

L'ALBUM 22



FONDAZIONE
ANTONIO
COLLUTO



GRUPPO ARCHEOLOGICO
DEL VENETO ORIENTALE

con il contributo

dei Soci e degli Amici del Gr.A. V.O.

Tutti i diritti sono riservati. È vietata in tutto o in parte la riproduzione dei testi e delle illustrazioni.

© Gennaio 2018
Fondazione Colluto

Grafiche Turato Edizioni
via Pitagora, 16/a - 35030 Rubano (PD)
tel. 049 630933
ermes@graficheturato.it
ISBN 978-88-98997-63-3

Composizione grafica: Matteo Annibaletto

PERCORSI NEL PASSATO

MISCELLANEA DI STUDI PER I 35 ANNI DEL GRAVO
E I 25 ANNI DELLA FONDAZIONE COLLUTO

a cura di Alberto Vigoni

INDICE

Maria Teresa Senatore, <i>Premessa</i>	9
Claudio Odorico, <i>Premessa</i>	10
Daniele Ferrara, <i>Premessa</i>	11
Andrea Alberti, <i>Premessa</i>	12
Pierangela Croce Da Villa, <i>Premessa</i>	13
Lorenza Moro, Amalia Ruzzene, <i>Introduzione</i>	15

PARTE PRIMA

PERCORSI TRA TUTELA, VALORIZZAZIONE E ATTIVITÀ CULTURALI DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

Amalia Ruzzene, <i>Trentacinque anni di Gruppo Archeologico del Veneto Orientale</i>	21
Lorenza Moro, <i>Storia della Fondazione Colluto</i>	35
Francesca Benvegnù, <i>L'educazione al patrimonio per una futura consapevolezza</i>	51
Elena Pettenò, <i>“Sovversioni”: nel segno del dialogo tra classico e contemporaneo. Una mostra per rileggere un Museo ‘antiquario’</i>	55
Federica Rinaldi, <i>#Archeologiainperiferia: riflessioni sui processi di valorizzazione integrata del patrimonio culturale. Il sistema concordiese-portogruarese (VE) e quello tiburtino (RM) a confronto</i>	73

INDICE

PARTE SECONDA

PERCORSI CONCORDIESI

Marianna Bressan, Gaspare De Angeli, <i>L'agro di Concordia Sagittaria in età romana. Nuovi dati sulle strade per il Norico, la via Annia e la centuriazione</i>	93
Pierangela Croce Da Villa, <i>Riflessioni su alcune testimonianze della prima Cristianità di Concordia e Aquileia</i>	111
Elena Di Filippo Balestrazzi, <i>A Concordia, guardando sotto l'arca</i>	125
Daniele Odorico, <i>Il Campisel di Concordia Sagittaria</i>	145
Claudio Noviello, <i>Dario Bertolini e il P. Luigi M. Bruzza</i>	159
Ugo Perissinotto, <i>L'elmo d'oro di Amulio Tito</i>	197
Alberto Vigoni, <i>Il Sepolcreto dei Militi, ovvero la necropoli orientale di Iulia Concordia. Storia di un monumento perduto</i>	211

PARTE TERZA

PERCORSI NEL TERRITORIO

Michele Asolati, <i>Nuove scoperte sulle monete bronzee d'età imperiale con contromarche XLII e LXXXIII</i>	253
Margherita Bolla, <i>Bronzetti romani di Diana in Italia settentrionale</i>	267
Marta Bottos, <i>Piccola scultura in marmo dalla località Pedruje a Bagnarola (Sesto al Reghena, PN)</i>	285
Maurizio Buora, <i>Appunti sulla circolazione delle merci e delle persone tra la Gurina e l'Italia nord-orientale</i>	297
Cristina Crisafulli, <i>Il ritrovamento ottocentesco di un ripostiglio romano repubblicano ad Osoppo (UD)</i>	315
Alessandro Fontana, Giacomo Vinci, Giovanni Tasca, Paolo Mozzi, Matteo Vacchi, Giorgio Bivi, Sergio Salvador, Sandro Rossato, Fabrizio Antonioli, Alessandra Asioli, <i>Terra-mare: insediamenti lagunari e livello marino relativo durante l'età del Bronzo in Adriatico nord-occidentale</i>	325
Vincenzo Gobbo, <i>La ceramica invetriata bizantina del XI-XIII secolo in area veneta e nuovi dati sulla distribuzione areale nel Veneto orientale</i>	349
Annamaria Larese, Irene Calliari, Pietrogiovanni Cerchier, Luca Pezzato, <i>Il toro in bronzo di Montebelluna: considerazioni archeologiche e archeometriche</i>	363
Guido Rosada, <i>...ad extremos Italiae fines pervenire... Ritornando al Castellazzo di Doberdò</i>	371
Cecilia Rossi, <i>Il fuoco di pietra. Le pire funebri del Veneto romano da sintesi del lutto a segno per la memoria</i>	391

INDICE

Andrea Stella, <i>Monete romane provinciali nella Venetia et Histria: la documentazione di III sec. d.C.</i>	409
Giovanni Tasca, <i>Indizi di presenze del Bronzo finale nel Sanvitese (XII-X sec. a.C.)</i>	425
Maria Cristina Vallicelli, <i>La tomba 333 della necropoli del Canal Bianco di Adria: una rilettura</i>	439

APPENDICE

Alberto Vigoni, <i>In margine al catalogo della mostra "Immaginare l'antico": nuovi documenti inediti</i>	459
---	-----

L'AGRO DI CONCORDIA SAGITTARIA IN ETÀ ROMANA. NUOVI DATI SULLE STRADE PER IL NORICO, LA VIA ANNIA E LA CENTURIAZIONE

Marianna Bressan, Gaspare De Angeli

1. UNA PANORAMICA DELL'AGRO CONCORDIESE IN ETÀ ROMANA

Il centro di Concordia, sorto nella prima età del ferro su un dosso interfluviale al confine tra le terre asciutte sotto la linea delle risorgive e i territori idrograficamente instabili del margine adriatico, si va tramutando in città romana attraverso i secoli della romanizzazione, fino ad acquisire, con il principio dell'età imperiale, la fisionomia di città murata, dal perimetro a esagono irregolare e dalla maglia stradale regolare, a tutti nota dalla pianta ricostruttiva di fine Ottocento¹.

La *via Annia*, nel suo tragitto da *Patavium* ad Aquileia, all'interno della cinta concordiese si fa decumano massimo² e sancisce, forse per prima in ordine cronologico³, il rapporto di interrelazione e scambio tra città e agro, divenuto manifesto in età primo-imperiale, quando si può dire al culmine l'assetto infrastrutturale e insediativo del territorio circostante il centro dedotto a *colonia* tra il 42 e il 40 a.C.

In particolare, il sistema territoriale appare molto articolato a nord dell'*Annia*, senz'altro per le condizioni morfologiche e idrografiche più favorevoli (*fig. 1*). Giunge infatti da ovest la *via Postumia*, proveniente da Genova e diretta anch'essa ad Aquileia; la strada, secondo l'ipotesi di studio maggiormente accreditata, lasciata Oderzo, avrebbe toccato San Gio-

¹ Sulle interessanti vicissitudini occorse alla prima pianta ricostruttiva di Concordia, a firma di Giacomo Stringhetta e datata circa 1879, e alle copie e riprese successive, tra cui quella firmata da Antonio Del Prà per Dario Bertolini, cfr. *Immaginare l'antico* 2016. Su Concordia città, cfr. come riferimento *Concordia Tremila* 2001; per una sintesi, cfr. BONETTO 2009, pp. 229-250, con ampia bibliografia precedente.

² GHIOTTO 2010, pp. 51-53; DI FILIPPO BALESTRAZZI 2011, pp. 91-124.

³ La *via Annia*, almeno nel tratto che qui interessa, sarebbe in verità la versione di metà/seconda metà II sec. a.C. della via di Emilio Lepido, proveniente da Bologna e diretta per Padova ad Aquileia, consolidata su una pista più antica intorno al 175 a.C. (BOSIO 1991, pp. 31-41, 69-81); per uno studio generale e il punto della situazione sulle problematiche cronologiche, cfr. ROSADA 2010, pp. 129-141.



Fig. 1 – L'agro concordiese in età romana con le strade, la centuriazione concordiese, i siti delle mappe archeologiche e il posizionamento degli scavi 2016-2017: 1. tratto di *via occidentale per il Norico* (§ 3); 2. possibili *limites agrari* (§ 5); 3. tratto di *via orientale per il Norico* (§ 4); 4. tratto di *via Annia* (§ 6) (rielaborazione grafica di A. Depieri, M. Frassine).

vanni di Motta di Livenza, Quartarezza, Annone Veneto, Pradipozzo e Summaga, per innestarsi nel tracciato della via di Lepido – *via Annia* proveniente da Padova a ovest del centro di Concordia, all'epoca ancora non insignita dello *status* di *colonia*⁴.

Se il tracciato orientale della *via Postumia* si basa su fonti indirette e non è a oggi sostenuto da verifiche stratigrafiche, opposto è il caso della cosiddetta *via per il Norico*, sconosciuta alle fonti indirette e itinerarie e invece individuata in diverse occasioni di scavo e ricognizione⁵. La strada usciva da Concordia verso nord, oltrepassava il *Reatinum-Lemene* con un ponte⁶ e proseguiva sulla sinistra idrografica, a circa 1 km di distanza dal fiume, più o meno dove oggi passa la via Villastorta a est di Portogruaro⁷ per le località Ronchi, Fossalato, Portovecchio, Cintello e poi oltre fino a Pieve di Rosa, presso la quale secondo alcuni guada il *Tiliventum maius*, e alla *statio ad Silanos*, dove intercettava la via tra Aquileia e *Virunum*. In base al rinvenimento, lungo il percorso, di sei cippi miliari, cinque dei quali databili tra 2 e 1 a.C., la strada si ritenne costruita in età augustea, sebbene dati più recenti ne arretrino l'apertura al II-I a.C.⁸, con funzione di *via per compendium*, stesa per compensare, appunto, la distanza tra la *via Annia* e la strada, a questa parallela verso nord, tra Aquileia e *Virunum*.

Alcuni indizi, poi, hanno fatto ipotizzare la presenza di un'ulteriore strada diretta egualmente verso nord e stesa sulla destra del Lemene, più vicina al fiume di quanto non fosse la *via per il Norico* sulla sinistra idrografica, transitante per Bagnara e Bagnarola e connessa al tracciato, non riscontrato a terra, noto in letteratura come *via Giulia*⁹. A tale via, secondo un'ipotesi¹⁰, potrebbero appartenere i resti di una strada glareata e di un ponticello, individuati nel 1884 da Dario Bertolini in località Visinal di Portovecchio di Portogruaro¹¹, troppo distanti dal tracciato della *via per il Norico* per farne parte, anche se per attribuire tali rinvenimenti a una via di una certa percorrenza di traffico sulla destra Lemene bisogna ipotizzare un refuso di Bertolini nel riportare la larghezza di 1,75 m, che peraltro invece appare coerente con le dimensioni contenute del piccolo ponte collegato.

Al di là di tale seconda ipotesi, la via sulla sinistra Lemene appare documentata a terra in più punti: oltre al già menzionato ponte sul Lemene appena fuori Concordia, se ne intercettò il tracciato nel 1878 presso il fondo Danieluzzo di Portogruaro a circa un miglio dalla città romana¹², nel 1884 presso Villastorta¹³, nel 2004 all'incrocio tra via Villastorta e via Moro di Portogruaro (cfr. *supra* e *infra*, § 3), negli anni Novanta presso Portovecchio di Portogruaro¹⁴, intorno al 2000 in località Crede di Fossalato – unica occasione in cui la strada glareata fu vista per l'intera larghezza, pari a 6 m –¹⁵, ancora negli anni Novanta poco oltre

⁴ La *via Postumia* si data al 148 a.C. Per lo studio itinerario e la critica all'ipotesi del tracciato "alto" della strada: BOSIO 1991, pp. 42-57; cfr. anche ROSADA 1998, pp. 242-248; FRASSINE, VALLE 2015, pp. 46-51. Sul rapporto della strada consolare (sia essa via di Lepido, *Postumia* o *Annia*) con il centro urbano di Concordia, cfr. MALNATI, TIRELLI, CROCE DA VILLA 1998, pp. 458-462.

⁵ BOSIO 1991, pp. 184-199; GOBBO 2002, pp. 37-43; ANNIBALETTO 2010, pp. 111-116.

⁶ GOBBO 2002, p. 38; ANNIBALETTO 2010, pp. 319-320, n. 56.

⁷ GOBBO 2004; ANNIBALETTO 2010, p. 350, n. 111.

⁸ ANNIBALETTO 2010, p. 112.

⁹ ROSADA 1999, pp. 49-50, che considera la *via per il Norico* quella sulla destra Lemene; ANNIBALETTO 2010, p. 113.

¹⁰ GOBBO 2002, pp. 39-40; ANNIBALETTO 2010, p. 113.

¹¹ ANNIBALETTO 2010, pp. 356-357, nn. 125-126.

¹² ANNIBALETTO 2010, p. 321, n. 59.

¹³ ANNIBALETTO 2010, p. 348, n. 107 presso il «viottolo che dalla strada di Russolo mette alla casa colonica del sig. Zambaldi».

¹⁴ ANNIBALETTO 2010, p. 353, n. 118.

¹⁵ ANNIBALETTO 2010, pp. 354-355, n. 120.

in località Portovecchio¹⁶. Il rinvenimento del 2016-2017 rappresenta l'ultima attestazione in ordine di tempo del tracciato stradale descritto (cfr. *infra*, § 3).

Qualche chilometro più a est, sconosciuta all'autorevole tradizione di studi e anzi in principio accolta con un certo scetticismo, è una seconda via per il Norico, ben documentata nel tratto friulano da accurate indagini stratigrafiche in anni molto recenti. Essa si staccava dalla *via Annia* presso Vado e si dirigeva verso *Quadrivium*-Codroipo attraverso Morsano al Tagliamento (Pordenone); nel tratto veneto venne individuata presso il casello isolato della linea ferroviaria Venezia-Trieste subito a nord di Vado, le località Paludussi, Tomba, Portelle in Comune di Teglio, Bandis e Paludo¹⁷. La strada, nota come *via orientale per il Norico* o *via per Vadum/Quadrivium* o *via delle Pars*, correva lungo la sinistra idrografica del *Tiliaventum maius* e, secondo un'ipotesi di studio, presso Morsano veniva raggiunta dall'altra via per il Norico, l'occidentale uscente da Concordia e passante per Cordovado, lungo la destra idrografica dell'antico corso fluviale, guadato poco prima del ricongiungimento. La cronologia della costruzione della strada non è certa, pur orientandosi plausibilmente in età augustea, al netto della difficoltà di riconoscerla e datarne le tracce in un contesto idrograficamente molto instabile dovuto alle divagazioni storiche del Tagliamento¹⁸.

Alla complessità infrastrutturale fotografata dalla molteplicità dei percorsi stradali si aggiunge un altro, importante elemento di governo del territorio antico, indiziato sul terreno macroscopicamente solo dal rettilineo che oggi collega Portogruaro con Cinto Caomaggiore, poco a nord di Concordia. La strada attuale è considerata l'unico relitto in superficie della suddivisione agraria regolare estesa a nord-ovest della *colonia* fino al confine con la regione Friuli Venezia-Giulia e oltre, nell'agro pordenonese meridionale.

Gli studi sulle caratteristiche e l'estensione della centuriazione a nord di Concordia risalgono all'autorevole ed estremamente documentato lavoro di Luciano Bosio della seconda metà degli anni Sessanta¹⁹, che le indagini con telerilevamento della fine degli anni Novanta hanno sostanzialmente confermato. Le medesime indagini, peraltro, danno conto di altre due suddivisioni agrarie del territorio settentrionale di Concordia: la "sestese", compatibile con l'orientamento dell'Abbazia di Sesto al Reghena (VIII secolo) e l'"orientale", legata ai possedimenti benedettini (X/XI – XIII secolo), interpretate entrambe come riprese tarde in estensione orientale della centuriazione romana, con funzione di riadattamento della bonifica alle mutate condizioni geofisiche e idrologiche²⁰.

Integrano il quadro insediativo così articolato oltre centosettanta siti, frutto prevalentemente di assidua ricognizione svolta negli ultimi due decenni del secolo scorso, riconducibili per lo più a insediamenti rustici e relative necropoli, distribuiti arealmente nell'ampia fascia territoriale a nord di Concordia (attuali territori comunali di Pramaggiore, Cinto Caomaggiore, Gruaro, Teglio Veneto, Portogruaro, Fossalta di Portogruaro), concentrati più a ridosso del lato meridionale dell'*Annia* a est di Concordia (Comuni di Portogruaro e Fossalta di Portogruaro), presenti se pur più radi nel settore a sud-ovidente della stessa (Comuni di Portogruaro, Concordia Sagittaria, San Stino di Livenza)²¹.

¹⁶ ANNIBALETTO 2010, p. 321, n. 121.

¹⁷ *Mappa* 1985, pp. 48-50; BUORA 1987, coll. 277-282; GOBBO 1997, pp. 129-133; GOBBO 2002, pp. 43-45; FRASSINE, FONTANA, BEZZI 2014, pp. 107-128.

¹⁸ FRASSINE, FONTANA, BEZZI 2014, pp. 121-123.

¹⁹ BOSIO 1965-1966, pp. 195-260; BOSIO 1968, pp. 33-52.

²⁰ BAGGIO, SIGALOTTI 1999, pp. 11-24; ROSADA 1999, pp. 54-58; ROSADA 2001, pp. 29-37. Cfr. *infra*, § 5.

²¹ La prima carta archeologica dell'area è edita nel 1985 (*Mappa* 1985), alla quale va associato, a poca distanza di tempo, il dettaglio dedicato ai siti romani prospicienti il tratto finale del *Tiliaventum maius* comparso in occasione della pubblicazione della villa rustica di Marina di Lugugnana (*La villa* 1987); entrambi sono recepiti nella Carta Archeologica del Veneto del 1988 (CAV 1988). La carta archeologica dell'agro concordiese aggiornata nel 2002 (*Mappa* 2002), inserita

L'agro concordiese a sud dell' *Annia*²² era caratterizzato dall' instabilità idrografica tipica dei terreni bassi interlagunari, tanto che rientrava nell' area definita da Vitruvio (1, 4, 11) *gallicae paludes*. Pertanto una suddivisione agraria regolare sarebbe stata del tutto inefficace e anzi si ritiene che un minimo di giovamento in termini di bonifica e vivibilità si ottenne in virtù della centuriazione settentrionale. In compenso, tuttavia, tale fascia territoriale risultava attraversata da corsi d'acqua paralleli tra loro e ortogonali alla linea di costa, naturali integrazioni alle vie di comunicazione antropiche, stese orizzontalmente tra i centri planiziari e verticalmente tra questi e l'Oltralpe da un lato, l'Adriatico dall'altro. Da ovest, si incontrano il *Liquentia*-Livenza, il *Reatinum*-Lemene, il *Tiliaventum maius*, oggi ripreso dalla roggia Lugugnana, il *Tiliaventum minus*-Tagliamento. Tra questi, particolare catalizzatore dell'agro a sud-est di Concordia è il *Tiliaventum maius*, sul paleoalveo del quale numerosi si affacciano gli insediamenti rustici attestati ancora una volta da ricognizioni di superficie, talora confermati da scavi, come nel caso della rinomata *villa rustica* di Marina di Lugugnana²³ e dell'altro, più piccolo, edificio rustico con annessa necropoli presso Lugugnana²⁴.

2. LE INDAGINI ARCHEOLOGICHE DEL 2017

Tra l'autunno del 2016 e l'estate del 2017, una serie di interventi archeologici, svolti in occasione di due diversi cantieri, ha permesso di intercettare in quattro punti le infrastrutture pertinenti al quadro territoriale appena delineato.

Il lavoro più ampio è stato determinato dalla costruzione della terza corsia dell'autostrada A4 attraverso i territori comunali di Portogruaro e Fossalta di Portogruaro (cfr. *infra*, § 3, 4, 5). In base alla norma sull'archeologia preventiva²⁵, la Soprintendenza di settore ha prescritto al committente "Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4" alcune trincee esplorative in corrispondenza dei siti attraversati dal cantiere stradale e considerati più a rischio, sulla base di una verifica preventiva dell'interesse archeologico redatta ancora nel 2010²⁶. Ciò ha permesso di intercettare, da ovest verso est: in Comune di Portogruaro, un tratto della *via per il Norico* occidentale (cfr. *infra*, § 3); in Comune di Fossalta di Portogruaro, alcuni probabili *limites* agrari (cfr. *infra*, § 5); infine, più a est, un tratto della *via per il Norico* orientale (cfr. *infra*, § 4). Le superfici antiche residue giacevano a una profondità compresa tra gli 0,40 e gli 0,60 m dal piano di campagna attuale. Lo scavo non ha esaurito il deposito archeologico, che non è stato indagato se non per quanto necessario a ricavare le opportune informazioni sulla struttura e, ove possibile, sulla cronologia. Le strutture residue, al termine delle indagini e in vista del proseguimento del cantiere stradale, sono state protette con geotessuto e sabbia e interrate.

Un secondo cantiere ha interessato un terreno privato a sud di via De Gasperi in Comune di Portogruaro (cfr. *infra*, § 6). La sistemazione dei drenaggi per un vitigno è divenuta l'occasione per intercettare un segmento della *via Annia*, già attestata qui tramite foto aerea e ora rinvenuta, pur già intaccata, a una quota di circa 0,60 m sotto il piano campagna; in cor-

a integrazione dello studio geomorfologico della provincia di Venezia (*Geomorfologia* 2004) e, nella parte più strettamente connessa a Concordia, nel 2010 (ANNIBALETTO 2010).

²² CROCE DA VILLA 1989a, pp. 117-119.

²³ *La villa* 1987; BUSANA 2002, pp. 332-337.

²⁴ CROCE DA VILLA 1989b, pp. 115-117.

²⁵ Già d.lgs. 163/2006, artt. 95-96, ora d.lgs. 50/2016, art. 50.

²⁶ Verifica preventiva dell'interesse archeologico e trincee esplorative a cura della ditta Malvestio Diego & C. s.n.c., anni 2010 e 2016-17 (Archivio SABAP-Ve-Met).

rispondenza del terreno indagato, essa modifica l'andamento est-ovest, proveniente da Concordia, piegando verso nord-est in direzione di Fossalta di Portogruaro²⁷.

Marianna Bressan

3. LA VIA OCCIDENTALE PER IL NORICO O VIA PER COMPENDIUM

Nell'area compresa tra la periferia nord di Portogruaro e la località Fossalato, nei pressi del tracciato dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, una serie di sondaggi stratigrafici ha consentito di definire nel dettaglio l'ambito di passaggio della direttrice stradale coincidente con la *via occidentale per il Norico* o *via per compendium* (fig. 2)²⁸. In località Fossalato, pochi metri a sud del terrapieno dell'autostrada, un sondaggio archeologico (trincea 11) ha permesso di documentare un primo spaccato areale dei resti del manufatto. Un grosso limite alle osservazioni da campo è derivato dal fatto che le successioni stratigrafiche e i resti strutturali sono stati ampiamente compromessi dalla presenza di una serie ravvicinata di intacchi allungati di età contemporanea, che hanno lasciato pochi risparmi di stratigrafia *in situ*. L'evidenza è costituita dal residuo di un contesto strutturale formato da un riporto di matrici sabbiose a tessitura medio-fine di colore bruno scuro sopra le quali è presente una stesura di grossi ciottoli fluviali, associati a più scarsi frammenti di laterizi di evidente manifattura romana, appartenenti per lo più a tegole frammentarie. All'interno di uno degli scassi sono stati osservati ciottoli, frammenti di laterizio e abbondanti elementi di detrito grossolano di malte biancastre e calce, forse derivati da uno dei livelli costruttivi del corpo stradale, ora non più conservati. L'identificazione in questi resti di un tratto della *via per compendium* è stata operata sia in virtù della loro posizione topografica rispetto ai tracciati ricostruttivi editi²⁹, sia per confronto con le descrizioni della struttura reperibili in letteratura³⁰.

Le evidenze di ordine crono-stratigrafico raccolte in un secondo sondaggio (trincea 3) realizzato nelle vicinanze hanno permesso di definire la posizione stratigrafica del manufatto in rapporto alla sequenza pedo-alluvionale della località. Qui è stata documentata una serie di apporti alluvionali caratterizzata, alla base, dalla presenza di un paleosuolo sepolto di generica età pre-romana con caratteri idromorfi, connotato da una colorazione grigio scura e da modeste dispersioni di frustoli e piccoli frammenti di concotto. Un secondo ciclo sedimentario vede il depositarsi in area di un'unità a tessitura più fine che culmina al tetto con un secondo paleosuolo evidenziato da una colorazione debolmente più scura. È a partire da questa paleo-superficie che sembrano essersi impostati i livelli costruttivi della strada, come suggeriscono sia l'esame delle quote del piano di posa che le analogie compositive delle unità ad essa sottese. Completano la sequenza nuovi apporti di origine alluvionale caratterizzati da una tessitura mediamente più grossolana e da una colorazione più bruno giallastra. In essi sono da identificarsi i livelli posti a sigillo del manufatto, ora completamente rielaborati dall'orizzonte agrario contemporaneo.

Particolarmente interessante risulta il confronto con quanto emerso in occasione di uno scavo effettuato nell'ottobre del 2004 in un'ampia area situata tra via Aldo Moro e via Villastorta, nell'immediata periferia nord di Portogruaro (fig. 3)³¹. Qui il sedime stradale antico

²⁷ Il rinvenimento ha dato luogo all'avvio d'ufficio della dichiarazione di interesse culturale (notifica ai proprietari con documenti SABAP-Ve-Met prot. n. 3199-PD-RE del 21.8.2017 e prot. n. 3354-PD-RE del 31.8.2017).

²⁸ GOBBO 1996a, pp. 102-104; GOBBO 1997, pp. 127-129; CROCE DA VILLA 2002; ANNIBALETTO 2010, pp. 111-116. Cfr. *supra* § 1.

²⁹ GOBBO 1997, p. 128; CROCE DA VILLA 2002, p. 365; ANNIBALETTO 2010, p. 112.

³⁰ GOBBO 1996a, p. 104; GOBBO 1997, p. 126; ANNIBALETTO 2010 con bibliografia precedente.

³¹ ANNIBALETTO 2010, p. 350, n. 111. Intervento a cura di V. Gobbo per la ditta Malvestio & C. s.n.c. con la direzione scientifica della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, dott. E. Pettenò.



Fig. 2 – a) Portogruaro, località Fossalato - posizionamento dei sondaggi realizzati in corrispondenza del tracciato della *via occidentale per il Norico*; b) planimetria dei rinvenimenti riguardanti un segmento del sedime stradale (rilievo S. Bernardi – Malvestio Diego & C. s.n.c.; rielaborazione grafica di G. De Angeli).

risultava realizzato sopra un riporto ed era costituito da un livello di fondo in ciottoli e ghiaia grossolana, interpretato come preparazione per la stesura di un manto stradale in ghiaia più fine, qui completamente asportato dai lavori agrari moderni, ma documentato in scivolamento all'interno dei fossi laterali. Questi, che apparivano diversificati per dimensioni e profondità dell'interfaccia di scavo, sono apparsi poi riempiti da una spessa sequenza di apporti alluvionali, estesi anche al di fuori dei fossi a ricoprire l'intero manto stradale. Inoltre, i li-



Fig. 3 – a) Portogruaro, via Villastorta - posizionamento del saggio di scavo effettuato in corrispondenza del tracciato della *via occidentale per il Norico*; b) planimetria e sezione dei rinvenimenti riguardanti il sedime della strada; (rilievo S. Bernardi – Malvestio Diego & C. s.n.c.; rielaborazione grafica di G. De Angeli).

velli stradali di età romana erano posti a copertura dei resti di un precedente percorso in sabbia e ciottoli fluviali, attribuito ad un periodo compreso tra IV e III sec. a.C.

4. LA VIA ORIENTALE PER IL NORICO O VIA PER *VADUM/QUADRIVIUM*

Nel dicembre 2016, in un'area situata a nord del bosco di Alvisopoli, in prossimità dell'argine ovest del canale Taglio Nuovo, è stata scavata una trincea di verifica stratigrafica in un punto in cui era previsto il passaggio della cosiddetta *via orientale per il Norico* o *via per Vadum/Quadrivium* (fig. 4). All'interno del sondaggio (trincea 1) è stata documentata una sequenza pedo-alluvionale nella quale i resti del manufatto stradale sono posti in incisione sulla testa di un paleosuolo sepolto, di generica età pre-romana, evolutosi a spese di una sequenza di apporti limoso-sabbiosi di natura alluvionale. Alla base della successione è sembrato possibile individuare i termini di un più antico paleosuolo posto al tetto di un prece-

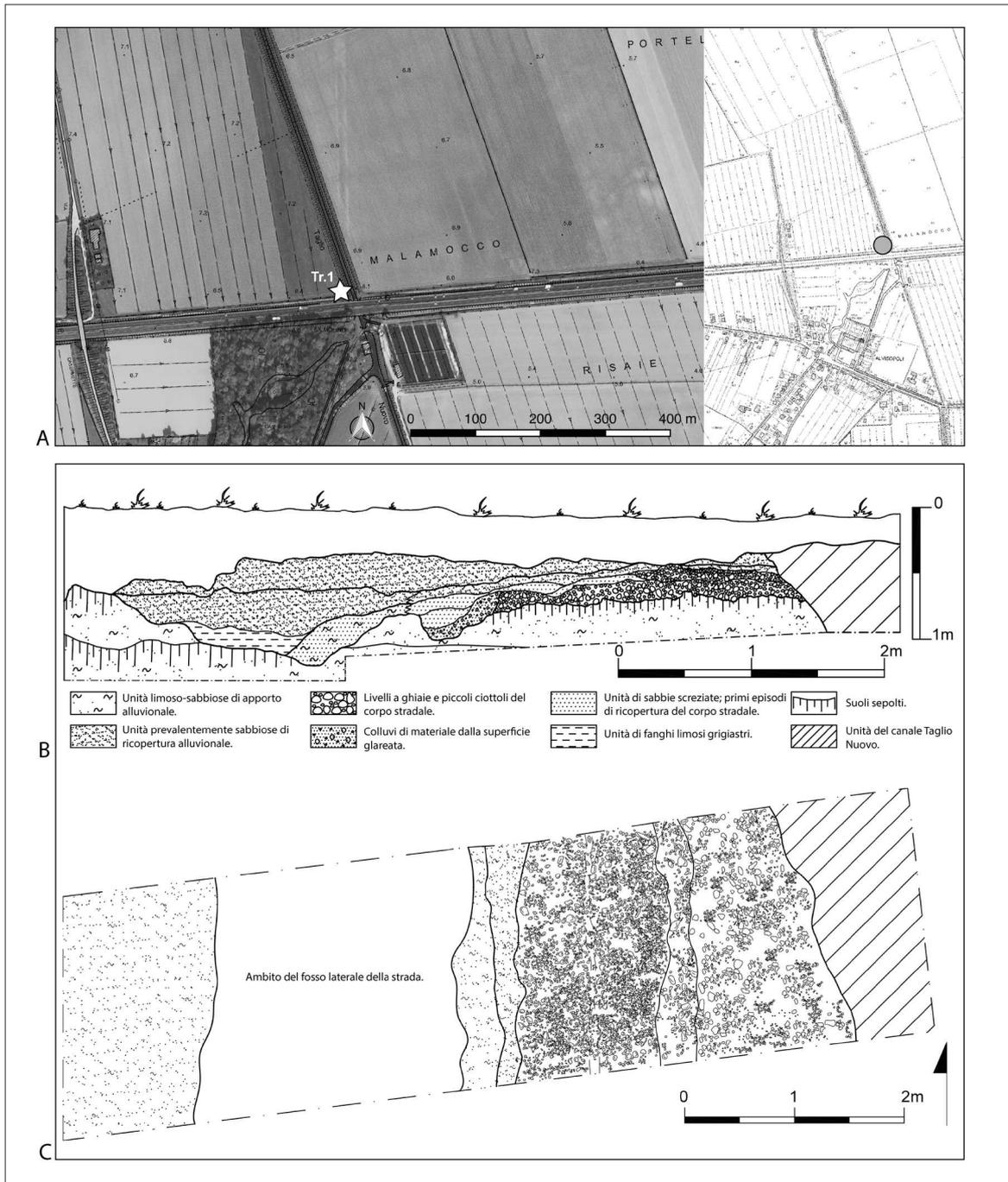


Fig. 4 – a) Fossalta di Portogruaro, località Alvisopoli - posizionamento del sondaggio realizzato in corrispondenza della *via orientale per il Norico*; b) sezione stratigrafica dei principali termini documentati in corrispondenza del manufatto stradale; c) planimetria dei rinvenimenti riguardanti parte del sedime stradale (rilievo S. Bernardi – Malvestio Diego & C. s.n.c.; rielaborazione grafica di G. De Angeli).

dente apporto di limi sabbiosi alluvionali e reso evidente da una colorazione più bruno scura; nessuna traccia di presenza antropica è stata osservata in relazione a questo suolo più antico.

Il contesto stradale si presenta qui come una successione di livelli residui composti da ghiaie e piccoli ciottoli, in gran parte intercettati e distrutti dal passaggio del canale Taglio Nuovo.

vo, un costruito idraulico realizzato per scopi di bonifica nel XVIII secolo³². È stato possibile stabilire come la strada sia stata realizzata eliminando preventivamente la porzione più superficiale, e meno coerente, del paleosuolo con lo scopo di ottenere un piano il più possibile orizzontale e stabile per la costruzione del manufatto, secondo un modello già verificato in altri casi di studio³³. È da porsi in questa fase lo scavo, lungo il lato occidentale del sedime stradale, di un fosso di drenaggio largo 2,40 m e profondo circa 0,60 m, la cui dimensione originaria è stata fortemente alterata da scassi antichi e moderni che ne hanno modificato la morfologia³⁴.

Si rileva la presenza di un incavo nello spazio compreso tra la sponda orientale del fosso e il margine ovest delle ghiaie. In una sezione stratigrafica, realizzata sul medesimo asse stradale nel corso degli anni '80 nell'area delle "Pars", poco a nord della località in discorso, erano stati documentati alcuni blocchi di trachite, allora interpretati come *crepidines* a contenimento laterale del materiale, prevalentemente ghiaioso, di cui era formata la strada³⁵. Si può forse ipotizzare, pertanto, che l'incavo individuato rappresenti l'esito dello sfilamento di un simile elemento di contenimento, con il conseguente e progressivo riassetto verso l'interno della cavità del materiale ghiaioso proveniente dalla superficie glareata.

Il primo livello stradale documentato è composto da un riporto di circa 0,20 m di ghiaie e piccoli ciottoli, uniformemente distribuiti all'interno del deposito. La presenza sulla superficie di almeno due incavi lineari, circa equidistanti tra loro e disposti secondo un andamento parallelo a quello dell'asse stradale, è stata interpretata come l'evidenza in traccia della presenza di solchi carrai. Questa prima fase di vita della struttura appare sigillata da una serie di livelli sabbiosi, fortemente screziati, posti a copertura delle ghiaie stradali e a colmataura dell'incavo laterale. Questo coincide con un primo, consistente episodio di interro del fosso occidentale con il depositarsi di limi debolmente sabbiosi che ne causano l'intaso quasi completo.

La riattivazione della funzionalità del fosso avviene con un riescavo che provoca uno spostamento dell'asse del taglio più verso occidente, generando un'incisione meno profonda rispetto all'originaria. All'esterno si osserva un ripristino parziale della carreggiata stradale mediante il riporto di un nuovo spessore di ghiaie e piccoli ciottoli nella parte centrale e più rilevata del manufatto, a sua volta ricoperto dal residuo di una stesura di ghiaie più fini.

L'abbandono definitivo della strada sembra avvenire per sovralluvionamento, come documentato nella serie stratigrafica, dapprima dalla lenta colmataura del fosso laterale con l'accrescersi di una sequenza di fanghi grigiastri sul fondo, e in seguito dalla ricopertura definitiva del fosso ad opera di un successivo arrivo di sabbie e limi che si estendono anche sulla superficie delle ghiaie stradali.

5. ALCUNI POSSIBILI *LIMITES* DELLA CENTURIAZIONE CONCORDIESE

Un terzo nucleo di sondaggi (trincee 5, 7 e 8) è stato realizzato tra le località di Le Crede e Colombera all'interno dell'area comunale di Fossalta di Portogruaro (*fig. 5*). Si è qui documentata una serie di evidenze riguardanti la presenza di alcuni elementi infrastrutturali di divisione agraria riferibili prevalentemente all'età romana e pertinenti ad alcuni fossi e alla traccia di una strada campestre in ghiaia e frammenti di laterizio.

³² Nel punto in cui è stato possibile realizzare il sondaggio, la costruzione del canale ha portato alla completa distruzione della porzione centro-orientale della strada e del fosso laterale orientale.

³³ BASSO *et alii* 2004, p. 43.

³⁴ Va segnalato che la larghezza del fosso laterale rilevata nelle esposizioni della trincea risulta sovrastimata rispetto a quella reale dal momento che il sondaggio ha intercettato diagonalmente la direttrice stradale.

³⁵ GOBBO 1996b, p. 201; GOBBO 1997, p. 130.

Le sezioni stratigrafiche hanno rivelato la presenza di una spessa sequenza di apporti alluvionali costituita da successioni di depositi, a prevalente tessitura sabbiosa fine e limoso sabbiosa, appartenenti ad almeno tre differenti cicli deposizionali. L'intervallo temporale tra i diversi episodi di sedimentazione è evidenziata dalla presenza di due paleosuoli sepolti, stratigraficamente sovrapposti, le cui paleo-superfici residue costituiscono le interfacce a partire dalle quali sono stati documentati gli elementi strutturali.

La successione stratigrafica, relativamente alla finestra offerta dalle esposizioni delle trincee, prende avvio con un apporto di sabbie fini limose al cui tetto sono stati documentati i termini superficiali di un primo paleosuolo, antropizzato, reso evidente da una colorazione mediamente più scura rispetto ai termini circostanti e, in prossimità della superficie, da dispersioni di frammenti di ceramica d'impasto attribuibili alla piena età del ferro. Qui, all'interno della trincea 8, è stata osservata l'interfaccia di scavo di un piccolo fosso dal profilo concavo sviluppato in profondità oltre la base del sondaggio (fig. 6). La struttura è apparsa completamente obliterata da un'unità massiva di limi debolmente sabbiosi associata a piccoli frammenti di concotto, che si lega, nella parte alta, ad un'unità areale debolmente più grossolana, posta a copertura totale delle superfici esterne. Al tetto di questo secondo ciclo di ap-

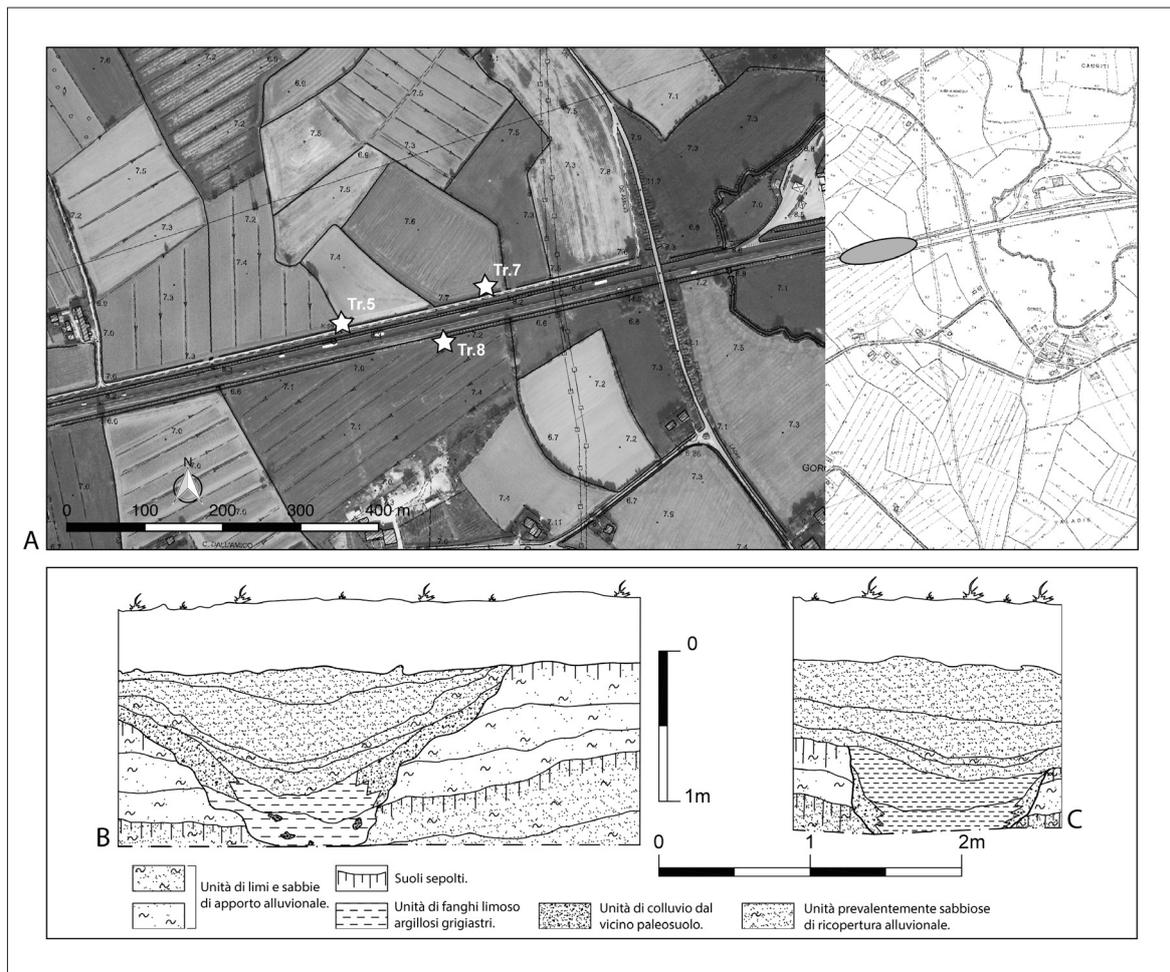


Fig. 5 – a) Fossalta di Portogruaro, località Le Crede - Posizionamento dei sondaggi realizzati; b) sezione stratigrafica documentata presso il fosso messo in luce all'interno della trincea 5; c) sezione stratigrafica documentata presso il fosso messo in luce all'interno della trincea 7 (rielaborazione grafica di G. De Angeli).

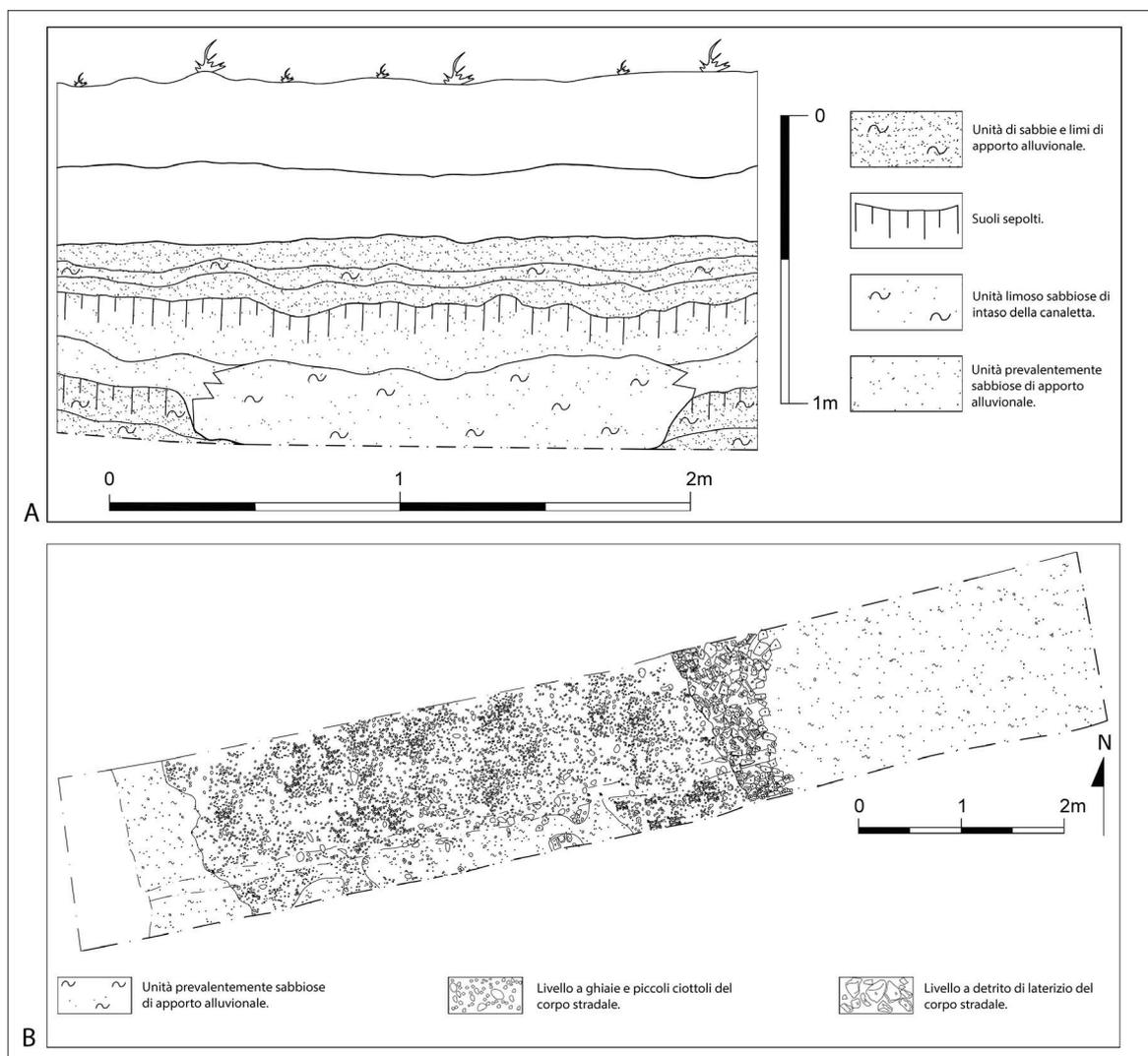


Fig. 6 – a) Sezione stratigrafica documentata presso il fosso messo in luce all' interno della trincea 8; b) planimetria dei rinvenimenti riguardanti un tratto di strada campestre documentato all' interno della trincea 8 (rilievo S. Bernardi – Malvestio Diego & C. s.n.c.; rielaborazione grafica di G. De Angeli).

porti, ormai stabilizzati, è stato osservato un nuovo paleosuolo sepolto, al cui interno sono presenti modeste dispersioni di frammenti di laterizio di manifattura romana e di elementi di ghiaia in dispersione. Sulla sua superficie, nel settore orientale del saggio, è stato esposto e documentato un segmento di un piccolo asse stradale costituito da una stesura di base in frammenti di laterizio di grandi dimensioni e da un livello superficiale in ghiaie e piccoli ciottoli debolmente eccentrico rispetto al livello sottostante. La struttura, identificabile come un tratto di una strada campestre larga circa 5,70 m, non presenta tracce di fossi laterali.

All' interno delle trincee 5 e 7, a partire dalla stessa paleo-superficie, sono state documentate le interfacce di scavo di due fossi di medio/grandi dimensioni (fig. 5)³⁶. La parte inferiore delle due strutture – solo nel caso del fosso più occidentale (trincea 5) si sono raggiunte le quote più prossime al fondo – risulta riempita da una sequenza di limi argillosi di colore grigio

³⁶ Per l' elemento orientale è stata misurata una larghezza di 1,20 m, per quello occidentale una larghezza di 2,60 m su una sezione non ortogonale all' asse dei fossi.

scuro al cui interno sono chiaramente riconoscibili clasti e piccole zolle derivate per colluvio dalla parte alta delle sponde del taglio, unitamente ad elementi di detrito vegetale parzialmente umificato. Sopra questo termine di base, una seconda unità di limi argillosi grigi appare, in entrambi i casi analizzati, legarsi a falde di colluvio di materiale dal vicino paleosuolo. Infine, entrambe le strutture appaiono colmate ed oblitrate da un ultimo ciclo di apporti documentato dapprima con il depositarsi di limi sabbiosi di colore bruno chiaro all'interno delle cavità ancora beanti dei fossi, successivamente in spesse coltri sabbiose che provocano il sigillo definitivo delle strutture e, in area, delle superfici del paleosuolo. Localmente queste ultime unità costituiscono lo strato radice degli orizzonti di rielaborazione agraria attuale.

L'analisi delle caratteristiche compositive, della posizione stratigrafica e, in alcuni casi, del contenuto culturale dei termini che compongono le successioni analizzate ha suggerito alcune considerazioni sul significato crono-stratigrafico e archeologico dei dati raccolti sul campo. È emerso infatti che tra i due estremi del territorio considerato sono presenti le tracce della presenza di un paesaggio agrario sepolto di età romana, di cui si sono appena intravisti i termini stratigrafici e strutturali, articolato in fossi agrari e tratti di strade campestri, racchiuso e connesso ai due estremi da elementi di viabilità maggiore, di tipo interregionale.

Va sottolineato che i sondaggi effettuati erano estremamente limitati, pertanto la definizione dell'orientamento degli elementi risulta difficile e imprecisa; ciononostante, la disposizione delle evidenze di tipo idraulico-agrario, inquadrabile con un orientamento di circa 29°NO, risulta compatibile, sebbene non perfettamente coincidente, con quello della parcelizzazione concordiese classica, stimato dagli studiosi in 39°NO³⁷.

Sono emerse poi le tracce di un possibile utilizzo agrario del territorio in età precedente, testimoniate dalla presenza di un piccolo fossatello inquadrabile, sulla base di pochi elementi di cultura materiale raccolti dalle paleosuperfici esterne e dai riempimenti del fosso, nell'ambito della piena età del ferro. Gli eventi che portano alla fossilizzazione per ricopertura alluvionale di questo paesaggio più antico appaiono legati all'attività sedimentaria del Tagliamento di età romana la cui direttrice, ricalcata oggi dalla roggia Lugugnana, sembra essersi attivata a partire almeno dalla prima età del ferro³⁸. In modo analogo, dopo un periodo di stabilizzazione delle superfici che dà luogo al formarsi del paesaggio agrario di età romana, si osserva una nuova fase di recrudescenza nell'attività fluviale che porta dapprima alla disattivazione degli elementi idraulico-agrari con l'accrescersi all'interno dei fossi di spesse unità fini di natura alluvionale o alluvio/stagnale, successivamente al completo seppellimento per sovralluvionamento delle strutture e delle superfici dei paleosuoli con coltri abbastanza spesse di sedimenti sabbioso limosi di colore bruno. Una dinamica analoga sembra interessare anche i fossi laterali e le superfici stradali della *via orientale per il Norico*, che risulta completamente sigillata da spessori sabbiosi limosi di apporto alluvionale. Dal momento che la disattivazione per avulsione della direttrice di Lugugnana del Tagliamento viene posta dagli studiosi tra il V/VI e il X secolo dopo Cristo³⁹, gli eventi documentati nelle esposizioni descritte sembrano porsi nell'ambito della tarda antichità. Sembra provato, pertanto, che la discontinuità con cui emerge la parcelizzazione agraria di età romana in questi territori sia da imputare non ad una scelta deliberata da parte degli operatori antichi come suggerito da alcuni autori⁴⁰, ma alla ricopertura alluvionale di parte del paesaggio agrario antico.

³⁷ Si tratta della centuriazione studiata per la prima volta da Luciano Bosio (cfr. *supra*, nota 19); PANCIERA 1989, pp. 199-204; ROSADA 2001, p. 33.

³⁸ FONTANA 2006, p. 162; ZANFERRARI *et alii* 2007, p. 55.

³⁹ *Geomorfologia* 2004, p. 206; FONTANA 2006, p. 163; ZANFERRARI *et alii* 2007, p. 52.

⁴⁰ BAGGIO, SIGALOTTI 1999, pp. 11-24.

6. LA VIA ANNIA

L'intervento realizzato a sud di via De Gasperi in Comune di Portogruaro ha fornito la possibilità di osservare e descrivere la sequenza stratigrafica associata al passaggio dell'impor-

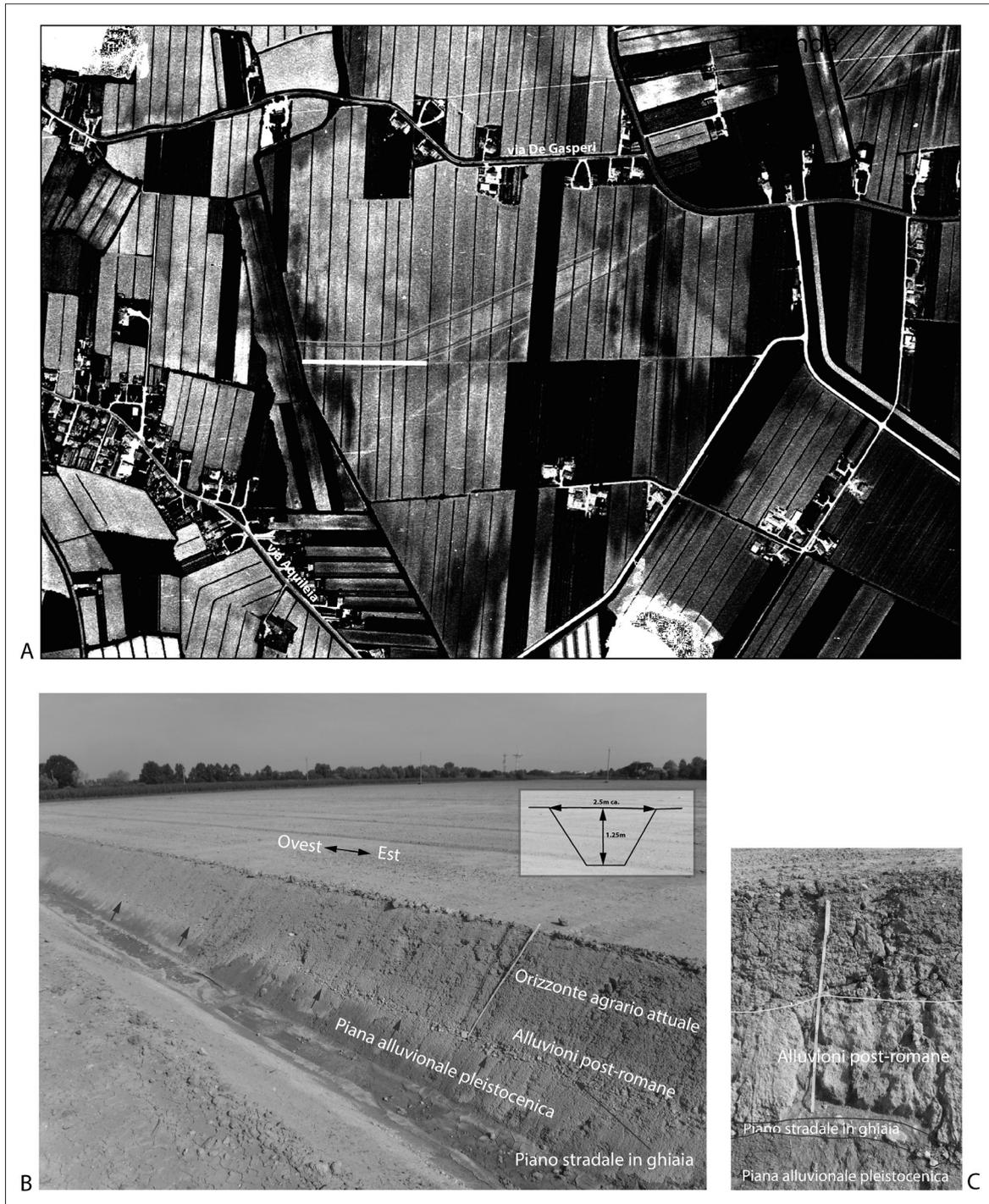


Fig. 7 – a) Portogruaro, via De Gasperi - posizionamento della sezione stratigrafica in rapporto alla traccia del passaggio della *via Annia* a est di Concordia Sagittaria; b) sezione stratigrafica sul margine stradale; c) colonna stratigrafica di dettaglio con età di attribuzione dei principali episodi documentati (rielaborazione grafica di G. De Angeli).

tante arteria viaria di età romana, nel suo tratto in uscita dal centro urbano di *Iulia Concordia* (fig. 7). Qui, alla base della sequenza è emerso un segmento di piana alluvionale costituito da unità di sabbie fini limose laminate caratterizzate al tetto dalla presenza di un paleosuolo sepolto con forti caratteri di rubefazione. Il confronto con le serie disponibili nella corrente letteratura geomorfologica ha suggerito di identificare in questa successione un tratto della piana alluvionale pleistocenica⁴¹. A diretto contatto con la superficie del paleosuolo è presente, in area, un lungo tratto del margine meridionale del fondo stradale in ghiaia associata a dispersioni di frammenti di laterizio di manifattura romana e frammenti/scaglie di elementi calcarei in parte lavorati. La superficie stradale risulta quasi interamente sigillata da uno spessore più che decimetrico di apporti alluvionali sabbiosi e sabbioso limosi di colore bruno chiaro che sembra causarne l'abbandono definitivo. La posizione del sito in vicinanza della direttrice del Lemene, occupata in età altomedievale da un ramo del fiume Tagliamento successivamente all'abbandono per avulsione della direttrice di Lugugnana, nonché la posizione stratigrafica di questa sedimentazione in copertura dei livelli strutturali di età romana porterebbe ad una sua identificazione con l'Unità di Concordia, cioè con gli esiti di quegli eventi alluvionali che portarono al seppellimento di buona parte della città romana di Concordia in un arco tempo compreso tra il VI e il IX secolo d.C.⁴². Localmente queste unità costituiscono lo strato radice degli orizzonti agrari attuali che solo in settori molto limitati sembrano interessare il costruito stradale. La ricognizione di superficie, effettuata in corrispondenza della traccia telerilevata del manufatto, ha messo in evidenza la presenza di dispersioni di detriti comprendenti frammenti di elementi litici – alcuni con evidenti tracce di lavorazione – di laterizi e in pochi casi di ceramiche, distribuiti in modo molto discontinuo sulla superficie topografica e concentrati prevalentemente attorno ai bordi dei fossi agrari attuali; la rete delle scoline ha infatti intaccato molto in profondità il sottosuolo andando a rielaborare i livelli connessi con la presenza della strada. La presenza di una coltre alluvionale in copertura dei resti strutturali di età romana non ha quindi completamente cancellato l'evidenza da remoto del passaggio della strada, che, nei settori esaminati, risulta “rinfrescata” dalla riesumazione di materiale ai lati dei fossi agrari. Tuttavia, in concomitanza con un aumento di spessore delle alluvioni post-romane nel settore più occidentale dell'area analizzata, corrisponde anche una minor visibilità della traccia nelle foto aeree, che risulta ben definita solo nella porzione centrale e orientale.

Gaspare De Angeli

ABSTRACT

During the Roman age many important roads crossed the land around Concordia Sagittaria (*Iulia Concordia*): *via Annia* from Padua to Aquileia, *via Postumia* from Genua to Aquileia, and two roads to the Norico region, the west one or *via per compendium* and the east one or *via per Vadum/Quadrivium*. The northern countryside of *Iulia Concordia* was regularly divided according to the centuriation rules. In 2016 and 2017 new excavations found evidences of *via Annia*, the two roads to Norico and probably some *limites* of the northern centuriation.

KEY WORDS – *via Annia*, road to *Noricum*, *Iulia Concordia* centuriation.

⁴¹ FONTANA 2015, pp. 23-24; *Geomorfologia* 2004; FONTANA 2006, pp. 109-110.

⁴² FONTANA 2015, pp. 24-25; FONTANA 2006, pp. 164-166.

BIBLIOGRAFIA

- Antichità* 1999 = *Antichità e altomedioevo tra Livenza e Tagliamento. Contributo per una lettura della carta archeologica della Provincia di Pordenone*, a cura di G. Cantino Wataghin, Pordenone, 1999.
- ANNIBALETTO M. 2010, *Il paesaggio suburbano di Concordia Sagittaria*, Fondazione Antonio Colluto, L'Album 17, Rubano (Padova).
- BAGGIO P., SIGALOTTI G.B. 1999, *Recupero dei sistemi fisico e antropico antichi mediante interpretazione da telerilevamento*, in *Antichità* 1999, pp. 11-24.
- BASSO *et alii* 2004 = BASSO P., BONETTO J., BUSANA M.S., MICHELINI P. 2004, *La via Annia nella Tenuta di Ca' Tron*, in *La via Annia e le sue infrastrutture*, Atti delle Giornate di Studio (Cà Tron di Roncade, Treviso, 6-7 novembre 2003), a cura di M.S. Busana, F. Ghedini, Cornuda (Treviso), pp. 41-98.
- BONETTO J. 2009, *Veneto*, Archeologia delle Regioni d' Italia, Roma.
- BOSIO L. 1965-1966, *La centuriazione di Iulia Concordia*, in Atti dell' Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti – Classe di scienze morali, lettere ed arti, tomo CXXIV, pp. 195-260.
- BOSIO L. 1968, *L'agro di Iulia Concordia in età romana*, in *Pordenone. Storia, arte, cultura e sviluppo economico delle terre tra il Livenza e il Tagliamento*, Torino, pp. 33-52.
- BOSIO L. 1991, *Le strade romane*, Padova.
- BUORA M. 1987, *Individuato un tratto della via da Concordia al Norico?*, in *AquilNost*, cc. 277-284.
- BUSANA M.S. 2002, *Architetture rurali nella Venetia romana*, Le rovine circolari 3, Roma.
- CAV 1988 = *Carta Archeologica del Veneto*, vol. I, Modena, 1988.
- Concordia Tremila* 2001 = *Concordia Sagittaria. Tremila anni di storia*, a cura di P. Croce Da Villa, E. Di Filippo Balestrazzi, Rubano (Padova), 2001.
- CROCE DA VILLA P. 1989a, *L'agro a sud di Concordia*, in *Misurare la terra. Centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso Veneto*, pp. 117-119.
- CROCE DA VILLA P. 1989b, *Lugugnana di Portogruaro: notizie preliminari sulle necropoli e sull'abitazione rustica di località "Tombe"*, in *QuadAVen*, V, pp. 115-117.
- CROCE DA VILLA P. 2002, *Una strada per l'oltralpe prima della Claudia Augusta: la via da Concordia al Norico*, in *Via Claudia Augusta. Un'arteria alle origini dell' Europa: ipotesi, problemi, prospettive*, Atti del Convegno Internazionale (Feltre, 24-25 Settembre 1999), a cura di V. Galliazzo, Feltre (Belluno), pp. 361-373.
- DI FILIPPO BALESTRAZZI E. 2011, *Ancora a Concordia, lungo la via Annia: riflessioni sul suo passaggio e sui sistemi di accesso alla città, alla luce della sua geomorfologia e della sua lunga storia*, in *Via Annia II. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana*, Atti della Giornata di Studio (Padova, Musei Civici, 17 giugno 2010), a cura di F. Veronese, Biblioteca di Archeologia 2, Padova, pp. 91-124.
- FONTANA A. 2006, *Evoluzione geomorfologica della bassa pianura friulana e sue relazioni con le dinamiche insediative antiche*, Udine.
- FONTANA A. 2015, *Il contesto paleoambientale*, in *Le necropoli della media e tarda età imperiale (III-IV secolo d.C.) a Iulia Concordia e nell'arco altoadriatico. Organizzazione spaziale, aspetti monumentali e strutture sociali*, Atti del Convegno di studio (Concordia Sagittaria, 5-6 giugno 2014), a cura di F. Rinaldi e A. Vigoni, L'Album 20, Rubano (Padova), pp. 21-29.
- FRASSINE M., FONTANA A., BEZZI A. 2014, *Viabilità romana nel territorio di Morsano al Tagliamento (PN): la direttrice Concordia - Norico dal telerilevamento allo scavo archeologico*, in *Rivista di topografia antica*, XXIII, 2013, pp. 107-128.
- FRASSINE M., VALLE G. 2015, *Viabilità romana e napoleonica nel Friuli centro-occidentale. Indagini archeologiche lungo la SS 13 Pontebbana*, in *Rivista di topografia antica*, XXIV, 2014, pp. 33- 54.

- Geomorfologia* 2004 = *Geomorfologia della provincia di Venezia*, a cura di A. Bondesan e M. Meneghel, Limena (Padova), 2004.
- GHIOTTO A. 2010, *Di là dal fiume e tra gli antichi pagi. Da Tagliamento a Livenza*, in ...*viam Anniam* 2010, pp. 49-59.
- GOBBO V. 1996a, *Note sul rilievo topografico della Via per compendium da Concordia al Norico*, in *Materiali Antichi dal Veneto Orientale*, L'Album 3, Portogruaro (Venezia), pp. 102-104.
- GOBBO V. 1996b, *La ricerca archeologica di superficie nell'antico agro di Iulia Concordia*, in *La ricerca archeologica di superficie in area padana*, Atti del Workshop (Villadose, 1 ottobre 1994), a cura di E. Maragno, Stanghella (Padova), pp. 199-205.
- GOBBO V. 1997, *Le strade romane nel territorio di Tegliò e Cintello*, in GOBBO V., MARIN E., VENDRAME L., *Tra l'aquila e il leone. Uomini, luoghi ed eventi delle comunità di Tegliò e Cintello*, Latisana - San Michele al Tagliamento (Udine).
- GOBBO V. 2002, *Ricerche di topografia archeologica nel Veneto Orientale*, in *Mappa* 2002, pp. 29-57.
- GOBBO V. 2004, *Portogruaro: via Villastorta angolo via A. Moro, F. 2 mapp. 100-101. Trincee esplorative nel sedime della strada romana che da Iulia Concordia saliva al Norico*, Archivio MNC.
- Immaginare l'antico* 2016 = *Immaginare l'antico. Disegni e fotografie di Iulia Concordia tra Ottocento e Novecento*, Catalogo della mostra (Concordia Sagittaria, 17 dicembre 2016 – 28 maggio 2017), a cura di A. Vigoni, Fondazione Antonio Colluto, L'Album 21, Rubano (Padova), 2016.
- La villa* 1987 = *La villa romana di Marina di Lugugnana*, Portogruaro (Venezia), 1987.
- MALNATI L., TIRELLI M., CROCE DA VILLA P. 1998, *Nuovi dati sulla Postumia in Veneto*, in *Optima via. Postumia – storia e archeologia di una grande strada romana alle radici dell'Europa*, Atti del convegno internazionale di studi (Cremona, 13-15 giugno 1996), Cremona, pp. 443-464.
- Mappa* 1985 = *Mappa archeologica. Gli insediamenti d'epoca romana nell'agro Concordiese*, a cura di Soprintendenza Archeologica per il Veneto, Gruppo Archeologico del Veneto Orientale, Torre di Mosto (Venezia), 1985.
- Mappa* 2002 = *Mappa archeologica 2002. Ricerche di topografia archeologica nel Veneto orientale*, a cura del Gr.A.V.O. - Gruppo Archeologico del Veneto Orientale, Gruaro (Venezia), 2002.
- PANCIERA D. 1989, *Concordia*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*, Modena, pp. 199-204.
- ROSADA G. 1998, *La Postumia da Verona ad Aquileia: un percorso in terre umide*, in *Tesori della Postumia. Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*, Catalogo della mostra (Cremona, 4 aprile – 26 luglio 1998), Milano, pp. 242-248.
- ROSADA G. 1999, *L'agro concordiese come terra di frontiera*, in *Antichità* 1999, pp. 43-58.
- ROSADA G. 2001, "...inter Tiliaventum et Lipientiam, et sicut via Ungarorum cernitur et paludes maris... piscationes, venationes, silvas, terras, fruges...", in *Concordia Tremila* 2001, pp. 29-37.
- ROSADA G. 2010, *Per discutere infine di una antica strada*, in ...*viam Anniam* 2010, pp. 129-141.
- ...*viam Anniam* 2010 = ...*viam Anniam influentibus palustribus aquis eververatam... Tradizione, mito, storia e catastrophé di una strada romana*, a cura di G. Rosada, M. Frassine, A.R. Ghiotto, *Testis temporum* 4, Sommacampagna (Verona), 2010.
- ZANFERRARI A. et alii 2007 = ZANFERRARI A., AVIGLIANO A., FONTANA A., PAIERO G. (a cura di) 2007, *Note illustrative della Carta Geologica d'Italia alla scala 1:50.000 – Foglio 086 San Vito al Tagliamento*, Piacenza.