



## La via Annia a San Stino di Livenza (Venezia)

Il percorso della "via Annia" (fig. 1) è stato oggetto in tempi recenti di numerose indagini e altrettante riflessioni: nonostante questo rimangono ancora dibattuti alcuni fondamentali aspetti che la riguardano, primo fra tutti la sua datazione, collocata a cavallo della metà del II secolo d.C. o qualche decennio più tardi<sup>1</sup>. Dal punto di vista topografico anche la ricostruzione dello sviluppo del tracciato presenta una singolare disparità, con un percorso nord orientale maggiormente definito e uno meridionale, a sud di *Patavium*, su cui vi sono diverse interpretazioni. Resta comunque certo che la realizzazione della strada costituì uno degli elementi principali che accelerarono il

processo di romanizzazione del territorio delle *Venetiae*. Gran parte del suo percorso metteva infatti in comunicazione alcuni fra i più importanti centri di antico passato indigeno, transitando nelle ampie zone pianeggianti e costiere del loro territorio (fig. 2).

Dal punto di vista tecnico la realizzazione della strada dovette incontrare non poche difficoltà a causa del continuo alternarsi di terra e di acque che caratterizzava il paesaggio che attraversava, allora ancor più che nella nostra epoca. Gli attori principali che contribuivano a determinare questo quadro fisiografico erano da una parte i grandi fiumi che ancora oggi solcano le pianure, a sud *in primis* il Po e l'Adige,



fig. 2. Il sistema viario antico con in evidenza il tracciato della "via Annia" e la localizzazione della stazione *Sanos*.

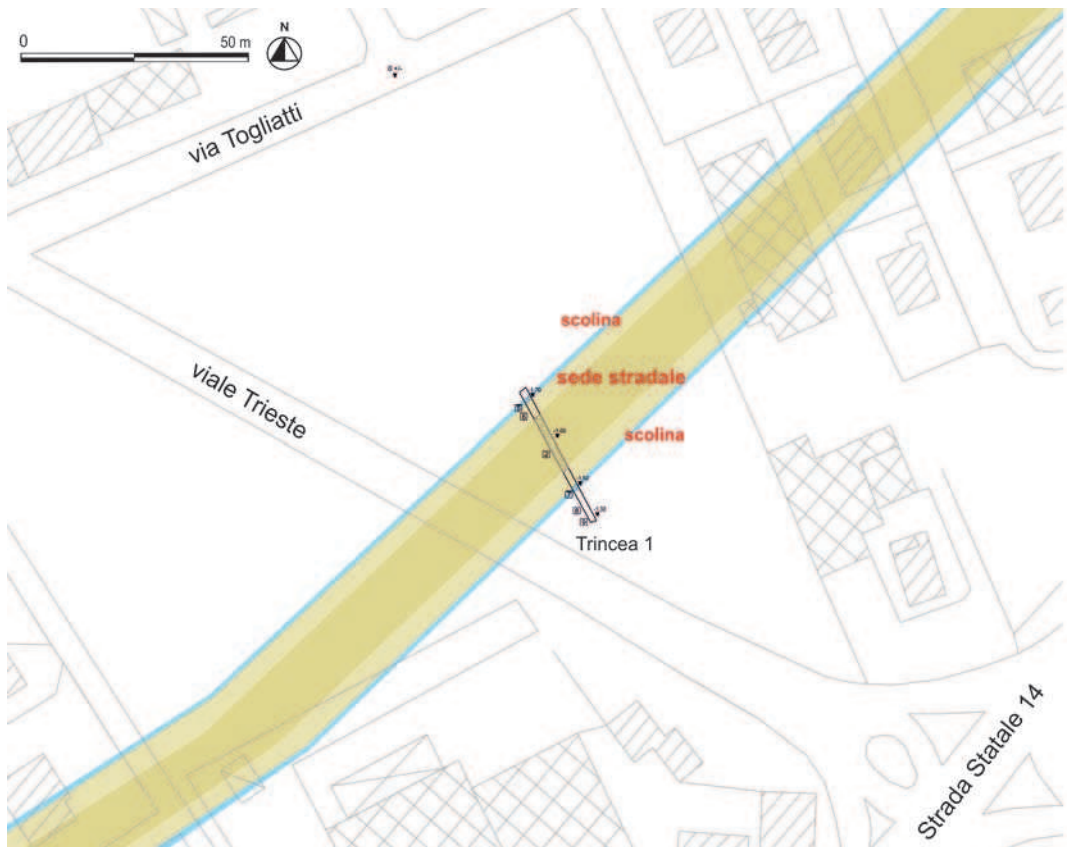
<<< fig. 1. La "via Annia" a San Stino di Livenza, a est del fiume.





fig. 3. Veduta generale dello scavo: trincea I, da nord.

fig. 4. Planimetria generale dell'intervento.



a est il Piave e il Tagliamento, dall'altra le lagune e le paludi che si estendevano per ampi tratti in prossimità della linea costiera<sup>2</sup>. Tutti elementi, questi, così determinanti da suggerire per questa antica strada l'efficace definizione di "via anfibia".

Questa espressione si adatta ancora più efficacemente a quella parte di percorso più prossimo al mare compreso tra *Altinum* e *Aquileia*. Lungo questo tratto, a nove miglia a sud ovest dalla colonia di *Lulia Concordia*, circa 13 chilometri, l'*Itinerarium Burdigalense* documenta la presenza della *mutatio ad Sanos*<sup>3</sup>, che la maggioranza degli studiosi oggi colloca presso San Stino di Livenza. Qui la strada superava il corso dell'antica *Liquentia*, l'asta fluviale più importante del comprensorio tra i sistemi del Piave e del Tagliamento<sup>4</sup> e linea di confine amministrativo tra i territori di Altino e di Concordia.

La traccia del corso stradale non è visibile nelle riprese aeree della zona immediatamente circostante l'attuale centro urbano di San Stino, compreso tra la sponda sinistra della Livenza e il canale Fosson, mentre è ben evidente a est e a ovest di quest'area. Una recente scoperta ha permesso di individuare le tracce materiali del suo passaggio proprio in corrispondenza della parte non visibile del suo percorso, finora ipotizzabile solo genericamente sulla base di fonti d'archivio.

Nel corso dell'estate del 2010 sono state infatti condotte indagini archeologiche in un cantiere compreso tra via Togliatti e l'incrocio di viale Trieste con la Strada Statale 14 Triestina<sup>5</sup> (fig. 3). Nella trincea I (fig. 4), ad una profondità di

circa 50 centimetri dall'attuale piano di campagna è stato rinvenuto uno strato dello spessore tra gli 8 e i 10 centimetri, per una larghezza di circa 13 metri, costituito da ghiaia e radi frammenti di laterizi, alcuni molto dilavati, appartenenti originariamente a tegole o mattoni; la ghiaia giaceva su un sottile strato di sabbia sciolta di colore giallastro (fig. 5). Que-



fig. 5. Sezione della strada: in basso, particolare dello strato residuo con ghiaia.



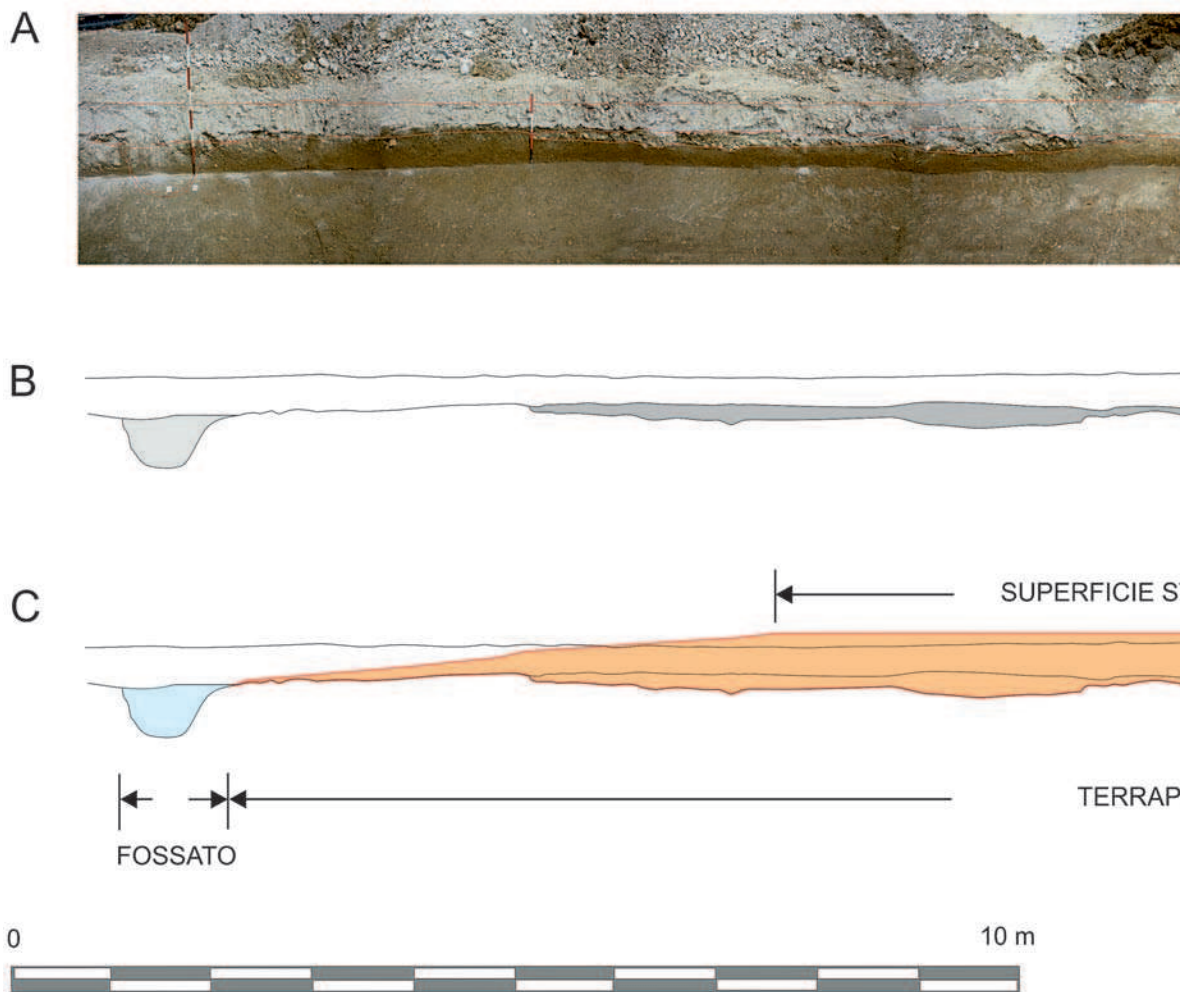
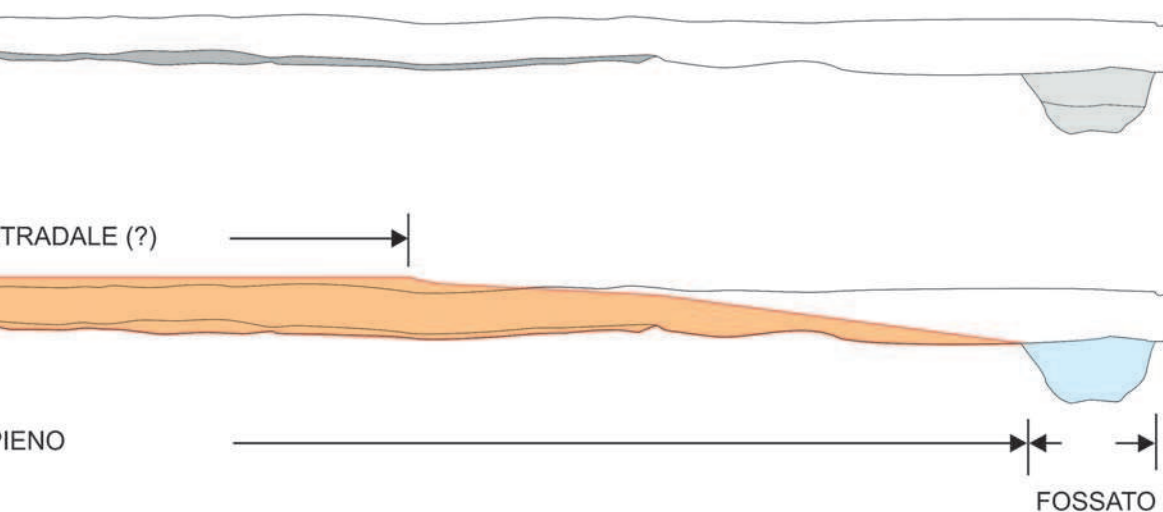
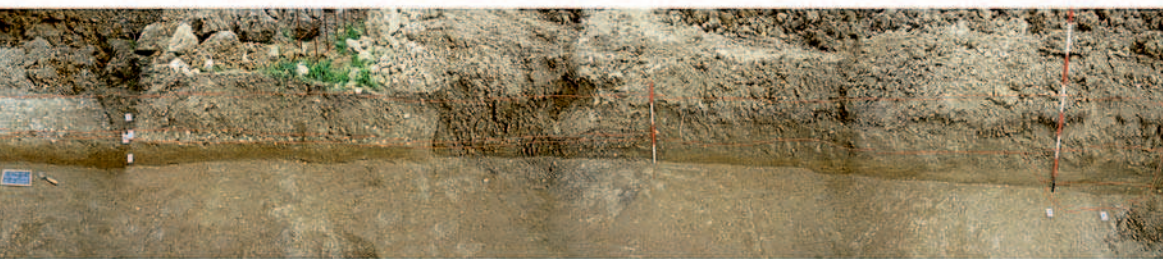


fig. 6. A: fotocomposizione della sezione della strada; B: depositi stratigrafici; C: proposta di ricostruzione del profilo della strada originaria.

sto deposito si collocava sopra uno strato argillo sabbioso, pulito, spesso circa 50 centimetri, che formava una piattaforma larga complessivamente circa 21 metri delimitata da due fossati con orientamento nord sud, quello a ovest largo 60 centimetri, quello a est 1 metro, che si approfondivano per circa 40 centimetri; il riempimento era costituito da uno strato limo argilloso di colore più scuro, privo di inclusi ad eccezione di qualche frammento di laterizio e qualche ciottolo; verso il fondo vi era-

no anche alcuni piccoli gasteropodi in una matrice più grigia e limosa. I fossati si impostavano su uno strato sterile argillo sabbioso di origine alluvionale.

La sequenza messa in luce, seppur residuale, costituisce una chiara evidenza dell'antico corso stradale. Lo strato costituito da terreno di riporto, in argilla sabbiosa mista a ciottoli, è parte residuale di un terrapieno che dobbiamo immaginare risalire con sponde oblique dai due fossati laterali venendo ad assumere una



sezione a trapezio: esso costituiva la base su cui era stesa la carreggiata vera e propria, realizzata probabilmente anch'essa in ciottoli (fig. 6). È stato possibile determinare il preciso orientamento est-ovest di questo tratto stradale grazie all'individuazione delle medesime tracce in un secondo sondaggio, la trincea 2, posta a circa una ventina di metri a sud ovest.

Questo rinvenimento offre l'occasione per rileggere alla luce dei nuovi dati quanto già noto sulla strada, sia dai documenti d'archivio sia dalle evidenze fisiche ancora oggi visibili sulla superficie dei terreni interessati dal suo pas-

saggio, al fine di proporre più precisamente il tracciato.

Come già detto all'altezza di San Stino la strada doveva superare la Livenza. Già Dario Bertolini, nel 1881, durante una sua prima visita nel paese alla ricerca di notizie circa il luogo di rinvenimento, avvenuto nel 1815, dell'iscrizione funeraria *CIL V*, 1930, ne aveva inizialmente ipotizzato il passaggio poco a nord dell'attuale centro, nelle vicinanze di un terreno posto appena oltre la riva sinistra del fiume, dove i residenti affermavano di aver rinvenuto durante i lavori agricoli di strutture in laterizio





fig. 7. Il tracciato della "via Annia" a San Stino di Livenza, tra il fiume e il canale Fosson.  
fig. 8. Blocchi trachitici antistanti la chiesa di Santo Stefano.







fig. 9. L'area di San Stino nella Kriegskarte di Anton von Zach.

fig. 10. La Strada del Giro nel Catasto Austriaco (su concessione dell'Archivio di Stato di Venezia).







fig. 11. Foto della sezione della via Annia individuata da G. Brusin (da BRUSIN 1949-1950).

e di un pozzo antichi, luogo che lo studioso portogruarese dice porsi lungo una strada "che andava diritta verso Portogruaro" e che ipotizzò poter coincidere con l'antico corso stradale. Bertolini ebbe modo di riprendere le indagini pochi anni più tardi in qualità di componente della Commissione della Regia Deputazione Veneta di Storia Patria, incaricata di rintracciare sul campo le testimonianze del passaggio della strada<sup>6</sup>. Grazie a nuovi indizi poté essere stabilito che la via da Altino raggiungesse invece la riva destra della Livenza presso Sant'Anastasia<sup>7</sup>.

Il passaggio del fiume doveva essere servito da un ponte in pietra, di cui resta testimonianza nei numerosi elementi lapidei raccolti in questo punto sulla riva sinistra del corso d'acqua verso la metà dell'Ottocento (fig. 7, 1): ventisei di questi blocchi, in trachite, perlopiù di forma parallelepipedica, ma anche a profilo arcuato, sono conservati nel sagrato della chiesa di Santo Stefano, a due chilometri più a monte del fiume (fig. 8)<sup>8</sup>. Non è questo l'unico ponte che serviva la strada in un territorio, come si è detto, così ricco di vie d'acqua: resti

di ben altri cinque sono stati rinvenuti nel solo tratto tra Altino e San Stino di Livenza<sup>9</sup>.

La via, superato il fiume, proseguiva diritta verso nord ovest per circa 1250 metri lungo il rettillo, con orientamento sud-ovest/nord-est, della ex strada consorziale detta "del Giro" o "dei Giri", presente, oltre che nei catastri Austriaco e Austro Italiano (fig. 9), già nella Krieg-



fig. 12. Elementi lapidei presso la moderna via Annia nel comune di San Stino di Livenza.

skarte di von Zach dell'inizio dell'Ottocento (fig. 10), e oggi denominata nello stradario comunale proprio "via Annia". Tracce della carreggiata costituite da concentrazioni di ghiaia erano visibili, come riporta Bertolini, presso la proprietà Zulianello, vicino alla sponda del fiume (fig. 7, 2)<sup>10</sup>. Numerosi sono anche i rinvenimenti archeologici lungo l'asse viario segnalati dagli abitanti del luogo allo studioso: i più consistenti sono costituiti dalle fondazioni in laterizi della lunghezza di ben 17 metri per 1 di profondità, rinvenute sul lato nord della via (fig. 7, 3)<sup>11</sup>.

Verso la fine degli anni Cinquanta del Novecento Giovanni Brusin riconobbe l'impianto stradale nelle sezioni di alcune scoline dei campi di questa zona, rinvenimento purtroppo non collocabile precisamente: la traccia era così evidente che si poté misurare la larghezza della carreggiata in 8/9 metri, costituita da ghiaia e frustuli di laterizi, per uno spessore di circa 30/40 centimetri al centro, 20/25 ai margini. Come si evince dalla foto del deposito scattata in quella occasione, la strada era affiancata da modesti fossati (fig. 11)<sup>12</sup>.

Proseguendo lungo la via verso est, presso un nucleo di case a circa un chilometro dalla sponda del fiume (fig. 7, 5), sono attualmente conservati due blocchi lapidei a sezione circolare (fig. 12): il primo ha una lunghezza di 90 cm e un diametro di 43/46 cm, presenta un incasso quadrato di 9x9 cm al centro delle due facce; il secondo è lungo 116 cm per un diametro di 50/60 cm, la superficie è liscia e le facce in frattura. Nessuno dei locali ricorda la provenienza delle pietre. Bertolini segnalò però la presenza presso uno dei terreni vicini di un manufatto simile, un frammento di colonna lunga ben 2,65 metri dal diametro di 25/30 cm (fig. 7, 4)<sup>13</sup>. Se, come sembra plausibile, i

due manufatti sono da riferire ad epoca romana, non è escluso che potessero in qualche modo essere legati alle strutture contermini alla strada. Altra suggestiva ipotesi è che potessero essere funzionali alla strada stessa: non tanto il primo, in cui la presenza dei due incassi sembra caratterizzarlo meglio come elemento architettonico, quanto il secondo che, seppure non presenti nella superficie superstite alcun segno, potrebbe avere forma e dimensioni compatibili con i molti miliari rinvenuti lungo il corso della strada<sup>14</sup>.

Il rettilineo dell'attuale via termina poco prima dell'incrocio con via Trieste, proprio in vicinanza, all'incirca un centinaio di metri, del luogo dove è stato eseguito il recente saggio stratigrafico sopra descritto (fig. 7, 6). Grazie a quest'ultimo rinvenimento siamo ora in grado di affermare con certezza che la strada piegava leggermente verso nord ovest poco prima di questo punto, spostandosi progressivamente verso nord per un tratto lungo all'incirca novecento metri: qui doveva passare, secondo Bertolini, attraverso i terreni dell'allora proprietà Bevilacqua (fig. 7, 7), dove erano state rinvenute alcune tombe ad incinerazione in urna vitrea in cassetta di laterizi<sup>15</sup>. Ancora oggi la traccia del passaggio stradale è visibile sui terreni tra via Togliatti e via Martin Luther King, in forma di un'ampia dispersione di ciottoli di ghiaia concentrata su una fascia larga una ventina di metri. Il motivo di questa deviazione dell'asse del percorso è forse da ricercare nell'opportunità di evitare una zona meridionale maggiormente depressa, sottoposta a maggior rischio idrogeologico: infatti anche al tempo di Bertolini la via passava, prima di incontrare il canale Fosson, attraverso alcuni terreni definiti dallo studioso come paludosi<sup>16</sup> (fig. 7, 8).

Una ulteriore testimonianza delle difficoltà



idrauliche che si dovettero affrontare in questo tratto del tracciato è stata rinvenuta a tre chilometri dal Fosson verso est, lungo la moderna statale Triestina che, superato il canale, coincide all'incirca con il tratto di strada antico. Presso l'Azienda Agricola Bosco del Merlo in località Loncon, in un intervento della Soprintendenza nel 2004<sup>17</sup> (fig. 13), è stato rinvenuto un ampio tratto dell'inghiaiato della carreggiata e una serie di opere volte alla bonifica dei terreni dove passava, realizzate attraverso la parziale colmata di zone di basatura naturale con la posa, alla base delle depressioni, di tronchi lignei affiancati in orizzontale, che venivano a costituire l'appoggio per i consistenti riporti di terreno su cui era a sua volta stesa la superficie stradale: quest'ultima anche qui doveva dunque estendersi, per alcuni tratti, su un vero e proprio terrapieno. Inoltre il rinvenimento dei resti di un condotto sotterraneo con spallette in mattoni laterizi, perpendicolare alla strada, testimonia la presenza di infrastrutture idrauliche destinate a favorire lo smaltimento delle acque residue che potevano accumularsi lungo le sponde.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici della realizzazione della strada, i rinvenimenti della trincea I confermano quanto già ampiamente attestato in occasione di altri scavi che hanno riguardato la carreggiata stradale dell'Annia<sup>18</sup>. Un terrapieno costituito da terreno di riporto, che quasi sempre si rinviene tronco, tanto che in alcuni casi manca ogni traccia della superficie stradale, costituisce la base di impianto della carreggiata. L'ampiezza di questo terrapieno, delimitato dalla presenza ai lati di due fossati più o meno larghi e spesso costituito dal materiale di risulta dallo scavo di questi, si attesta intorno ai 20 metri: nel nostro caso 21; 26 (ma compresi i fossati) per quello rinvenu-

to recentemente in via Terranova a Marteggia di Meolo; circa 21 metri per il tracciato esterno e 17 per quello interno rinvenuti a di Ca' Tron; 19,80 metri presso la tenuta Zuccarello di Altino<sup>19</sup>. A queste misure si possono aggiungere quelle rinvenute in un altro settore della strada, nella sua parte meridionale: ad Agna (PD) la larghezza è di poco meno di 20 metri, mentre presso la località Pontinovi di Adria (RO) 17,8 metri (misura riferita all'interasse dei fossati)<sup>20</sup>.

Su questa base trova sede la carreggiata vera e propria, costituita da ghiaia e radi frammenti di laterizi, con un'ampiezza variabile, da quanto si desume dai dati in letteratura, tra i 6 e i 15 metri. Come si è detto spesso ne manca ogni traccia a causa delle erosioni successive. Seppure anche la nostra sezione sia tronca, di essa, oltre a conservarsene la base, resta un residuo a quota leggermente superiore del riporto con ghiaia largo 13 metri: possiamo immaginare che il terrapieno si restringesse progressivamente verso l'alto fino a raggiungere quella larghezza tra gli 8 e 9 metri che registrò Brusin nella sezione della scolina, evidentemente meglio conservata, collocata in un punto imprecisato ma non distante dal nostro. Anche qui non mancano i confronti con altri strati in ghiaia, più o meno conservati, relativi al manto stradale: 6 metri a Marteggia di Meolo, tra gli 8 e i 9 in località Gaffarelle ad un chilometro a est di Concordia, 7 in località Seiuze a circa quattro chilometri a nord-ovest di Aquileia<sup>21</sup>. Il valore tende ad aumentare in prossimità dei grandi centri abitati attestandosi sui 12 metri, come rilevato ad Altino, Aquileia e a Concordia<sup>22</sup>.

Seppure i dati in nostro possesso relativi all'insediamento in questa zona siano ancora limitati, possiamo ipotizzare quale tipo di inse-



fig. 13. Scavo lungo la statale Triestina presso Loncon, azienda Bosco del Merlo: la massicciata in sezione e la struttura idraulica in laterizi (Archivio Museo Nazionale Concordiese di Portogruaro).





diamiento accompagnasse il passaggio della strada a San Stino.

Il paesaggio antropico antico doveva probabilmente essere quello tipico della *Venetia* costiera, costituito, fuori dai principali centri urbani, dalla presenza di piccole realtà insediative, talvolta con una propria, seppur semplice, struttura amministrativa, quali erano i *pagi*, come ad esempio quelli che ci sono noti attraverso il rinvenimento di cippi iscritti nel territorio a ovest di Concordia presso Lison, oppure di insediamenti rustici isolati di medie e piccole dimensioni<sup>23</sup>; a fare da sfondo, nella zona più interna, erano presenti gli ampi e regolari spazi centuriati.

Come si è in parte detto, le attestazioni archeologiche finora note relative all'area dell'attuale centro storico si riferiscono unicamente a notizie d'archivio piuttosto generiche o a rinvenimenti di materiale archeologico di superficie, tutte attinenti l'epoca romana<sup>24</sup>. La maggioranza dei rinvenimenti collocabili, seppur approssimativamente, in pianta, si concen-

tra proprio lungo l'asse della "via Annia": ci è infatti ignoto il contesto di rinvenimento dei materiali sporadici di epoca romana di cui si ha notizia, oggi dispersi, alcuni notevoli, che si trovavano in vari punti della cittadina<sup>25</sup>.

L'unico consistente nucleo di resti di strutture si colloca nei terreni immediatamente a ovest del passaggio del fiume, all'inizio di quella via "del Giro" dove furono rinvenute nell'Ottocento le notevoli fondazioni in laterizi già descritte: data la loro vicinanza al tracciato dell'antica via e la notevole consistenza, non è da escludere che possano essere riconducibili alla presenza di un edificio in relazione alla strada.

Sono stati invece localizzati molto più a ovest, oltre il canale Fosson, nei terreni a sud e a nord del tratto stradale diretto verso Lison, i rinvenimenti di superficie relativi all'originaria presenza di piccoli insediamenti rustici con le pertinenti aree funerarie<sup>26</sup>.

Alberto Vigoni

#### Note

<sup>1</sup> Ultime sintesi generali VERONESE 2009 e VERONESE 2011, oltre a ROSADA, FRASSINE, GHIOTTO 2010; in particolare per il tratto nord orientale della strada, GHEDINI, BONDESAN, BUSANA 2002, BUSANA, GHEDINI 2004 e PUJATTI 2010. La costruzione della strada risalirebbe al 153 a.C. se riferita al consolato di Tito Annio Lusco o il 131 o 128 a.C. se alla pretura o il consolato di Tito Annio Rufo, questione non chiarita neppure dalla recente scoperta di un miliare che sembra ad essa riferibile: su quest'ultimo, DONATI 2009 e ROSADA, FRASSINE, GHIOTTO 2010, pp. 129-141.

<sup>2</sup> Per un inquadramento generale, FONTANA, FURLANETTO 2004.

<sup>3</sup> *It. Burd.*, 559, 7 (ed. Cuntz).

<sup>4</sup> BOSIO 1970, p. 56 e BOSIO 1991, p. 72.

<sup>5</sup> Il cantiere, realizzato per la costruzione di un immobile commerciale, era compreso tra le attuali vie Trieste e Togliatti: lo scavo è stato diretto da Francesco Cozza della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto e realizzato dalla ditta Dedalo snc di Padova, condotto, oltre da chi scrive, da Marta Bisello, Stefano Gobbato e Andrea Nardo.

<sup>6</sup> Nella prima visita lo studioso identifica nel mappale 1291 il campo dove furono rintracciati i resti antichi, BERTOLINI 1881, a cui però non fa alcun cenno nella successiva relazione riguardante la seconda proposta del passaggio della strada sulla Livenza, che si colloca più a sud di circa tre chilometri. È da notare che nell'identificazione del primo sito con quel mappale pare esservi una contraddizione nelle parole di Bertolini in quanto non vi è in quell'area alcuna strada che si diriga diritta verso Portogruaro come invece egli afferma: nonostante questo non sembrano esserci motivi per pensare ad un errore nel riportare il numero di mappale in *Notizie Scavi* del 1881. Per la seconda visita, BERTOLINI, STRINGHETTA, DEL PRÀ 1884; sintesi dei rinvenimenti in CAV I 1988, F.39, 68.

<sup>7</sup> A Sant'Anastasia, presso la Villa Marzotto, una stele funeraria a pseudo edicola, murata sulla facciata della villa: CAV I 1988, F.39, 67.1.

<sup>8</sup> Sul rinvenimento dei blocchi, BERTOLINI, STRINGHETTA, DEL PRÀ 1884, p. 484; BRUSIN 1949-50, p. 119. Si veda anche CAV I 1988, F.39, 67.1 e GUERRA 2005, p. 105.

<sup>9</sup> Tra Sile e Livenza si sono rinvenuti ponti presso Portegrandi, Ca' Corner, SCARFÌ, TOMBOLANI 1985, p. 36 (nota 9), GALLIAZZO 1995, p. 222, n. 451; a Ca'Tron, BUSANA 2004; a Musile di Piave, a ovest della località Marteggia, CROCE DA VILLA, FAVERO 1991, pp. 22-23 (n. 33) e CAV IV 1994, F.52, 8; sempre a Musile, presso Fossetta, CROCE DA VILLA 1990, CAV IV 1994, F.52, 19, GALLIAZZO 1994, pp. 147-148; località Fiumicetto di S. Donà di Piave, BRUSIN 1949-50, pp. 117-121, GALLIAZZO 1995, n. 452, pp. 222-223, e riferimenti in CROCE DA VILLA, GOBBO, PETTENÒ 2004; a Ceggia, BRUSIN 1949-50, pp. 121-125 e CAV I 1988, F.39, 74, e GALLIAZZO 1995, pp. 215-218.

<sup>10</sup> Catasto Austro Italiano, mappale 588, BERTOLINI, STRINGHETTA DAL PRA' 1884, p. 483.

<sup>11</sup> Catasto Austro Italiano, mappale 578, BERTOLINI, STRINGHETTA DAL PRA' 1884, p. 484.

<sup>12</sup> BRUSIN 1949-50, pp. 124-125.

<sup>13</sup> Catasto Austro Italiano, mappale 576 di BERTOLINI, STRINGHETTA DAL PRA' 1884, p. 484.

<sup>14</sup> BASSO 1987, pp. 172-203, con aggiornamento per la zona già trattata in BASSO 1996.

<sup>15</sup> Catasto Austro Italiano, mappale 841, BERTOLINI, STRINGHETTA DAL PRA' 1884, pp. 483-484.

<sup>16</sup> Catasto Austro Italiano, mappale 637, BERTOLINI, STRINGHETTA DAL PRA' 1884, p. 483.

<sup>17</sup> Lo scavo, diretto da Elena Pettenò, è stato condotto dalla ditta Malvestio di Concordia Sagittaria (VE). ANNIBALETTO 2010, pp. 338-339.

<sup>18</sup> In generale su questa particolare tecnica stradale, BONETTO 2002.

<sup>19</sup> Si veda quanto riportato per Marteggia in PUJATTI 2010, p. 123; per Ca'Tron, BUSANA, GHEDINI 2004, p. 43 e 47; per Altino, TIRELLI, CAFIERO 2004, p. 168.

<sup>20</sup> Per Agna, PETTENÒ, VIGONI 2011a; per Adria, BACCI *et alii* 2011.

<sup>21</sup> Per Marteggia, PUJATTI 2010, p. 124; per Concordia, PETTENÒ, VIGONI 2011b; per Aquileia, MAGGI, ORIOLO 2004, pp. 227-228.

<sup>22</sup> Altino: TIRELLI, CAFIERO 2004, pp. 166-167; Aquileia, MAGGI, ORIOLO 2004, p. 227; per Concordia, con un valore leggermente superiore, PETTENÒ, VIGONI 2011b.

<sup>23</sup> Per i *pagi* concordiesi, da ultimo ANNIBALETTO, PETTENÒ, PUJATTI 2010; più in generale, sull'organizzazione territoriale si veda l'esempio, ancora concordiese, in ANNIBALETTO 2010, pp. 103-106.

<sup>24</sup> Riferimenti generali in relazione al fiume in TONIOLO 2003; per il comparto territoriale di riferimento in epoca protostorica, PETTARIN 1997.

<sup>25</sup> BERTOLINI 1881; BERTOLINI 1889, p. 174; *Mappa* 1985, pp. 112-114.

<sup>26</sup> Siti di: Case Bernardi, CAV I 1988, F.39, 79 e *Mappa* 2002, 73; Idrovora S. Osvaldo, CAV I 1988, F.39, 80 e *Mappa* 2002, 7 (?); Idrovora S. Osvaldo, a sud, CAV I 1988, F.39, 80 e *Mappa* 2002, 78; Idrovora Lison, *Mappa* 1985, p. 99; *Mappa* 2002, 86; Case Milanese, *Mappa* 1985, p. 102 e *Mappa* 2002, 85.



## BIBLIOGRAFIA

- ANNIBALETTO 2010 = ANNIBALETTO M., *Il paesaggio suburbano di Iulia Concordia*, Rubano (PD).
- ANNIBALETTO, PETTENÒ, PUJATTI 2010 = ANNIBALETTO M., PETTENÒ E., PUJATTI E. 2010, *Una rilettura, tra storia e archeologia del paesaggio, di Lison di Portogruaro (Venezia)*, in "Archeologia Veneta" XXXII, pp. 88-119.
- BASSO 1987 = BASSO P., *I miliari della Venetia romana*, "Archeologia Veneta" IX.
- BASSO 1996 = BASSO P., *Nuovi miliari della via Annia*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto" XII, pp. 152-157.
- BACCI et alii 2011 = BACCI N., GAMBACURTA G., MARCASSA P., MARCHESINI M., SCHIAVO A., *Verifiche archeologiche sul tratto della Via Annia in località Pontinovi di Adria*, in VERONESE 2011, pp. 173-192.
- BERTOLINI 1881 = BERTOLINI D., *S. Stino di Livenza*, in "Notizie Scavi", pp. 187-188.
- BERTOLINI 1889 = BERTOLINI D., *Concordia*, in "Notizie Scavi", pp. 173-174.
- BERTOLINI, STRINGHETTA, DEL PRÀ 1884 = BERTOLINI D., STRINGHETTA G., DEL PRÀ G., *Dal Livenza al Tagliamento. Atti della Regia Deputazione Veneta sopra gli studi di Storia Patria*, in "Archivio Veneto" 27, pp. 480-490.
- BOSIO 1970 = BOSIO L., *Itinerari e strade della Venetia romana*, Padova.
- BOSIO 1991 = BOSIO L., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova.
- BONETTO 2002 = BONETTO J., *Il percorso e le caratteristiche tecniche*, in GHEDINI, BONDESAN, BUSANA 2002, pp. 125-138.
- BRUSIN 1949-1950 = BRUSIN G., *Sul percorso della via Annia tra il Piave e il Livenza e presso Torviscosa. Nuovi appunti*, in "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti" CVIII, pp. 115-127.
- BUSANA, 2004 = BUSANA M.S., *Il ponte presso il percorso interno della via Annia*, in BUSANA, GHEDINI 2004, pp. 68-80.
- BUSANA, GHEDINI 2004 = BUSANA M.S., GHEDINI F. (a cura di), *La via Annia e le sue infrastrutture*, Atti del 1e Giornate di Studio, Ca' Tron di Roncade (TV), 6-7 novembre 2003, Cornuda (TV).
- CAV I 1988 = *Carta archeologica del Veneto*, a cura di L. Capuis, G. Leonardi, S. Pesavento Mattioli, G. Rosada, I, Modena.
- CAV IV 1994 = *Carta archeologica del Veneto*, a cura di L. Capuis, G. Leonardi, S. Pesavento Mattioli, G. Rosada, IV, Modena.
- CROCE DA VILLA 1990 = CROCE DA VILLA P. (a cura di), *Musile di Piave: ponte romano lungo l'Annia*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto" VI, pp. 165-188.
- CROCE DA VILLA, FAVERO 1991 = CROCE DA VILLA P., FAVERO V., *Il territorio in epoca romana, in Provincia di Venezia. La pianura tra Sile e Piave nell'Antichità*, Mirano (VE), pp. 14-32.
- CROCE DA VILLA, GOBBO, PETTENÒ 2004 = CROCE DA VILLA P., GOBBO V., PETTENÒ E., *Indagini e scoperte lungo la via Annia tra Altino e Iulia Concordia*, in BUSANA, GHEDINI 2004, pp. 119-224.
- DONATI 2009 = DONATI A., *T. Annius T. f.*, in "Epigraphica" LXXI, pp. 73-83.
- FONTANA, FURLANETTO 2004 = FONTANA A., FURLANETTO P. 2004, *Tra Tagliamento e Livenza*, in

A. Bondesan, M. Meneghel (a cura di), *Geomorfologia della provincia di Venezia. Note illustrative della Carta geomorfologia della provincia di Venezia*, Padova, pp. 195-234.

- GALLIAZZO 1994 = GALLIAZZO V., *I ponti romani, II. Catalogo generale*, Treviso.
- GALLIAZZO 1995 = GALLIAZZO V., *I ponti romani, I. Esperienze preromane. Storia. Analisi architettura e tipologia. Documenti. Rapporti con l'urbanistica. Significato*, Treviso.
- GHEDINI, BONDESAN, BUSANA 2002 = GHEDINI F., BONDESAN A., BUSANA M.S., *La tenuta di Cà Tron. Ambiente e storia nelle terre dei dogi*, Sommacampagna (VR).
- GHIOTTO 2010 = GHIOTTO A. R., *Di là dal fiume e tra gli antichi pagi. Dal Tagliamento al Livenza*, in ROSADA, FRASSINE, GHIOTTO 2010, pp. 49-59.
- GUERRA 2005 = GUERRA R., *Liquentia. Un fiume nella X regio augustea Venetia et Histria*, S. Stino di Livenza (VE).
- MAGGI, ORIOLO 2004 = MAGGI P., ORIOLO F., *Il percorso della via Annia nel territorio di Aquileia: elementi per la sua definizione*, in BUSANA, GHEDINI 2004, pp. 225-239.
- Mappa 1985 = Mappa Archeologica. Gli insediamenti d'epoca romana nell'agro Concordiese*, Torre di Mosto (VE).
- Mappa 2002 = Mappa Archeologica. Ricerche di topografia archeologica nel Veneto orientale*, a cura del Gruppo Archeologico del Veneto Orientale, Gruaro (VE).
- PETTARIN 1997 = PETTARIN S., *Testimonianze preromane dai territori situati lungo il fiume Livenza*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto" XIII, pp. 129-141.
- PETTENÒ, VIGONI 2011a = PETTENÒ E., VIGONI A., *Il tratto della via Annia presso Agna*, in VERONESE 2011, pp. 193-204.
- PETTENÒ, VIGONI 2011b = PETTENÒ E., VIGONI A., *Iulia Concordia. Per un aggiornamento dei dati: le ultime scoperte dalle indagini lungo la via Annia*, in VERONESE 2011, pp. 241-278.
- PUJATTI 2010 = PUJATTI E., *Nuovi dati a conferma dei tracciati della via Annia in località Marteggia di Meolo (VE)*, in "Archeologia Veneta" XXXII, pp. 120-129.
- ROSADA, FRASSINE, GHIOTTO 2010 = ROSADA G., FRASSINE M., GHIOTTO A.R. (a cura di), *... via Anniam influentibus palustribus aquis eververatam ... Tradizione, mito, storia e catastrophe di una strada romana*, Treviso.
- SCARFÌ, TOMBOLANI 1985 = SCARFÌ B. M., TOMBOLANI M., *Altino preromana e romana*, Musile di Piave (VE).
- TIRELLI, CAFIERO 2004 = TIRELLI M., CAFIERO F., *La via Annia alle porte di Altino: recenti risultati dell'indagine*, in BUSANA, GHEDINI 2004, pp. 163-175.
- TONIOLO 2003 = TONIOLO A., *Il corso del Livenza e i suoi siti archeologici*, in GUERRA R., MATTOZZI M., UVAI L., *Il fiume Livenza. Contributo alla salvaguardia del territorio*, pp. 75-80, San Stino di Livenza (VE).
- VERONESE 2009 = VERONESE F. (a cura di) *Via Annia. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana*, Atti della Giornata di Studi, Padova 19 giugno 2008, Padova.
- VERONESE 2011 = VERONESE F. (a cura di) *Via Annia. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana. II*, Atti della Giornata di Studi, Padova 17 giugno 2010, Padova.