

GIOVANNI RIZZI, *Una mansio sulla via romana a Bressanone : proposta di collocazione di Pons Drusi e Sublavium*, in «Studi trentini di scienze storiche. Sezione prima» (ISSN: 0392-0690), 82/1 (2003), pp. 185-204.

Url: <https://heyjoe.fbk.eu/index.php/stusto>

Questo articolo è stato digitalizzato dal progetto ASTRA - *Archivio della storiografia trentina*, grazie al finanziamento della Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA è un progetto della Biblioteca Fondazione Bruno Kessler, in collaborazione con Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Istituto Storico Italo-Germanico, Museo Storico Italiano della Guerra (Rovereto), e Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA rende disponibili le versioni elettroniche delle maggiori riviste storiche del Trentino, all'interno del portale [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access*.

This article has been digitised within the project ASTRA - *Archivio della storiografia trentina* through the generous support of Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA is a Bruno Kessler Foundation Library project, run jointly with Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Italian-German Historical Institute, the Italian War History Museum (Rovereto), and Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA aims to make the most important journals of (and on) the Trentino area available in a free-to-access online space on the [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access* platform.

Nota copyright

Tutto il materiale contenuto nel sito [HeyJoe](#), compreso il presente PDF, è rilasciato sotto licenza [Creative Commons](#) Attribuzione–Non commerciale–Non opere derivate 4.0 Internazionale. Pertanto è possibile liberamente scaricare, stampare, fotocopiare e distribuire questo articolo e gli altri presenti nel sito, purché si attribuisca in maniera corretta la paternità dell’opera, non la si utilizzi per fini commerciali e non la si trasformi o modifichi.

Copyright notice

All materials on the [HeyJoe](#) website, including the present PDF file, are made available under a [Creative Commons](#) Attribution–NonCommercial–NoDerivatives 4.0 International License. You are free to download, print, copy, and share this file and any other on this website, as long as you give appropriate credit. You may not use this material for commercial purposes. If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material.



UNA *MANSIO* SULLA VIA ROMANA A BRESSANONE

Proposta di collocazione di Pons Drusi e Sublavium

GIOVANNI RIZZI - BRESSANONE

Oltre duecento interventi archeologici¹ di varia portata, intrapresi dagli anni 70, hanno reso l'area di Bressanone, località nella media valle d'Isarco, tra le meglio indagate nella provincia di Bolzano.

L'ipotesi sull'antica presenza di un luogo di sosta lungo la via romana, nel luogo che ora ospita il quartiere di Stufles, prima timidamente emersa² è ora sorretta da un numero rilevante di nuovi dati ricavati dagli scavi archeologici³.

La conca di Bressanone dovette essere già inevitabilmente percorsa da una intricata serie di sentieri tracciati da generazioni di cacciatori-raccoglitori mesolitici, poi dai primi stanziali neolitici che occuparono ogni ambiente soleggiato e facilmente bonificabile. Si succedettero a loro le popolazioni dell'età del Bronzo che indistintamente abitavano il fondo valle e ed i castellieri sulle alture.

Ancora oggi è possibile riconoscere tratti di paleotracciati raccordanti il fondovalle con i falsipiani posti sui terrazzi fluviali di mezzo monte sui due lati orografici della

¹ Colgo l'occasione per ringraziare i funzionari e gli ispettori dell'Ufficio Beni Archeologici per la concessione all'uso dei dati proposti in quest'articolo. Fin dai pionieristici momenti della nascente Soprintendenza ai Beni Culturali agli inizi degli anni 70, sotto la direzione di Lorenzo Dal Ri, l'area di Bressanone è stata oggetto di continue scoperte ed in alcuni casi di scavi di media e lunga durata, che hanno interessato prima il quartiere di Stufles e poi tutta Bressanone e periferia, con contributi nella direzione di Stefan Demetz, Catrin Marzoli, Umberto Tecchiati, ispettori dello stesso Ente di Tutela. In sostanza tutti gli scavi sono stati affidati alla conduzione della Società Ricerche Archeologiche s.n.c. di Bressanone, di cui lo scrivente è titolare e direttore.

² La prima ipotesi sulla presenza di una *mansio* a Bressanone è stata formulata da L. Dal Ri, che suggerisce con gran prudenza la possibilità che l'insediamento di Stufles sia stato il pliniano Berua: L. DAL RI, *Ritrovamenti di età romana nel quartiere di Stufles a Bressanone*, "Atti dell'Accademia Roveretana degli Agiati", 1979, pp. 359-366. Si veda anche: L. DAL RI, *Römerzeitliche Funde in Brixner Stadtgebiet*, "Der Schlern", XXXIX, 1984, pp. 359-366.

³ Troppo lungo sarebbe l'elenco degli interventi archeologici insistenti sull'area della *mansio* o nelle immediate vicinanze. Si ricordano qui in ogni modo i siti più importanti, quelli intrapresi tra il 1976 e 2002: Hotel Dominik, Hotel Senoner-Unterdrittelwirt, ex fondo Frenes, Fondo Accetti, Villa Dirce, Hotel Gasser, campi a valle dell'ex fabbrica Durst, Via Terzo di Sotto nr. civ. 11, 10, 7°, 5, 9; Via Alta Angelo Custode, 16 (Russo), Nr. civ. 10b, 12.

conca o, con l'altopiano di Naz-Sciaves. Spesso i tratturi o i sentieri la cui passata presenza è per lo più solo intuibile, sono costellati di pietre coppellate, indice questo di una frequentazione vetusta. Gli antichi tracciati collegavano tra loro numerosi insediamenti che coronavano l'ambiente brissinese. Le genti di età enea introduttrici attraverso il passo del Brennero⁴, dell'ambra del Baltico nell'area mediterranea dovettero ricalcare parte dei sentieri locali già esistenti, contribuendo così a creare sulle due sponde dell'Isarco tracciati via via più agevoli, favorendo con ciò contatti esterni sempre più consistenti. È comunque con l'età del Ferro che si registrano le prime vere testimonianze di uso di carri⁵ e quindi di trasporti relativamente più organizzati. Tale esigenza prevedeva il percorrimto di tratti, forse di estensione solo limitata e locale, ma comunque adeguatamente scorrevoli e bonificati. In periodo retico ormai ampiamente aperto agli influssi culturali della penisola, una serie di case databili al VI-IV sec. a.C., era posta lungo una linea di circa un chilometro che almeno dalla zona detta Rosslauf⁶ arriva all'attuale piazza Duomo⁷ e certo oltre verso Sud. In una di queste case, distrutta da fuoco, si sono rinvenute botti e ruote di carro⁸. Le evidenze sembrano proporre che un percorso su cui potevano scorrere carri, unisse le varie case protostoriche, a loro volta inserite in un organizzato ambiente agricolo suddiviso in appezzamenti delimitati da recinti di pietre⁹.

L'area brissinese della seconda età del Ferro più fittamente abitata era quella oggi coperta dal quartiere di Stufles. L'antico abitato basava la sua economia anche su una vocazione emporiale che era certo agevolata da un importante pista che si dirigeva verso il Brennero a Nord e verso la penisola a meridione¹⁰. L'insediamento, posto all'interno della confluenza tra Isarco e Rienza, occupava un passaggio obbligato per chi proveniva dal Brennero o dalla Valle Pusteria, attraverso la bassa Valle d'Isarco. In poche parole

⁴ Il ruolo del Brennero dopo l'età del Bronzo, pare ridimensionato da alcuni autori come direttrice dell'introduzione dell'ambra a favore della via collegante l'area hallstattiana con l'alto Isonzo e alto Adriatico. Si veda in merito F. MARZATICO, *La prima età del Ferro*, in *Storia del Trentino, La preistoria e la protostoria*, I, a cura di M. LANZINGER, F. MARZATICO, A. PEDROTTI, Trento 2001, pp. 426-427, fig. 5.

⁵ Oltre i noti, probabili elementi bronzei di carro da Vadena e da Doss Trento (F. MARZATICO, *La prima età del Ferro*, in *Storia del Trentino*, pp.452-453, figg. 21-22), si considerino proprio nella zona di Bressanone le ruote di carro rinvenute in una casa retica databile alla fine VI-inizio V sec. a.C., nell'area di Rosslauf, nel 2002 zona C3 – IPES. Scavi dell'uff. BBB. AA., condotti dalla Società dello scrivente, con direzione di Umberto Tecchiati. Inoltre il mozzo di carro rinvenuto nel 1974, presso un tracciato stradale inciso nella roccia ad Elvas: L. ALLAVENA SILVERIO – G. RIZZI, *La strada romana di Elvas nella viabilità antica della Valle Isarco*, in *Archeologia Romana in Alto Adige, Studi e contributi*, a cura di L. DAL RI – S. DI STEFANO, Beni Culturali in Alto Adige – Studi e Ricerche, Vol.I, p. 529, fig. 27, Bolzano/Vienna 2002.

⁶ A Nord Est rispetto al centro storico e quindi sul lato sinistro dell'Isarco. Qui negli ultimi anni si sono rinvenute tracce di almeno 6 capanne retiche.

⁷ Sotto il negozio Oberhuber, in via Portici Maggiori, e in piazza Duomo, si rinvennero tracce consistenti di capanne di età e tipologia retica.

⁸ Cfr. nota 5.

⁹ U. TECCHIATI, *Tutela dei Beni Culturali in Sudtirolo*, Bolzano 2001, pp.228-229, con immagini.

¹⁰ Tracce di un percorso protostorico si trovano ad Elvas (cfr. n. 5) e nello scavo del fondo Accetti del 2002 (n. 15).

gran parte del “traffico” dal Nord e dall’Est, dal Norico, e, attraverso questo, dall’alto adriatico e dai Balcani, poteva passare per la conca brissinese. Questa evidenza fa considerare, logica, indispensabile, strategica e conveniente, la presenza di una *mansio* in età romana nell’area di Stufles¹¹.

L’insediamento retico, giunto ad esistere sino alla conquista di Druso venne letteralmente ricoperto dalle strutture edilizie romane, mantenendone comunque l’assetto ambientale protostorico che si sviluppava a Stufles su terrazzi. La direzione e posizione delle strutture protostoriche e quelle a loro stratigraficamente sovrapposte, romane, ma anche quelle medievali fanno ritenere che fu mantenuto in epoca romana l’antichissimo percorso che l’attraversava. Una evidenza di ciò è data dalla presenza di quattro tratti di strada di età romana¹² (cfr., fig. 11 modello) nell’ambiente interno a Stufles le cui massicciate poggiavano direttamente su stratificazioni antropiche dell’età del ferro che non ospitavano resti di abitazioni, mentre queste ultime si potevano identificare fittamente poste ai lati o nelle immediate vicinanze.

In uscita verso Nord, ad un chilometro da Stufles, il percorso proto-preistorico, riutilizzato in età romana è identificabile all’altezza di Elvas¹³, una frazione attuale di Bressanone, potentemente abitata senza soluzione dalla preistoria al medioevo. Qui un’emersione di roccia risulta incisa ben in profondità da solchi carrai con scartamento confacente alla tipologia romana¹⁴. Nel contesto stratigrafico legato alla strada si sono rinvenute alcune monete romane.

Ultimamente uno scavo sistematico che si è potuto attuare con meticolosa ricerca dei rapporti stratigrafici¹⁵ è stato condotto oltre Stufles sulla sponda sinistra del fiume Rienza, ad un centinaio di metri a monte della confluenza con l’Isarco sul fondo Accetti. Lo scavo ha reso una porzione miracolosamente conservata di strada di età romana (figg. 1-

¹¹ Ampi riferimenti alla bibliografia sulla viabilità in Valle d’Isarco ed in particolare della zona di Bressanone, in L. ALLAVENA, *Il percorso della strada romana da Bolzano al Brennero*, “Civiltà Padana”, III, 1990; L. ALLAVENA SILVERIO – G. RIZZI, *La strada romana di Elvas*, p. 522.

¹² I tratti stradali si riferiscono agli scavi del fondo Accetti (n. 15) e di Stufles “C”, la cui carreggiata rese nel 1977, 22 monete del III e IV sec. Si veda L. DAL RI, *Manufatti stradali di epoca romana in provincia di Bolzano*, in *La Venetia nell’area danubiano-padana. Le vie di comunicazione* a cura di G. ROSADA, Padova 1990, pp. 611-625; inoltre presso l’Hotel Dominik (Stufles “A”), ed in via Terzo di Sotto nr. 11, si veda la posizione dei tratti stradali in L. ALLAVENA SILVERIO – G. RIZZI, *La strada romana di Elvas*, p. 521, fig. 7.

¹³ *Ibidem*, pp. 527-ss. figg. 16-17-18-22-23-35-36.

¹⁴ H. BULLE, *Geleisenstraßen des Altertums*, “Sitzungsberichte der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Philologische-historische Klasse”, Heft 2, 1947; inoltre L. ALLAVENA SILVERIO – G. RIZZI, *La strada romana di Elvas*, pp. 528-529, fig. 22-23.

Nel 2002 in seguito agli scavi per il metanodotto si è posto in luce un altro masso con solco carraio ad una ventina di metri verso Nord rispetto a quello già conosciuto. A ridosso della strada in questo punto si rinvennero sepolture di inumati prive di corredo (scavi Uff. BB.AA. condotti dalla Società Ricerche Archeologiche di G. Rizzi, direzione di U. Tecchiati (d’ora innanzi S R A R., Tecchiati.)

¹⁵ Scavo Uff. BB. AA. Sul fondo Accetti del 2002. Il sito si trova in via Lungo Rienza, a Sud dell’edificio (Villa d’Andria) che risponde al nr. 16, nella Pf. 327/3 di proprietà Accetti Norda. Scavi S R A R, Tecchiati. Gli scavi sono durati tra inizio aprile e il 10 maggio 2002.

2), resa interessante da una serie di stratificazioni dovute ad un costante utilizzo e manutenzione nel tempo¹⁶.

Aspetti principali della struttura stradale del fondo Accetti

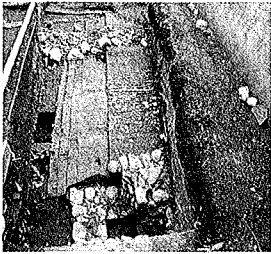


Fig. 1

La strada aveva uno spessore complessivo di circa 70 cm comprendente sette principali stratificazioni¹⁷ originate dall'ispessimento del battuto e da apporti di manutenzione composti di ghiaia e sabbie grossolane, di pezzatura disomogenea nella varie stratificazioni. Serie di minute lenti o microinterventi di colmataura limitati a conche si registrano all'interno di ogni macroscopica ristrutturazione senza possibilità di lettura in quanto interdigitate tra loro.

I reperti, piuttosto scarsi, rinvenuti nei primi sei manti stradali più alti sono attribuibili genericamente a tutto il periodo imperiale romano. La carreggiata più alta rende pochissimi reperti ceramici riferibili all'età tardoromana e al primo medioevo. Una sola moneta, di Antonino Pio¹⁸, si rinviene nello strato di crescita soprastante all'ultimo piano battuto, ovvero sopra l'ultima gettata di ristrutturazione. Tale strato (US 12) venne ricoperto da suoli di abbandono per uno spessore di una ottantina di cm che assorbono le bioturbazioni, per lo più dovute ai successivi lavori agricoli di età bassomedievale, proteggendo di fatto la strada sottostante. La scarsa quantità di reperti, tra cui non mancano i classici chiodini da sandalo, tratta dagli apporti ghiaiosi,

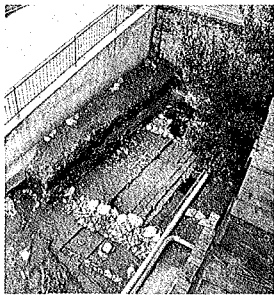


Fig. 2

va associata alle azioni meccaniche a cui la strada era soggetta, ovvero, più a continue consunzioni del manto stradale, con asporto del materiale che lo costituiva, che a crescite dovute a compressione di componenti varie (limi di scoscendimento, depositi eterogenei). Questo dato di fatto porta a sua volta a considerare che la strada posta alla base di un basso terrazzo fluviale, sia stata protetta da scoscendimenti da una struttura protettiva, poi puntualmente ritrovata. Un muro a secco largo 120-130 cm, la cui altezza residua era di almeno tre filari si trova infatti al lato di monte della strada. Si tratta di una strut-

¹⁶ La straordinaria conservazione della sequenza stratigrafica nel manufatto stradale, ha permesso la lettura di gran parte delle evidenze di scavo. Si è volutamente scavato con sistema a gradinature-testimoni, che ha permesso una visione totale delle varie carreggiate sovrapposte. A fine scavo la struttura è stata coperta con tessuto non tessuto e quindi obliterata con terra protettiva.

¹⁷ US 17-31-33-39-42-45.

¹⁸ Si tratta di un asse quasi illeggibile per ossidazione, databile per una frazione di epigrafe del *recto* all'anno 140 d.C. (... P.P. TR. P. COS III); l'evidente usura per manipolazione la fa considerare in ogni modo una moneta che potrebbe essere stata riusata in un momento tardoantico.

tura tutrice, discosta dalla strada circa 120 cm. Tra il lato di monte della carreggiata ed il muro di protezione stesso, è stata posta in luce una fascia di suolo pestato non inghiaiato che è stato interpretato come marciapiede (non delimitato da alcuna crepidine), ovvero una fascia marciapiede ricavata sul semplice suolo. Anche al lato opposto della strada, quello di valle, è stata trovata traccia del marciapiede anche se leggermente più stretto (70 cm). A questo ultimo piano battuto di marciapiede si accostò in una fase d'uso avanzata della strada, un edificio del II secolo. La struttura purtroppo è stata esplorata solo in minima parte perché fuoriuscente dall'area destinata ad indagine. L'edificio, di cui si individuano almeno parte di due vani era così prossimo al traffico veicolare (che evidentemente poteva anche percorrere in caso di necessità il marciapiede), che gli abitanti dovettero proteggere il muro che si affacciava al percorso con una serie di pietre paracarro. La messa in luce del piano stradale romano più antico ha evidenziato che in fase iniziale (compresa nella prima metà del primo secolo) il muro di protezione e terrazzamento di monte non esisteva ancora, evidentemente divenne una necessità più tarda. Al suo posto si identificano tracce di una struttura lignea, forse una staccionata, testimoniata da un allineamento di buche per palo.

L'aspetto generale della strada è quello in definitiva di una strada glareata, assai simile al frammento di strada rinvenuto a Egna nel 1978¹⁹ e a quello in uscita verso Est rispetto all'area della *mansio* (terme) di S. Lorenzo di Sebato²⁰.

Sotto lo strato di carreggiata più profondo, ritenuto il primo d'età romana, composto dal solito pacco di ghiaia compressa dell'azione del traffico veicolare e pedonale, è stata posta in luce una ulteriore stratificazione collegabile ad un percorso, ma ricavato direttamente sulla sommità dello strato ghiaioso-limoso di deposito fluviale naturale del vicinissimo fiume Rienza. Le tracce anche se effimere, di solchi carrai, il cui scartamento è apparentemente un poco più largo di quello degli strati superiori, assieme ad una evidente antropizzazione dei suoli in età preromana, rendono evidente che il percorso viario romano, in questo punto, ha esattamente ricalcato uno preromano preesistente.

Le dimensioni del corpo stradale

La carreggiata, ovvero il corpo stradale composto da strati di ghiaie e sabbie che drenavano e allo stesso momento rendevano solido il piano di percorrimto, era largo

¹⁹ Scavi eseguiti dalla SRAR L. Dal Ri, sotto l'attuale carreggiata asfaltata della strada principale di Egna nella periferia settentrionale di Egna (loc. Kan); si veda: L. DAL RI E P. ZANGIROLAMI, *Egna, via Bolzano (sondaggi 1979)*, in *Scavi nella conca di Bolzano e nella Bassa Atesina 1976-1985*, Catalogo della mostra, Bolzano 1985, pp.231-234.

²⁰ Scavi condotti dalla SRAR per la Sovrintendenza Archeologica per il Veneto con direzioni di E.Baggio nel 1981-84, dove si posero in luce un centinaio di metri di strada romana inghiaziata, particolarmente larga (5,2 metri) delimitata da muretti di recinzione di piccoli appezzamenti ortivi; si veda: E.BAGGIO-L.DAL RI, *Ripresa degli scavi a San Lorenzo di Sebato in Val Pusteria*, "Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige 1984"; inoltre L. DAL RI, *Tracce di manufatti stradali di epoca romana*, pp. 611-613, fig.7-8.

in media 220-230 cm, misura questa già riscontrata in altri tre punti del percorso stradale romano, ovvero in Stufles "C"²¹ e a Millan, quartiere a Sud di Bressanone, dove le



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5

trincee per il metanodotto nel 2002 hanno tranciato nel senso dell'asse longitudinale un tratto della strada romana lungo una ottantina di metri, puntualmente delimitato ai lati da muriccioli protettivi (figg.3-4)²². Lo stesso anno in località Vandoies di Sopra la stessa posa per il metanodotto ha incrociato una strada sepolta profondamente, le cui caratteristiche e composizione stratigrafica indicano essere di età romana. La larghezza della carreggiata presenta notevoli similitudini con quelle dei tratti sopracitati, cioè di 220 cm, composizione della carreggiata di pietrame e ghiaia, e protezione dei lati con muri (fig.5). Anche a San Lorenzo di Sebato si riscontra la stessa larghezza stradale in un tratto che accosta la necropoli orientale dell'insediamento²³, ma in questo caso non si è trovato traccia dei muretti di contenimento, cosa forse spiegabile con l'ottimale equilibrio idrogeologico del luogo, sito su un terrazzo di ghiaie alluvionali molto compatto, non esposto a cedimenti e pianeggiante.

Purtroppo i tratti stradali di Millan e Vandoies di Sopra sono stati indagati con criteri di emergenza²⁴ che prevedevano l'esplorazione della sezione delle trincee e la ricostruzione dimensionale e di direzione del tracciato. Uno scavo stratigrafico orizzontale si auspica attuabile nel futuro in tratti limitrofi non intaccati dagli sbancamenti per il metanodotto.

Tornando al tratto stradale del fondo Accetti di Bressanone, si può dire che il complesso carreggiata più marciapiedi arrivi ad una larghezza di 420 cm,

²¹ Cfr. n. 12.

²² Rinvenimento lungo gli sbancamenti del metanodotto nel quartiere di Millan, nella selletta dello Zeffler-Zephierbühel, un punto già indicato dalla scrivente, alcuni anni fa come punto di possibile esistenza di un tracciato romano: G. RIZZI, *Archeologia a Millan*, in *Millan 893-1991, (??) Storia di una Comunità*, a cura di C. MILESI - F. RUGGERA, Bressanone 1993, p.110.

²³ Scavi Uff. BB. CC. condotti da SRAR Tecchiate, anni 200-2002, da G. Larcher Rizzi, M. Feltrin e A. Schraffl.

²⁴ Gli scavi di Millan e Vandoies di Sopra sono stati affidati rispettivamente alla conduzione tecnica di M. Feltrin e N. Zandò della SRAR.

misura questa, che ben si adatta ad una strada in ingresso (da Sud) verso l'abitato romano, a pochi metri dalle vicine strutture attribuibili alla *mansio*²⁵.

I solchi carrai

I piani di scorrimento sovrapposti, di età romana, presentano evidenti solchi carrai, anche se mai profondi più di 4-5 cm. Ogni piano stradale ne presenta da tre a cinque, indice questo di un percorrimto nei due sensi che sfruttava solchi centrali comuni o che non sempre lo scartamento era omogeneo. Dall'analisi delle misure medie si evidenzia comunque uno scartamento prevalente di 80-90 cm (misurato da centro a centro dei solchi) con possibilità di percorrimto di mezzi più grandi il cui scartamento arrivava, ma non superava i 110 cm. Mezzi quindi relativamente piccoli le cui misure si accordano perfettamente ad altre registrate su altri tratti stradali di età romana²⁶.



Fig. 6



Fig. 7

La testimonianza di un cippo miliare del 201 d.C.

Importante per gli aspetti legati alla strada romana e alla *mansio* di Stufles è il rinvenimento ad appena 6 metri di distanza a monte della strada romana del fondo Accetti²⁷ di un frammento di cippo miliare con poche lettere rubricate che fanno riferimento ad un *curator viar(i)um*, come sembrerebbe confermare l'analisi dell'epigrafe²⁸ confrontata con quelle dei cippi miliari di Casteldarne e di Valdaora e Aguntum, tutte recanti il nome del legato e procuratore del Norico *Marco Iuventio Suro Proculo* (fig.6). Il nostro frammento quindi pare acquisire il formulario ampiamente usato per i cippi posti sotto il regno di Settimio Severo.

Va detto che il primo ad intuire che l'epigrafe frammentaria si riferiva ad un *curator viar(i)um* è stato proprio il prof. Franco Sartori, a cui queste modeste righe sono dedicate, il quale poté osservare il reperto durante una visita agli scavi brissinesi (fig.7).

²⁵ In ingresso degli insediamenti pare che la larghezza delle strade aumenti, in relazione allo spazio utilizzabile, si veda ad esempio la strada di San Lorenzo di Sebato che da 5,20 m. di larghezza arriverà ai canonici 2,20 dopo un km dall'insediamento. Cfr. n. 20.

²⁶ L. ALLAVENA SILVERIO – G.RIZZI, *La strada romana di Elvas*, p. 530, fig. 23.

²⁷ Sul fondo ex Frenes: scavi diretti da Stefan Demetz della SRAR nel 1998.

²⁸ L. ALLAVENA SILVERIO – G.RIZZI, *La strada romana*, pp. 525-526, fig. 46-49. Un primo confronto tra resti epigrafali è stato svolto da A.Manincor della SRAR.

Le evidenze strutturali della mansio

L'ipotesi della presenza della *mansio* si basa su scavi sistematici, ognuno dei quali meriterebbe una pubblicazione di dati a se stante. Le indagini svolte sempre in situazioni di emergenza hanno comunque permesso di porre in luce notevoli porzioni di strutture, che per funzionalità, direzione, quote e tipologia facevano parte di un unico complesso, articolato su entrambe le sponde del fiume Rienza. La stazione stradale vera e propria, le cui strutture erano legate al ristoro e ospitalità dei viandanti, compresa la possibilità di bagni caldi e freddi in un modesto complesso termale²⁹ (fig.8) si trovava sul lato orografico sinistro del fiume (il centro della struttura è oggi coperto in gran parte dall'Hotel Unterdrittelwirt, fig. 12). Il complesso aveva una forma probabilmente rettangolare con un ampio cortile interno. Il lato di valle si affacciava sulla strada e qui doveva esserci l'ingresso che introduceva al cortile chiuso delimitato dalla teoria di edifici continui che formavano i lati. Incastonato nel lato est si trovava l'edificio termale, i cui ambienti decisamente poveri, ma sicuramente funzionali e ben costruiti, erano provvisti di ipocausto e minuscole vasche foderate di cocchiopesto. Una di queste pare fosse usufruibile per immersioni nell'acqua fredda, mentre la seconda, posta presso la parte più calda

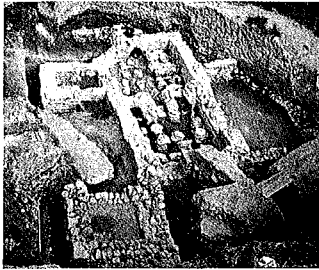


Fig. 8

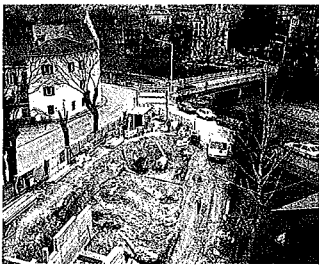


Fig. 9

dell'ipocausto era forse usata per bagni caldi o di vapore. Due ambienti posti in due vani adiacenti (calidario e tepidario?) potevano offrire a secondo della loro distanza dal *prae-furnium* il godimento di differenti gradi di calore e di comfort. Un altro annesso poteva essere usato quale vestibolo. Uno scavo di emergenza eseguito nell'area oggi coperta dalla Villa Dirce (fig. 9)³⁰ ha permesso di porre in luce gran parte del lato Nord della *mansio*. Precise indicazioni del proprietario dell'hotel Unterdrittelwirt, sig. Senoner, hanno permesso di ubicare la presenza del lato Sud, intercettato all'atto della costruzione di piste da Bowling sotto l'hotel stesso effettuata oltre trenta anni fa. Altre osservazioni e posizione di strutture murarie connesse alla stazione stradale si sono potute fare lungo le sezioni dello sbancamento per un recente annesso all'hotel, oggi utilizzato quale garage sotterraneo. Sul lato meridionale dello sbancamento si è potuto osservare, sezionato, un tratto meridionale della *mansio*, i cui resti ancora oggi si estendono sepolti in questa direzione. Il recupero anche parziale di dati sulle dimensioni e l'andamento delle

²⁹ L. DAL RI, *Ritrovamenti di età romana nel quartiere di Stufles*, pp. 359-366.

³⁰ Scavi della SRAR dell'anno 1994 per l'uff. bbl. di Bolzano diretti da L. Dal Ri; L. DAL RI - G. RIZZI, *Stufles, ex-villa Dirce*, "Tutela dei beni culturali in Alto Adige 1991-1995", Bolzano 1997, p. 40, con immagine scavo.

murature del complesso hanno permesso la ricostruzione ipotetica dell'aspetto macroscopico della stazione. Ne è scaturito uno studio i cui risultati, riportati in forma grafica (fig. 10), sono poi stati utilizzati per creare un modello plastico in scala dell'ambiente della *mansio*, del percorso strada e delle strutture prossime ad essa (fig. 11)³¹.

Edifici di servizio distaccati si trovavano invece sull'altro lato del fiume, oggi coperti dall'edificio dell'Hotel Dominik. Qui si possono individuare ambienti di servizio connessi ad un'officina di maniscalco, ricca di strumenti utili per la riparazione di carri e la cura degli zoccoli di cavalli o buoi. Tra il resto, gli scavi³² hanno posto in luce ipposandali in ferro, mozzi e cupiglie fermamozzo, catene, oggetti d'uso e di mercato legati al traffico lungo la strada.

Un altro ambiente, piccolo, semplice, ma ottimamente strutturato, presentava caratteristiche ibride, valide sia quale abitazione sia per un ambiente in cui proteggere mercanzie pregiate o delicate, ad esempio terre sigillate di cui si sono rinvenuti frammenti di ottima qualità. La struttura composta da un solo locale era adiacente al lato Sud della *mansio*³³.

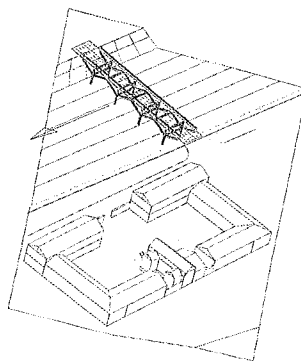


Fig. 10

³¹ Studio e progetto di G. Rizzi, realizzazione di Bruno Oberhofer. Il modello è stato esposto nella mostra "Ante Prichna" svoltasi nel museo del Palazzo Vescovile di Bressanone nel 2001.

³² Scavi della SRAR (dir. L. Dal Ri tra il 1976 e il 1980), posero in luce un ambiente di servizio con strumentazione di un maniscalco e forse provvisto di un ambiente di ricovero per cavalli e carri, evidentemente distrutto da incendio nella II metà del III secolo, poi ristrutturato e riabitato.

³³ Le seguenti note riassuntive sono di M. Feltrin, che assieme ad A. Manincor studiano il piccolo complesso scavato sul fondo ex Frenes nel 1995, oggi coperto dal condominio "Rosen". "Poco più a Sud dei resti del piccolo impianto termale d'età romana, oggi interrato sotto il parcheggio dell'Hotel Senoner, sono emerse nuove strutture di un edificio della stessa epoca, a sua volta insediato sulle tracce di un'abitazione più antica appartenente alla cultura retica.

L'edificio testimonia una società in evoluzione, in cui si fondono il legame con la tradizione del passato nella planimetria tipicamente retica, ed il processo di romanizzazione della conca brissinese attraverso l'acquisizione di nuove tecniche edilizie, quali l'uso della calce come legante dei muri e del cocciopesto per la pavimentazione. L'edificio poteva far parte di una serie di locali pertinenti la *mansio*, la cui locazione si suppone in questa zona ricca di resti murari romani comprese le suddette terme; esso forse poteva costituire inizialmente l'abitazione o il luogo di lavoro di qualche amministratore pubblico legato alla *mansio*. Successivamente a lavori di ristrutturazione, forse anche a causa di un primo deperimento della struttura originale, fu allargata la porta di ingresso e coperto il pavimento originario con uno nuovo in legno probabilmente per consentire l'uso della struttura come riparo per animali e carri; a tal proposito è indicativo il ritrovamento di un ipposandalo in una fenditura del pavimento più vecchio ormai in disuso. Di particolare interesse è la discreta presenza di ceramica sigillata sia gallica (da officine di Westerndorf in Baviera) sia italica, relativa a livelli contemporanei al cambiamento funzionale della struttura, mentre un gruppo di denari di primo secolo accompagnano bene la prima costruzione. L'area potrebbe essere stata insediata ancora fino al tardo-antico, non nell'assetto originale, ma con il riutilizzo del crollo dell'edificio come base per costruzioni lignee, i cui resti purtroppo sono fortemente disturbati dalle arature d'epoca medievale. Al periodo dell'ultima frequentazione risale un bell'esempio di Taubenfibel".

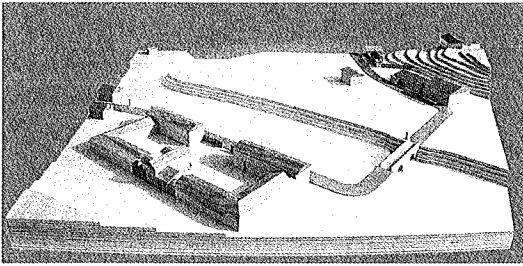


Fig. 11

vicinano a quelle del cosiddetto mercato / *macellum* con esedra di San Lorenzo di Sebato che misura 69 x 25 metri³⁴.

Le dimensioni del corpo principale della *mansio*, nella ricostruzione grafica legata alle evidenze, sono di 58,26 metri di lunghezza esterna in direzione Nord-Sud (più verosimilmente 200 piedi ovvero 59,4 metri), mentre la larghezza esterna in direzione est-ovest risulta di 28 metri (più verosimilmente 100 piedi, ovvero 29,7 metri). Tali misure si avvicina-

Le monete romane a Stufles

Un indice importante per valutare se un antico ambiente abitato di età romana era soggetto a transazioni che implicavano l'uso costante della moneta romana, è senza dubbio la presenza stessa di monete rese da disperdimento accidentale nelle stratificazioni archeologiche del sito. Bressanone, con oltre 1300 monete³⁵ è il sito che in provincia di Bolzano ha reso il maggior numero di pezzi derivati da questa tipologia tafonomica. Va considerato come dato accertato che più ci si allontana da insediamenti attraversati dalla via romana e di conseguenza da profitti legati al commercio reso dal traffico (ad esempio legato alla presenza di una *mansio*), più la presenza di moneta diminuisce. Di fatto le transazioni attraverso la moneta unificavano e universalizzavano il metodo d'acquisto e di scambio, cosa questa banale se applicata alla frequentazione eterogenea lungo la strada romana, ma non del tutto necessaria in ambienti che se ne staccavano e dove, ad esempio nel mondo contadino o di rapporto di vicinato, poteva in parte abbondante applicarsi il baratto. È il caso dell'ambiente di Villandro-Plunacker, un notevole complesso legato ad una villa rustica dove sono state rinvenute solo 23 monete su una grande estensione di scavo, o di Sant'Andrea in Monte, frazione di Bressanone, notevole deposito romano con strut-

³⁴ A parere di S. di Stefano e L. Scaroina, Sebatum, (e così, ritiene lo scrivente, anche la *mansio* di Bressanone), può essere considerato nel secondo tipo censito per questa categoria di edifici di servizio da Crogiez, e così verosimilmente le stazioni di Egna/Endidae e Pons Drusi: S. DI STEFANO E L. SCAROINA, *Il macellum di San Lorenzo di Sebato. Studio e proposta per una ricostruzione grafica*, in *Archeologia Romana in Alto Adige. Studi e contributi*, a cura di L. DAL RI - S. DI STEFANO, Bolzano/Vienna 2002, p. 841, n. 6.

³⁵ Il complesso monetale è in fase di studio e riordinamento da parte dello scrivente. In piccola parte sono pubblicate da A. VITTORIO, *Monete dallo scavo di Stufles 10/B 1986*, in "Denkmalpflege in Südtirol 1989/90" Bolzano, 1995, pp. 257-277. Le monete di Stufles compongono la maggioranza dei pezzi usati per creare una curva delle presenze monetali romane in Alto Adige: G. RIZZI, *Le monete romane da scavi archeologici a San Candido in Alto Adige*, contributo all'articolo di L. DAL RI - S. DI STEFANO-B. LEITNER, *L'impianto termale di Littanum*, *Archeologia Romana*, pp. 1009-1050.

ture di forni ceramici ed ambienti rurali, con solo alcune decine di monete. Al contrario Sebatum, nota area di *mansio*, ne rende oltre 600, tra cui diverse centinaia dalle stratificazioni della strada romana³⁶.

La presenza di un ponte sul Rienza

Già l'abitato protostorico si estendeva sui due lati del fiume Rienza all'altezza di Stufles, con intensità di presenze simili. Cosa questa che ha indotto a considerare già per i periodi protostorici la presenza di un ponte. Il letto del corso fluviale è da sempre in regime di colmata, anche se con apporti difformi per i periodi più antichi. I suoli mesolitici rinvenuti a Stufles sotto l'hotel Dominik sono appena 1 metro sottostanti ai piani esterni delle case retiche qui rinvenute in gran numero, mentre i fondi delle capanne protostoriche stesse arrivano a meno 410 cm sotto l'attuale piano stradale ovvero circa 20 cm sotto la quota media della superficie del fiume attuale. Va da sé che il fiume doveva al momento della frequentazione delle case retiche, essere alquanto più basso, almeno un paio di metri o più rispetto alle medie attuali. Si è potuto calcolare che circa dal 500 a.C. al momento della vita nella *mansio*, il letto fluviale deve essere cresciuto di circa 1 metro e fino ad oggi circa 2,5 metri, ovvero una media di 1 cm l'anno. Questo dato ci porta a considerare che non si troverà alcuna traccia del ponte protostorico e difficilmente del ponte romano. Le strutture ormai devono essere state strappate dalle piene e coperte da almeno 1,5 metri di ghiaie su cui scorre il fiume stesso. Nonostante queste negative considerazioni qualche elemento è emerso. Due conci quadrangolari squadri di granito con tracce di legante in calce piuttosto tenace, furono recuperati a circa 2,5 metri di profondità a 8 metri a monte dell'attuale sponda sinistra e a una ventina di metri a monte dell'attuale ponte Guggenberg³⁷, presso l'angolo Nord-occidentale, esternamente alla *mansio*. I conci che potrebbero essere stati parte di una testa di ponte distrutta dalle piene erano inglobati in uno strato di limi alluvionali contenenti unicamente rari elementi di cultura materiale di età romana. Se l'ipotesi che i manufatti appartengano ad un ponte regge, si dovrà prendere atto che la struttura scavalcava il fiume collegando gli ambienti che erano posti sui due lati del greto, appena a Nord della *mansio* all'altezza della clinica Guggenberg, a una quarantina di metri a monte dell'attuale ponte.

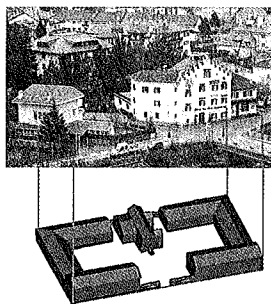


Fig. 12

³⁶ Si veda in proposito: G. RIZZI, *Considerazioni sul prolungato uso di moneta romana in relazione alle fasi stratigrafiche e cronologiche di una casa di età tardo romana di Sebatum*, "Rivista italiana di numismatica e scienze affini", LXXXVII, 1985, pp. 143-193; L. DAL RI, G. RIZZI, *Archäologische Ausgrabungen auf dem Plunacker in Villanders*, "Der Schlern", Aprile 1989, pp. 201-224; G. RIZZI, *Circolazione monetale in età romana nel Trentino alla luce dei recenti rinvenimenti*, "Beni Culturali nel Trentino", 4, *Contributi all'archeologia*, Trento 1983, pp. 151-169

³⁷ L. ALLAVENA SILVERIO-G. RIZZI, *La strada romana di Elvas*, p. 516, nota 18.

Presenza di sepolture presso la strada

A monte della strada romana³⁸, si rinvenne nel 1977 una unica fossa contenente ossa incinerate su cui poggiava un falchetto di foggia romana. Altre minute fossette con ossa bruciate e qualche cocciò si rinvennero in un controllo d'emergenza a monte della villa D'Andria posta sulla stessa via al nr. 16. Si tratta di strutture non ancora ben interpretate e in fase di studio, ma che possono ascrivere forse a deposizioni povere, all'esterno dell'abitato, come consuetudine più volte testimoniata, presso la strada romana³⁹.

La difficoltosa localizzazione delle stazioni nella valle Isarco

Una comparazione tra gli unici due antichi itinerari, la Tabula Peutingeriana e l'Itinerario Antonino, non serve a chiarire quali fossero i criteri di scelta della posizione delle stazioni lungo la strada romana che da Trento portava⁴⁰ oltre Brennero (fig.13). Neppure l'elenco delle stazioni fornito da queste fonti, la cui copia è tarda, risulta coerente, mancando *Pons Drusi* nell'Itinerario Antonino, che però potrebbe essere scomparsa come *mansio* al pari della stazione brissinese. In eguale modo nella Tabula Peutingeriana manca *Endidae*, ma si aggiunge *Matreio*.

Le distanze tra le stazioni sono un ulteriore elemento di confusione, ad esempio *Sublabione/Sublavione* sono poste negli itinerari con una differenza di 5 milia (7,4 km) tra le due indicazioni, ed entrambe, se si considera la loro distanza da un punto fermo come Trento, sono poste ben prima di Colma o di Chiusa, in un tratto della valle tra Campodazzo e Bolzano. Una tale posizione per la ristrettezza della valle è poco plausibile a meno che non si voglia posizionare la *Pons Drusi* della Tabula Peutingeriana all'altezza di Prato Isarco, cosa non del tutto escludibile o scandalosa, data la vicina presenza di un resto di testa di ponte che si può perlomeno definire assai antico⁴¹, nonché località sicuramente insediata in età romana⁴² e sede del rinvenimento di un cippo miliare non certo franato dal Renon⁴³. Già il Mommsen del resto situava *Pons Drusi* nei pressi di Prato Isarco, e forse

³⁸ L. ALLAVENA SILVERIO – G. RIZZI, *La strada romana di Elvas*, p. 522. Il punto di rinvenimento si trova a monte dell'abitazione di via Lungo Rienza sinistro nr. 20.

³⁹ Cfr. n. 24. Un ottimo esempio è la necropoli di San Lorenzo, scavata nel 2001-2002 dall'Uff. Beni Archeologici, da SRAR, Tecchiati, dove un'ottantina di tombe si trovavano su un lato di una strada larga circa 2,20 metri in uscita dell'abitato in direzione dell'attuale Brunico.

⁴⁰ La bibliografia relativa alla viabilità nel bacino dell'Isarco e dell'Adige è immensa; ultimamente ne hanno fatto pregevoli compendi, oltre il citato lavoro di L. DAL RI, 1990, G. CONTA, *Romanizzazione e viabilità nella regione altoatesina*, in *Atti del convegno internazionale La Venetia nell'area padano-danubiana, Le vie di comunicazione, Venezia, 6-10 aprile 1988*, Padova 1990, pp. 223-251; G.M. TABARELLI, *Strade romane nel Trentino Alto Adige*, Trento 1994; G. ROSADA, *La viabilità tra decima regio, Raetia e Noricum come sistema territoriale, Archeologia Romana in Alto Adige*, pp. 47-55.

⁴¹ L. DAL RI, *Tracce di manufatti stradali di epoca romana*, in *La Venetia*, pp. 611-625.

⁴² L. ALLAVENA SILVERIO-G. RIZZI, *La strada romana di Elvas*, p. 516, n. 18.

⁴³ CIL, V, 2, 8054; B. GIOVANELLI, *Ara Dianae und die Richtung der Römerstraße Claudia Augusta von Tridento bis Vipiteno*, Bozen 1824.

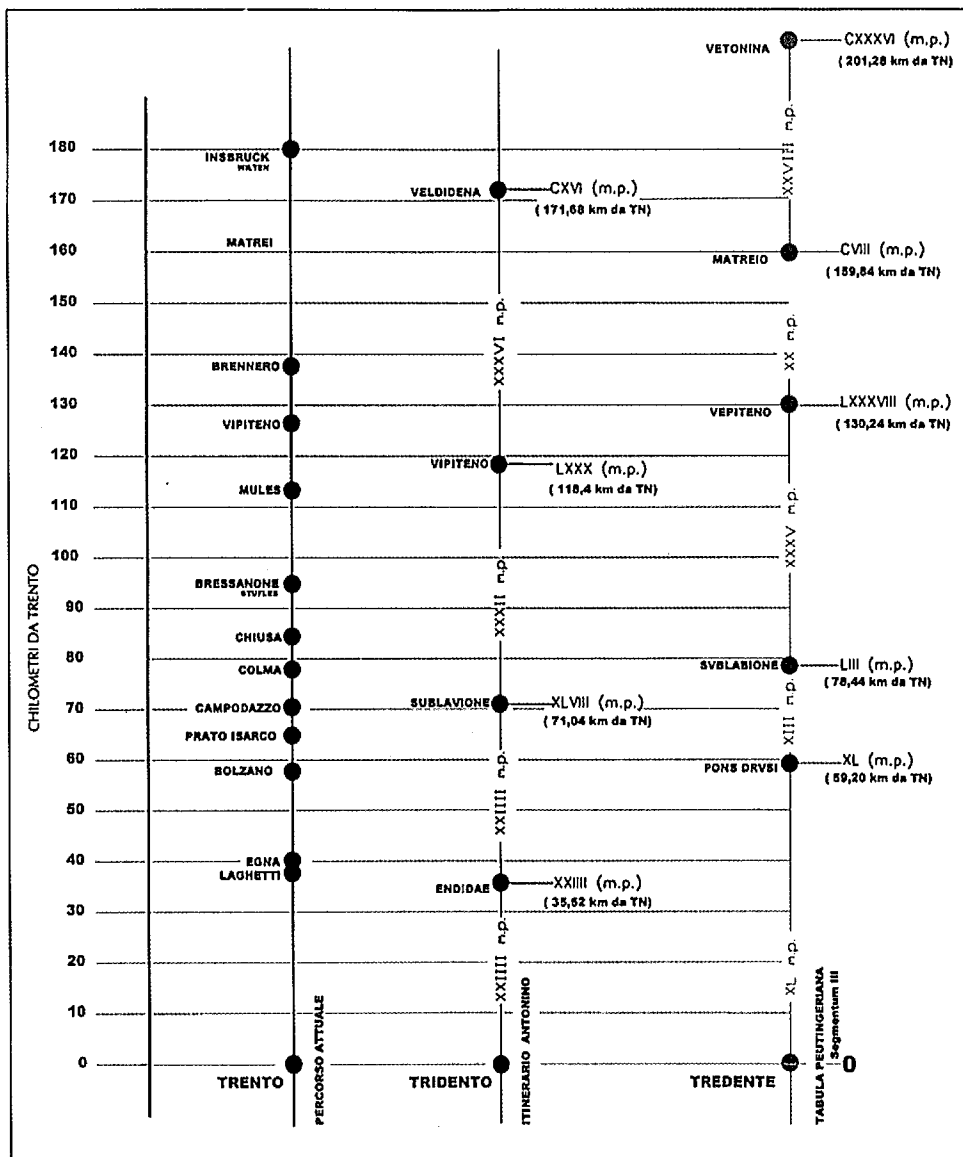


Fig. 13

aveva le sue ragioni. Dobbiamo aprirci all'ipotesi che in passato ci siamo troppo fatti affascinare dal personaggio a cui il ponte è riferito. Nel nostro immaginario ricostruiamo la presenza di una struttura eccezionale in un ambiente che in senso archeologico d'età romana non ha nulla di eccezionale. Si tratterebbe di un monumento in un deserto di mediocrità che finora non trova riscontro. Il nome di Druso può forse più semplicemente alludere ad una costruzione di origine militare molto più modesta rimasta nella memoria collettiva legata al momento degli eventi della conquista. La collocazione di *Pons Drusi* per il mo-

mento è a giudizio degli studiosi alquanto incerta: può essere la “Bolzano” fondata da Druso⁴⁴ o posta alle balze di Castelfirmiano⁴⁵, antico *Formigarium* (ricordato nel X secolo e che fu baluardo nel 945 a Berengario II, aspirante re d’Italia, quindi non poco importante nell’altomedioevo) o, aggiungiamo a Gries, nell’area del convento dei Cappuccini/cattedrale⁴⁶, o ancora al Rencio⁴⁷, Cardano, Campiglio, alle pendici del Virgolo⁴⁸, a Frangarto, ad Aslago, a San Giacomo. C’è da sbizzarrirsi ed in una tale potenzialità di ipotesi, tutte valide e tutte negate non sfigura lo spostamento di una evanescente *Pons Drusi* a prato Isarco⁴⁹. Punto fermo a mio giudizio per identificare la *mansio* brissinese.

Il computo sulla tabula inoltre pone *Pons Drusi* genericamente ad 1,5 km a Nord del centro convenzionale odierno di Bolzano⁵⁰. Se *Pons Drusi* fosse ubicata a Prato Isarco si dovrebbe spostare la *Sublabione* Peutingeriana di XIII *milia passuum* da quest’ultima località verso Nord, ovvero di 19,240 km, cosa che la locherebbe esattamente a Chiusa, risolvendo molti problemi, ma al contempo creandoli per la *mansio* di Bressanone e Vipiteno. A favore di una possibile collocazione di *Pons Drusi* a Prato Isarco, si deve considerare la possibilità che il toponimo indicato nella sola *Tabula Peutingeriana* possa riferirsi alla specifica area del ponte romano così conosciuto fino da un momento imperiale precoce e non si riferisca invece alla tarda presenza romana dell’area di Bolzano⁵¹ sulla sinistra dell’Isarco. Nulla vieta che il toponimo indicante l’area di Bolzano possa essere, già in momenti pre-medievali, conosciuta come *Bauzanum*, nome del resto forse derivato dal prediale *Baudianus*. Inoltre si vedano i poco considerati rinvenimenti di San Giacomo e di Via Claudia Augusta, ancora una volta sulla sinistra dell’Isarco. Strutture potenti, vaste e articolate (oltre 90 metri) si trovano infatti nella zona intercettata dal metanodotto, a San Giacomo, frazione meridionale di Bolzano⁵². Queste

⁴⁴ G.M. TABARELLI, *Strade romane nel Trentino Alto Adige*, pp. 86, 135, 112.

⁴⁵ W. CARTELLIERI, *Die römischen Alpenstrassen über den Brenner, Reschen/Scheideck und Plockenpaß mit ihren Nebenlinien*, Leipzig 1926.

⁴⁶ G. BRUSIN, *Nuove scoperte archeologiche nell’Alto Adige. Si delinea decisamente l’ubicazione di Pons Drusi a Bolzano*, “Cultura Atesina” II, pp. 1-2; V. GALLIAZZO, *Ponti e forme di attraversamento di corsi d’acqua dell’Alto Adige in età romana*, in *Archeologia Romana in Alto Adige*, Vol. I, p. 51, n.23.

⁴⁷ P.H. SCHEFFEL, *Verkehrsgeschichte der Alpen*, vol. I, Berlin 1908; K.TH. HOENIGER, *Von Pons Drusi nach Sublavione*, “Der Schlern” XII, 1932.

⁴⁸ L. BOSIO, *Aica e Tires in rapporto alle comunicazioni stradali nell’area compresa tra il basso corso dell’Isarco e l’alta val di Fassa*, in *Tires e Aica, necropoli di età romana*, a cura di G.ROSADA-G. DAL RI, Verona 1985, pp. 291ss; L. BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell’Histria*, Padova 1991, p. 90 ss; G. ROSADA, *La viabilità tra decima regio, Raetia e Noricum*, p. 51.

⁴⁹ GUIDO ROSADA, *ibidem*, p. 51, definisce il sito di Prato Isarco “fortemente significativo da un punto di vista itinerario perché posto nei pressi dello sbocco vallivo nella conca bolzanina e in un punto in cui... si aprivano rilevanti valli secondarie in sinistra idrografica”.

⁵⁰ Bolzano dista da Trento 57,7 km, mentre *Pons Drusi* ne disterebbe 59,2.

⁵¹ Si ricordano i rinvenimenti nel convento dei Cappuccini, in Piazza Walther, in piazza Domenicani, nella nuova Università ex Ospedale di via Sernesi, presso la Curia, nel vicolo della Fossa, tutti tranne quest’ultimo presentanti insediamenti romani piuttosto tardi. Probabilmente nati in una fase lontana da un primo riferimento al toponimo *Pons Drusi*.

⁵² Scavi della SRAR per Uff. BB. AA. di Bolzano; C. MARZOLI, *San Giacomo, Würstelhof in via San Giacomo 151*, in *Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige 2000*, Bolzano 2001, pp. 237-239, con pianta.

costruzioni di prima età imperiale presso cui, alle falde meridionali del colle che ospita la chiesa di San Giacomo, è stata individuata traccia di una strada sicuramente romana, vennero coperte e distrutte da una potente alluvione, dopo la loro costruzione, verosimilmente nel corso del I secolo. Altrettanto distrutte e coperte da ben 4 metri di detriti alluvionali furono costruzioni in muratura legate in calce, databili allo stesso periodo rinvenute in Via Claudia Augusta negli sbancamenti sotto l'area dell'ex Caserma Mignone⁵³. Non si possono fare i conti con la presenza di un ponte sull'Isarco presso l'attuale ponte Loreto⁵⁴, senza considerare le funzioni di queste strutture su lato sinistro dell'Isarco. Forse qui esisteva una prima stazione, ben presto distrutta (assieme al ponte?) da una immane inondazione che ha raggiunto e lambito le pendici inferiori della zona di Aslago, distruggendo ed obliterando ogni evidenza. Viene automatico pensare che la zona del ponte Loreto fosse completamente sepolta dall'alluvione e che ritenuta pericolosa a causa di eventi alluvionali, imponesse lo spostamento per scavalcare (anche solo momentaneamente) l'Isarco a Prato Isarco, dove, si ipotizza, il ponte di Druso già esistesse e permettesse, in un punto di alta valenza strategica (bloccava di fatto la Valle d'Isarco) di raggiungere la zona di Bolzano e dell'altopiano di Renon, attraverso il Rencio. Va detto a favore di questa ipotesi che nella zona della cava che si trova sul lato destro dell'Isarco a 350 m a valle del ponte, nel 2001, in occasione degli sbancamenti per il metanodotto, è stata rinvenuta, sezionata dagli asporti di cava, una massicciata sepolta di chiara origine antropica che ha reso solo qualche frustulo di ferro (chiodi), interpretata come basale di una strada⁵⁵ (fig. 14), che potenzialmente poteva unire la zona del Rencio con quella del ponte di Prato Isarco. Difficoltoso o praticamente impossibile sarà rinvenire resti e strutture di età romana presso il ponte. Infatti qualche decina di metri a valle del ponte, sulla sinistra dell'Isarco, le trincee del metanodotto, hanno posto in luce strutture e fondi di case bassomedievali coperte da pacchi di ghiaie alluvionali spessi diversi metri. I piani abitati più profondi si sono individuati sepolti dall'alluvione a quasi 5 metri in profondità sotto il piano di calpestio attuale (in pratica più bassi del livello del fiume). I resti medievali, a loro volta, obliterano ghiaie alluvionali in cui insistono grumi di calce (fig. 15). Se ne deduce che il letto del fiume, in questo punto della valle, strettissimo e formante una vera e propria "chiusa" naturale, doveva essere molto più profondo di oggi. La distanza dall'acqua delle strutture sospese del ponte in età romana (se lo intendiamo di età romana), doveva essere di conseguenza assai più elevato di oggi, con teste di ponte basate su speroni rocciosi. Se ciò risultasse vero, i resti romani annessi potrebbero trovarsi sotto i livelli medi di portata attuale del fiume, a valle del ponte. Il ponte stesso poteva essere raggiunto tramite una breve salita che portava da valle all'altezza del piano di

⁵³ Scavi della SRAR per Uff. BB. AA. di Bolzano: C. Marzoli, *Dodiciville, via Claudia Augusta, zona d'espansione Rosenbach*, in *Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige 2000*, Bolzano 2001, pp. 237-239, con pianta.

⁵⁴ Si ha notizia del rinvenimento di una testa di ponte presso l'attuale ponte Loreto, dato interessantissimo che si dovrà in futuro verificare con osservazioni e controlli dell'area: L. DAL RI-G. RIZZI, *Ricerche archeologiche in Alto Adige tra tardo antico e primo medioevo*, p. 349, in *Dalla tarda latinità agli albori dell'umanesimo: alla radice della storia europea*, a cura di P. GATTI- L. DE FINIS, Trento 1998, p. 355.

⁵⁵ Scavi della SRAR per Uff. BB. CC. diretti da U. Tecchiati e conduzione tecnica di G. Rottensteiner, (nella p.f. 5210 C.c. Renon, dati GPS N46° 26.784' EO 11° 26.455'). L'area soggetta a sbancamento di cava oggi è completamente sconvolta, ma tratti supersiti di carreggiata potrebbero trovarsi ancora verso Sud, sotto alcuni metri di ghiaia di scoscendimento. Il punto si trova ad una ventina di metri sopra la quota attuale dell'Isarco.



Fig. 14

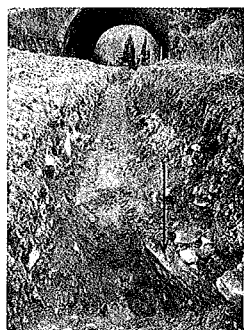


Fig. 15



Fig. 16

percorsimento del ponte (un poco come avviene oggi con il ponte attuale). Alcuni enigmatici conci squadrati sono stati rinvenuti a circa 500 metri a valle del ponte romano, in un punto in cui la trincea del metanodotto ha inciso profondamente il letto ghiaioso del fiume. Non si può asserire che si tratti di resti del ponte distrutto, ma si dovrà considerare che un ponte a tre arcate dovette, nel suo collasso, produrre parecchio detrito, fagocitato dal fiume stesso (fig. 16).

Per quanto riguarda l'ubicazione di *Sublavium* nei punti che si vogliono tradizionalmente ad essa attribuire, non vi è prova di un tracciato sicuramente romano sulla sponda destra dell'Isarco, né finora se ne è sentita notizia, rendendo difficile con ciò attribuire una sicura ubicazione di *Sublavium* a Colma o a Ponte Gardena (Ponte all'Isarco)⁵⁶, ma anche a Chiusa, sul lato destro dell'Isarco, che esclusa Sabiona, per lo più insediata in periodo tardoantico, non presenta tracce romane sul fondo valle, se non, in modo incerto, sul lato sinistro dell'Isarco a valle della stazione⁵⁷. Va detto che la meticolosa indagine e controllo effettuata dalla Società dello scrivente, su incarico dell'Ente di Tutela, lungo le trincee prodotte dalla SNAM per il metanodotto lungo la valle d'Isarco, ha contribuito ad escludere, anche in passaggi obbligati, la presenza di una strada romana sul lato destro della valle e quindi del fiume Isarco⁵⁸. Lo scavo sistematico⁵⁹ di un tratto stradale trecentesco (Kunterweg), intercettato dal metanodotto a S. Pietro Mezzomonte /Schrambach tra Bressanone e Chiusa in vari punti obbligati sul lato orografico destro, ha escluso che il manufatto, ottimamente costruito e pluristratificato sia stato riproposto su lacerti stradali di età più antica.

⁵⁶ Ponte Gardena presenta (per mia esperienza e per quella di coloro che si incaricano della sorveglianza archeologica della valle), scarse testimonianze archeologiche di età romana, se si escludono le presenze di lapidi la cui situazione e luogo di rinvenimento sono poco chiare, ma che sicuramente alludono ad una sede doganale, (CIL, V, 5079-5082= IBR, 57-60). Anche i resti distrutti per la costruzione del bacino idroelettrico (A. EGGER, *La stazione preistorica di Sublavio presso Colma*, "Archivio per l'Alto Adige", XXIII, 1928, pp.73-89), indicano scarsa presenza edile di età romana e verosimilmente maggiore presenza tarda e altomedioevale (case con muri in argilla, macine decisamente bassomedievali) Per i resti rinvenuti sul lato sinistro dell'Isarco, P. VENERI, *Terra sigillata aus der Grabung von Waidruck*, in *Archeologia romana in Alto Adige*, I, pp. 698-745.

⁵⁷ Chiusa dal canto suo, se si esclude Sabiona che rende pochissima testimonianza dei primi secoli dell'impero, non mostra evidenti tracce romane sulla sponda destra dell'Isarco. Anni di controlli da parte dello scrivente non hanno mai portato ad un solo elemento romano sul fondo valle al lato destro, mentre è difficile accreditare una *mansio* collocata come un nido d'aquila sul colle di Sabiona. Notizie inedite per lo più indirette su incerti rinvenimenti che hanno reso limitata cultura materiale sul lato sinistro dell'Isarco, sono stati raccolti dallo scrivente, senza possibilità di verifica.

⁵⁸ Scavi SRAR dell'Uff. BB. AA., nel 2002, con direzione del dr. Umberto Tecchiati.

⁵⁹ Scavi della SRAR per l'Uff. BB. AA. di Bolzano, nel 2001-2002, con direzione di U. Tecchiati.

Perché una mansio a Bressanone Stufles?

Il computo delle distanze medie tra stazione e stazione, è genericamente di 25 – 35 km, ma a concorrere alla scelta obbligata della loro posizione doveva contribuire la posizione favorevole, la coincidenza con un centro di una certa grandezza e l'ubicazione in punti strategici in senso militare e commerciale, quali incroci di importanti valli o di importanti percorsi. Tutte queste caratteristiche si ritrovano a Bressanone in modo preponderante rispetto alle altre località della valle d'Isarco. Non esisteva quindi un motivo logico per non crearvi una *mansio*. La presenza romana nella conca brissinese è precocissima come dimostrano reperti di tarda età repubblicana, tra cui monete legionarie nella zona Rosslauf dove è stata individuata anche una grande struttura interpretata come accampamento militare del momento delle guerre retiche.

La distanza tra la stazione di Sublavione e Vipiteno nell'Itinerario Antonino è di ben XXXII *milia passuum* (47,360 km), e salterebbe una località importante e favorevole come Bressanone. Una cosa impensabile. Ancora più inaccettabile è quanto indica la Tabula Peutingeriana, ovvero una distanza tra i due luoghi di sosta di XXXV *milia passuum* (51,800 km). Se questo fosse vero si dovrà analizzare quale sia stato il motivo per non sostare a circa metà strada, dove esisteva l'insediamento romano più grande e organizzato della valle! La risposta potrebbe essere facile, ma si dovrebbe chiedere al lettore di accettare alcune forzature non facili da digerire e soprattutto di considerare come possibili, realtà ancora in parte da dimostrare e ipotesi di lavoro. Si dovrà prendere in considerazione che la distanza tra *Pons Drusi* e *Sublabione* indicata dalla Tabula Peutingeriana sia sbagliata in difetto (fig. 17), ovvero invece di XIII *milia passuum* se ne debbano considerare XXIII, e che lo stesore della Tabula abbia fatto tornare i conti attribuendo al successivo tratto, *Sublabione-Vepiteno*, le X *milia* erroneamente sottratte al precedente. La distanza ipotizzabile quale esatta, cioè XXV *milia*, una volta prodotto l'errore di trascrizione diviene XXXV *milia*, saltando inspiegabilmente l'antica Bressanone.

Quindi, correggendo gli ipotetici errori, la distanza reale, diverrebbe di 34,040 km tra *Pons Drusi* e *Sublabione*, ovvero quella intercorrente tra Prato Isarco e Bressanone-Stufles, mentre la distanza tra *Sublabione-Vepiteno* diverrebbe di 37 km, molto vicina a quella reale tra Bressanone e Vipiteno se si considera un percorso leggermente più lungo dell'attuale, risalente, da Stufles verso il plateau di Naz, poi attraverso Sciaves-Aica-Fortezza-Mezzaselva⁶⁰-Mules⁶¹, sempre lungo la sponda sinistra del fiume Isarco.

⁶⁰ Nel 1991 si produsse un breve sondaggio diretto dal dr. L. Dal Ri e condotto dalla SRAR, nel comune di Fortezza nella Frazione di Mezzaselva, in Piazza della Libertà in Mezzaselva nel lato orientale rispetto all'attuale strada provinciale (ex statale 12), dove le caratteristiche dei suoli, la presenza massiccia di chiodi da sandalo romano ed i reperti di età romana in genere (tra cui un pendaglio-fallo in bronzo), sono stati associati con evidenza ad un tratto del battuto stradale verso il Brennero. L. DAL RI – G. RIZZI, in *Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige, 1991-1995*, Bolzano 1997, pp. 14-15.

⁶¹ G. Rottensteiner della SRAR, individuava nel 2001 un miliare anepigrafe in località Prato Isarco; una breve indagine indicava che l'oggetto proveniva da un punto lungo il lato di monte della strada Statale 12 (ora provinciale) sul lato sinistro dell'Isarco, tra le località Le Cave e Mules; U. TECCHIATI, in *Tutela dei Beni Culturali*, Bolzano 2001, p. 243.

La mansio di Bressanone-Stufles era Sublabione/Sublavione?

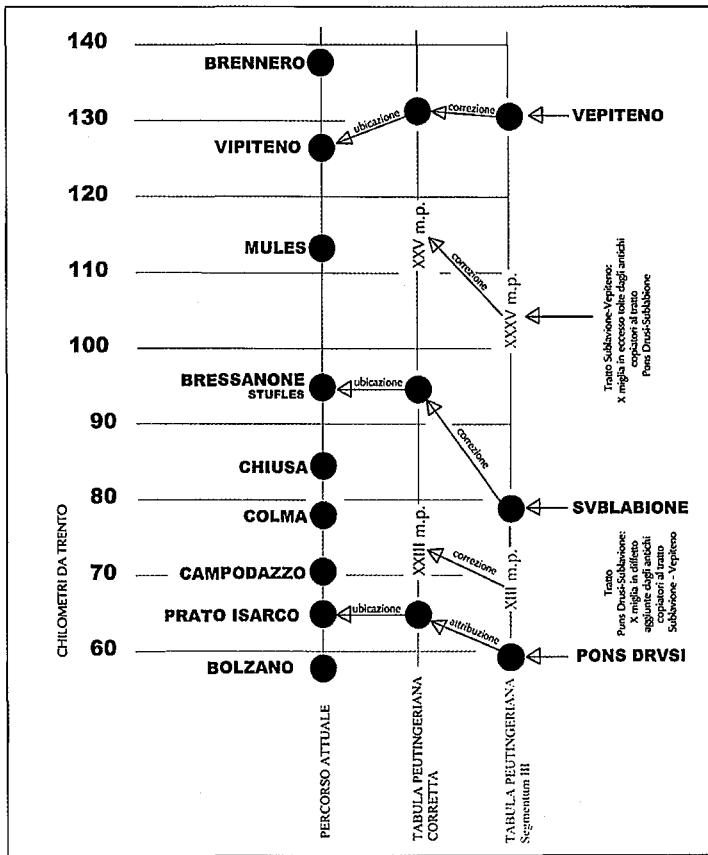


Fig.17

orientale⁶⁵, altri la ritengono latina con eventuale discendenza da "Alveus"⁶⁶ o "Elevatio"⁶⁷

Lo scrivente non possiede competenze e capacità per proporre ipotesi sulle origini e trasformazioni del toponimo *Sublabione*, cosa che rimanda agli studiosi della materia, a cui lancia comunque l'invito di dimenticare per un momento la fin troppo facile affinità del nome con Sabiona, e Laion⁶². Al contempo si voglia considerare la possibile associazione tra *Labione* e *Elvas*, località quest'ultima sopraelevata a poca distanza a Nord di Stufles. L'origine del nome, *Elvas*, citato nel X sec. come "Elves"⁶³, è indicato da alcuni come di origine prelatina⁶⁴ o dal germanico

⁶² L'evoluzione delle ricerche in Valle d'Isarco mi fa considerare non più valida l'ipotesi di ubicare Sublavione nel centro di Chiusa, sotto Sabiona (...cum clausa sub Sabiona sita...). L. DAL RI - G. RIZZI, *L'edilizia residenziale in Alto Adige tra V e VIII secolo*, in *Documenti di Archeologia*, 4, a cura di G.P. BROGIOLO - S. GELICI, Mantova 1993, p. 135, n. 4.; L. BOSIO, *Itinerari e strade della Venetia Romana*, Padova 1970, p. 77; inoltre L. PAULI, *Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter. Die Archäologische Entdeckung einer Kulturlandschaft*, Monaco di Baviera 1981, p. 253.

⁶³ L. ALLAVENA, *Un piccolo edificio di epoca romana ad Elvas (Bressanone)*, in *Studi di archeologia Romana in Alto Adige*, p. 4, Trento 1992; C. BATTISTI, *Sui più antichi strati toponomastici dell'Alto Adige*, "Studi Etruschi", 2, 1928, p. 655.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 385.

⁶⁵ Ipotesi di J. RÜNGG, *Ortsname der Goten, Römer, Franken in Rätien, Norikum besonders Tirol*, Innsbruck 1963.

⁶⁶ C. BATTISTI, *I nomi locali del bacino superiore dell'Isarco*, "Archivio per l'Alto Adige", 1955, p. 289.

⁶⁷ J. THALER, *Tirols Altertümer in dessen geographischen Eigenamen*, in "Zeitschr. Ferdinandeums", 12, 1946, p. 120.

o “Ulva” (erba palustre)⁶⁸. Quest’ultimo nome ben si addice alla realtà geomorfologia di Elvas, che era frutto di una sistemazione antropica di terrazzi che barravano una bassa valletta bagnata da un ruscello emissario del laghetto di Luco, eponimo della cultura del bronzo finale distante meno di un chilometro. Sui terrazzi in schiera allineata erano alternate aree fittamente abitate e pozze imbrigliate ricche di vegetazione palustre. Sui due bassi versanti della valletta, si apriva il villaggio della fine dell’età del Bronzo e poi retico ed infine romano⁶⁹. Se *Sublabione* può essere attribuita quale tardo toponimo all’ambiente della *mansio* si potrà vedere o negare in futuro. Per ora rimane la suggestione prodotta soprattutto dal prefisso “Sub” che va interpretato certamente come “sottostante a”, “più a valle di”. È il caso del luogo in cui si trova la *mansio*, ovvero, a valle-sottostante rispetto Elvas.

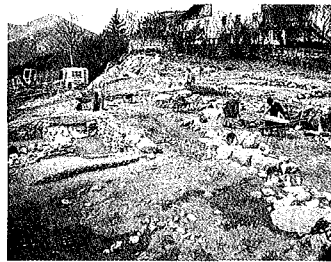


Fig. 18

Quindi la stazione di sosta brissinese poteva acquisire un nome che la subordinava ad un’altra vicina località, cosa che può essere plausibile se la località da cui trae il nome, nei primi momenti di edificazione era più antica, importante, o meglio localizzabile.

È ancora una volta il caso di Elvas, che risulta per mezzo delle indagini archeologiche la maggiormente e più fittamente interessata da grosse concentrazioni di testimonianze dal neolitico all’età del Rame e del Bronzo, soprattutto finale e del Ferro antico. L’area che venne coperta in età romana dalla *mansio* di Stufles, pur risultando, nella seconda età del Ferro, di pari importanza rispetto Elvas (o, forse maggiore), mostra poche evidenze anteriori alla cultura retica di Fritzens Sanzeno, nonostante una sporadica presenza neolitica e mesolitica. Va da sé che l’antropizzazione della striscia di terra compresa tra la confluenza dei fiumi Isarco e Rienza si sviluppò a partire da Elvas verso valle (Stufles). Elvas del resto possedeva un retroterra economico di alto valore non posseduto dalla rocciosa Stufles antica, ovvero il fertile e idrogeologicamente stabile altipiano di Naz-Sciaves, adiacente a Nord di Elvas stesso. Un nome quello di *Sublabione* quindi che ben si addice ad essere riusato (o tradotto in latino) in età romana tarda che va interpretato come luogo sottostante ad un altro, di tradizione e origine molto antica e pochissimo distante, in sostanza uno stesso ambiente antropico abitato da popolazioni legate allo sfruttamento indotto dalla stazione romana (*Sublabione* /Stufles) e il soprastante insediamento per lo più di condizione contadina (*Lavione*-Elvas) di origine primo imperiale. Va notato che entrambe le località sono raggiunte e attraversate dalla stessa strada romana⁷⁰, ma che Elvas (fig. 18) presenta realtà insediative e abitative di primissima età imperiale certamente più evidenti e numerose che a Stufles. Altro riferimento questo che indica una subalternità di Stufles antica nel primo periodo imperiale, rispetto all’antico abitato di Elvas. Si dovrà inoltre tenere conto della germanizzazione del sito, testimonia-

⁶⁸ E. FÖRSTERMANN, *Altdeutsches Namenbuch*, Bonn 1913, p. 813.

⁶⁹ Le osservazioni sull’assetto ambientale e sull’antropizzazione del sito sono frutto di raccolta ed osservazioni di decennali attività di ricerca e scavo dell’Uff. Beni Archeologici, per mezzo della SRAR.

⁷⁰ Cfr. n. 5

ta dalle necropoli di inizio VII secolo di Elvas e Naz. Il toponimo più recente di Elvas-Elvas può essersi evoluto anche attraverso questo processo.

Un primo contributo allo studio del toponimo Elvas elaborato da Lois Craffonara viene qui riportato di seguito.