

LA VIABILITÀ ANTICA NELLA ZONA DEI LAGHI DELLA LOMBARDIA OCCIDENTALE. IMPLICAZIONI STRATEGICHE NEL PERIODO TARDO ROMANO

ANDREA MARIANI*
MARCO BRIVIO**

Resumo: O presente estudo oferece um quadro reconstitutivo das condições da antiga rede rodoviária na zona dos lagos lombardos, a norte de Milão (Itália). O período considerado estende-se da época pré-romana à alta idade média. A análise foi desenvolvida com o objectivo de identificar os critérios que sustentam a sua formação e as outras principais directrizes de tráfego e suas variações e a sua permanência dentro do grande período de tempo considerado. Foi adoptado um método multidisciplinar que tem em consideração as fontes documentais (os antigos *Itineraria*), arqueológicas, históricas e a geografia particular da região, integrando as perspectivas militares e comerciais. A análise conduzida permitiu individualizar na zona de sopé da montanha duas áreas com características estratégicas de relevo.

Palavras-chave: Estradas antigas, Lombardia, *Itineraria*, Império romano tardio

Abstract: The present study offers a re-enactment of ancient roads between Milan and Lombard lakes (North Italy). We examined their evolution along the period from Pre-roman to Early Middle Ages. We analyzed the issue with the aim to identify both the criteria adopted for tracing ancient path and the main traffic directions, then to highlight their changes, or their durability, within the wide interval taken into consideration. We chose a multidisciplinary method contemplating examination of sources documentary (the ancient *Itineraria*), archeological and historical sources; the geographical features of the area; military and commercial perspectives. This allowed us to pick out, in the piedmont belt, two well-defined strategically significant areas, which have not yet been sufficiently highlighted.

Keywords: Ancient Roads, Lombardy, *Itineraria*, Late Roman Empire.

Sommario: Il presente studio offre un quadro ricostruttivo della viabilità antica nella zona dei laghi lombardi, a nord della città di Milano (Italia). Il periodo considerato va dall'epoca prero-

* FCT (SFRH/BD/109896/2015) / FLUP/ CITCEM. andrea.mariani@museobiassono.it

** Associazione Capiate-Radici nel Futuro ONLUS. marcobrv@alice.it

mana all'alto medioevo. L'analisi viene svolta con l'obiettivo di individuare non tanto gli specifici percorsi, bensì da una parte i criteri che sottostanno alla loro formazione, dall'altra le principali direttrici di traffico e le loro variazioni, o la loro permanenza, all'interno dell'ampio periodo temporale considerato. Si è adottato un metodo multidisciplinare che prende in considerazione le fonti documentarie (gli *Itineraria* antichi), le fonti archeologiche, le fonti storiche e la particolare geografia della zona, integrando, ove opportuno, aspetti militari e commerciali. L'analisi condotta con queste modalità ha permesso di individuare nella fascia pedemontana due aree con caratteristiche strategiche di rilievo, finora non poste adeguatamente in luce.

Parole-chiave: Strade antiche, Lombardia, *Itineraria*, Tardo Impero Romano.

INTRODUZIONE

Il presente studio sintetizza diverse considerazioni relative ai criteri organizzativi dei percorsi viari antichi, con specifico riferimento a una precisa porzione della regione italiana della Lombardia. Questa porzione è racchiusa tra il fiume Adda a est, la città di Milano a sud, il fiume Ticino a ovest e le alpi a nord, e ha caratteristiche piuttosto omogenee dal punto di vista storico, poiché fu la zona di stanziamento privilegiato della tribù gallica degli Insubri¹ e in seguito, almeno dal tardo impero

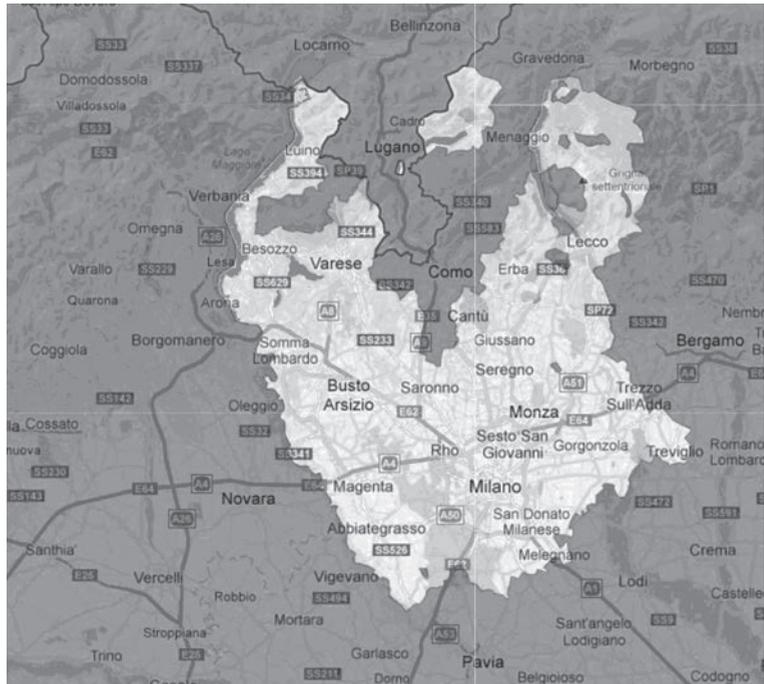


Fig. 1.
Il territorio della
diocesi di Milano.

¹ DOLCI, 2003: 4-9.

romano fino al secolo XVIII, area di pertinenza della città di Milano, cioè territorio milanese a tutti gli effetti: giuridici, amministrativi ma anche religiosi, coincidendo sostanzialmente con l'estensione della Diocesi di Milano. Presenta una certa uniformità anche dal punto di vista linguistico, poiché vi si parlano dialetti (il 'Lombardo occidentale') che si distinguono da quelli delle aree circostanti.

1. PROBLEMI GENERALI

Lo studio dei percorsi stradali antichi per l'area geografica in esame presenta una serie di difficoltà:

- Le fonti documentali sono scarse, e consistono quasi esclusivamente nell'*Itinerarium Antonini*², attribuito al III secolo d.c. che restituisce una serie di percorsi organizzati nella forma tappe-distanze. La *tabula Peutingeriana*³, unica rappresentazione grafica delle strade imperiali, è successiva almeno di un paio di secoli (IV-VIII), e contiene errori e imprecisioni⁴. Ulteriori informazioni, tarde e frammentarie, si possono trarre dall'*Itinerarium Burdigalense/Hierosolymitanum*⁵ (secolo IV), dall'*Anonimo Ravennate*⁶ (secolo VII) e dai *Geographica* di Guidone⁷ (secolo XII).
- L'*Itinerarium Antonini* presenta strade di lunga percorrenza, e verosimilmente solo le principali di esse, trascurando del tutto la viabilità locale, per quanto realizzata in epoca romana, spesso individuata dall'archeologia⁸. Inoltre trascura la viabilità preromana, che seguiva probabilmente tracciati in parte diversi.
- I tracciati delle strade dovevano essere soggetti nel tempo a numerose variazioni, a causa di eventi geologici e meteorologici (frane, alluvioni), o antropici (sviluppo di nuovi insediamenti).
- le fonti archeologiche sono scarse, e permettono l'individuazione, nei casi più fortunati, solo di brevi tratti⁹.

² *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, a c. di G. Parthey e M. Pinder, Berolini, 1848.

³ Österreichische Nationalbibliothek di Vienna, *Codex Vindobonensis* 324. Riprodotta in <http://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe00.html>.

⁴ CARLI, 2013, con bibliografia.

⁵ *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, a c. di G. Parthey e M. Pinder, Berolini, 1848

⁶ *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, a c. di M. Pinder e G. Parthey, Berolini, 1860.

⁷ *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, a c. di M. Pinder e G. Parthey, Berolini, 1860.

⁸ Si vedano ad esempio: DOLCI, 2003: 60; DAL RI & RIZZI, 2005; MARCARINI, 2016; MENTASTI, 2015. La zona del basso Verbano è stata particolarmente studiata.

⁹ Per le caratteristiche costruttive delle strade romane in area cisalpina si può vedere MATTEAZZI, 2012.

A fronte di queste problematiche il tentativo di ricostruire minuziosamente il tracciato delle vie romane è un lavoro arduo. Ancora di più lo è per quanto riguarda la viabilità preromana, per la quale la documentazione è del tutto inesistente e appare più ragionevole limitarsi a individuare solo le principali direttrici di traffico e le logiche sottostanti alla creazione dei percorsi.

2. LA GEOGRAFIA DEL TERRITORIO MILANESE E LE DIRETTRICI PREROMANE

Dal punto di vista geo-morfologico il territorio milanese si può dividere in tre fasce:

- Fascia di pianura: pianeggiante e solcata da numerosi corsi d'acqua.
- Fascia collinare prealpina: territorio misto formato dalle morene dei ghiacciai alpini preistorici. Racchiude una decina di laghi, piccoli e medi¹⁰.
- Fascia alpina: territorio montuoso, aspro, solcato dalle valli formate dai ghiacciai preistorici. Al suo interno si inseriscono i due laghi più grandi (Lago Maggiore e lago di Como).

La viabilità preromana¹¹ doveva svilupparsi con criteri diversi in pianura rispetto alle fasce alpina e prealpina: in pianura le direttrici prevalenti seguivano i corsi d'acqua, che assunsero il ruolo sia di vie navigabili, sia di strumenti per orientamento all'interno dell'ampia area pianeggiante priva di altri riferimenti¹². È importante ricordare che in epoca preromana i fiumi, almeno quelli minori e più facilmente navigabili, non dovevano rappresentare tanto un ostacolo quanto un mezzo di comunicazione all'interno di un territorio occupato da foreste. Con il progredire dell'antropizzazione dei luoghi il ruolo dei fiumi cambia gradualmente, arrivando a rappresentare un elemento difensivo e, da un certo punto di vista, una barriera anziché una risorsa¹³: ancora nel medioevo i grandi fiumi sono molto utilizzati per

¹⁰ Da Ovest verso Est, i laghi di: Monate, Comabbio, Varese, Lugano, Montorfano, Alserio, Pusiano, Annone, Garlate/Olginate.

¹¹ Sul concetto di 'strada' nella preistoria: BOSCARO, 2008: 51-52; BAKKER, 1976.

¹² MIEDICO, 2015: 14.

¹³ I fiumi maggiori (Ticino e Adda) e i grandi laghi (Maggiore e Como) non erano forse molto utilizzati come vie d'acqua in epoca preistorica, poiché richiedono imbarcazioni di dimensioni adeguate per essere navigati in maniera sicura ed efficiente. Piccole barche o piroghe erano difficili da manovrare su questi fiumi a causa della corrente, e anche sui laghi maggiori l'utilizzo di questo tipo di imbarcazioni non presentava particolari vantaggi rispetto ai percorsi via terra, poiché la quantità di merci trasportabili era limitata. Diverso è il caso di imbarcazioni 'strutturate', eventualmente fornite di vele, che possono

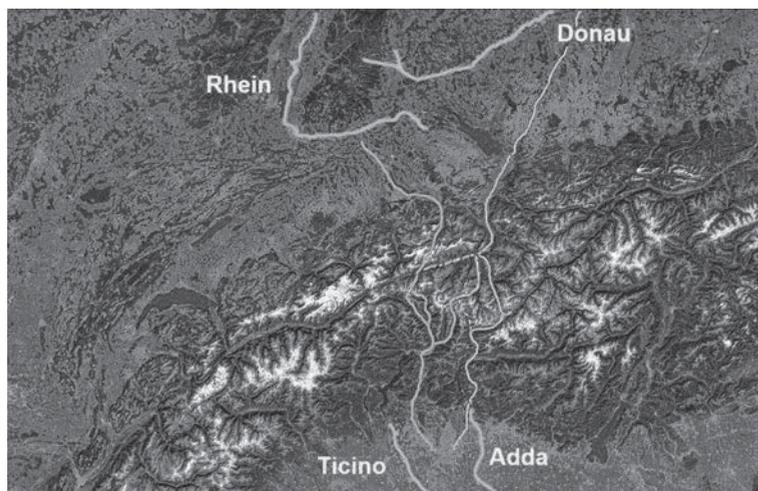


Fig. 2.
Le direttrici
principali per
l'attraversamento
delle Alpi dal
territorio milanese.

il trasporto di ingenti quantità di merci, ma rappresentano anche un confine per la maggior parte delle persone non dotate di idonei mezzi per navigarli o attraversarli¹⁴.

In zona montana invece le strade abbandonano gradualmente i corsi d'acqua che, presentando regime torrentizio, possono invadere periodicamente le aree circostanti creando impaludamenti, frane e trasportando ghiaie, rocce e materiali sciolti. Le strade seguono percorsi di crinale, geologicamente più stabili¹⁵. La funzione di orientamento, che in pianura è garantita dai fiumi, in montagna è svolta dall'andamento delle valli, che creano percorsi obbligati.

Immediatamente al di là delle Alpi si trova la pianura centroeuropea, solcata dal Reno e dal Danubio, intorno ai quali si svolgevano le direttrici di comunicazione con il Mare del Nord e il Mar Nero.

I traffici commerciali dell'area milanese con il nord Europa durante l'età preromana sono provati da numerosi ritrovamenti (ceramica e ambre, ossidiane, selci, metalli, armi, ornamenti; è stato ipotizzato anche il commercio del sale¹⁶). Le direttrici di sbocco dalle Alpi verso la pianura sono approssimativamente identificabili a ovest con il corso del fiume Olona, ad est con la Valsassina e il sistema dei fiumi Molgora-Lambro-Seveso. Entrambi i sistemi fluviali convergono sulla città di Milano.

trasportare grosse quantità di merci e di uomini e/o che non risentono in maniera determinante delle accelerazioni della corrente nei fiumi. MIEDICO, 2015: 18-22.

¹⁴ Per caratteristiche e problematiche relative all'utilizzo delle vie d'acqua per il trasporto: MIEDICO, 2015:18-22.

¹⁵ CANIGGIA, 1985: 109-132.

¹⁶ MARZATICO, 2007; DELLA CASA, 2004; POGGIANI KELLER, 2004.

3. PERCORSI STRADALI DI EPOCA ROMANA E TARDOROMANA

La concezione romana delle strade era differente: il tracciato delle vie consolari veniva sviluppato in maniera il più possibile rettilinea, con ponti e tagli per il superamento dei corsi d'acqua e delle colline. Le Alpi rappresentavano un problema, poiché non erano superabili per mezzo di percorsi studiati secondo i criteri romani, ma i grandi laghi rappresentavano una risorsa, permettendo di sostituire in parte il percorso montano con un tratto di navigazione. Occorre anche osservare che lo sviluppo in latitudine della fascia alpina nella zona dei laghi lombardi è decisamente inferiore rispetto ai tratti più a ovest e più a est: questa caratteristica, associata alla presenza dei laghi lombardi, è probabilmente stata determinante nella decisione di allestire in quest'area un percorso di attraversamento. Altro percorso utilizzato fu la strada attraverso il Brennero, più agevole per la minore altitudine dei passi alpini, ma più lungo. E' da supporre che la scelta fra un percorso e l'altro sia stata di volta in volta condizionata dalle condizioni climatiche e meteorologiche, nonché dalla quantità di truppe e supporti logistici da trasferire.

Durante la prima epoca imperiale romana, secondo l'*Itinerarium Antonini* da *Mediolanum* partivano complessivamente cinque strade di lunga percorrenza: 1) verso le Gallie e la penisola Iberica, con prima tappa Pavia¹⁷; 2) verso il centro/sud d'Italia lungo la costa adriatica, con prima tappa Lodi¹⁸; 3) verso Magonza attraverso le Alpi Pennine, con prima tappa Novara¹⁹; 4) verso Aquileia, con prima tappa Bergamo²⁰; 5) verso Bregenz sul lago di Costanza, con prima tappa Como²¹. Le strade 3-4-5, che riguardano la zona dei laghi, sono schematizzate in colore giallo nella figura 3, mentre in verde e arancio sono riportate le direttrici preromane verso il nord, che seguivano approssimativamente la rete fluviale minore²².

La figura 4 riporta lo sviluppo di questi percorsi al di là delle Alpi²³.

¹⁷ *It. Ant.*, 340,1; 347,1; 356,8.

¹⁸ *It. Ant.*, 98,6.

¹⁹ *It. Ant.*, 344,5; 350,6.

²⁰ *It. Ant.*, 127,10.

²¹ *It. Ant.*, 278,1.

²² Per la direttrice arancio, verso Lecco: DOLCI, 2009; per la direttrice verde, verso Varese: DOLCI, 2013: 53-61. Si vedano anche BUTTI-RONCHETTI, 2000, e il Dizionario Storico della Svizzera, in particolare alle voci Bellinzona, Malvaglia/Serravalle, Semione/Serravalle, Schwyz, Cham e Heiligkreuz/Lindencham, Lucerna.

²³ Sulla via preromana 'del Reno' (verde) troviamo Bellinzona, Disentis, Altdorf, Schwyz e infine Windisch/Vindonissa; sulla via preromana 'del Danubio' (arancio) le tappe principali sono Coira, Vaduz, San Gallo e infine Bregenz/Brigantium. La viabilità romana dall'alto lago di Como a Bregenz ricalca lo stesso percorso e prosegue poi per *Augusta Vindelicorum* (Augsburg – *It. Ant.*, 236-237 e 258) e *Castra Regina* (Ratisbona – *It. Ant.*, 250). Sempre la viabilità romana prevedeva inoltre da Vindonissa un collegamento trasversale

LA VIABILITÀ ANTICA NELLA ZONA DEI LAGHI DELLA LOMBARDIA OCCIDENTALE.
 IMPLICAZIONI STRATEGICHE NEL PERIODO TARDO ROMANO



Fig. 3.

Le strade romane secondo l'Itinerarium Antonini (in giallo) e le direttrici preromane (in verde e arancio), che seguono il sistema fluviale minore.

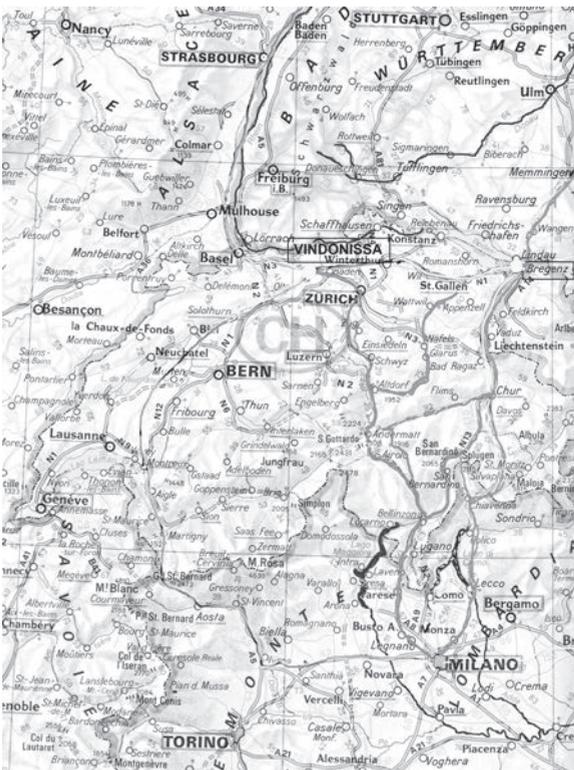


Fig. 4.

Le strade romane verso il nord, in giallo, e le direttrici preromane, in verde e arancio.

L'*Itinerarium Antonini* non porta riferimenti a un collegamento diretto est-ovest lungo la fascia pedemontana fra Novara, Como e Bergamo, che più tardi dovette però esistere perché è richiamato dalle fonti successive: il tratto *Bergomum-Comum* è presente sulla *tabula Peutingeriana* e anche sull'*Itinerarium Burdigalense/Hierosolymitanum*²⁴; il tratto *Comum-Novaria* è deducibile invece dall'Anonimo Ravennate²⁵.

Dopo la redazione dell'*Itinerarium Antonini* il milanese vide un notevole incremento della presenza militare romana a seguito delle prime invasioni barbariche che raggiunsero l'Italia proprio passando attraverso la Rezia, saccheggiando Milano e Piacenza e poi giungendo rapidamente fino a Roma per il tramite delle strade consolari. Questo evento fu traumatico per l'impero, poiché dimostrò per la prima volta la grande permeabilità del confine settentrionale.

Nel IV secolo gli imperatori risiedevano spesso a Milano, ormai da considerare la principale fra le capitali dell'Impero²⁶, per la sua difendibilità e per la sua vicinanza ai passaggi più diretti delle alpi verso la zona 'calda' degli *Agri Decumates*, fra Reno e Danubio, dove più frequentemente le tribù barbariche riuscivano a sfondare le difese del *limes reno-danubiano*²⁷.

4. L'APPARATO DIFENSIVO DEL MILANESE IN EPOCA TARDOROMANA

L'ampliamento delle mura della città di Milano al tempo dell'imperatore Massimiano (285-310) è cosa nota²⁸, ma le fonti tacciono riguardo all'apparato difensivo globale del territorio milanese. Occorrenze di carattere archeologico mostrano con una certa chiarezza come nella zona dei laghi sia stata creata una fascia di punti fortificati che integrava le difese naturali rappresentate dagli specchi d'acqua con elementi di controllo del territorio e delle vie d'accesso alla pianura:

con Brigantia (*It. Ant.*, 251), e uno con Treviri (*It. Ant.*, 239-240) tramite *Argentoratum* (Strasburgo) e *Divodorum* (Metz). Si veda anche la *Tab. Peut.*, sez. IV.

²⁴ *It. Hier.*, 558,5.

²⁵ *Ravennatis Anonymi Cosmographia*, IV, 30. Il collegamento Como-Novara può essere individuato come una via passante per Seprio secondo la successione 'Vercelli, Novara, Seprio, Como, Milano' riportata nell'elenco dell'Anonimo. La stessa sequenza si riscontra nei *Geographica* di Guidone nel XII secolo (15,12).

²⁶ SENA-CHIESA, 1990; —, 2014: 303-332.

²⁷ L'abbandono definitivo degli *Agri Decumates* avvenne all'incirca all'epoca dell'impero di Gallieno (253-268): ROCCO, 2012: 97-98. Esistono diversi indizi del fatto che dal III in poi il settore nord-occidentale della pianura padana sia stato fortemente militarizzato da parte dei romani in funzione antigermanica.

²⁸ L'informazione, per la verità, sembra derivare soltanto da un breve accenno contenuto in un anonimo opuscolo medievale (*De situ civitatis Mediolani*, IX-X secolo). Evidenziato dal Muratori (RIS, I, parte II, p. 221), è poi assunto a verità indiscussa.



Fig. 5. In rosso, il limes di epoca tardoromana.

diverse fortificazioni, per lo più non studiate, si concentrano attorno alla linea segnata in colore rosso nella figura 5. La *Notitia Dignitatum* (IV-V secolo) ci informa dell'esistenza di un *Tractus Italiae Circa Alpes* che si potrebbe identificare, forse parzialmente, con questa fascia²⁹. Sul lato settentrionale delle Alpi al *Tractus Italiae* corrisponde il *Tractus Argentoratensis*³⁰, nella zona del Reno. I comandanti di questi due *tractus* sono *Comites*, e non *Duces*, quindi pertinenti alla milizia mobile, non a quella territoriale. Questo rafforza la nostra opinione che i due *tractus* non fossero costituiti soltanto da fortezze presidiate da *Limitanei*, ma anche da gruppi di *Comitatensi* collocati in posizione arretrata, pronti ad accorrere nelle zone dalle quali pervenissero segnalazioni di allarme³¹.

Le fortificazioni del *Tractus* non rappresentavano quindi un mezzo di sbarramento, come quelle del *Limes* reno-danubiano, ma più che altro di controllo: si può ipotizzare

²⁹ *Notitia Dignitatum*, Tomus II, XXVII, I, p. 84. La *Notitia* segnala anche tre legioni comitatensi e pseudocomitatensi 'alpine' che potrebbero essere state impiegate in queste zone: *Legio Prima Iulia Alpina* (V,C,d,1), *Legio Secunda Iulia Alpina* (V,C,d,2), [*Legio*] *Tertia Iulia Alpina* (V,C,c,25), p.27. La *Prima* e la *Tertia* sono ancora stanziate in Italia ai tempi della *Notitia* (fine secolo IV- inizio secolo V; cap. VII, A, 32-33), la *Secunda* è nell'Ilirico (VII,B,21)

³⁰ *Notitia Dignitatum*, Tomus II, XXVIII, I, p.85.

³¹ Su *Limitanei* e *Comitatensi* si veda l'esauriente analisi di ROCCO, 2011: 354-358.

che la loro funzione fosse solamente quella di rallentare gli aggressori e trasmettere le segnalazioni a centri arretrati, dove era concentrato il grosso delle truppe³².

I principali centri di concentramento della milizia mobile (*Comitatensi*) a protezione del milanese possono essere individuati nelle zone evidenziate con un ovale rosso nella figura 5: entrambe le aree sono situate in corrispondenza degli accessi principali alla pianura dalla fascia alpina, e sono in posizione intermedia tra la fascia delle fortificazioni e le strade romane, quindi idonei per portare assistenza alle prime e chiudere l'accesso alle seconde. La città di Como, in posizione intermedia, costituisce il cardine settentrionale della difesa. Il territorio di Milano è ulteriormente protetto, sui lati est e ovest, dai fiumi Adda a Ticino, lungo i quali si trovava probabilmente ancora una linea di fortificazioni.

Il primo centro di difesa arretrato corrisponde alla zona di Castelseprio³³, il secondo alla zona di Capiate.

L'importanza del territorio di Castelseprio è testimoniata in epoca longobarda e altomedioevale dall'esistenza di una zecca, di un probabile vasto *comitatus* che potrebbe essere di origine tardo antica, nonché, per quanto riguarda l'archeologia, dalla torre di Torba, attribuita al periodo tardoromano. La zona è già stata individuata come la sede di probabile presidio militare almeno tardoantico, mantenuto in epoca longobarda e altomedioevale.

La zona di Capiate, invece, finora non era stata mai considerata, né dal punto di vista storico né da quello archeologico, e ha potuto essere individuata sulla base dello studio della viabilità antica condotto in questa occasione. Ulteriori ricerche di carattere documentario e archeologico³⁴ hanno consentito di rintracciare diversi altri elementi a sostegno delle nostre prime intuizioni, che hanno condotto a formulare l'ipotesi che possa essere identificata con l'*Insula Comacina* descritta da Paolo Diacono³⁵.

CONCLUSIONI

Il presente lavoro ha descritto, brevemente, i criteri sottostanti alla realizzazione dei percorsi viabilistici nell'area milanese dall'epoca preistorica all'epoca romana. L'obiettivo è stato quello di individuare le principali direttrici dei traffici e il loro sviluppo nel corso dell'ampio arco temporale considerato.

³² Anche il concetto di *Limes* necessita di una precisazione: non è sempre da intendere come un 'confine di Stato' poiché spesso appare come confine del territorio pertinente a un *castrum* o a una città. La serie di punti fortificati cui si è accennato potrebbe intendersi semplicemente come il *Limes* del territorio della città di Milano.

³³ Per un riassunto aggiornato su Castelseprio si veda DE MARCHI, 2013; possono essere anche utili, per l'inquadramento della zona: MARIOTTI, 2014; BINAGHI-LEVA, 2000.

³⁴ GALLINA, 2017.

³⁵ CARMINATI & MARIANI, 2016.

L'analisi ha permesso di ricostruire il probabile schema difensivo del territorio milanese in epoca tardo romana, che si lega in maniera strettissima alla stratificazione delle strade e dei percorsi. Il risultato più immediato è stato di aver messo in luce un'area di fondamentale importanza strategica all'interno di questo schema, che non era mai stata riconosciuta come tale, né mai approfonditamente studiata. A dimostrazione che lo studio della viabilità, pur con tutte le difficoltà inerenti, è suscettibile di produrre risultati che vanno oltre gli obiettivi iniziali.

BIBLIOGRAFIA

- BAKKER, Jan Albert (1976) – *On the possibility of reconstructing roads from the TRB Period*. «Berichten van de Rijksdienst voor her Oudheidkundig Bodemonderzoek», n.26, pp.63-91.
- BINAGHI-LEVA, Maria Adelaide, a cura di (2000) – *Tra Arno e Olona: testimonianze archeologiche dal territorio di Oggiona con S. Stefano*, catalogo della mostra a Oggiona S. Stefano (1 aprile-11 giugno 2000), Oggiona con Santo Stefano: Tipografia varesina.
- BOSCARO, Chiara (2008) – *Il comparto nord-orientale del Friuli Venezia Giulia tra neolitico e bronzo antico: aspetti di viabilità e di economia pastorale*, Trieste: Università di Trieste, Tesi di dottorato in scienze dell'antichità l-ant/01 Preistoria e protostoria, relatore prof. Emanuela Montagnari Kokelj.
- BUTTI-RONCHETTI, Fulvia (2000) – *La necropoli Romana di Airolo-Madrano*, Bellinzona: Stato del Cantone Ticino.
- CANIGGIA, Gianfranco (1985) – *Strutture dello spazio antropico*, Firenze: Alinea.
- CARLI, Olivia Sara (2013) – *Le 'vignette' della Tabula Peutingeriana. Problemi di interpretazione iconologica e proposte di lettura*, «La Rivista di Enigrama (online)», n. 106, <http://www.enigrama.it/eOS2/index.php?id_articolo=1354> (giugno 2016).
- CARMINATI, Fabio; MARIANI, Andrea (2016) – *Isola Comacina e Isola Comense. Una storica confusione di identità*. «Nuova Rivista Storica», anno C, I/2016, pp. 13-72.
- DAL RI, Lorenzo; RIZZI, Gianni (2005) – *Strade dell'età del ferro nella conca di Bressanone*, «Atti dell'Accademia Roveretana degli Agiati, Classe di Lettere», a.255, s.VIII, vol. V, A, fasc. II, pp. 199-229.
- DELLA CASA, Philippe (2004) – *“Portatori” e mercenari dell'età del ferro nelle Alpi centrali*, in MARZATICO, Franco; GLEIRSCHER, Paul, a cura di – *Guerrieri, Principi ed Eroi fra il Danubio e il Po dalla Preistoria all'Alto Medioevo*, (catalogo mostra Trento), Trento: Museo Castello Buonconsiglio, pp. 330-339.
- DE MARCHI, Paola Marina, a cura di (2013) – *Castelseprio e Torba: sintesi delle ricerche e aggiornamenti*, Mantova: SAP.
- DOLCI, Matteo (2003) – *Perviae paucis Alpes. Viabilità romana attraverso i valichi delle Alpi Centrali*, BAR International Series 1128, Oxford: Hadrian Books.
- (2009) – *La viabilità antica nel Lecchese. Percorsi e problemi*, in RUFFA, Michela, a cura di – *Carta Archeologica della Provincia di Lecco. Aggiornamento*, Materiali, n.s., IV, Lecco: Musei Civici.
- GALLINA, Dario 2016 – *Nuove analisi stratigrafiche del complesso di Capiate*. Comunicazione orale alla giornata di studi *La Curtis di Capiate fra tardo antico e medioevo*, Calolziocorte, 21 maggio 2016. Atti in attesa di pubblicazione.

- MARCARINI, Albano (2016) – *Le antiche Strade fra Ivrea e Biella*, Itinerari, 15, Biella: Centro Studi Biellesi.
- MARIOTTI, Valeria, a cura di (2014) – *Un monastero nei secoli, Santa Maria Assunta di Cairate, Scavi e Ricerche*, Documenti di archeologia 57, Mantova: SAP.
- MARZATICO, Franco (2007) – *Oriente e Occidente nel II millennio a.C.: uno sguardo d'insieme*, in MARZATICO, Franco; BONORA, Gian Luca, a cura di – *Ori dei cavalieri delle steppe. Collezioni dai musei dell'Ucraina*, (catalogo mostra Trento), Milano: Silvana Editoriale, pp. 92 – 111.
- MATTEAZZI, Michele (2012) – *...Ne nutent sola... Strade e tecniche costruttive in Cisalpina*, «Agri centuriati», n. 9, pp. 21-42.
- MENTASTI, Manuela (2015) – *Il sistema viario del vicus di Arsago Seprio: uno status questionis*, in FACCHINETTI, Grazia; MIEDICO, Cristina, a cura di – *Di città in città. Insediamenti, strade e vie d'acqua da Milano alla Svizzera lungo la Mediolanum-Verbanus*, Arona: Lavrano, pp.62-69.
- MIEDICO, Cristina (2015) – *Sulla Strada per Angera. Viabilità terrestre ed acquatica tra Milano e la Svizzera in età romana*, in FACCHINETTI, Grazia; MIEDICO, Cristina, a cura di – *Di città in città. Insediamenti, strade e vie d'acqua da Milano alla Svizzera lungo la Mediolanum-Verbanus*, Arona: Lavrano, pp.13-28.
- POGGIANI KELLER, Raffaella (2004) – *L'area alpina lombarda nell'età del ferro*, in MARZATICO, Franco; GLEIRSCHER, Paul, a cura di – *Guerrigiani, Principi ed Eroi fra il Danubio e il Po dalla Preistoria all'Alto Medioevo*, (catalogo mostra Trento), Trento: Museo Castello Buonconsiglio, pp. 349-353.
- ROCCO, Marco (2012) – *L'esercito romano tardo antico: persistenze e cesure dai severi a Teodosio I*, Padova: Libreriauniversitaria.it.
- (2011) – *Persistenze e cesure nell'esercito romano dai Severi a Teodosio I: ricerche in ambito socio-politico, istituzionale, strategico*. Padova: Università degli studi di Padova, Tesi di dottorato, Dipartimento di Storia, <<http://paduaresearch.cab.unipd.it/3295/>>.
- SENA-CHIESA, Gemma, a cura di (1990) – *Milano capitale dell'Impero Romano 286-402 d.c.*. Milano: Silvana Editoriale.
- (2014) – *Gli asparagi di Cesare. Studi sulla Cisalpina romana*. Firenze: All'insegna del Giglio.

Opere a carattere enciclopedico:

Dizionario Storico della Svizzera-DSS, Berna 1998-2013. <<http://www.hls-dhs-dss.ch/i/home>>.

Enciclopedia Italiana, Fondazione Treccani, 1929 – . <<http://www.treccani.it/enciclopedia/>>.

Fonti

- De situ civitatis Mediolani*, in Ludovico Antonio Muratori (a cura di), *Rerum Italicarum Scriptores* (RIS), Mediolani, 1725, Vol. I, parte II, pp. 197-227.
- Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, a cura di G. Parthey e M. Pinder, Berolini, 1848.
- Notitia Dignitatum et Administrationum tam civilium quam militarium in partibus orientis et occidentis*, a cura di E. Böcking, Bonnae, 1839-1853.
- Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, a cura di M. Pinder e G. Parthey, Berolini, 1860.
- Tabula Peutingeriana*: Österreichische Nationalbibliothek – Wien, *Codex Vindobonensis* 324. Riprodotta in <http://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe00.html> (giugno 2016).

