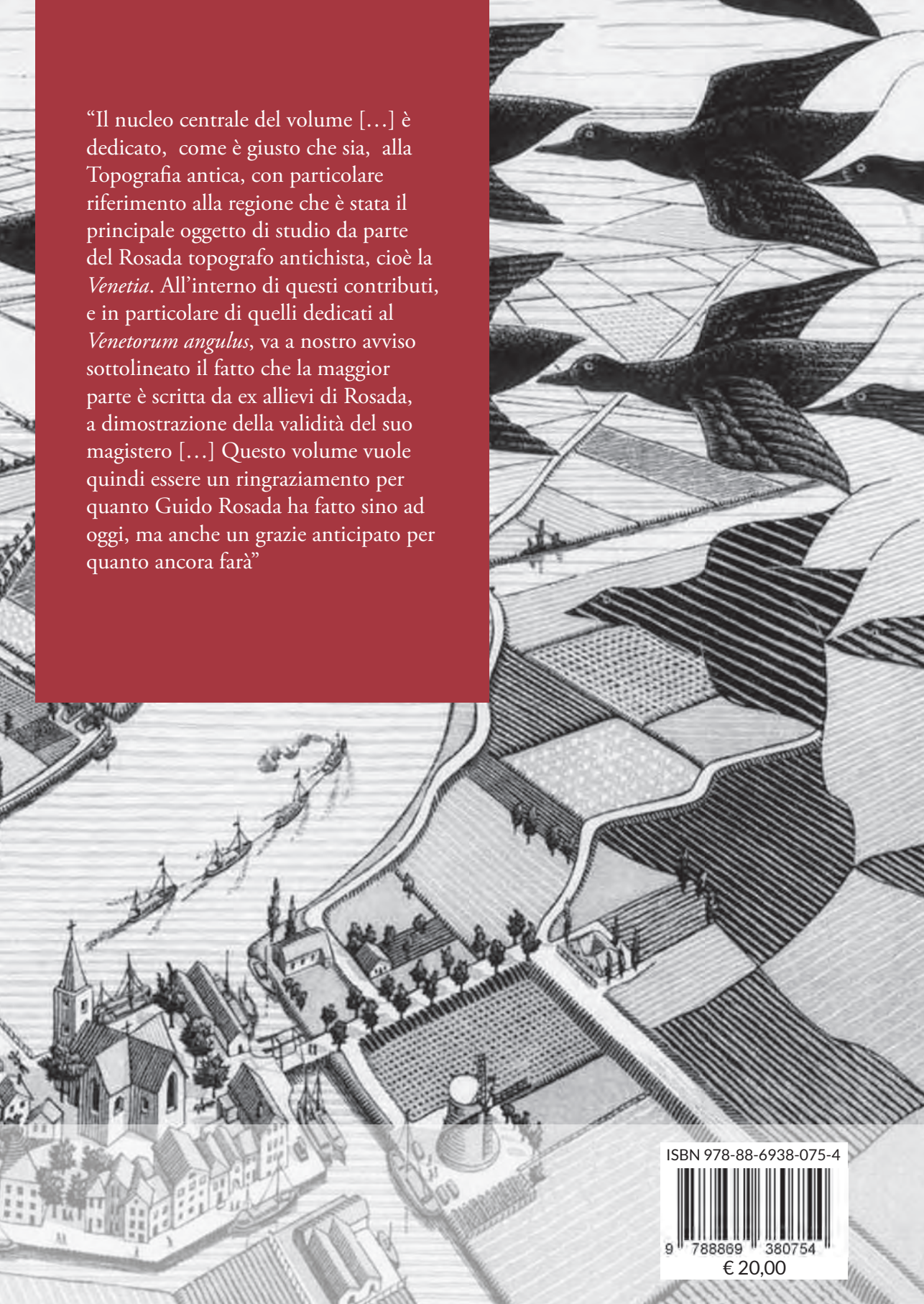


“Il nucleo centrale del volume [...] è dedicato, come è giusto che sia, alla Topografia antica, con particolare riferimento alla regione che è stata il principale oggetto di studio da parte del Rosada topografo antichista, cioè la *Venetia*. All'interno di questi contributi, e in particolare di quelli dedicati al *Venetorum angulus*, va a nostro avviso sottolineato il fatto che la maggior parte è scritta da ex allievi di Rosada, a dimostrazione della validità del suo magistero [...] Questo volume vuole quindi essere un ringraziamento per quanto Guido Rosada ha fatto sino ad oggi, ma anche un grazie anticipato per quanto ancora farà”



ISBN 978-88-6938-075-4



9 788869 380754

€ 20,00

PAESAGGI IN MOVIMENTO
Ricerche dedicate a Guido Rosada

a cura di

Jacopo Turchetto e Michele Asolati



Opera realizzata con il contributo del Dipartimento dei Beni Culturali: archeologia, storia dell'arte, del cinema e della musica dell'Università degli Studi di Padova e del Museo della Centuriazione Romana (Comune di Borgoricco).



Prima edizione 2017, Padova University Press

Titolo originale *Paesaggi in movimento. Ricerche dedicate a Guido Rosada*

© 2017 Padova University Press
Università degli Studi di Padova
Via 8 Febbraio 2, Padova
www.padovauniversitypress.it

Redazione
Jacopo Turchetto, Chiara D'Inca
Impaginazione
Giacomo Titti
Realizzazione grafica del *layout* di copertina
Paolo Vedovetto

ISBN 978-88-6938-075-4

Tutti i diritti di traduzione, riproduzione e adattamento, totale o parziale, con qualsiasi mezzo (comprese le copie fotostatiche e i microfilm) sono riservati.

In copertina: *Giorno e notte*, M. C. Escher (1938).
All M.C. Escher works © 2017 The M. C. Escher Company - the Netherlands. All rights reserved.
Used by permission; www.mcescher.com

INDICE

Tabula gratulatoria	v
<i>Premessa</i>	vii
<i>Introduzione</i>	ix
<i>Eski dostlar</i>	xi
GIOVANNI UGGERI, <i>Il collegamento diretto tra Roma e la Venetia nel II secolo a.C.</i>	1
LUISA MIGLIORATI, <i>Qualche osservazione sulla Forma Urbis severiana</i>	25
PIER LUIGI DALL'AGLIO, CARLOTTA FRANCESCHELLI, <i>I cambiamenti della rete stradale tra Pianura Padana e Roma tra IV e V secolo</i>	41
MARINELLA PASQUINUCCI, <i>Storie di terre e di acque, e come P. Van der Streect divenne il Valdistratte</i>	57
ANNAPAOLA MOSCA, <i>La ricostruzione di un paesaggio agrario di età romana a occidente del lago di Garda</i>	73
ALESSANDRA MENEGAZZI, <i>Territori di confine nel mondo romano: alcune note sui confini, viabilità e organizzazione del territorio tra Verona, Vicenza ed Este</i>	89
GIOVANNA GAMBACURTA, CINZIA TAGLIAFERRO, CRISTINA ZAMBONI, <i>Da Este a Padova lungo l'Adige...</i>	105
MICHELE MATTEAZZI, <i>Contributo allo studio dell'ager centuriatus di Atria</i>	125

SILVIA CIPRIANO, STEFANIA MAZZOCCHIN, <i>Le aree artigianali e produttive di Padova romana: prima mappatura</i>	139
ITALO RIERA, <i>Guido Rosada e l'idraulica storica: un debito di gratitudine</i>	157
MATTEO FRASSINE, <i>Alluvioni, bonifiche e viabilità romana nel Friuli occidentale. Nuovi dati per la ricostruzione del paesaggio antico</i>	165
LORENZO DAL RI, <i>Il 'loculo per le reliquie' della chiesa paleocristiana di Castel Tirolo presso Merano. Alcune osservazioni</i>	175
STELLA PATITUCCI UGGERI, <i>Le vie d'acqua tra Po, Adige e Veneto nel XIII secolo</i>	201
PAOLA ZANOVELLO, <i>Iside in Istria</i>	217
CRISTINA MONDIN, <i>La produzione di ceramica tarda a Loron/Lorun (Poreč/Parenzo - Croazia)</i>	237
CLELIA MORA, <i>Rilievi, stele, iscrizioni nel paesaggio anatolico tra bronzo tardo e età del ferro. Alcune riflessioni sulla base di studi recenti</i>	249
GIOVANNI GORINI, <i>Ripostiglio di monete di bronzo dal Ponto</i>	261
MICHELE ASOLATI, <i>Una serie monetale inedita per Tyana e la coniazione del bronzo durante i regni di Ariaramne e di Ariarate III di Cappadocia</i>	273
CRISTINA CRISAFULLI, <i>Monete rare e inedite per la storia di Tyana in età romana imperiale</i>	293
JACOPO TURCHETTO, <i>Moving landscape. I Califfi, i vulcani e i cambiamenti ambientali della Cappadocia tra VII e X secolo</i>	317

DA ESTE A PADOVA LUNGO L'ADIGE...

Giovanna Gambacurta, Cinzia Tagliaferro, Cristina Zamboni

*Mi era noto ogni miglio delle nostre strade,
forse il più bel dono che Roma abbia fatto alla terra.*

(M. YOURCENAR, *Memorie di Adriano*)

In this paper the authors try to identify a new stretch of a road between Este and Padova, starting from a renewed analysis of aerial and satellite images. They also try to clarify the relationships between the road, the Adige river and the Euganean hills.

The analysis carried out by Cristina Zamboni clarified the characteristics of the traces, their orientation and dimensions. In this way it was possible to identify a stretch of the Roman road that led from Este to Padova and that was already supposed to be in this area, but not clearly localised.

The road ran on the right bank of the river Adige, that flowed there in the Bronze and Iron age and in the Roman Imperial time as well. Between Motta and Monselice, a little group of Roman burials with funerary monuments have been identified as burials of soldiers who fought in the Azio battle and are aligned along the road. In the same area pre-Roman burials and epigraphic monuments are also known; for that reason, we suppose that the Roman road followed a more ancient route, maybe dating from the 7th-6th century BC.

Numerosi erano gli argomenti per una riflessione da dedicare a Guido, quante le opportunità di lavoro e condivisione di pensiero che mi ha sempre generosamente offerto. Tuttavia il 'caso' ha voluto che l'iniziativa di questo volume sia coincisa con una scoperta che mi è sembrata particolarmente aderente ai suoi interessi.

Il tema dei percorsi stradali della *Venetia*, in particolare della discussa via tra Padova e Bologna, è stato caro a Luciano Bosio e ripreso da Guido Rosada recentemente in relazione al vasto progetto sulla *via Annia*¹.

¹ BOSIO 1991, pp. 31-40; ROSADA 2010, pp. 129-141.

Questo piccolo contributo alla discussione emerge da una recente rilevazione e rielaborazione di foto aeree che, confermando alcune ipotesi già note, pone le basi per nuovi spunti interpretativi.

In questo lavoro mi sono state a fianco Cristina Zamboni, cui si devono l'analisi geomorfologica e la fotointerpretazione, e Cinzia Tagliaferro, che ha condiviso con me l'aspetto archeologico.

G. G.

LA STRADA TRA BOLOGNA E PADOVA

L'esistenza di un itinerario che collegava Bologna a Padova, sicuramente coinvolgendo Este, fin da epoca preromana non è da mettere in dubbio per la rilevanza dei tre centri protostorici e per le sempre crescenti conferme di interessi comuni, di carattere economico e culturale, che coinvolgevano questi *central places* ed i loro territori. La tesi sostenuta da Luciano Bosio che il tracciato protostorico fosse stato in seguito consolidato, regolarizzato ed organizzato come una grande strada consolare è quindi assolutamente condivisibile².

Più controversa l'attribuzione di una 'etichetta', quindi di un nome, per questa sistemazione che, sempre stando a Bosio, si dovrebbe a Lucio Emilio Lepido e sarebbe quindi attribuibile ad epoca di romanizzazione. È il 175 (secondo alcuni il 174) quando il console romano avrebbe avuto l'incarico di raggiungere Padova per risolvere una *Patavinorum seditio*, secondo quanto testimoniato da Livio (XLI, 27, 3-4)³, e probabilmente in quella occasione avrebbe provveduto alla stabilizzazione del tracciato stradale. L'intervento del console Emilio Lepido a Padova rappresenta un episodio storico cardine nel processo di romanizzazione della *Venetia*, fenomeno complesso che ruota attorno a forme di sistemazione ed organizzazione territoriale, testimoniato anche, qualche decennio appresso, dall'intervento richiesto dai Veneti al Senato di Roma per la definizione dei confini intraterritoriali⁴. Nella articolata serie di attività di riorganizzazione del territorio che caratterizza le forme della integrazione con il mondo romano ben sembra inserirsi la regolarizzazione di un tracciato stradale anche di rilevante entità, operazione che prevedeva anche l'esproprio di larghe fasce della fertile pianura veneta⁵.

² BOSIO 1991, pp. 31 e 35; BOSIO 1992, p. 184.

³ BOSIO 1991, p. 31; BUCHI 1993, pp. 20-21; SCUDERI 1991, p. 376.

⁴ SCUDERI 1991, pp. 376-379.

⁵ RIGONI 2003, pp. 93-95; DI FILIPPO BALESTRAZZI 2013, pp. 162-169.

Esiste tuttavia anche l'ipotesi, sostenuta da diversi studiosi, che questa strada fosse da identificare con la *via Annia*, che si dirigeva poi da Padova verso Altino, Concordia e Aquileia, con un itinerario meglio identificato nel percorso settentrionale, soprattutto a nord di Padova. Le analisi condotte con il Progetto *via Annia* e, in modo più incontrovertibile, il rinvenimento del cippo di Codigoro, hanno consentito però di stabilire che la *via Annia*, nel suo tracciato meridionale, transitava lungo una direttrice più costiera e attraverso Adria⁶.

Riprendendo quindi l'ipotesi di Luciano Bosio, che si appoggiava anche alla testimonianza di Strabone (V, 1, 11, 217), l'esistenza di un percorso viario tra Este e Padova potrebbe facilmente e ragionevolmente coincidere con quello attribuito a Emilio Lepido, destinato a collegare Bologna ad Aquileia, attraverso il Polesine e il territorio atestino.

La letteratura su tale tracciato è fiorente e diverse sono le ipotesi che hanno sostenuto l'identificazione delle singole tappe, soprattutto sulla base del ben più tardo *Itinerarium Antonini*⁷. Di recente lo *status quaestionis* è stato riassunto efficacemente nell'ambito di un progetto imperniato sulla ricostruzione del tracciato dell'*Annia*, pur con le problematiche di cui si è già fatto cenno⁸. Il tratto più meridionale, da Bologna a Este, appare come il più discusso, mentre meno incerto si presenta il segmento che va da Este a Padova, nel quale l'unica vera discrepanza riguarda un eventuale transito attraverso Montegrotto, sede del noto santuario preromano e romano di San Pietro Montagnon⁹.

La porzione di tracciato stradale che qui si intende prendere in considerazione è compresa tra Este e Monselice ed è univocamente indicata lungo una direttrice che sarebbe ricalcata dalla attuale Strada Statale n. 10, Padana Inferiore¹⁰. Se l'orientamento della strada non è da mettere in discussione, in quanto la direzione ovest-est è indubbia e trova ragione e fondamento nel dosso principale dell'Adige che doveva fortemente improntare la geomorfologia locale, la sua esatta ubicazione, nel dettaglio, ci appare passibile di più di una ipotesi, anche a fronte del rapporto topografico tra percorso stradale, piede collinare e il fiume Adige, ancora protagonista di questo paesaggio¹¹. La questione a nostro avviso maggiormente rilevante è quella della relazione tra la sede stradale e il fiume: il tracciato poteva trovarsi tra le pendici dei colli e il tratto planiziaro interessato dal dosso dell'Adi-

⁶ DONATI 2009, pp. 73-83; FRASSINE 2009, pp. 92-94; ROSADA 2010, pp. 134-141.

⁷ *ItAnt*, 281-282, p. 42 (Cuntz).

⁸ BASSANI *et alii* 2009, p. 90 e figg. 7-8; BONINI 2010, p. 91 e fig. 47.

⁹ DÄMMER 1986; DÄMMER 2002, pp. 299-305.

¹⁰ BOSIO 1991, pp. 35-36; BOSIO 1992, p. 185; BONINI 2010, pp. 91-92.

¹¹ BONDESAN *et alii* 2010, p. 33.

ge, tenendosi in sinistra idrografica, oppure tenersi in destra idrografica, sempre a debita distanza dall'alveo fluviale. La cartografia attualmente edita, che, come detto, ipotizza il percorso pressoché in coincidenza con l'attuale Strada Statale n. 10 o poco più a nord¹², non sembra tenere conto, forse anche per problemi di scala, dell'ingombro dell'alveo fluviale e non appare, di conseguenza, affrontare il problema della puntuale ubicazione della strada rispetto alla sinistra o alla destra idrografica.

La questione, tuttavia, non ci appare di poco conto, soprattutto se messa in relazione con il percorso stradale che poteva giungere (o dirigersi) da ovest, cioè da Montagnana, secondo l'ipotesi di Mommsen, Bosio e Prodocimi, oppure da sud, lungo la direttrice di Deserto, secondo l'ipotesi di Uggeri. In entrambi i casi la strada avrebbe avuto necessità di trovare punti di guado, che si possono presupporre a Este o, più a oriente, tra Monselice e Padova. Potrebbe non essere ininfluenza ricordare che l'ubicazione del santuario della dea *Pora-Reitia*, a sud-est di Este, ed il nome stesso della divinità sono stati collegati alla possibile presenza di un guado del fiume, posto sotto la tutela della dea¹³.

Lo stato delle conoscenze e delle problematiche connesse appariva fermo a questo stadio, ma una recente revisione e rielaborazione di analisi di foto aeree dell'area tra Motta e Marendole potrebbe rivelarsi utile per una precisazione non di poco conto, consentendo di identificare le tracce di una sede stradale di considerevoli dimensioni.

G.G., C.T.

GEOMORFOLOGIA E FOTOINTERPRETAZIONE

L'analisi fotointerpretativa di immagini riprese da aereo e da satellite, affiancata allo studio geomorfologico, ha condotto all'individuazione nel territorio estense di anomalie naturali ed antropiche sepolte, attribuibili al susseguirsi di fenomeni che hanno determinato l'attuale struttura e tessitura del territorio. La complessità dell'assetto della Pianura Veneta è il risultato, infatti, di millenarie attività antropiche di uso del suolo, attraverso le quali sono stati realizzati manufatti, anche di grande impatto, imposti e sovrimposti su un dinamico assetto geologico di pianura alluvionale tardoglaciale.

Questo breve contributo si sofferma su una singolare struttura emersa da telerilevamento in località Granzette (Monselice). I supporti fotografici analizzati

¹² BASSANI *et alii* 2009, p. 90, fig.7; BONINI 2010, p. 91, fig. 47.

¹³ CAPUIS 1993, pp. 239-242.



Figura 1: L'area di studio in località Granzette, posizionata nello "Schema dei sistemi deposizionali della pianura veneto-friulana" (da FONTANA, MOZZI, BONDESAN 2004). I sedimenti alluvionali della pianura meridionale padovana appartengono al sistema deposizionale olocenico del fiume Adige con apporti del fiume Po (codice 27a), che si differenziano dai sedimenti della zona ad ovest dei Colli Euganei riconducibili alla pianura più antica pleistocenica del precedente corso dell'Adige (codice 27b) e dai sedimenti più a nord della pianura olocenica del Brenta (codice 25b).

hanno consentito la multiscalarità e la multitemporalità dello studio; il confronto con gli studi geomorfologici e i contributi desunti dalla cartografia storica, dai dati storici e dalle evidenze archeologiche, fondano le basi per un'interpretazione archeologica del sistema viario antico della zona.

GEOMORFOLOGIA DELLA PIANURA A SUD DEI COLLI EUGANEI

L'area di Granzette si colloca sul confine occidentale del comune di Monselice¹⁴ ed occupa il tratto di pianura alluvionale situato a sud dei Colli Euganei, costituito prevalentemente da sedimenti olocenici (circa 11000 anni fa) del fiume Adige (FIG. 1).

Le origini del fiume Adige risalgono alla fine dell'ultimo periodo glaciale (circa 20000 anni a.C.) con un'evoluzione che proseguì per tutto il Quaternario; è un fiume in continua trasformazione e costituisce l'agente principale di trasporto e di accumulo dei sedimenti alluvionali della pianura a sud di Padova. 11000 anni di

¹⁴ Carta Tecnica Regionale, scala 1:10000, fogli n. 146: Este e n. 147: Monselice.

digressioni e divagazioni hanno delineato i paesaggi, evoluti nell'attuale assetto che vede scorrere oggi l'Adige in un letto, in parte canalizzato, ad una quindicina di km a sud dei rilievi meridionali dei Colli Euganei.

Il riconoscimento geomorfologico delle forme fluviali di pianura (depressioni, dossi, scarpate, meandri, barre, argini e ventagli di rotta) consente di delineare i principali eventi evolutivi che, supportati da dati sedimentologici e archeologici, rendono possibili interpretazioni paleoambientali anche identificando eventi databili, come la nota traccia del paleoalveo dell'Adige che, con direzione prevalente ovest-est, collega i centri di Montagnana, Este e Monselice (FIG. 2). Riconosciuto attivo nell'area atestina sin dall'età pre-protostorica e poi romana, il paleoalveo dell'Adige corre lungo il dosso dell'attuale Canale Bisatto, che da Este verso Monselice lambisce i Colli Euganei¹⁵. La sponda destra del paleo-Adige mostra, in questo tratto, conoidi laterali e dossi trasversali, testimoni di eventi di rotte, come quella del ramo di Deserto o del ramo di Monselice, che si dipartono dalla sede fluviale defluendo in direzione sud/sud-est, rispettivamente a ovest e a est dell'area di Granzette.

Il Canale Bisatto e il relativo dosso fluviale debolmente pensile del paleo-Adige costituiscono un limite geomorfologico e sedimentario tra la pianura atestina a sud, tipicamente fluvio-alluvionale, e l'area a nord alla base dei Colli Euganei meridionali, alluvio-palustre, topograficamente più depressa, umida, formata da terreni argilloso-impermeabili, provenienti da affluenti minori dei Colli. L'origine della depressione topografica dei terreni alla base dei rilievi collinari è stata attribuita a movimenti tettonici che causarono lo sprofondamento laterale dell'ammasso di rocce vulcaniche intrusive dei Colli, con rigetto relativamente più accentuato rispetto a quello originato dai movimenti di subsidenza generale della pianura circostante. Tali condizioni ambientali, con aree umide, fertili, con stagni alluvio-palustri, favorirono i primi insediamenti rinvenuti nell'area euganea, risalenti alla preistoria¹⁶.

La recente sintesi geo-archeologica della regione atestina proposta da Claudio Balista¹⁷ ha messo in evidenza le principali tappe dell'evoluzione del paleo-Adige nel tratto Montagnana-Monselice, caratterizzato da condizioni di instabilità con variazioni di portata d'acqua e di trasporto solido, come testimoniato da datate fasi di alluvionamento (3-5 per secolo, con accumuli di sedimenti anche di 4-5 m), che hanno indotto ad opere idrauliche di difesa di infrastrutture, insediamenti e manufatti, quali i terrapieni di contenimento realizzati ad Este già nell'età del

¹⁵ BALISTA, RINALDI 2002.

¹⁶ PERESANI 2015, pp. 57-72.

¹⁷ BALISTA 2015.

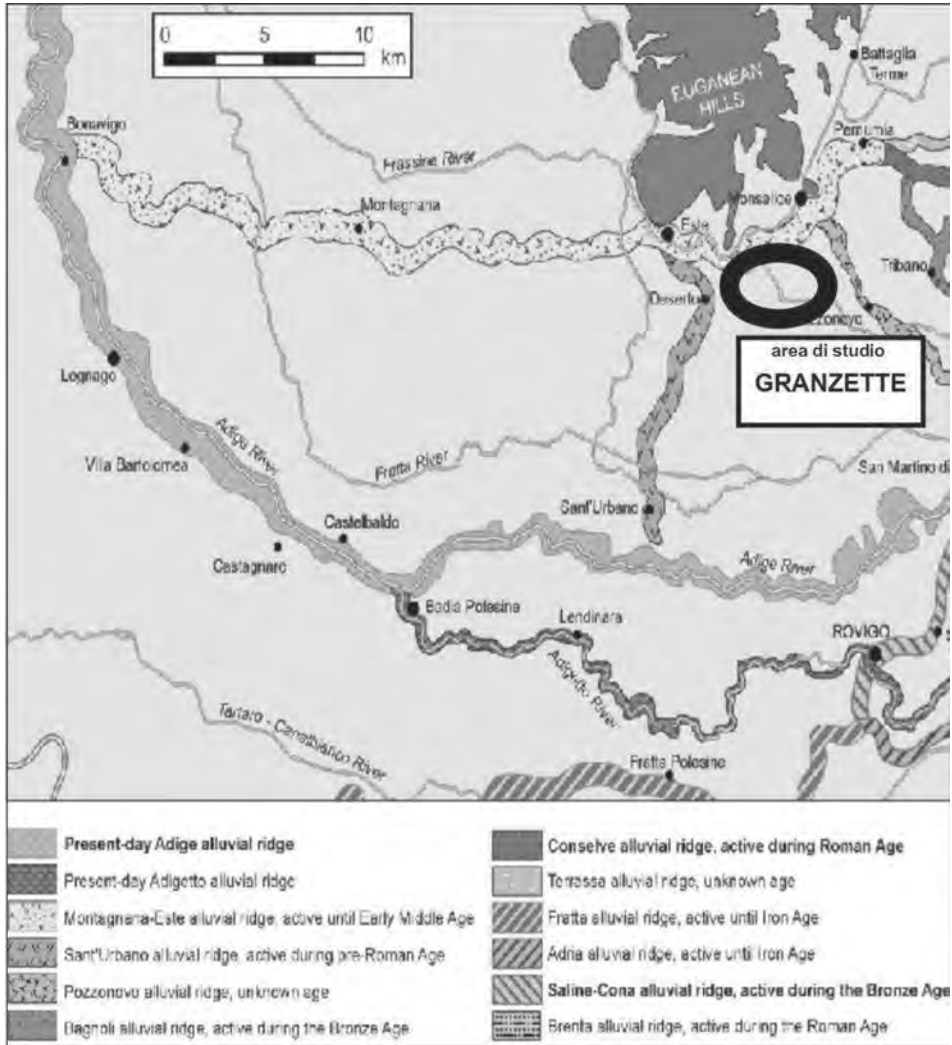


Figura 2: L'area di studio in località Granzette, posizionata nella Carta geomorfologica della pianura alluvionale meridionale dei fiumi Adige e Po, desunta dall'interpretazione del Modello Digitale del Terreno (da PIOVAN, MOZZI, ZECCHIN 2012).

Ferro, ripresi e consolidati in epoca romana, o le opere idrauliche di contenimento e rettifica del fiume, testimoniate anche da scogliere in trachite rinvenute in località Arzarelo di Megliadino S. Fidenzio e in località Giacomelli¹⁸. I dati di scavo nel territorio di Este confermano una diffusa instabilità fluviale attiva fin dalla prima età del Ferro (VIII sec. a.C.), con energiche rotte di argini e cospicui allagamenti che provocarono coperture sedimentarie sull'insediamento atestino.

FOTOINTERPRETAZIONE

Lo studio delle immagini da satellite e da aereo del tratto di pianura tra Este e Monselice si è focalizzato sull'area compresa tra le località di Motta e Marendole, a sud del Canale Bisatto, dove sono emerse tracce di anomalie naturali ed antropiche sepolte.

La disponibilità di parecchie riprese dall'alto ha consentito l'analisi multi-temporale e multiscalare indispensabile per il riconoscimento e la definizione di strutture anomale del terreno, poi georiferite e quindi riprodotte attraverso un sistema CAD sulla Carta Tecnica Regionale¹⁹.

Le principali anomalie individuate da *remote sensing*, rappresentate in FIG. 3, sono desunte da un esame integrato delle immagini da satellite e delle fotografie aeree e si riferiscono a tracce naturali di paleoalvei (colore grigio) e anomalie antropiche (colore nero), identificate come probabili strutture antiche sepolte.

Il quadro emerso riproduce due tipi di anomalie naturali: ampie fasce sinuose e lunghe lineazioni rettilinee e parallele. Le ampie fasce sinuose, concordi con le direzioni dei meandri del canale Bisatto, sono i testimoni sedimentologici e geomorfologici del divagare del paleo-Adige; in questo quadro, i rami sinuosi ed intrecciati, più contenuti, con direzioni prevalenti verso sud e sud-est, costituiscono le tracce dei canali di rotta, che si dispongono con la tipica forma a ventaglio dei conoidi alluvionali, con apici in corrispondenza della sponda esterna del meandro principale, punti ove l'energia di erosione del fiume negli eventi di piena si fa massima. Nell'area di studio si distinguono tre ventagli di rotta: il primo più occidentale, con apice in corrispondenza del meandro di Motta, già segnalato

¹⁸ BALISTA 2015.

¹⁹ Le immagini sono state fornite da enti pubblici, compagnie aerofotogrammetriche e dalla rete WEB; si tratta delle prime fotografie aeree del volo GAI (anni 1954-1955), fino alle recentissime immagini da satellite del 2015 (consultabili con l'applicazione *Google Earth Pro*), su di un arco di tempo di 60 anni. Fotografie aeree: volo GAI 3/9/1955; voli 1988-89; 1994-98; 2000; 2006; 2012. Immagini satellitari: 22/8/2004; 15/7/2007; 4/5/2011; 21/4/2012; 28/6/2012; 6/8/2013; 28/3/2015.

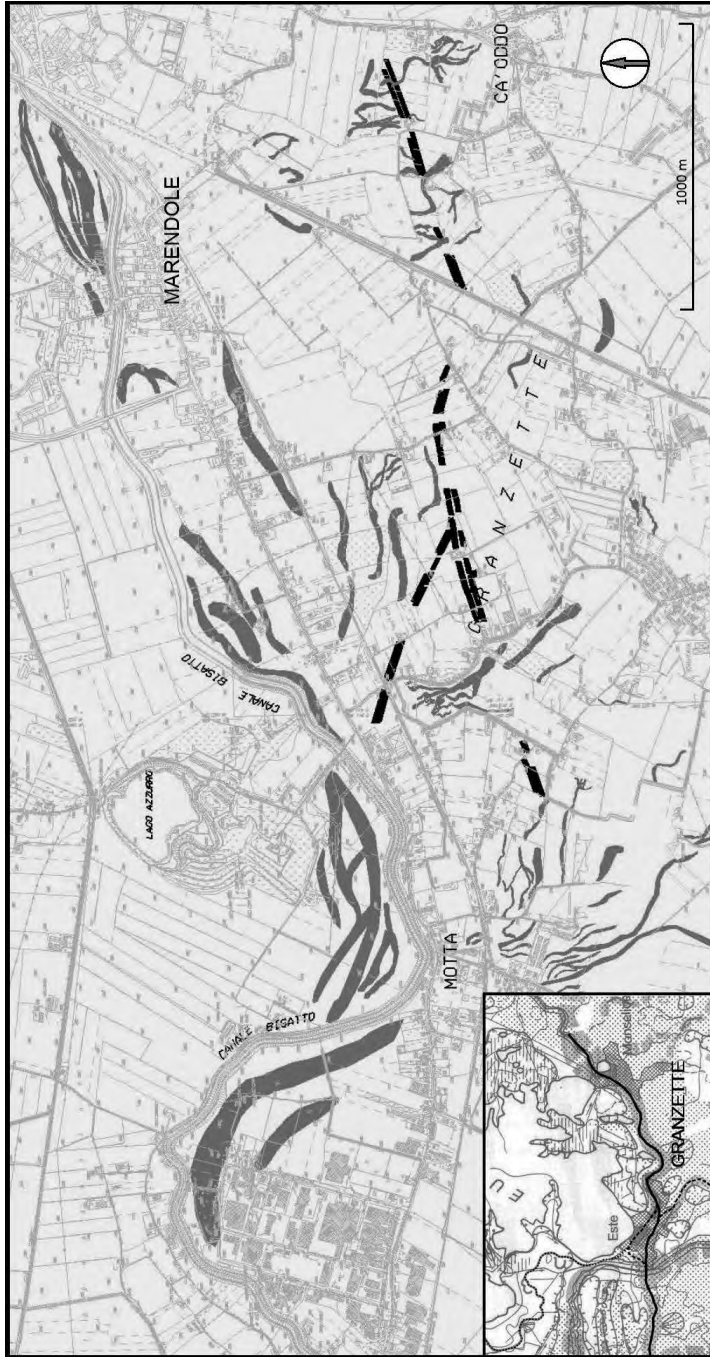


Figura 3: Fotointerpretazione riportata sulla base della cartografia regionale CTR: in grigio le tracce di paleoalvei e canali di rotta, in nero i tratti di anomalie antropiche desunte da immagini da satellite e da aereo in località Granzette. Nel riquadro in basso a sinistra è riportata l'interpretazione del percorso del fiume Adige nell'età del Ferro proposto da C. Balista (BALISTA, RINALDI 2002, p. 19) su una base cartografica geomorfologica, in cui sono rappresentati con segno di ampio spessore sinuoso le tracce dei paleoalvei.

nella carta geomorfologica da Castiglioni²⁰ (FIG. 3, in basso a sinistra); il secondo tra Motta e Granzette, individuato dalle tracce di rami intrecciati sepolti, disposti a ventaglio, la forma del quale è memorizzata anche dagli elementi topografici degli attuali canali e strade che si aprono verso sud su Schiavonia; il terzo conoide è rappresentato da brevi relitti di canali di rotta con direzione principale N-S, che si dipartono dalla derivazione dell'Adige di Monselice-Marendole, verso località Ca' Oddo. In questo quadro paleoambientale si nota che l'area di Granzette risulta la meno interessata dalle alluvioni di rotta secondarie, e quindi legata ai depositi dell'Adige principali.

In questo contesto di maggior stabilità e preservazione, le foto aeree hanno restituito coppie di lineazioni rettilinee, con andamenti paralleli (indicati in carta con segni di colore nero), tra i quali si distingue una traccia maggiore interpolata che segue la direzione W/SW-E/NE, su cui viene ad intersecarsi un secondo elemento più breve e di minori dimensioni con direzione NW-SE. Le particolarità di questi tratti rettilinei, la cui origine è attribuibile ad interventi antropici, ha spinto la ricerca ad un approfondimento, diretto a determinarne l'identità.

Le tracce riprendono anomalie interpretate da telerilevamento riscontrabili per il diverso colore o tono delle immagini (FIG. 4), rese evidenti principalmente per la differenza di sedimenti e della loro porosità, compattazione e permeabilità. La geometria continua e rettilinea ne giustifica l'attribuzione a probabili strutture antropiche sepolte, oppure alle loro impronte create per la compattazione impressa sul terreno, ipoteticamente riferibili ad un tracciato stradale e alle opere di canalizzazione laterale ad esso funzionali. Tali anomalie risultano ben riconoscibili in alcuni fotogrammi, meno evidenti in altri e totalmente assenti in altri ancora; queste differenze sono dovute a diversi fattori, tra cui l'alta quota del volo fotogrammetrico (volo GAI 1955), la lavorazione agraria del terreno (come ad esempio il rimaneggiamento delle arature che causa un'elevata riflettanza sulla pellicola fotografica), o l'umidità nei suoli in periodi di particolare siccità o, per contro, di eccessiva umidità.

Il tracciato più significativo ed evidente in località Granzette è rappresentato da due lineazioni ben marcate dai toni più chiari, che corrono parallele a una distanza di circa 20-25 m, con direzione prevalente W-E (FIG. 4). Nella figura 5 sono visibili le tracce anomale sepolte riprese da satellite (a), più visibili con una successiva elaborazione (b) e con la sovrapposta interpretazione (c). Nel dettaglio, le anomalie sono costituite da tracce chiare, dallo spessore variabile tra i 2 e i 3 m, determinate dalla composizione del terreno, più drenato e meno ricco d'acqua

²⁰ CASTIGLIONI 1999.



Figura 4: Le Granzette: anomalie antropiche rilevate da immagine satellitare del 2013, elaborata. Le frecce bianche indicano anomalie rettilinee appartenenti a due sistemi di lineazioni.

(probabilmente sabbioso), che fornisce una risposta riflettiva diversa rispetto a quella più naturale dei terreni di fondo.

Come rappresentato nella carta della fotointerpretazione (FIG. 3), l'anomalia complessiva è ottenuta dall'interpolazione di tronconi rettilinei e paralleli che si susseguono in continuità e che nell'area tra Motta e Marendole, rispettivamente da ovest verso est, sono:

- un primo tratto lungo circa 210 m, con direzione W/SW-E/NE fino a via Raize, limite che coincide con l'inizio del ramo del ventaglio alluvionale che si estende fino a via Granzette; la scomparsa per circa 350 m dell'anomalia dalle immagini aerofotografiche potrebbe essere interpretabile con il seppellimento della traccia al di sotto della coltre alluvionale del conoide, dipartito dall'antico paleo-Adige e che va ad aprirsi verso sud, nell'area di Schiavonia;
- un secondo tratto in località Granzette, con un'anomalia, ben visibile con continuità in parecchie immagini riprese sia da satellite che da fotografia aerea, che si estende con direzione N70°E per un lungo tratto di 815 m, dopo i quali continua per 150 m, subendo un flesso e un cambio di direzione verso N74°W.
- una probabile porzione più orientale, oltre Granzette, con anomalie rettilinee spezzate e non sempre ben definite, che si intersecano trasversalmente,

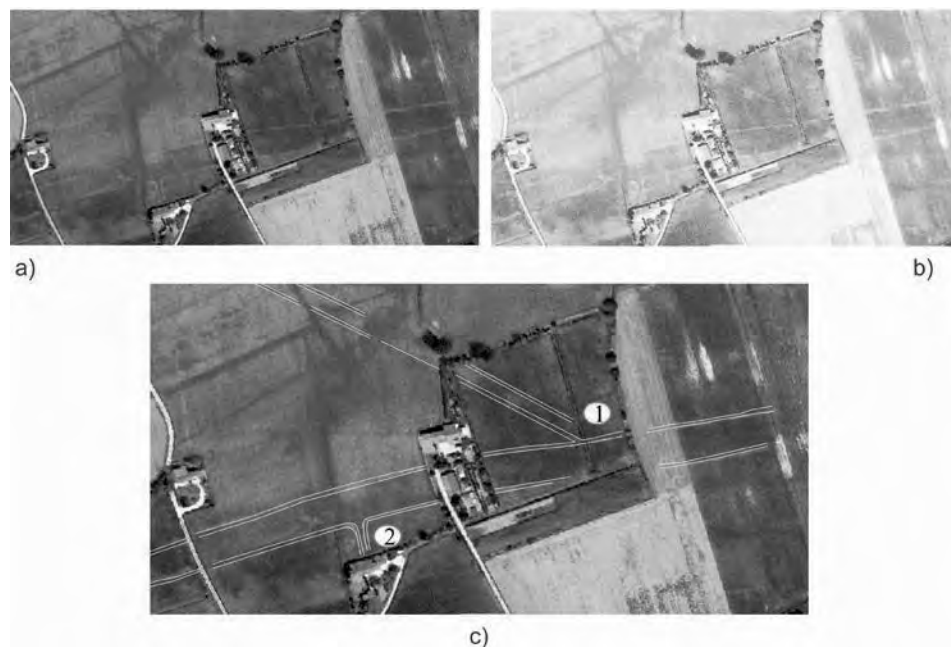


Figura 5: Le Granzette: anomalie antropiche rilevate da immagine satellitare del 2013 (a), elaborata (b), con rappresentazione delle tracce (c) e individuazione degli incroci (1) e (2).

si sovrappongono e si confondono con l'intricato sistema di canali di rotta sepolti visibili nell'area di Ca' Oddo.

Al sistema di tracce principale si associa un altro sistema composto da segmenti paralleli di 2-3 m di spessore, disposti in continuità con direzione di circa N65°W (FIGG. 3 e 5), che incrociano il primo sistema al punto 1 (FIG. 5, c) e continuano per 315 m. Rispetto al precedente, oltre alla variazione di direzione, si nota un restringimento della fascia centrale che presenta una larghezza pressoché dimezzata pari a circa 10-12 m. La perfetta coincidenza dell'inizio del tratto occidentale di tale anomalia con il tratto settentrionale del margine dell'anomalia principale, induce ad ipotizzare le due tracce come facenti parte di un progetto unitario e in stretta correlazione tra loro.

Le forme integrate della struttura che incrocia l'anomalia principale nel punto 2 (FIG. 5) fanno desumere l'età coeva dei due manufatti; l'anomalia riporta lo stesso stile di tracce chiare doppie parallele, con due piccoli tratti tronchi lunghi circa 20 m e spessi circa 2 m, che tagliano perpendicolarmente la struttura principale proseguendo in direzione sud, distanziati solamente qualche metro l'uno dall'altro.

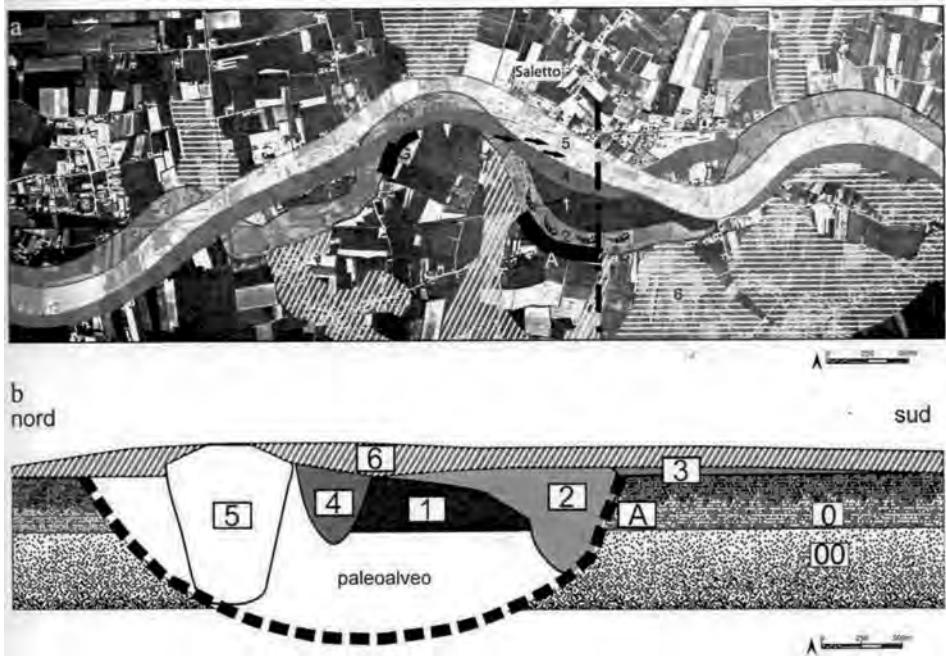


Figura 6: Assetto geomorfologico del paleo-Adige a Saletto, tra Montagnana ed Este (da BALISTA 2015, pp. 11-36.)

Complessivamente spunti di confronto e riflessione per la ricostruzione del territorio e della viabilità possono essere tratti dai dati già noti e messi in luce nel tratto Montagnana-Este, in località Arzarello di Megliadino S. Fidenzio e in località Giacomelli, ove sono state rilevate importanti opere idrauliche di contenimento quali arginature, canalizzazioni e opere di rettifica del fiume, testimoniate anche da scogliere in trachite al margine del paleoalveo del fiume Adige (FIG. 6)²¹. In quest'area il letto di divagazione del paleo-Adige risulta ampio qualche centinaio di metri, ma l'area di sua competenza, con il susseguirsi delle varie fasi evolutive nel tempo, presenta una fascia di divagazione molto più ampia. Infatti, se consideriamo la distanza tra il paleoalveo del dosso di Saletto e la posizione delle scogliere spondali di contenimento di età romana, il dominio dell'Adige interessa una fascia larga fino a 600 m (FIG. 6 - struttura A e struttura G; BALISTA 2015).

In analogia con quanto descritto a monte di Este, il paleo-Adige tra Motta e

²¹ BALISTA 2015.

Marendole appare in continuità geomorfologica con la pianura a sud in sponda destra del fiume; Granzette si trova quindi sulla piana esterna meridionale di un meandro del fiume Adige, in un'area idraulicamente instabile e soggetta a rotte d'alveo ed esondazioni.

La distanza rilevabile tra l'attuale corso del fiume Bisatto e l'ubicazione del tratto stradale rinvenuto da *remote sensing* risulta, in maniera significativa, analoga a quanto documentato nel tratto a monte e potrebbe far pensare ad un analoga ampiezza dell'area di competenza del paleo-Adige.

Nell'area di Granzette, infatti, la distanza delle anomalie riconosciute come probabile sede stradale dall'attuale canale di Monselice e dal suo dosso varia da un minimo di 500 a un massimo di 900 m.

È ipotizzabile quindi che la struttura viaria identificata da telerilevamento sia un'opera realizzata secondo un antico progetto che abbia tenuto conto della salvaguardia idrogeologica del tracciato; l'opera pare dunque impostata in un contesto di stabilità ambientale, nel rispetto delle divagazioni del fiume e delle possibili esondazioni.

C. Z.

CONCLUSIONI

L'analisi condotta da Cristina Zamboni ha distinto la traccia di un possibile tratto stradale ubicato a sud della frazione di Motta e a sud dell'attuale Strada Statale n. 10, che ragionevolmente possiamo identificare con un tratto della via tra Bologna e Padova, nel territorio atestino.

L'immagine, riconoscibile nella foto aerea ed elaborata secondo le metodologie illustrate, consente di identificare in modo piuttosto evidente un tracciato stradale principale della larghezza di 20-25 m, le cui canalette laterali misurano tra i 2 e 3 m per lato, misure che sono compatibili con quelle di altre *viae* consolari, anche già identificate nel Veneto²². Le dimensioni rilevate per il tratto secondario, che sembra provenire dal centro atestino, appaiono proporzionali, e, unitamente alla coerenza del disegno, rafforzano l'idea di un impianto unitario e coevo. Di più

²² BASSANI *et alii* 2009, p. 80: l'Annia è tra i 12 e i 20 m presso San Giorgio di Nogaro; BUSANA, MARTINELLI 2009, p. 204: il terrapieno dell'Annia a Ca' Tron misura alla base 17 m ed ha fossati laterali della larghezza di 9 m; BACCI *et alii* 2011, p. 176: l'Annia a nord di Adria misura tra 17.40 m e 18.20 m, in media 17.80 m, con una sede ipotizzabile sui 13 m; PETTENÒ, VIGONI 2011, p. 195; l'Annia presso Agna misura 24 m comprensiva delle scoline laterali; misure compatibili in TIRELLI, CAFIERO 2004 e BASSO *et alii* 2004, pp. 58-59.

difficile interpretazione il piccolo diverticolo meridionale, forse destinato ad un modesto insediamento satellite del centro principale.

L'orientamento del tracciato stradale principale può ben coincidere sia con un percorso che proveniva da Montagnana, oltrepassando Este a sud, forse evitando di entrare in città, sia rappresentare la prosecuzione di una strada nord-sud, pure individuata nella foto aerea, che, passando accanto a Sant'Urbano, poteva dirigere ad Este in una zona non distante dall'area sacra di *Reitia*²³, per poi piegare verso est.

Valutate le cartografie ricostruttive del paleolaveo dell'Adige e delle sue diramazioni in questo territorio, la direttrice stradale viene ad ubicarsi chiaramente nella destra idrografica, in una posizione che potrebbe aver avuto anche motivazioni di ordine geomorfologico.

Accertato che in questa zona transitava un percorso stradale che anche per le dimensioni è da considerare una grande via consolare, appare necessario rileggere le evidenze archeologiche che connotano l'area tra Motta e Monselice alla luce di questa nuova evidenza.

Le evidenze archeologiche in area sono in realtà piuttosto limitate, ma già Luciano Bosio aveva ricollegato al transito stradale il rinvenimento, presso la chiesa di Motta, di un tesoretto databile al III sec. d.C., composto da 151 monete d'argento²⁴.

Alla luce di questa nuova e più precisa ubicazione del tracciato stradale, tuttavia, sono da rileggere diversi rinvenimenti nell'agro di pertinenza atestina che identificano sia siti satellite di epoca preromana sia il popolamento rurale di epoca romana, cui fanno capo piccoli nuclei di necropoli. In questo panorama, ben esemplificato nelle diverse edizioni delle Carta Archeologica relativamente al Foglio 64²⁵, il nucleo di rinvenimenti più aderente alla zona in questione mostra un significativo addensamento tra Motta (156), Schiavonia (183), Granzette di Schiavonia (227), Ca' Oddo, (224-226), Fragose (223), Stortola (219) e Vetta (220-222); Arzer di Mezzo (218); via San Pietro Viminario (217) e San Pietro Viminario - Ca' Masola (242), Cartura (260) (FIG. 7).

In particolare sembra di poter cogliere due allineamenti di rinvenimenti paralleli tra loro (Schiavonia - Monselice e via San Pietro Viminario; Ca' Oddo e Arzer di Mezzo) che demarcano in negativo il transito della sede stradale²⁶. La

²³ MOZZI, NINFO, PIOVAN 2010, pp. 86-87, figg. 45-46.

²⁴ BOSIO 1991, pp. 35-36; per il tesoretto di Motta, cfr. ALFONSI 1911, p. 337 e MORO 1984-1985.

²⁵ ZERBINATI 1982; CAVe 1992, III, F. 64, pp. 86-87.

²⁶ CAVe 1992, III, F. 64, nn. 156, 183, 217-227 e 242.

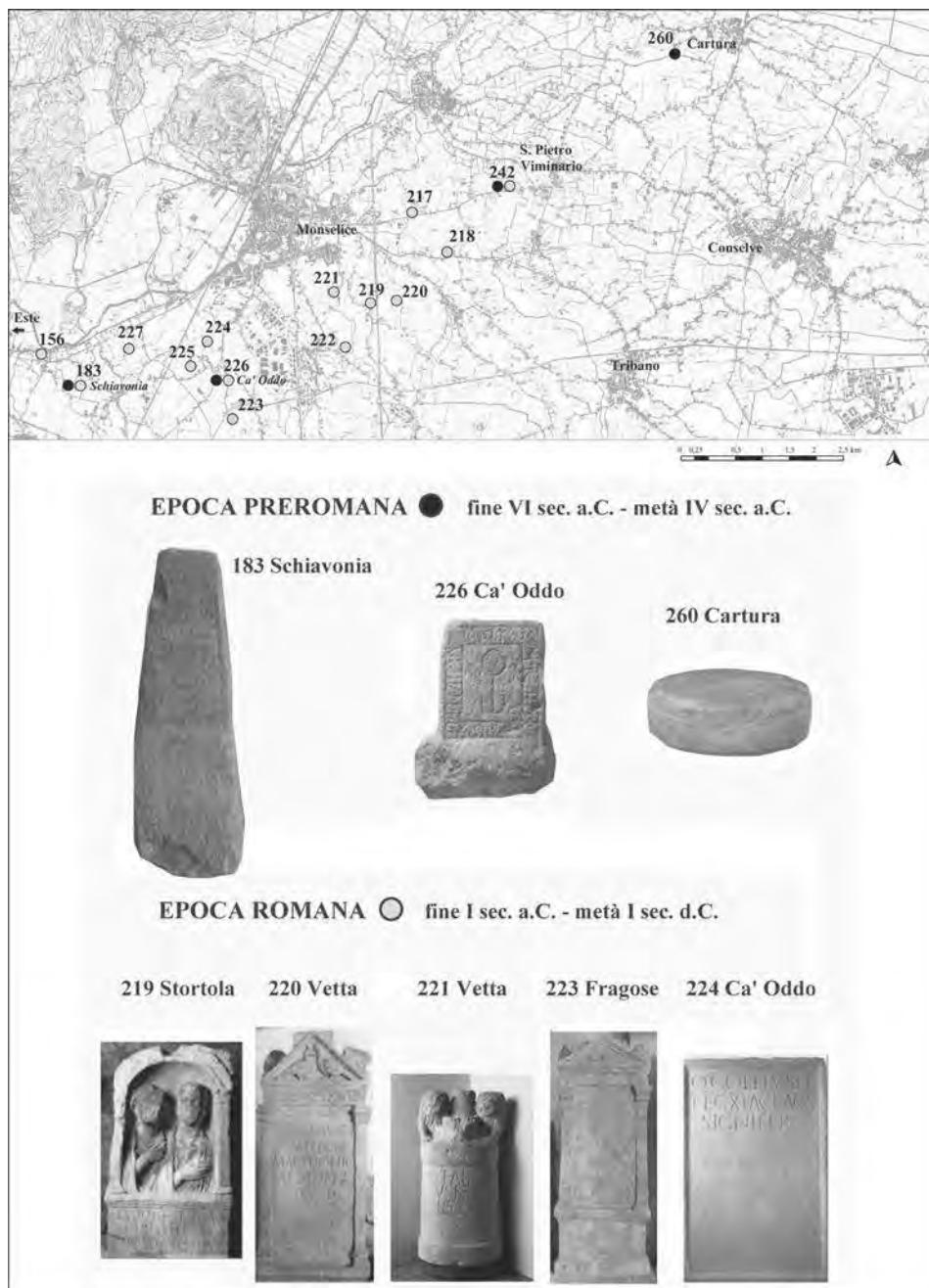


Figura 7: Carta Archeologica della zona tra Motta e Cartura, da CAVe 1992, III, F. 64, pp. 86-88, riportata su CTR Regione del Veneto (elaborazione grafica: C. Maratini).

natura dei rinvenimenti che corrispondono a questi siti può fornire utili indizi per confortare la ricostruzione del quadro topografico dell'area.

Non è di certo casuale lungo questa direttrice il convergere di monumenti funerari riferibili alla sfera militare, che potrebbero essere qualcosa di più e di diverso da piccoli nuclei funerari di carattere prediale annessi ad edifici rustici²⁷: a Ca' Oddo la stele di *Coelius Actiacus*, signifero della XI legione, a Fragose un *Blattius* centurione della legione IV Macedonica, a Vetta un *Caesius* aquilifero ancora della IV legione Macedonica e un *Talponius* soldato della legione XI, e infine, a Stortola, un *Fannius*, soldato della coorte I pretoria²⁸. L'arco cronologico coperto da questi monumenti funerari si estende dall'età augustea a tutto il I sec. d.C., comprendendo la generazione dei vittoriosi combattenti di Azio e quelle immediatamente successive.

Nell'ambito della vasta deduzione di coloni che, come già noto, ha interessato la Cisalpina dopo la battaglia di Azio, un ruolo non secondario viene rivestito da Este e dal suo territorio. È allora ipotizzabile che una forma di monumentalizzazione della strada consolare stesa più di un secolo prima avesse in questo momento anche un sapore programmatico; l'ubicazione lungo il percorso delle sepolture degli *Actiaci* e di rappresentanti delle legioni di presidio al territorio restituiva in modo capillare l'immagine del potere imperiale.

Il percorso poteva tuttavia risalire più addietro e non solo al riferimento del 175 a.C., ma anche a quelle 'piste' protostoriche di cui Luciano Bosio ha a lungo sostenuto l'esistenza. Su questo stesso allineamento si pongono infatti il cippo funerario di Schiavonia, la stele da Ca' Oddo e la pietra da Cartura²⁹, documenti già riferiti ad una valenza di carattere anche confinario, almeno in senso lato³⁰.

L'antichità almeno della iscrizione di Cartura che risale al pieno VI secolo a.C. farebbe propendere per una attivazione precoce di questo itinerario, che avrebbe trovato in età repubblicana la sua trasformazione in via consolare e nella piena età imperiale la sua compiuta monumentalità.

G.G., C.T.

²⁷ ZERBINATI 1987, pp. 248-249.

²⁸ CIL, V, 2503; AE 1893, 119; SI 514; CIL, V, 2512; CIL, V, 2505; KEPPIE 1983, pp. 195-201 e 212-214; BUCHI 1993, pp. 65-86 (con ricca bibliografia nelle note 225, 232, 248-250, 260).

²⁹ Rispettivamente PELLEGRINI, PROSDOCIMI 1967, I, Es 4, pp. 58-60; PROSDOCIMI 1988, pp. 245, 249-253 e 286-288.

³⁰ BOARO 2001, pp. 157-197.

BIBLIOGRAFIA

- ALFONSI A. 1911, *Ripostiglio di monete imperiali romane*, "NSc", p. 337.
- BACCI N., GAMBACURTA G., MARCASSA P., SCHIAVO A. 2011, *Verifiche archeologiche sul tratto della via Annia in località Pontinovi ad Adria*, in VERONESE F. (a cura di), pp. 173-191.
- BALISTA C. 2015, *Dinamiche insediative e interventi di regolazione idraulica lungo il PaleoAdige, tra Montagnana ed Este, dall'età del Bronzo all'età romana*, in BIANCHIN CITTON E., ROSSI S., ZANOVELLO P. (a cura di), pp. 11-36.
- BALISTA C., RINALDI L. 2002, *Gli antichi percorsi dell'Adige ad Este*, in RUTA SERAFINI A. (a cura di), pp. 17-35.
- BASSANI M., BONINI P., BUENO M., FRASSINE M., GHIOTTO A. R., KIRSCHNER P., PAPISCA C. 2009, *La Via Annia: dall'analisi al possibile tracciato*, in VERONESE F. (a cura di), pp. 77-101.
- BASSO P., BONETTO J., BUSANA M. S., MICHELINI P. 2004, *La via Annia nella tenuta di Ca' Tron*, in BUSANA M. S., GHEDINI F. (a cura di), pp. 41-98.
- BIANCHIN CITTON E., ROSSI S., ZANOVELLO P. (a cura di) 2015, *Dinamiche insediative nel territorio dei Colli Euganei dal Paleolitico al Medioevo*, Atti del Convegno di studi (Este-Monselice, 27-28 novembre 2009), Monselice (Padova).
- BOARO S. 2001, *Dinamiche insediative e confini nel Veneto dell'età del Ferro: Este, Padova, Vicenza*, "Padusa", XXXVII, n.s., pp. 157-197.
- BONDESAN A., FONTANA A., MOZZI P., PIOVAN S., PRIMON S. 2010, *La geomorfologia del territorio dell'Annia*, in VERONESE F. (a cura di), pp. 25-36.
- BONINI P. 2010, *Una strada al bivio: via Annia o "Emilia Altinate" tra Padova e il Po*, in ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A. R. (a cura di), pp. 129-141.
- BOSIO L. 1991, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova.
- BOSIO L. 1992, *L'agro atestino in età preromana e romana*, in TOSI G. (a cura di), *Este antica. Dalla Preistoria all'età romana*, Este (Padova), pp. 173-204.
- BUCHI E. 1993, *Venetorum angulus. Este da comunità paleoveneta a colonia romana*, Verona.
- BUSANA M. S., GHEDINI F. (a cura di) 2004, *La via Annia e le sue infrastrutture*, Atti delle Giornate di Studio (Ca' Tron di Roncade, Treviso, 6-7 novembre 2003), Cornuda (Treviso).
- BUSANA S., MARTINELLI N. 2009, *Indagini lungo la via Annia nella tenuta di Ca' Tron*, in VERONESE F. (a cura di), pp. 203-221.
- CAPUIS L. 1993, *I Veneti. Società e cultura di un popolo dell'Italia preromana*, Milano.
- CASTIGLIONI G. B. 1999, *Geomorphology of the Po Plain*, "Geografia Fisica e Dinamica Quaternaria", Suppl. III, 3, pp. 7-20.

- CAVE 1992, *Carta Archeologica del Veneto*, III, a cura di L. Capuis, G. Leonardi, S. Pesavento, G. Rosada, Modena.
- DÄMMER H.-W. 1986, *San Pietro Montagnon (Montegrotto). Un santuario protostorico lacustre nel Veneto*, Mainz am Rhein.
- DÄMMER H.-W. 2002, *Il santuario lacustre di San Pietro Montagnon: quesiti irrisolti*, in RUTA SERAFINI A. (a cura di), pp. 299-305.
- DI FILIPPO BALESTRAZZI E. 2013, *La romanizzazione*, in Venetkens. *Viaggio nella terra dei Veneti antichi*, Catalogo della Mostra (Padova, 6 aprile - 17 novembre 2013), Padova.
- DONATI A. 2009, *T. Annus T. f.*, "Epigraphica", LXXI, pp. 73-83.
- FONTANA A., MOZZI P., BONDESAN A. 2004, *Inquadramento geomorfologico ed evoluzione del territorio*, in BONDESAN A., MENEGHEL M. (a cura di), *Geomorfologia della provincia di Venezia. Note illustrative della carta geomorfologica della provincia di Venezia*, Venezia, pp. 113-192.
- FRASSINE M. 2009, *Ipotesi sul tratto da Padova ad Adria*, in VERONESE F. (a cura di), pp. 92-94.
- KEPPIE L. 1983, *Colonisation and veteran Settlement in Italy, 47-14 B.C.*, London.
- MORO A. 1984-1985, *Il ripostiglio di Motta (Este) del III sec. d.C.*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Padova, rel. G. Gorini.
- MOZZI P., NINFO A., PIOVAN S. 2010, *Nuove evidenze da telerilevamento a sud di Padova*, in ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A. R. (a cura di), pp. 85-88.
- PELLEGRINI G. B., PROSDOCIMI A. L. 1967, *La lingua venetica*, I-II, Firenze-Padova.
- PERESANI M. 2015, *Territori paleolitici e mesolitici: contesti, risorse e variabilità del più antico popolamento umano dei Colli Euganei*, in BIANCHIN CITTON E., ROSSI S., ZANOVELLO P. (a cura di), pp. 57-72.
- PETTENÒ E., VIGONI A. 2011, *Iulia Concordia. Per un aggiornamento dei dati: le ultime scoperte dalle indagini lungo la Via Annia*, in VERONESE F. (a cura di), pp. 241-277.
- PIOVAN S., MOZZI P., ZECCHIN M. 2012, *The interplay between adjacent Adige and Po alluvial systems and deltas in the late Holocene (Northern Italy)*, "GeoMorfologie - Revue du Groupe Français de Géomorphologie", 18, 4, pp. 427-440.
- PROSDOCIMI A. L. 1988, *La lingua*, in FOGOLARI G., PROSDOCIMI A. L. (a cura di), *I Veneti antichi. Lingua e cultura*, Padova, pp. 221-420, 433-440.
- RIGONI M. 2003, *L'alleanza tra le città venete e Roma (II-I sec. a.C.)*, in MALNATI L., GAMBA M. (a cura di), *I Veneti dai bei cavalli*, Treviso, pp. 93-95.
- ROSADA G. 2010, *Per discutere infine di un'antica strada*, in ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A. R. (a cura di), pp. 129-141.
- ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A. R. (a cura di) 2010, *...viam Anniam influen-*

tibus palustribus aquis eververatam... *Tradizione, mito, storia e katastrophé di una strada romana*, Treviso.

RUTA SERAFINI A. (a cura di) 2002, *Este preromana: una città e i suoi santuari*, Treviso.

SCUDERI R. 1991, *Decreti del senato per controversie di confine in età repubblicana*, "Athenaeum", 79, pp. 371- 415.

TIRELLI M., CAFIERO F. 2004, *La via Annia alle porte di Altino: recenti risultati dell'indagine*, in BUSANA M. S., GHEDINI F. (a cura di), pp. 163-176.

VERONESE F. (a cura di) 2009, *Via Annia. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana*, Atti della Giornata di Studio (Padova, 19 giugno 2008), Padova.

VERONESE F. (a cura di) 2011, *Via Annia II. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana*, Atti della Giornata di Studio (Padova, 17 giugno 2010), Padova.

ZERBINATI E. 1982, *Edizione archeologica della carta d'Italia al 100.000*. Foglio 64. Rovigo, Firenze.

ZERBINATI E. 1987, *Il territorio atestino*, in CAVALIERI MANASSE G. (a cura di), *Il Veneto nell'età romana*, II. *Note di urbanistica e di archeologia del territorio*, Verona, pp. 235-253.