valle Isarco*, in DAL RI L., DI STEFANO S. (edd.), *Archäologie der Römerzeit in Südtirol. Beiträge und Forschungen / Archeologia Romana in Alto Adige. Studi e contributi*, Bolzano/Bozen, pp. 511-553.
- AUSSERHOFER M. 1976, *Die römischen Weibesteine in Südtirol*, «Der Schlern» 3, 50, pp. 153-135.
- BANZI E. 2005, *Sistema daziario sulla rete viaria romana nel territorio altoatesino: vecchi e nuovi dati epigrafici*, in CIURLETTI G., PISU N. (edd.), *I territori della Via Claudia Augusta: incontri di archeologia / Leben an der Via Claudia Augusta: Archäologische Beiträge*, Trento, pp. 173-189.
- BOSIO L. 1985, *Aica e Tires in rapporto alle comunicazioni stradali nell'area compresa fra il basso corso dell'Isarco e l'alta valle di Fassa*, in ROSADA G., DAL RI L. (edd.), *Tires e Aica. Necropoli di epoca romana*, Verona, pp. 291-296.
- BOSIO L. 1991, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova.
- BUCHI E. 2000, *Dalla colonizzazione della Cisalpina alla colonia di "Tridentum"*, in BUCHI E. (ed.), *Storia del Trentino II, L'età romana*, Bologna, pp. 47-131.
- BUONOPANE A. 2000, *Società, economia, religione*, in BUCHI E. (ed.), *Storia del Trentino II, L'età romana*, Bologna, pp. 133-239.
- CIRESA M. 2014, *Die Via Claudia Augusta und ihre Nebenstrassen*, «Südtirol im Wort und Bild» 57, 4, pp. 26-30.
- CONTA G. 1990, *Romanizzazione e viabilità nella regione altoatesina*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione*, Atti del Convegno Internazionale (Venezia, 6-10 aprile 1988), Padova, pp. 223-251.
- CORSI C. 2000, *Le strutture di servizio del Cursus Publicus in Italia. ricerche Topografiche ed evidenze archeologiche*, Oxford (BAR International Series, 875).
- D'AMBROSIO L. 1992, *Epigrafia romana in Alto Adige, Religione e confini*, «Geschichte und Region/Storia e Regione» I, pp. 31-65.
- DAL RI L. 1979, *Ritrovamenti di età romana nel quartiere di Stufles a Bressanone*, in *Romanità del Trentino e di zone limitrofe*, Atti del Convegno («Atti Ac. Rovereto» 6, 19, A), Rovereto, pp. 359-366.
- DAL RI L. 1984, *Römerzeitliche Funde im Brixner Stadtgebiet*, «Der Schlern» 58, 8, pp. 443-454.
- DAL RI L., DI STEFANO S. (edd.) 2002, *Archäologie der Römerzeit in Südtirol. Beiträge und Forschungen / Archeologia Romana in Alto Adige. Studi e contributi*, Bolzano/Bozen.
- DAL RI L., RIZZI G. 2005, *Evidenze di viabilità antica in Alto Adige*, in *Itinerari e itineranti attraverso le Alpi dall'antichità all'Alto medioevo*, Atti del Convegno di Studio («StTrentStor» 84, I, 4, S), Trento, pp. 801-818.
- DE LAET S.J. 1975, *Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*, Bruges 1949 (ristampa New York 1975).
- Denkmalpflege 2003, Denkmalpflege in Südtirol 2003/ Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige 2003*, Bolzano 2004.
- Denkmalpflege 2004, Denkmalpflege in Südtirol 2004/ Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige 2004*, Bolzano 2005.
- Denkmalpflege 2005-2006, Autonome Provinz Bozen – Südtirol. Denkmalpflege. Jahresbericht 2005-2006 / Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige. Tutela dei beni culturali. Annuario 2005-2006*, Bolzano 2007.
- DI STEFANO S., IANESELLI G. 2005, *La viabilità romana in Alto Adige: tracciati viari e infrastrutture. Il punto della situazione sulla base delle fonti*, in CIURLETTI G., PISU N. (edd.), *I territori della Via Claudia Augusta: incontri di archeologia / Leben an der Via Claudia Augusta: Archäologische Beiträge*, Trento, pp. 115-132.
- EGGER A. 1928, *La stazione romana "Sublavio" presso Colma*, «Archivio per l'Alto Adige» 23, pp. 73-89.
- GAZZETTI G. 1995, *La mansio di Ad Vacanas al XXI miglio della Via Cassia*, in *Dove si cambia cavallo. Luoghi di sosta lungo la Flaminia e le vie dei Romani*, Catalogo della mostra (Cattolica, 21 dicembre 1995 - 31 marzo 1996), Cattolica, pp. 155-165.
- LEITNER S. 2014, *Römische Strassenstationen in Südtirol. Eine kritische Revision der archäologischen Zeugnisse*, «Südtirol im Wort und Bild» 57, 4, pp. 17-25.
- MALIPIERO M. 1984, *Mansiones e mutationes nella Venetia romana*, «AVen» 7, pp. 261-283.

- MAURINA B. 2014, *Waidbruck in der Römerzeit: Die Archäologischen Zeugnisse*, in *Dorfbuch Waidbruck. 750 Jahre (1264-2014)*, Waidbruck, pp. 28-51.
- MAYR K. 1926, *Die Römersteine der Trostburg*, «Der Schlern» 7, 12, pp. 479-486.
- PACI G. 1989, *La dedica isiacca da Mama d'Avio e la diffusione dei culti egizi in Trentino ed Alto Adige*, «AnnMusRov» 5, pp. 11-28.
- PESAVENTO MATTIOLI S. 2000, *Il sistema stradale nel quadro della viabilità dell'Italia nord-orientale*, in BUCHI E. (ed.), *Storia del Trentino II, L'età romana*, Bologna, pp. 11-46.
- RIZZI G. 2003, *Una mansio sulla via romana a Bressanone*, «StTrentStor» 82, pp. 185-204.
- ROSADA G. 2002, *La viabilità tra decima Regio, Raetia e Noricum come sistema territoriale*, in DAL RI, DI STEFANO (edd.) 2002, pp. 47-55.
- SANTORO S. 2014, *Stazioni di sosta e insediamenti minori: casi di attrazioni fatali ed evoluzioni mancate*, in *Statio Amena: sostare e vivere lungo le strade romane tra antichità e alto medioevo*, Convegno Internazionale di Studi (Verona, 4-5 dicembre 2014), Abstract delle relazioni, pp. 8-9.
- STEIDL B. 2011, *Zum Grenzverlauf zwischen Noricum, Raetien und der Regio X im Eisacktal*, «Bayerische Vorgeschichtsblätter» 76, pp. 157-176.
- VENERI P. 2002, *Terra sigillata aus der Grabung von Waidbruck*, in DAL RI, DI STEFANO (edd.) 2002, pp. 699-745.
- WALDE PSENNER E. 1976, *Die figürlichen Bronzen aus Südtirol in den "Inscriptiones" von Anton Roschmann (1756)*, «Der Schlern» 50, 10, pp. 571-579.

ILLUSTRAZIONI

Tutte le immagini, a parte quelle alle figg. 1 e 2, provengono dall'Archivio dell'Ufficio Beni Archeologici della Provincia Autonoma di Bolzano, che si ringrazia per la gentile concessione.

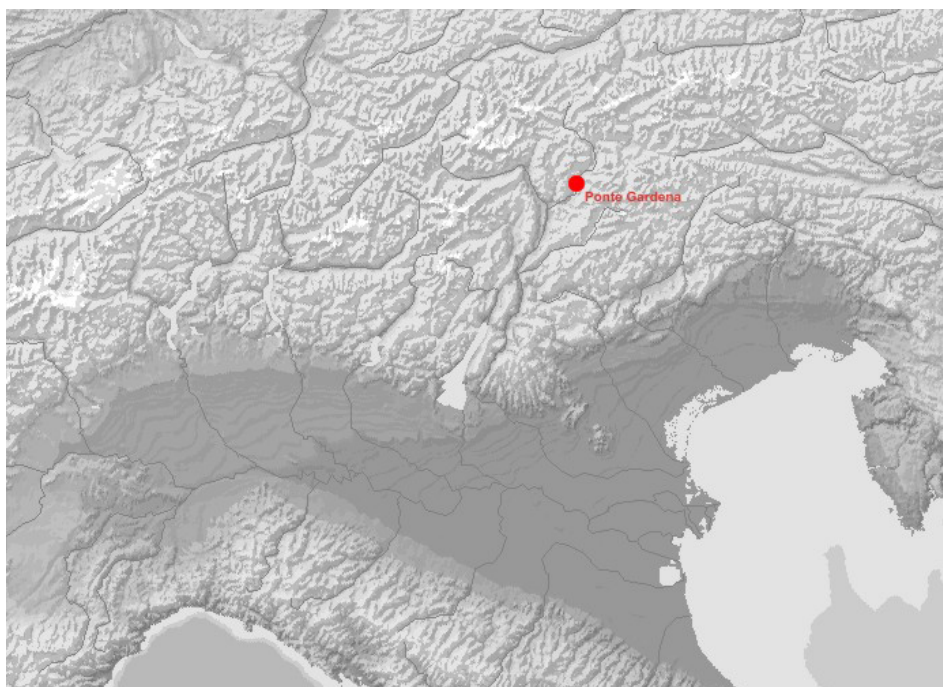


FIGURA 1

Localizzazione di Ponte Gardena
e dei siti di interesse archeologico:

- 1) sponda sinistra dell'Isarco
(sterri del 1927);
- 2) terrazzamento sotto Trostburg
(scavi del 1982);
- 3) chiesa di S. Jodoco (scoperte del XVI
secolo e scavi del 2003);
- 4) Burgfrieden – Via Cimitero
(scavi del 2003-2007);
- 5) Trostburg/Castelforte



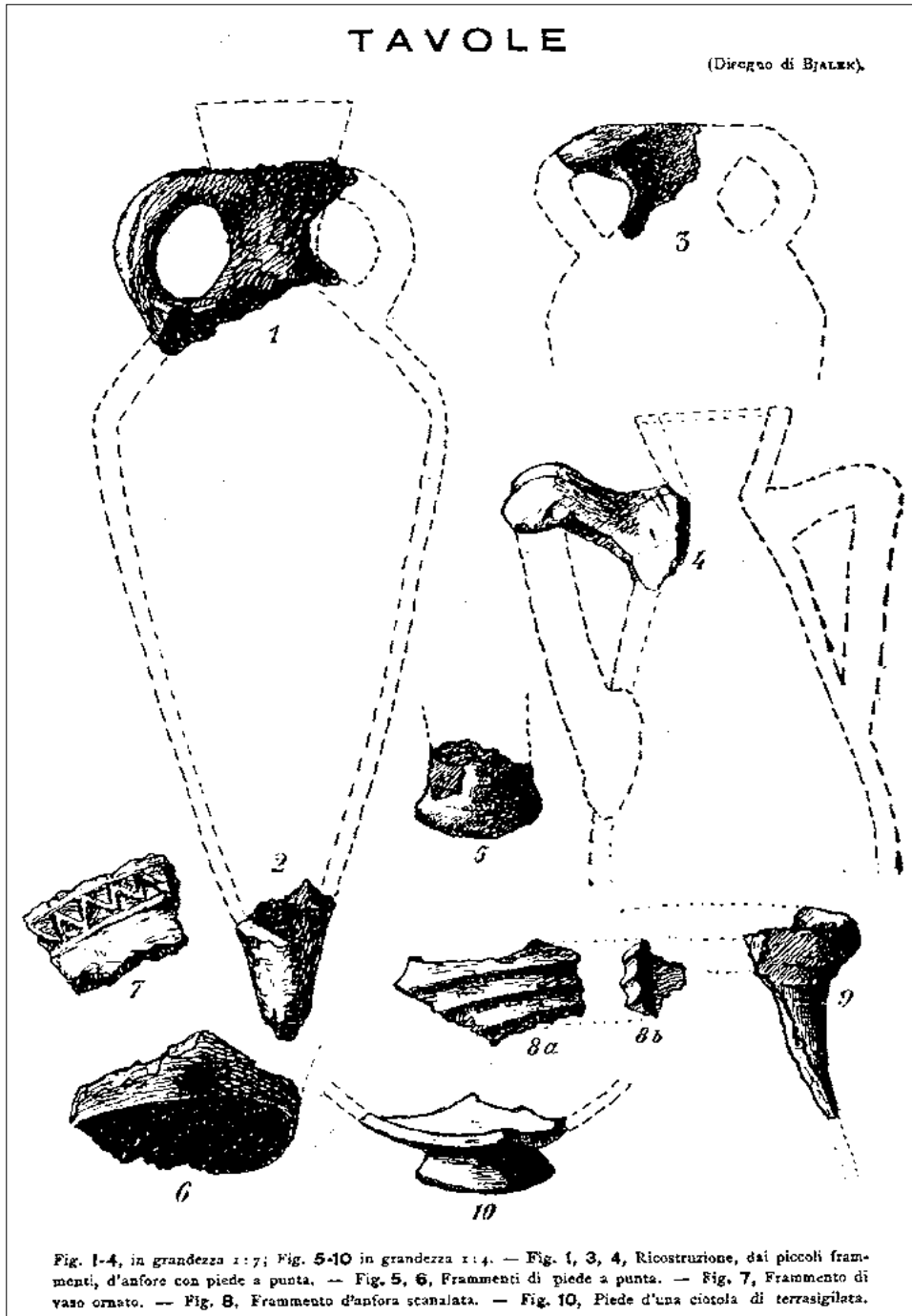


FIGURA 2
Reperti anforacei documentati da A. Egger nel 1927 (da EGGER 1928)



FIGURA 3
Scavi all'interno della chiesa di S. Jodoco (2004)

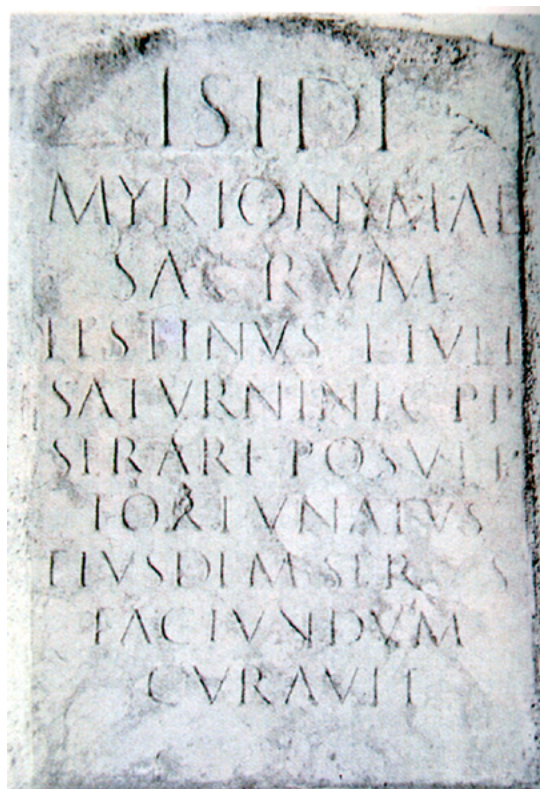


FIGURA 4
Iscrizione dedicatoria a *Isis Myrionima*



FIGURA 5
La chiusa sull'Isarco e, sullo sfondo, l'area degli scavi del 2003-2007

FIGURA 6
L'area degli scavi di Burgfrieden – Via Cimitero





FIGURA 7
Scavo dei “vani” denominati B (in alto) e C (in basso)

FIGURA 8
Scavo all’ interno del “vano” A

