

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1



Ricostruzione in 3D di Septempeda © M. Klein & F. Vermeulen.

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA



ISSN 2039-0076



2039-0076

Registrazione Tribunale di Roma n. 330/2010 del 5 agosto 2010

www.bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1

La rivista è curata dall'Istituto centrale per l'archeologia

Direttore responsabile

Fabrizio Magani

Direttore Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio

Coordinatore scientifico

Mirella Serlorenzi

Direttore dell'Istituto centrale per l'archeologia

Consiglio di redazione

Teresa Elena Cinquantaquattro – Andrea Pessina – Vincenzo Tinè

Dirigenti archeologi della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio

Responsabile e coordinatore del Servizio Pubblicazioni

Domenico A.M. Marino

Istituto centrale per l'archeologia

Comitato di redazione tecnico-scientifica

Domenico A.M. Marino – Valeria Boi – Annalisa Falcone – Davide Gangale Risoleo – Alessia Fuscone – Miriam Taviani

Istituto centrale per l'archeologia

Segreteria di redazione

Livia Tanca – Chiara Travaglini

Istituto centrale per l'archeologia

Segreteria amministrativa

Martina Costarelli – Anna Di Summa

Istituto centrale per l'archeologia

Impaginazione ed elaborazione grafica

Arbor Sapientiae S.r.l.

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1

Organizzazione scientifica / Scientific organisation

Cristina Corsi (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale - European University of Technology EUT+)
Frank Vermeulen (Universiteit Gent)

Comitato organizzatore / Organising Committee

Cesare Felici, Roberta Sollo, Caterina Paola Venditti (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale - European University of Technology EUT)

Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale, Dipartimento di Lettere e Filosofia | European University of Technology EUT+
Universiteit Gent

Comitato scientifico / Scientific Committee

Patrizia Basso (Università di Verona)
Cécile Evers (Academia Belgica, ULB)
Thomas Fröhlich (Deutsches Archäologisches Institut Rom)
Ray Laurence (Macquarie University – Sydney)
Paolo Liverani (Università di Firenze)
Simonetta Menchelli (Università di Pisa)
Luisa Migliorati (Sapienza Università di Roma)

Redazione / Editing

Cesare Felici, Roberta Sollo, Caterina Paola Venditti (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale - European University of Technology EUT)

Tutti gli articoli sono stati sottoposti a revisione paritaria in doppio cieco e valutati da due revisori anonimi.

Immagine di copertina: Ricostruzione in 3D di Septempeda © M. Klein & F. Vermeulen.

XVI, 2025/Supplemento 1

LA STRADA E LA CITTÀ

GENESI E TRASFORMAZIONE DAL RAPPORTO TRA VIABILITÀ E IMPIANTI URBANI NEL LAZIO E IN CAMPANIA
TRA ETÀ ROMANA E TARDA ANTICHITÀ

Atti della Giornata internazionale di studio, Cassino, 18 aprile 2024

a cura di

Cesare Felici, Roberta Sollo, Caterina Paola Venditti

S. MENCHELLI

Introduzione pp. 7-9

C. CORSI

The road and the city. Interaction, conditioning, networking pp. 11-32

S. QUILICI GIGLI

La strada per la città, la strada nella città, la città nella strada pp. 33-47

M. MILLETT

Falerii Novi and the via Amerina pp. 49-57

R. BIANCO, A. PIZZO

Vie di comunicazione e urbanistica: il caso di *Tusculum* pp. 59-79

A. VALCHERA, A. LEOPARDI

Fabrateria Nova e la via Latina: un connubio inscindibile pp. 81-92

M. SILANI

Puteoli e la *ripa puteolana*: snodo viario e commerciale dall'età repubblicana all'età tardoantica pp. 93-113

M. GIGLIO

Pompei: la città e il suburbio pompeiano tra l'epoca arcaica e il 79 d.C. pp. 115-126

G. RENDA

The roman road system and the town-territory relationship: the cases of *Allifae* and *Telesia* pp. 127-141

P. CARFORA

La via Appia e la generazione dei vici in Campania: il caso del *Vicus Novanensis* pp. 143-154

L. MIGLIORATI

Mobilità e spazio urbano nella città romana pp. 155-170

F. VERMEULEN

The road and the city: some concluding considerations pp. 171-174

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA

MOBILITÀ E SPAZIO URBANO NELLA CITTÀ ROMANA

LUISA MIGLIORATI*

Riassunto

Il contributo vuole sottolineare il ruolo primario della rete stradale nel funzionamento della città sia per i centri pianificati sia per gli insediamenti a sviluppo spontaneo. Contestualizzati nel mondo dell'Italia romana, gli esempi mostrano come sia stata sempre riservata particolare attenzione alla consistenza geomorfologica nella creazione dello spazio urbano. Notazioni tecniche, come l'impiego dei materiali nella realizzazione dell'impianto stradale, chiariscono ulteriormente il rapporto tra struttura urbana e contesto ambientale locale. La gestione dello spazio viario, successiva al momento iniziale della strutturazione predefinita come del processo informale di costituzione urbana, risente di quel consumo della pianificazione che è il risultato del dinamismo vitale della città, che la stimola ad aderire al variare delle situazioni sociali, economiche, culturali, politiche e a reagire alle conseguenze di eventuali traumi naturali.

Parole chiave: rete stradale, pianificazione urbana, insediamenti urbani romani

Abstract

The paper wants to stress the primary role of the road network in the functioning of the city both for planned towns and for spontaneously developed settlements. The area considered pertains to Roman Italy. The examples show that particular attention has always been paid to the geomorphological consistency in forming the urban space. Technical considerations, such as the use of materials in the construction of the road system, further clarify the relationship between urban structure and local environment. The management of road space, subsequent to the starting times of predefined structuring as well as of the informal process of urban constitution, is affected by the planning consuming which is the result of the vital dynamism of the city, pushing it to adhere to the changing of social, economic, cultural, political situations and to react to the consequences of any natural traumas.

Keywords: road network, urban planning, roman urban settlements

«...Suddivisa la città nel senso della lunghezza in quattro *plateiai* che chiamarono l'una *Eracleia*, l'altra *Afrodisia*, l'altra *Olimpia*, e l'altra *Dionisia*, la divisero nel senso della larghezza in tre *plateiai*, denominate una *Heroa*, l'altra *Thuria*, l'altra *Thurina*. Dopo che gli *stenopoi* di queste si erano riempiti di case, la città sembrava ben organizzata»¹.

L'illustrazione del piano urbano di *Thurioi* da parte di Diodoro è decisamente sintetica, ma menziona gli elementi essenziali perché una città funzioni: le strade².

In effetti è lungo gli *stenopoi* che si vedono crescere le costruzioni e gli *stenopoi* sono i necessari frazionamenti dei grandi isolati generati dall'esiguo numero di *plateiai*. Come far funzionare una città con isolati di 1000 x 1300 piedi (295 x 390 metri), se non attraverso percorsi certamente più stretti, ma di numero sufficiente ad assicurare reale comunicazione, maggiore circolazione di luce e aria per gli edifici, oltre agli indispensabili passaggi per le infrastrutture legate all'approvvigionamento idrico e allo smaltimento delle acque? Non si può nemmeno dimenticare che gli spostamenti delle persone avvenivano quasi integralmente a piedi.

Per un confronto con la nostra attuale figurazione di città, ancorché a livello di percezione istintiva, da un punto di vista dell'osservazione da parte del visitatore (turista o anche specialista), la città antica si coglie nella sua realtà se si vedono le strade, altrimenti ci troviamo davanti

¹ D.S. XII, 10, 7: «τὴν δὲ πόλιν διελόμενοι κατὰ μὲν μήκος εἰς τέτταρας πλατείας, ὧν καλοῦσι τὴν μὲν μίαν Ἡράκλειαν, τὴν δὲ Ἀφροδισίαν, τὴν δὲ Ὀλυμπιάδα, τὴν δὲ Διονυσιάδα, κατὰ δὲ τὸ πλάτος διεῖλον εἰς τρεῖς πλατείας, ὧν ἡ μὲν ὀνομάσθη Ἡρώα, ἡ δὲ Θουρία, ἡ δὲ Θουρίνα. τούτων δὲ τῶν στενωπῶν πεπληρωμένων ταῖς οἰκίαις ἡ πόλις ἐφαίνετο καλῶς κατεσκευασμένη». Il verbo *κατασκευάζω*, tra i vari significati, ha anche quello di ordire, un senso che richiama effettivamente la tessitura della maglia urbana.

² Per un sintetico quadro sugli elementi costitutivi della città romana, vedi MIGLIORATI 2002.



Fig. 1. *Norba* (LT): foto aerea di un settore urbano. Evidente il tessuto stradale (da Google Earth).

a individuali complessi topografici, monadi difficilmente rapportabili tra di loro. Ricordo due casi che raggiungono lo stesso risultato partendo da principi diversi. La città di *Norba* è stata parzialmente portata in luce, ma la scelta, ormai relativamente recente, di scavare e lasciare in luce la viabilità³ dà veramente al visitatore la percezione della consistenza urbana (fig. 1). L'efficacia della scelta è aiutata anche dal tipo di pavimentazione degli assi viari (basoli calcarei), la cui tessitura offre la possibilità di varie considerazioni sul tema⁴. Il secondo caso riguarda Pompei, gli scavi della sede stradale e delle facciate degli edifici lungo via dell'Abbondanza⁵, come lungo via di Nola⁶;

omettendo di parlare dei lati negativi del tipo di indagine, si può osservare che, pur non volendo rispondere, né uno né l'altro scavo, al concetto di presentare la realtà urbana attraverso il tessuto viario, l'effetto fu comunque quello, anche perché scavando le fronti insulari si misero ovviamente in evidenza gli incroci con le traverse.

In tema di città si è dunque maggiormente portati a parlare di edificato e la mente va in modo naturale alle costruzioni e di conseguenza ai volumi; questi sono indubbiamente l'elemento del paesaggio urbano che più crea un impatto visivo oltre che materiale; ma come potrebbero essere fruiti i pieni senza i vuoti che li collegano? Ed è bene considerare che il vuoto di una città è composto sia da vie (vuoto lineare) che da piazze/slarghi (vuoto dilatato ad assumere varia forma); le prime accolgono una frequentazione dinamica, le seconde permettono, anzi, suggeriscono, la stasi, il fluire rallentato⁷. Il rapporto tra questi due spazi è ovviamente diversificato. Un tipo molto rappresentato di piazza dei tempi moderni, anche se di varia forma, si configura come area di incontro, frequentazione di edifici, spesso pubblici, che

³ Il risultato ottenuto seguendo questo principio ispiratore mi è sempre apparso altamente positivo. Sulla scelta di Stefania Quilici Gigli derivante dalla profonda conoscenza della città antica e dalla lunga attività al riguardo, vedi tra gli altri, QUILICI GIGLI 2009; QUILICI GIGLI 2015.

⁴ Le osservazioni di QUILICI GIGLI, FERRANTE 2013 e QUILICI GIGLI 2016, si integrano con MIGLIORATI 2023a, pp. 366-368.

⁵ Non si può non citare l'eccezionale documentazione di SPINAZZOLA 1953.

⁶ È decisamente da apprezzare il lavoro di HELG (2021, pp. 43-44) nel recupero dei dati d'archivio relativi a questa «strada dimenticata», il cui scavo voleva «garantire un più rapido collegamento con l'Anfiteatro e il circuito murario». Accanto a questo richiamo, si sottolineano le sue osservazioni sulla zonizzazione edilizia delle funzioni lungo la strada.

⁷ Ho in parte trattato tale tema in MIGLIORATI 2023b.

le si dispongono lungo il perimetro, lasciando uno spazio centrale di frequente destinato a giardini; in sostanza non differisce molto dall'organizzazione del foro antico, di cui è realmente l'erede, così che il più delle volte, in particolare nei centri medio-piccoli, si conserva la continuità di destinazione areale dell'univoco fulcro della vita pubblica. E non è estranea al mondo antico la varietà di forma della superficie forense legata quasi sempre a risposte individuali ai suggerimenti/vincoli della morfologia⁸. In riferimento a questo tema va indubbiamente considerata la differenza tra i centri urbani a sviluppo spontaneo – la cui formazione avviene attraverso un processo, una successione di attività concatenate – e le città di fondazione, che vedono una serie di atti costitutivi (giuridici, progettuali, religiosi) preventivi e in seguito applicativi. Non entro qui nel merito delle sub-classificazioni delle colonie fondate dalla Lega Latina, poi da Roma (colonie latine pre e post rottura del *foedus Cassianum*, colonie romane della prima e della seconda fase della colonizzazione)⁹, non essendo in tema con l'oggetto del contributo. Qualche considerazione merita invece il rapporto tra le percorrenze territoriali e le città con distinto stato giuridico. Con le dovute eccezioni, vedi ad esempio *Fregellae*, le colonie latine, impostate su rilievi dalla varia morfologia, si rapportano alle viabilità interregionali attraverso raccordi (tra tanti casi ricordo quelli di *Alba Fucens* e di *Cosa* sulle vie Tiburtina Valeria e Aurelia, rispettivamente); città pianificate e territorio rispondono infatti a differenti criteri viari che trovano nelle porte i punti di mediazione tra le due logiche progettuali, intra ed extraurbana. Nelle colonie romane appare invece privilegiata la continuità di percorso tra l'esterno e l'interno della città, sempre in dipendenza della differente dislocazione geografica di questo tipo di fondazione coloniale a seguito dei piani politico-strategici di Roma ai fini espansionistici. All'interno della città, poi, si realizza il

collegamento tra la viabilità egemone e lo spazio forense¹⁰, che si struttura strettamente, pur se in modo diversificato non solo tra le città di fondazione e gli insediamenti a sviluppo spontaneo, ma anche all'interno di ogni categoria¹¹. Qui di nuovo si deve sottolineare il ruolo giocato dalla geomorfologia. Pochi esempi sono sufficienti a chiarire quanto espresso.

Tibur, sorta come blocco doganale al passaggio delle greggi dall'Appennino alla piana romana nel punto più idoneo alla discesa e al contestuale attraversamento dell'Aniene, è condizionata ancora oggi dall'originaria funzione di controllare il traffico transumante; il suo spazio pubblico¹², di ridotte dimensioni a causa del complesso andamento del suolo, viene realizzato in tangenza al percorso della via Tiburtina Valeria. Il maggior ampliamento subito dal foro si colloca, con necessarie opere sostruttive, sul lato opposto della stessa via, che divide, ma in realtà viene a servire, i due settori pertinenti alla zona pubblica. Nelle due colonie latine sopra citate, *Alba Fucens* e *Cosa*, il foro sfrutta il più ampio spazio dilatato, e al contempo polarizzato, disponibile (una valletta che obbligherà comunque ad ampliamenti edilizi terrazzati) ed è per questo che si trova in posizioni diverse rispetto all'impianto urbano; ad *Alba* il foro¹³ si distende, in area che possiamo definire centrale, tra due viabilità parallele che ne assicurano la permeabilità alla frequentazione, tanto più che la via occidentale (via del Miliario) dall'altezza del comizio è in rapporto diretto con la porta sud (*fig. 2*); diversamente, il foro di *Cosa*¹⁴ è diaframmato

¹⁰ Sul rapporto tra viabilità interregionale e *fora*, collegato anche all'evoluzione del principale spazio pubblico, vedi CANINO 2022, pp. 31-40.

¹¹ Segnalo, sul tema dei *Fora*, il volume degli *Atti del convegno FORUM strutture, funzioni e sviluppo degli impianti forensi in Italia (IV sec. a.C. - I sec. d.C.)* (MASTROCINQUE *et al.* 2024), tenutosi a Roma nel 2013 ma edito purtroppo solo a fine 2024, che presenta molte interessanti considerazioni su casi specifici, oltre a contributi sugli aspetti generali; tra questi, sul rapporto tra strade e spazio forense, con vari casi esemplificativi, vedi MIGLIORATI 2024.

¹² GIULIANI 1970, pp. 54-68, 95-107 per le strutture e le fasi del foro. Vedi anche VECCHI 2013 e sui più recenti rinvenimenti CICOGNA *et al.* 2024, pp. 177-203.

¹³ STRAZZULLA *et al.* 2024, pp. 299-323; DI CESARE, LIBERATORE 2021.

¹⁴ Per recenti analisi sul foro e la topografia urbana collegata alla geomorfologia, di cui vengono evidenziati i riflessi sulla viabilità interna al centro, vedi DE GIORGI 2023, pp. 95-107; da sottolineare le osservazioni sulla struttura viaria (pianificata e realizzata), oltre alle possibili proposte di ricostruzione dello schema urbano a seguito delle prospezioni geofisiche.

⁸ Per esemplificazioni delle varie forme e dei possibili condizionamenti riconducibili a diverse cause originanti, vedi CANINO 2022, pp. 9-19, con i rinvii alle singole schede dei centri urbani.

⁹ Per le differenze formali e dimensionali delle fondazioni urbane da parte di Roma, con riferimento allo stato giuridico, vedi SOMMELLA, MIGLIORATI 1988, con la dovuta considerazione degli aggiornamenti sui singoli centri. Sul tema mi sono espressa in seguito più volte; vedi testo e schema formale delle colonie in MIGLIORATI 2014.

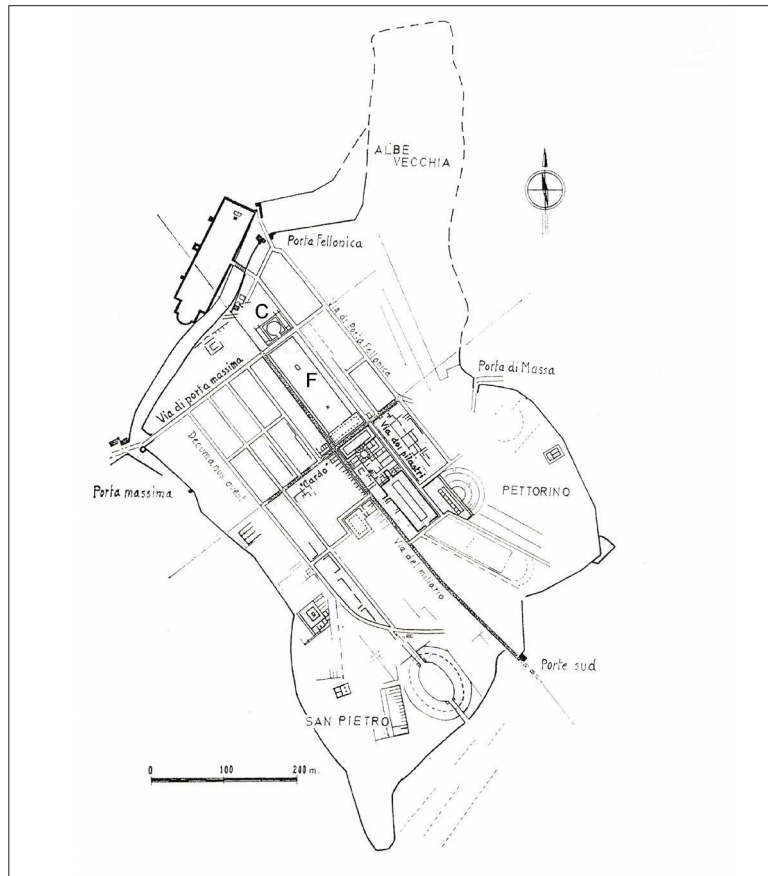


Fig. 2. *Alba Fucens* (AQ): planimetria. C: *curia-comitium*, F: *forum* (da MERTENS 1969).

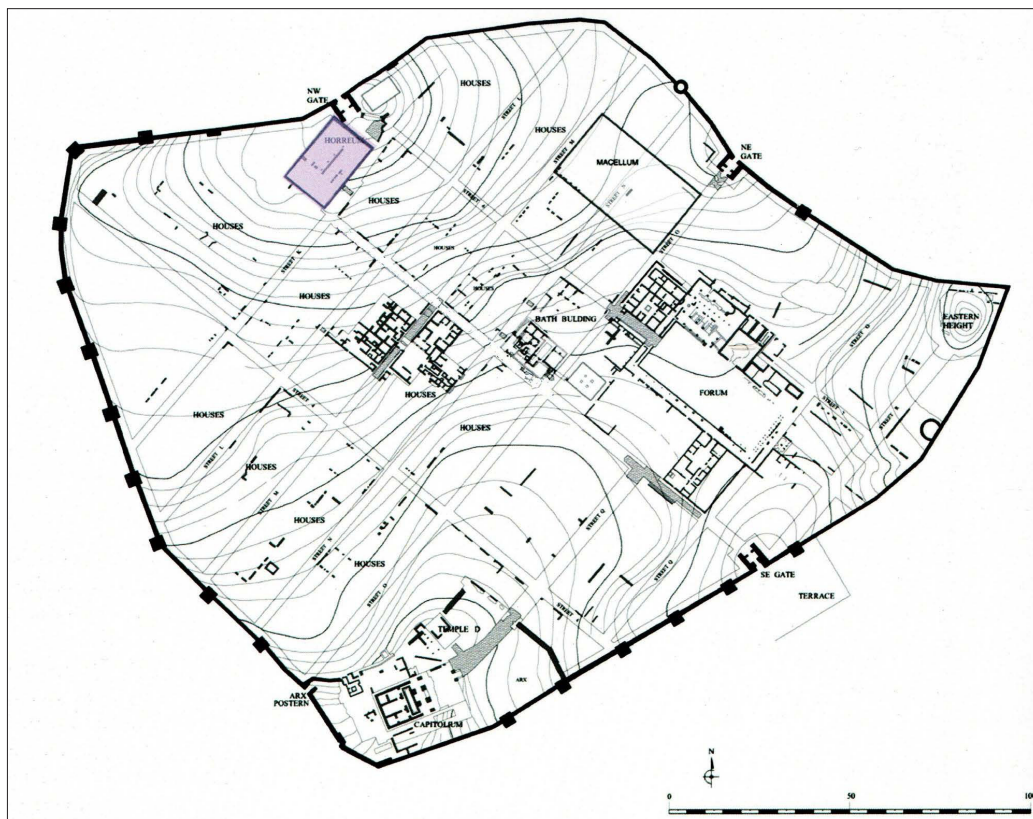


Fig. 3. *Cosa* (GR): planimetria su base orografica (elab. Autore da DE GIORGI 2023).

dalla via principale nord-est/sud-ovest attraverso la quinta degli edifici sul lato nord-ovest, mentre, seguendo il percorso d'ingresso dalla porta nord-ovest (Porta Fiorentina), la piazza diventa un punto di arrivo, poiché risulta chiusa a breve distanza dalle mura su due lati ed è quindi più difficilmente inseribile nel dinamismo della maglia viaria (fig. 3).

Un esempio molto più recente, che è diventato emblematico dell'urbanistica scenografica – tema necessitante di specifico approfondimento – e dell'adeguamento delle città romane al portato ellenistico, è il caso di Brescia. Colonia latina nell'89 a.C., poi municipio e infine colonia augustea (*Colonia Civica Augusta Brixia*), benemerita anche di Vespasiano per l'aiuto dato nella guerra civile, Brescia è una città distesa sulle pendici del Colle Cidneo e arrampicata sul settore più ripido del rilievo. Ne deriva la preferenza, quasi l'obbligo, a delineare per il principale spazio pubblico una forma rettangolare allungata, in area centrale da organizzare a terrazze, scansionate, nella fase flavia, in vuoti e pieni: piazza, portico settentrionale, via Postumia – elemento trasversale diaframmatico tra l'area sacra e il settore giuridico-commerciale¹⁵ –, sostruzione dell'area sacra, terrazza della stessa, tempio (fig. 4).

I salti di quota, soprattutto di forte differenza, impongono una monumentalizzazione che costruisce un asse ottico esaltante l'edificio sacro posto al livello più alto (in continuità significativa con il santuario precedente) secondo un punto di vista che prende origine dal limite meridionale della piazza e che dalla forma allungata di questa viene accompagnato. C'è da aggiungere che la progressione del percorso, da sud verso nord, e dunque l'avvicinamento al fulcro sacro, a poco a poco viene a bloccare questa linea visiva complessiva presentando delle interruzioni trasversali (porticato settentrionale della piazza, fronte lapideo della terrazza ad arcature cieche, in cui sono ricavati i varchi per l'accesso). È chiaro che la quota di percorrenza della via Postumia non permetteva se non una permeabilità pedonale con i settori pubblici contermini e poteva assicurare un attraversamento diretto del cuore della città. Per la

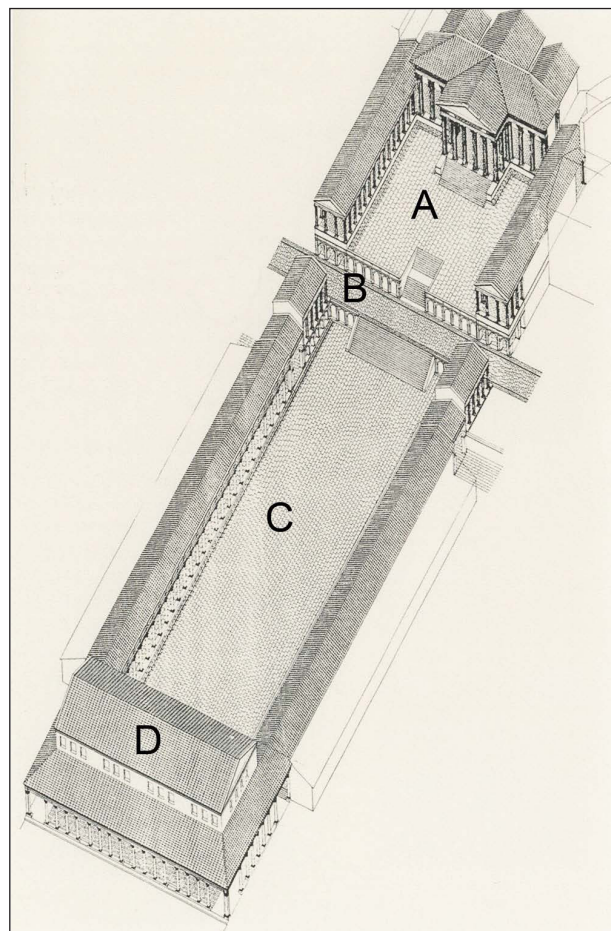


Fig. 4. Brescia: ricostruzione assonometrica dell'area pubblica centrale. A: area sacra; B: via Postumia; C: piazza forense; D: basilica (elab. Autore da MORANDI ROSSI 2000).

sostenibilità, diremmo oggi, della vita dei cittadini, per questa, come per altre città, l'imperatore Claudio emanò un editto per deviare il traffico dei *viatores* al di fuori dei “centri storici”¹⁶. Si riflette in questo editto l'esistenza di un percorso alternativo, tipo “bretella”, per aggirare il blocco rappresentato dal traffico cittadino. Possiamo avere un quadro del caos in città attraverso le testimonianze di Marziale come di Giovenale su Roma, ma nelle altre città, e fatta l'adeguata proporzione sugli spazi, la situazione non doveva essere molto diversa. D'altra parte *Brixia* è uno dei casi in cui si documenta l'uso frequente di separare la piazza dalla principale viabilità urbana che oltretutto la serve: attraverso quote diverse, o mediante blocchi materiali (lastroni, paracarri, gradini¹⁷), o anche attraverso una differente pavimentazione (fig. 5).

¹⁶ SVET. *Claud.* 25, 2-4.

¹⁷ È pur vero che i gradini potevano essere superati per mezzo di pedane provvisorie, pratici espedienti cui raramente si pensa.

¹⁵ Non torno sul tema, già trattato, delle vie interregionali attraversanti il foro secondo varie modalità (MIGLIORATI 2024), argomento su cui è bene consultare anche LACKNER 2024, oltre a BARELLO *et al.* 2024, ORTALLI 2024, VILICICH 2024, che, pur trattando di casi specifici, affrontano criteri di carattere generale. In aggiunta vedi CANINO 2022, pp. 46-100.



Fig. 5. Soluzioni tecniche per la viabilità: a. Terracina (LT), area forense. Si nota la differenza di pavimentazione tra la piazza in lastre e la via Appia in basoli (foto Autore); b. Pompei (NA), interferenza tra viabilità ed esigenze dello smaltimento idrico; con i blocchi disposti a schiena d'asino si assicura il percorso pedonale e carrabile (foto Autore).

La forzatura ad estrapolare la viabilità dal centro cittadino è in contrasto con i frequentissimi casi di asse preesistente originante il nucleo urbano, su cui ho citato unicamente il caso di Tivoli a fronte di molti¹⁸; altri esempi vedono la genesi dell'agglomerazione nell'incrocio di una pluralità di percorsi, che oltre a dar luogo a un insediamento, a volte spontaneo, a volte selezionato dalla pianificazione romana (come il ben noto caso ostiense), può essere occupato dall'area forense. A *Tusculum*¹⁹, ad esempio, città e piazza nascono dal coagularsi delle vie in un punto ad adeguata morfologia recettiva; il foro raggiungerà una strutturazione monumentale in età giulio-claudia, ma la scelta iniziale si conferma troppo opportuna per essere cambiata, anche se si riveleranno necessari lavori di regolarizzazione e terrazzamento per l'adeguamento ai principi urbani del primo impero. Del resto, per inciso, la decisione di cambiare la dislocazione di uno spazio strutturato già ricco di costruzioni si scontrava con ovvie osservazioni di carattere economico!

Tra i canoni di edilizia urbana affermatasi nell'età augustea, l'ampliamento del teatro obbliga a volgere in *via tecta* il consolidato raccordo del fulcro della vita pubblica con l'acropoli²⁰. Del resto, questa è l'unica soluzione che si prospetta nell'eventualità di voler conservare percorsi basilari e nello stesso tempo voler provvedere la città di nuovi e più attrattivi edifici. Un caso più complesso è quello di Tivoli, risolto sempre con una *via tecta*, qui passante dentro l'anfiteatro, sotto la cavea, via di servizio al quartiere abitativo-artigianale che è stata conservata, mentre, a giudicare dalla documentazione disponibile, sembra sia stato più semplice azzerare la preesistente edilizia abitativa²¹. Queste operazioni di urbanistica sostitutiva non avvengono solo nel caso delle costruzioni di complessi per spettacolo, tra cui

gli anfiteatri offrono per ora la maggiore testimonianza²²; ci sono infatti casi che riguardano edifici a differente vocazione e varia cronologia, come la basilica di Pompei che alla fine del II secolo a.C. cancella strutture identificate come abitative e l'*Augusteum* di Fano²³ costruito sotto Claudio su abitazioni di età augustea; colpisce in quest'ultimo caso il brevissimo periodo intercorso tra costruzione e demolizione per accogliere il nuovo edificio, come si nota anche ad *Alba Fucens*, ove anzi la differenza cronologica tra la struttura residenziale e l'anfiteatro sovrapposte è minore (Augusto-Tiberio), ma trova giustificazioni nell'imponenza dell'edificio, nella selezione del luogo dalla morfologia più cooperante, in più produttiva di un notevole risparmio di lavoro e materiali²⁴, e nella scelta di un'area periferica ma intra-urbana.

A fronte di atti del genere, di inevitabile impatto pubblico e di notevole diffusione informativa, la strada è stata spesso anche soggetta a piccole invasioni. Una minima occupazione di suolo pubblico da parte, o con l'accordo, degli amministratori della città è stata tollerata o autorizzata? A Verona, l'abside della basilica del rifacimento severiano²⁵ si amplia a tutta la profondità del marciapiede e ne interrompe la percorribilità²⁶. Una analoga osservazione si può fare per le due absidi della basilica di Aquileia

²² Da circa un decennio, il breve elenco degli anfiteatri edificati su strutture abitative (*in primis Alba Fucens*, Lucera, Pompei, Tivoli, Venosa) si è molto allungato grazie agli studi di Ilaria Trivelloni, cui si deve di aver affrontato il tema dal punto di vista archeologico, urbanistico, giuridico: TRIVELLONI 2021. Da ultimo vedi il caso di *Fabrateria Nova*, in VALCHERA, LEOPARDI in questo stesso volume; primi dati in VALCHERA, LEOPARDI 2024, nt. 33; vedi anche CONSIGLI *et al.* c.s.

²³ DE MARIA 2015, p. 134; DE MARIA 2016, pp. 598-599. Vedi anche BALDELLI 2025, p. 92 per precisazioni sui documenti d'archivio.

²⁴ Una metà della cavea si appoggia al colle S. Pietro e il terreno di risulta dalla sagomatura a gradinate di quel settore e dallo scavo dell'arena ha costituito il sostegno per l'altra metà della cavea.

²⁵ FROVA, CAVALIERI MANASSE 2005: una prima fase municipale viene modificata in età severiana con il rifacimento della peristasi e la demolizione del lato sud per inserire un'abside destinata ad ospitare il *tribunal* o un gruppo dinastico. Collegata anche alla seconda ipotesi, risulta interessante la proposta degli Autori (pp. 190-191) su una possibile molteplice committenza. Ricordo il mosaico della basilica cristiana pisarense con le singole contribuzioni in denaro destinate all'opera musiva nel suo complesso. Un altro caso di età romana si può trovare nella costruzione dell'anfiteatro di Tivoli; qui un'iscrizione (*CIL* XIV, 4259 = *Inscr. It.*, 202) ricorda il versamento di 200.000 sesterzi e del corrispettivo di 200 giornate lavorative per l'inaugurazione dell'edificio da parte di un certo Bleso (GIULIANI 1970, p. 239).

²⁶ Sull'occupazione di suolo pubblico (non riferita solo ai marciapiedi), vedi MIGLIORATI 2023a.

¹⁸ Vedi CANINO 2022 che raccoglie vari casi. Altri esempi relativi all'Italia settentrionale in VILICICH 2024. Da considerare esemplificativo il caso di *Susa*: DE MARIA, GIORGI 2013, pp. 79-89; GIORGI 2010, pp. 55-62.

¹⁹ VALLVERDÚ *et al.* 2024.

²⁰ I contatti acropoli-foro vengono preservati attraverso vie che non considerano la pendenza e dunque il traffico carrabile, comunque sostituibile con animali da soma. Vedi ad es. *Inuanum* (LAPENNA 2006).

²¹ Per Tivoli è documentato l'obbligato abbandono delle strutture edilizie mentre si conserva funzionale il percorso viario: GIULIANI 1970, pp. 239-243.

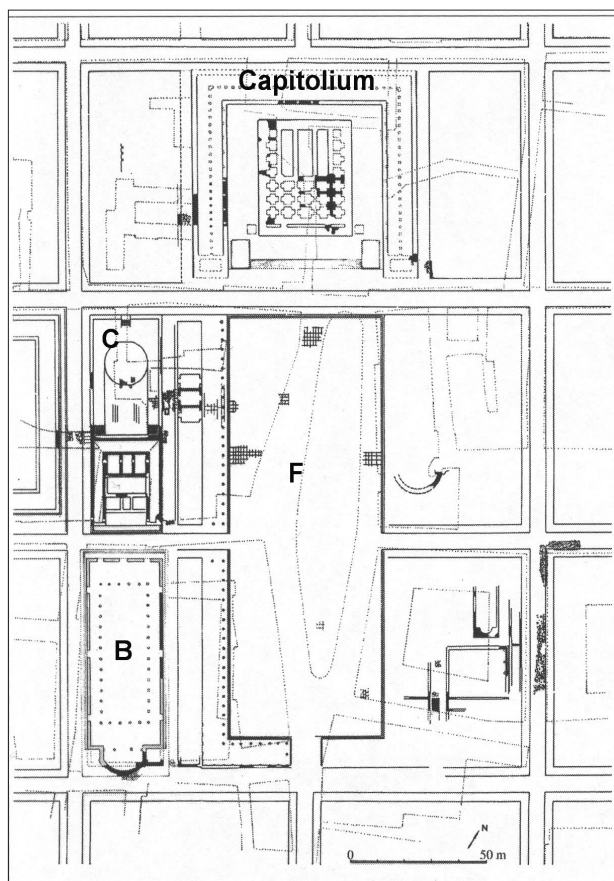


Fig. 6. Verona: area forense. B: basilica; C: curia-comitium; F: forum. Sul lato sud della basilica l'abside invade il marciapiede (da FROVA, CAVALIERI MANASSE 2005).

– anche qui di piena fase severiana²⁷ – che aggettano rispetto al filo dei portici forensi con visibile interruzione di strutture vicine in relazione all'abside sud-occidentale. In Italia centrale a *Volsinii* è ancora la basilica che invade con l'abside la strada nord-est/sud-ovest tangente al foro. Si può trattare in questi casi di modifiche dovute a mode architettoniche di nuova introduzione, ove ciò si rendesse possibile? Certamente non sempre si poteva rispondere ai nuovi dettami. Riprendendo il caso di Verona, la via, che raggiungeva il foro da ovest tra i due complessi *curia-comitium* e basilica, non poteva che essere accompagnata da crepidini interamente utilizzabili per non intralciare il traffico carrabile con pedoni in strada e di conseguenza si optò per un ampliamento della basilica solo verso sud (fig. 6).

Strutture diverse utilizzano questo stesso sistema di micro-invasione di suolo pubblico. A *Suasa* l'ingresso monumentalizzato del foro occupa il

marciapiede nella sua profondità: un'interruzione di percorso pedonale che focalizza ancor più l'attenzione sull'accesso all'area pubblica²⁸ (fig. 7). Ad Aquino si trova ancora un'abside a invadere una sede stradale²⁹.

Strade e annessi raccontano la vita della città. Ostia è senz'altro ricchissima di testimonianze del genere³⁰, come ovviamente Pompei³¹. Qui vorrei segnalare il caso delle “strisce pedonali” che, partendo dal marciapiede nord di via della Marina, si arrestano direttamente contro il muro del tempio di Venere, effetto dell'evidente alterazione degli spazi tra pubblico e privato che succedette alla conversione in colonia sillana. Ma l'anomalia non fu mai corretta. Molto spesso infatti le anomalie si stabilizzano. Qualche volta si tratta anche del risultato di scelte volute che ad uno sguardo superficiale appaiono difforni dalla regola senza alcuna motivazione. Ricordo il caso di Fano con il lato est delle mura prospiciente il mare; la via Flaminia entrata in città da ovest, dopo una prima declinazione verso nord per uscire dal centro urbano seguendo la maglia viaria ortogonale, devia verso nord-ovest per raccordarsi alla porta della Mandria, in apparente contrasto con il percorso del grande collettore fognario che sembrava indicare una sovrastante via di carattere preminente. La scoperta dell'anfiteatro sull'asse del canale fognario e la localizzazione del porto a nord della città hanno poi inquadrato correttamente la situazione³²: i due complessi bloccavano il regolare

²⁸ DE MARIA 2016, pp. 595-596; DE MARIA, GIORGI 2013.

²⁹ Vedi CERAUDO in questo convegno.

³⁰ Ad es., le terme del Mitra, accanto alle variazioni applicate lungo il lato est (su cui vedi SPANU 2012, pp. 43-44), documentano la difficile percorribilità di viabilità minori a ovest e a nord per l'inserimento di due absidi. Sotto il punto di vista degli abusi edilizi, il caso ostiense è ampiamente trattato con l'ausilio delle fonti in SPANU 2012, la cui analisi sul tema si estende oltre all'esempio particolare a Roma e a vari altri centri urbani con attenzione al recupero dei corretti confini tra area pubblica e privata; per differenti esempi su Ostia, vedi più di recente MIGLIORATI 2023a. Sul rapporto tra spazio pubblico e spazio privato nel complesso dell'attività di Vespasiano anche prima dell'ascesa all'Impero, vedi MIGLIORATI 1991, pp. 304-307.

³¹ Sul traffico cittadino a Pompei sono particolarmente stimolanti le osservazioni desunte dall'analisi tecnica dei componenti viari in POEHLER 2006.

³² Sull'anfiteatro vedi LANI 2019, BALDELLI 2002. Sull'individuazione del porto e il suo posizionamento legato al contesto geo-morfologico dell'area fanestre e della zona a nord del centro, e sulla corretta lettura della viabilità in uscita a nord-ovest, vedi DALL'AGLIO, NESCI 2013.

²⁷ DE MARIA 2016, p. 593; DE MARIA 2005 con maggiori dettagli.

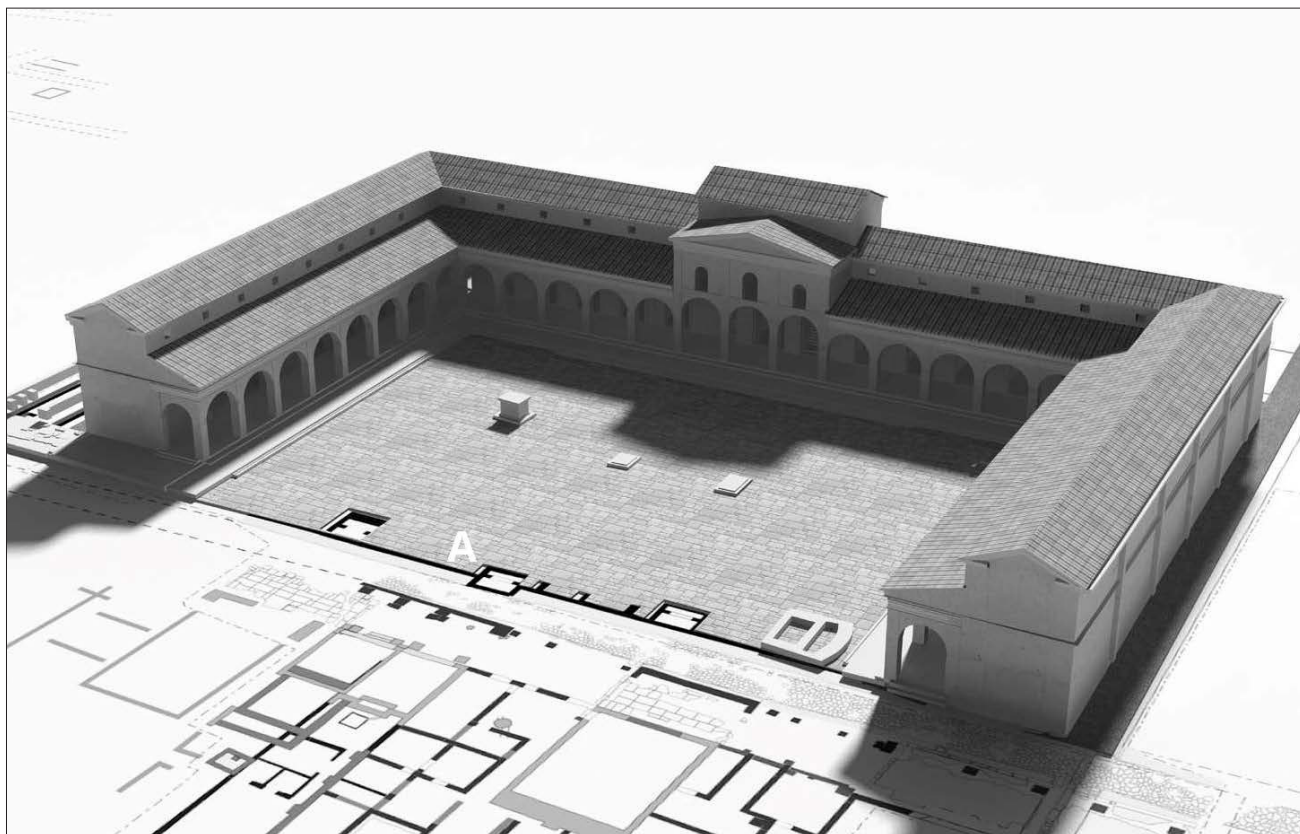


Fig. 7. *Suasa* (Castellone di Suasa, AN): area centrale pubblica. A: ingresso alla piazza che interrompe la fruibilità del marciapiede (da DE MARIA 2016).

percorso dell'uscita dalla città verso nord; d'altra parte il collettore ben serviva lo smaltimento delle acque meteorologiche dell'ampio invaso anfiteatrale (fig. 8). La realizzazione delle due opere fa parte di un progetto unitario (l'anfiteatro è infatti dello stesso periodo tardo-augusteo delle mura), a testimonianza di una pianificazione che non aderisce ad uno schema prefissato, ma tiene in considerazione un insieme di parametri che rendono unico ogni impianto.

I dati tecnici sono fondamentali non solo per capire la pianificazione urbana, la sua attuazione con i comprensibili adattamenti individuali e la gestione urbanistica; sono elementi che consentono di ricostruire anche l'organizzazione socio-economica della città rispecchiando la dinamica della vita urbana. Nuovamente da Pompei traggo l'esempio dell'intensità di frequentazione di strutture abitative e commerciali con bestie da soma attraverso la presenza dei fori nei blocchi delimitanti le crepidini, realizzati proprio per legare gli animali, e spesso vediamo che accanto ad un foro rotto, evidentemente per l'uso, ne è

stato praticato un altro; ciò avviene in particolare in corrispondenza delle *cauponae*, indizio di molti avventori e di ripetuto scarico merci. Ugualmente la presenza di paracarri agli angoli delle strade ci mostra il proposito di proteggere gli edifici, come si è continuato a fare per lungo tempo e si continua ancora con elementi diversi.

Tra le componenti tecniche riguardanti le sedi stradali e il connesso smaltimento delle acque, tralascio l'aspetto dei valori metrologici, ampiamente affrontato³³, per parlare invece dei materiali. Basoli di calcare, trachite, basalto; lastroni di calcare; *glarea* di differente granulometria: il materiale è per lo più a km 0 – in termini tecnici “da cave di prestito” –, ma con stretta connessione alla funzionalità oltre che al risparmio di spesa per la posa in opera e il ripristino. A *Pel-*

³³ Vedi QUILLICI GIGLI 2016 con varia casistica sulle dimensioni delle sedi stradali e dettagliata bibliografia. Alla proposta di doppio scorrimento solo per vie di ampia larghezza, aggiungo la possibilità di percorso nei due sensi anche per vie di minori dimensioni il cui passaggio alternato poteva essere gestito al momento contingente, come accade tutt'oggi ovunque in centri minori o caotiche megalopoli orientali.

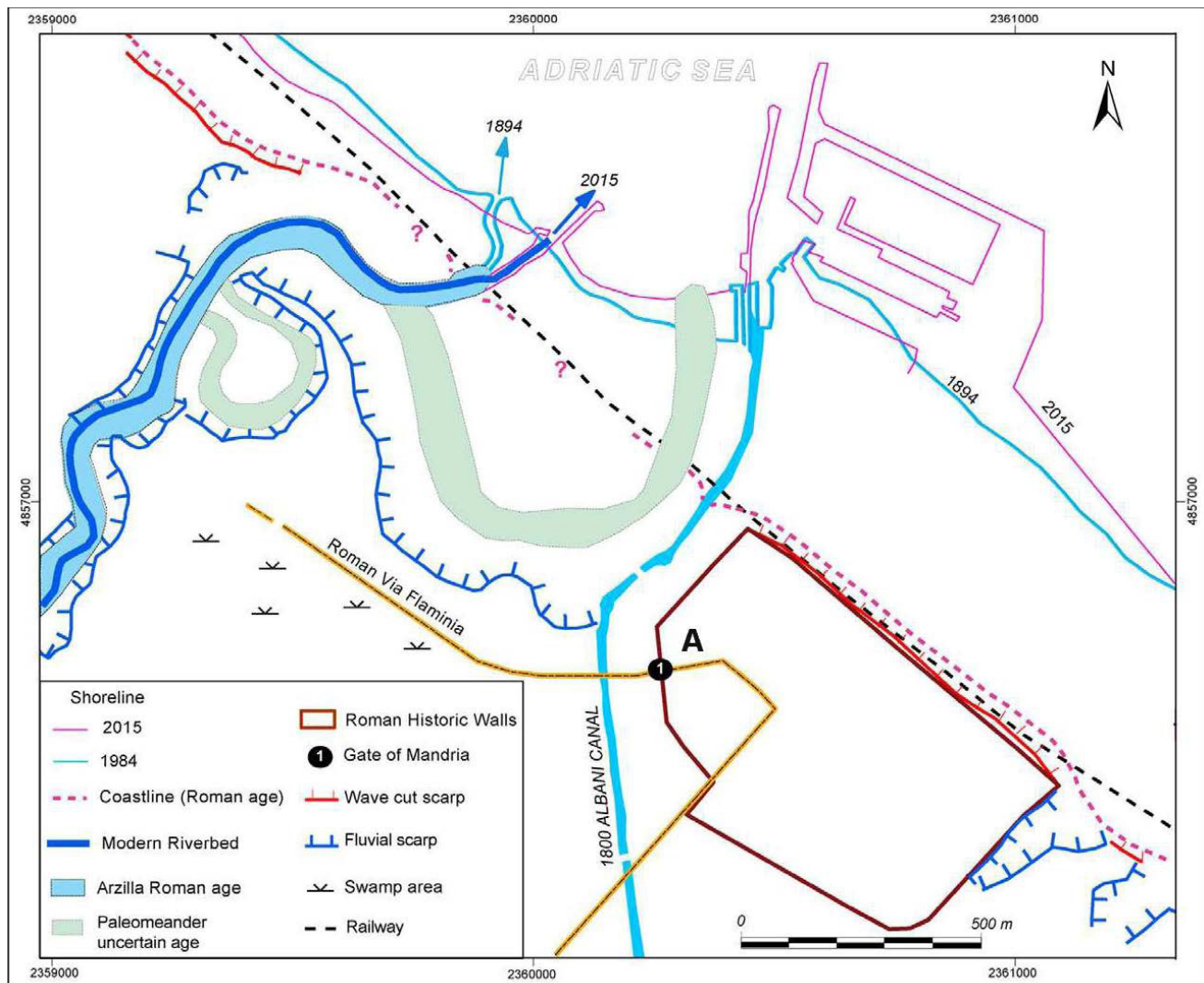


Fig. 8. Fano (PU): proposta di ricostruzione oro-idrografica del territorio fanestre con il percorso della via Flaminia rispetto all'abitato. A localizza l'anfiteatro (elab. Autore da DALL'AGLIO *et al.* 2017).

tuinum (AQ) la *glarea* di piccole dimensioni (fig. 9) è reperibile in zona ed è adatta al calpestio animale³⁴, al cui criterio si collega anche la pavimentazione dell'area centrale del foro in battuto di calce, piccoli ciottoli e scheggette di calcare³⁵. *Alba Fucens*, ugualmente legata alla transumanza, presenta invece basoli grandi di calcare, ma effettivamente il contesto geologico non offre che calcare³⁶.

³⁴ A *Norba* lo stesso risultato hanno delle solcature antiscivolo: QUILICI GIGLI 2016, p. 180.

³⁵ MIGLIORATI *et al.* 2023.

³⁶ Il calcare attualmente estratto dalle cave vicine alla città antica viene utilizzato come sedime stradale, il cd. stabilizzato. Si deve specificare che il calcare nell'area di *Alba* è di diverso tipo, dal duro e compatto al friabile, e ha dato la possibilità di vario utilizzo nelle costruzioni urbane: vedi PICCARRETA 1990.

L'associazione di *glarea* e basolato è documentata ad *Aquinum*³⁷, *Fabrateria*³⁸, *Grumentum*³⁹, *Suasa*⁴⁰ e probabilmente in vari altri centri, senza divario cronologico; inoltre l'utilizzo di diverso materiale per i basoli di alcune strade ha suggerito l'assegnazione dei lavori a differenti operatori. A *Luceria* e *Venusia* sembra invece che i basoli sostituiscano la *glarea* grazie all'attività evergetica di Augusto, che coinvolge *in primis* le superfici forensi⁴¹.

³⁷ Ceraudo in questa sede, con l'ipotesi che la pavimentazione in *glarea* possa collegarsi a settori estranei all'edilizia pubblica.

³⁸ VALCHERA, LEOPARDI 2024.

³⁹ MASTROCINQUE *et al.* 2024b; GIARDINO 1981, p. 21.

⁴⁰ DE MARIA, GIORGI 2013, che ripercorrono la storia urbana con particolare attenzione ai dettagli della rete viaria.

⁴¹ MARCHI 2023, in particolare p. 231. In MARCHI 2024 una messa a



Fig. 9. *Peltuinum* (AQ): incrocio stradale urbano. A: battuti in *glarea* di successivi rifacimenti stradali con l'uso di ghiaia a granulometria differenziata; B: paracarro angolare; C: edificio (foto Autore).

Comunque molte vie urbane presentano il fondo stradale in battuto e risulta documentato che la sostituzione con basolato non appartiene a un momento unitario. A *Suasa* la via tangente il foro viene lastricata nei primi decenni del III secolo d.C. in concomitanza con una trasformazione degli spazi contermini, tra cui la chiusura dell'area forense tramite una parete; si interrompe così la lunga permeabilità che ha avuto la via con le strutture a carattere pubblico posizionate sui due lati (foro e *domus* dei *Coiedii*)⁴². L'isolamento

dell'area viene sostituito dalla polarizzazione che assume l'accesso centrale (vedi *supra*).

Ad Aquileia, invece, è in età augustea che alla lastricatura del tratto urbano di un decumano centuriale conducente al foro provvede *Aratria Galla*, erede nella cura urbana dell'attività paterna⁴³ per la realizzazione dei portici del foro e della basilica. Una nota particolare merita la scelta dell'uso evergetico nella costruzione dei portici. Strutture perimetrali di piazze o rettilinee per l'affiancamento alle strade, dall'uso polivalente (protezione da intemperie o sole, sosta, obbligo alla pedonalizzazione, ecc.), i portici sono mediatori tra percorsi viari ed edifici e costituiscono un ele-

punto su alcuni centri della II regione augustea con proposta di agancio della posa in opera dei basoli nella viabilità alla lastricatura delle piazze da parte di Augusto, sulla base dell'esempio venosino (pp. 445-446).

⁴² DE MARIA, GIORGI 2013, pp. 99-101, 105-113.

⁴³ Convincente l'ipotesi di SPANU 2023, pp. 31, 37-39.

mento di transizione anche tra le differenti altezze e dunque i volumi degli edifici, marcando la loro versatilità nell'impianto urbano.

Il caso della via di Aquileia riporta l'attenzione sulla funzionalità della rete viaria nel periodo augusteo. La cura di Augusto per la viabilità di lungo raggio ha ovvie, pratiche motivazioni, ma viene sottolineata in termini di propaganda. Nei tempi moderni, qualche decennio fa il ringraziamento (e la garanzia di continuativo supporto) di alcuni politici agli elettori che li avevano portati dalla Regione al Senato si concretizzava nell'apertura di nuove strade e nella sistemazione delle esistenti. Non possiamo immaginare che anticamente la questione fosse diversa, ho infatti iniziato questo mio contributo segnalando la preminenza della rete viaria nella funzionalità territoriale e urbana.

Tornando ad Augusto, le operazioni del restauro della via Flaminia in prima persona e della pavimentazione delle vie urbane del terminale, Rimini, effettuata a nome di Gaio Cesare⁴⁴, dovevano servire anche a recuperare il consenso delle città partigiane di Antonio attraverso interventi altamente migliorativi per il territorio e per le città, fungendo inoltre da elemento trainante per l'attività dei *principes viri*: la situazione socio-politica non era infatti proprio quella dipinta dall'affermazione augustea «*iuravit in mea verba tota Italia sponte suas*»⁴⁵.

A proposito della propaganda attuata attraverso attività edilizie, in età protoimperiale un posto preminente è offerto dalla diffusione di nuovi edifici a carattere popolare come il teatro⁴⁶ e l'anfiteatro. La notevole affluenza di spettatori, certamente in misura diversa tra le due macrostrutture, impone il contestuale sviluppo dei caratteri distributivi che inevitabilmente si riflette nella gestione di masse di spettatori in tempi ragionevoli. L'inserimento di un teatro in una città strutturata è facilitato dalla configurazione

dell'edificio, che con la sua scena si allinea perfettamente su vie di una trama regolare; mentre la curva della cavea nel rapporto con lo stesso tessuto genera forzatamente spazi pubblici di risulta, utilizzati naturalmente per gli assembramenti pre e post rappresentazione. Nei teatri che sfruttando l'orografia si appoggiano al pendio, l'afflusso e il deflusso del pubblico risulta più fluido in quanto avviene su viabilità che scandiscono quote differenziate⁴⁷.

Diverso è il caso dell'anfiteatro che per sua stessa natura è provvisto di un circuito periferico previsto nel progetto, rispetto al quale la rete stradale deve adattarsi, come già sopra evidenziato.

L'armonizzazione tra la maglia viaria e i criteri distributivi delle grandi strutture è anche alla base dell'efficienza del sistema mercato inteso come entità edilizia accentratrice delle principali funzioni commerciali di carattere alimentare⁴⁸. Non è a caso che troviamo diverse modalità di interrelazione tra i due fattori. Bastano pochi esempi. Il *macellum* di Pompei, nella fase finale, vede le file di *tabernae* sui lati nord e ovest escluse dalla gravitazione verso l'interno per privilegiare il rapporto con via degli Augustali e il foro; poiché il lato orientale è riservato a vani di diversa attribuzione, resta solo la serie di botteghe del lato sud aperta verso l'interno. Tra interno ed esterno sono garantiti singoli varchi a nord, ovest e sud. Più omogenea l'apertura dei locali commerciali nel mercato di Pozzuoli. Pianificati anche in questo caso accessi sui lati nord, sud e ovest, e una differente destinazione degli spazi a est, le botteghe settentrionali e meridionali si affacciano alternativamente all'esterno e all'interno del grande spazio centrale. L'ingresso monumentale ovest è invece provvisto ai lati di una doppia fila di ambienti che garantiscono la fruibilità sui due affacci. Si nota dunque che si realizza un sistema misto di gravitazione degli spazi evidentemente legato alla pluralità e al grado di frequentazione dei percorsi, sistema che appare perciò diffuso ovunque⁴⁹. In conclusione, aggiungo che, a parte la consape-

⁴⁴ CIL XI, 366. Numerosi interventi marcano l'interesse politico di Augusto per la città: oltre al citato intervento di Gaio Cesare, ricordo l'arco dedicato dal Senato e dal popolo di Roma, la costruzione del ponte interno alla città sulla fossa Patara e il teatro. Sugli interventi augustei nella città inseriti nel quadro complessivo urbano, vedi ORTALI 2000.

⁴⁵ R. GEST. *div. Aug.* 25.

⁴⁶ Si pensi alle rappresentazioni dei mimi o dei fescennini, nonostante il livello culturalmente più elevato che è attribuito al teatro da Vitruvio (V, 1-2; 3-9: l'ampio trattato sull'edificio).

⁴⁷ Per i parametri tecnici del teatro e le implicazioni urbanistiche, vedi MIGLIORATI 2007. Il tema è stato ripreso e ampliato in MIGLIORATI 2020.

⁴⁸ Sul rapporto tra *macella* e viabilità di raccordo alle porte urbane, vedi RENDA 2023.

⁴⁹ Si pensi, ad esempio, all'agorà sud di Mileto.

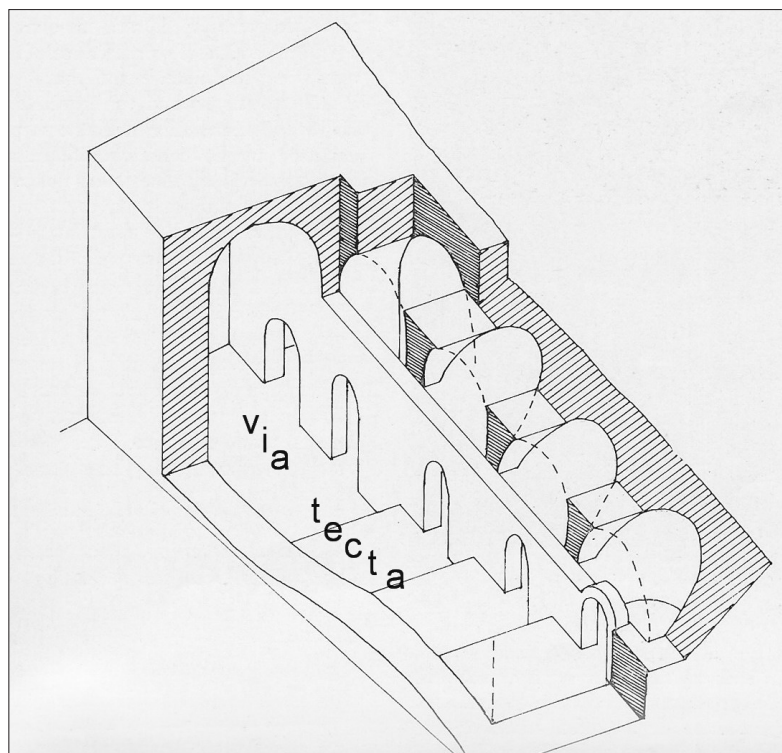


Fig. 10. Tivoli (RM): cd. Mercato Coperto, in realtà via *tecta* con funzione di contraffortamento della piazza forense (elab. Autore da GIULIANI 1970).

volezza che la funzione primaria della via urbana è la percorribilità che assicura il funzionamento della città, non va sottovalutata la valenza architettonica della strada, che è capace di adeguarsi ai contesti più vari anche con diversi accorgimenti, dai porticati alle sostruzioni in caso di percorsi acclivi o alle vie *tectae*, come il già citato teatro di *Tusculum* o gli esempi puteolani e tiburtini; in questi ultimi casi il ricorso alla viabilità subcutanea è

specificamente legato alla diffusa irregolarità del terreno⁵⁰; si tratta di una soluzione per ampliare la superficie edificabile e nello stesso tempo conservare la percorribilità dei complessi raccordi tra i vari livelli urbani, i cui salti di quota sono ad es. particolarmente evidenti a Tivoli (fig. 10).

*Sapienza Università di Roma

luisa.migliorati@fondazione.uniroma1.it

⁵⁰ GIULIANI 1970, pp. 45-54 sullo sviluppo urbanistico di Tivoli e pp. 51, 218-22 sul caso emblematico del cd. Mercato Coperto. SOMMELLA 1980, pp. 43-47 per un esempio specifico di *via tecta* a Pozzuoli e pp. 85-89 sul complessivo quadro viario della città.

BIBLIOGRAFIA

- BALDELLI 2002: G. BALDELLI, “Per una nuova carta archeologica di *Fanum Fortunae*. Primi dati su teatro e anfiteatro”, in *Quaderni dell'accademia fanestre* 1, pp. 31-48.
- BALDELLI 2025: G. BALDELLI, “Mosaici fanesi non più visibili, mal noti, perduti e da riportare in luce: note storico-archeologiche”, in O. MEI (a cura di), *Fano, le Marche, Cirene* (Collana Centro Studi Vitruviani, 9), Venezia, pp. 91-124.
- BARELLO *et al.* 2024: F. BARELLO, F. MASINO, E. PANERO, “Spazi forensi nelle *Regiones* IX e XI”, in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 513-529.
- CANINO 2022: D. CANINO, *Fora Italiae et Hispaniae. Definizione e uso degli spazi forensi fino all'età giulio-claudia*, Roma.
- CICOGLIA *et al.* 2024: A. CICOGLIA, L. CIOFFI, C. VECCHI 2024, “*Tibur*. nuovi dati sull'evoluzione del complesso forense”, in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 177-203.
- CONSIGLI *et al.* c.s.: S. CONSIGLI, TH. FRÖHLICH, A. LEOPARDI, A. VALCHERA, C.P. VENDITTI, “*Fabrateria Nova* (San Giovanni Incarico - Frosinone). Nuovi dati sull'anfiteatro e su una *domus* di età tardo-repubblicana”, in *Lazio e Sabina* 14 (Atti del Convegno Quattordicesimo Incontro di Studi sul Lazio e la Sabina; Roma 2024), c.s.
- DALL'AGLIO, NESCI 2013: P.L. DALL'AGLIO, O. NESCI, “Storia e geografia fisica del territorio costiero tra le foci dei fiumi Metauro e Foglia”, in F. RAVIOLA con A. DEBIASI, M. BASSANI, E. PASTORIO (a cura di), *Studi sulla grecità d'occidente. L'indagine e la rima. Scritti per Lorenzo Braccisi*, *Hesperia* 30, 2013, pp. 439-451.
- DALL'AGLIO *et al.* 2017: P.L. DALL'AGLIO, M. DE DONATIS, C. FRANCESCHELLI, C. GUERRA, V. GUERRA, O. NESCI, D. PIACENTINI, D. SAVELLI, “Geomorphological and anthropic control of the development of some Adriatic historical towns (Italy) since the Roman age”, in *Quaestiones Geographicae* 36.3, 2017, pp. 111-123.
- DE GIORGI 2023: A.U. DE GIORGI, “Cosa. Entrando in città dal porto”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 95-107.
- DE MARIA 2005: S. DE MARIA, “I fora della Cisalpina romana come luoghi della celebrazione”, in X. LAFON, G. SAURON (édité par), *Théorie et pratique de l'architecture romaine. La norme et l'expérimentation*, Aix en Provence, pp. 167-177.
- DE MARIA 2015: S. DE MARIA, “L'*Augusteum* di Fano e i luoghi del culto imperiale nel I sec. d.C.”, in S. DE MARIA (a cura di), *L'Augusteum di Fanum Fortunae. Un edificio del culto imperiale nella Fano d'età romana*, Milano, pp. 133-149.
- DE MARIA 2016: S. DE MARIA, “Città e monumenti romani in Adriatico. Le due sponde a confronto”, in J. BONETTO, M.S. BUSANA, A.R. GHIOTTO, M. SALVADORI, P. ZANOVELLO (a cura di), *I mille volti del passato. Scritti in onore di Francesca Ghedini*, Roma, pp. 593-606.
- DE MARIA, GIORGI 2013: S. DE MARIA, E. GIORGI, “Urbanistica e assetti monumentali di *Suasa*. Novità dalle ricerche recenti”, in G. PACI (a cura di), *Epigrafia e Archeologia romana nel territorio marchigiano. In memoria di Lidio Gasperini* (Atti del Convegno di Studi; Macerata 2013), Tivoli, pp. 79-142.
- DI CESARE, LIBERATORE 2021: R. DI CESARE, D. LIBERATORE, “Le strade di *Alba Fucens*: pianificazione urbana e trasformazioni”, in G. MAINET, TH. MORARD (edited by), *Roman Street and Urban Economy. Panel 8.12, Archaeology and Economy in the Ancient World 47* (Proceedings of the 19th International Congress of Classical Archaeology; Cologne/Bonn 2018, 47), Heidelberg, pp. 55-75.
- FROVA, CAVALIERI MANASSE 2005: A. FROVA, G. CAVALIERI MANASSE, “La basilica forense di Verona alla luce dei nuovi scavi”, in X. LAFON, G. SAURON (édité par), *Théorie et pratique de l'architecture romaine. La norme et l'expérimentation*, Aix en Provence, pp. 179-201.
- GIARDINO 1981: L. GIARDINO, *Grumentum: la ricerca archeologica in un centro antico. Mostra documentaria*, Galatina.
- GIORGI 2010: E. GIORGI, “La città e il territorio: riflessioni sull'origine dell'abitato”, in E. GIORGI, G. LEPORE (a cura di), *Archeologia nella valle del Cesano da Suasa a Santa Maria in Portuno* (Atti del Convegno per i venti anni di ricerche dell'Università di Bologna; Castelleone di Suasa 2008), Bologna, pp. 53-63.
- GIULIANI 1970: C.F. GIULIANI, *Tibur, pars prima (Forma Italiae I, 7)*, Roma.
- HELG 2021: R. HELG, “*Tonsor, copo, cocus, lanius sua limina servant* (Mart. VII, 61): spazi di commercio e architettura delle facciate lungo la Via di Nola a Pompei”, in G. MAINET, TH. MORARD (edited by), *Roman Street and Urban Economy. Panel 8.12, Archaeology and Economy in the Ancient World 47* (Proceedings of the 19th International Congress of Classical Archaeology; Cologne/Bonn 2018, 47), Heidelberg, pp. 41-53.
- LACKNER 2024: E.-M. LACKNER, “Lo sviluppo del foro nelle colonie latine e romane fra il IV e il II secolo a.C.”, in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 157-175.

- LANI 2019: V. LANI, “L’anfiteatro di *Fanum Fortunae*”, in *Picus* XXXIX, pp. 189-204.
- LAPENNA 2006: S. LAPENNA (a cura di), Iuvanum, Sulmona.
- MARCHI 2023: M.L. MARCHI, “Arrivando in città: rapporti tra strade, porte e impianti urbani nelle città dell’Apulia antica”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 219-238.
- MARCHI 2024: M.L. MARCHI, “Colonie latine e *fora*: alcuni casi nella *Regio II*”, in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 435-452.
- MASTROCINQUE *et al.* 2024a: A. MASTROCINQUE, G. PIRAS, C.J. SMITH (a cura di), *FORUM strutture, funzioni e sviluppo degli impianti forensi in Italia (IV sec. a.C. - I sec. d.C.)* (Atti del convegno; Roma 2013) (Collana Materiali e documenti, 111), Roma.
- MASTROCINQUE *et al.* 2024b: A. MASTROCINQUE, CH.M. MARCHETTI, F. SORIANO, “Il foro di *Grumentum*”, in MASTROCINQUE *et al.* 2024a, pp. 453-471.
- MERTENS 1969: J. MERTENS, “Etude topographique d’*Alba Fucens*”, in J. MERTENS, *Alba Fucens I, Rapports et études*, Roma-Bruxelles, pp. 37-119.
- MIGLIORATI 1991: L. MIGLIORATI, “Il segno urbano” (capp. IV e V), in *Storia di Roma* II, 2, Torino, pp. 300-309.
- MIGLIORATI 2002: L. MIGLIORATI, “Mondo etrusco-italico e romano: la distribuzione degli spazi e delle funzioni”, in *Il mondo dell’archeologia* I, Roma, pp. 819-820.
- MIGLIORATI 2007: L. MIGLIORATI, “Teatro e città”, in *ScAnt* 12, pp. 555-573.
- MIGLIORATI 2014: L. MIGLIORATI, “Piceno meridionale e Sannio vestino: gli insediamenti preromani e le opzioni di Roma”, in P.L. DALL’AGLIO, C. FRANCESCHELLI, L. MAGANZANI (a cura di), *Atti del IV Convegno Internazionale di Studi Veleiati (Veleia-Lugagnano Val d’Arda 2013)*, Bologna, pp. 313-330.
- MIGLIORATI 2020: L. MIGLIORATI, *The Roman Theatre: a multitasking building*, Roma.
- MIGLIORATI 2023a: L. MIGLIORATI, “Una passeggiata in città attraverso il tempo”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 359-368.
- MIGLIORATI 2023b: L. MIGLIORATI, “Spazialità e struttura quali condizionamenti della trama urbana nei centri a continuità di vita”, in L. MIGLIORATI, B.E. PAREDES GUERRERO, J. LIGORRED PERRAMON (a cura di), *Integración del patrimonio edificado en ciudades con continuidad de vida en América y Europa*, Roma, pp. 29-40.
- MIGLIORATI 2024: L. MIGLIORATI, *Fora* e viabilità, in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 99-118.
- MIGLIORATI *et al.* 2023: L. MIGLIORATI, D. CANINO, G. CASAZZA, F. PIRRÉ, T. SGRULLONI, I. TRIVELLONI, “Non solo calcare. L’impiego del silt in una città dell’Appennino centrale”, in C. PREVIATO, J. BONETTO (a cura di), *Terra, legno e materiali deperibili nell’architettura antica, 2. L’età romana* (Atti del Convegno internazionale di studi; Padova 2021) (Costruire nel mondo antico, 6), Roma, pp. 401-410.
- MORANDI, ROSSI 2000: A. MORANDI, F. ROSSI, *Antichi edifici sul foro. Percorsi archeologici in Palazzo Martinengo a Brescia*, Provincia di Brescia – Quaderni/4, 2000.
- ORTALLI 2000: J. ORTALLI, “Rimini: la città”, in M. MARINI CALVANI (a cura di), *Aemilia. La cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all’età costantiniana*, Venezia, pp. 501-506.
- ORTALLI 2024: J. ORTALLI, “Nascita e sviluppo dei fori cisalpini tra imitazione e innovazione (Bononia e altro)”, in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 477-497.
- PICCARRETA 1990: F. PICCARRETA, “*Alba Fucens*. Le cave dei fondatori”, in *BA* 3, pp. 15-28.
- POEHLER 2006: E.E. POEHLER, “The circulation of traffic in Pompeii’s *Regio VI*”, in *JRA* 19, pp. 53-74.
- QUILICI GIGLI 2009: S. QUILICI GIGLI, “Il parco archeologico di *Norba*”, in Z. MARI, G. GHINI (a cura di), *Lazio e Sabina. Scoperte scavi e ricerche* 5 (Atti del Convegno Quinto Incontro di Studi sul Lazio e la Sabina; Roma 2007), Roma, pp. 437-443.
- QUILICI GIGLI 2015: S. QUILICI GIGLI, “Parchi archeologici per una fruizione diffusa: esperienze a *Norba*”, in A. CENTRONI, M.G. FILETICI (a cura di), *Attualità delle aree archeologiche: esperienze e proposte* (Atti del VII Convegno Nazionale; Roma 2013), Roma, pp. 191-196.
- QUILICI GIGLI 2016: S. QUILICI GIGLI, “Strade e marciapiedi, carri e pedoni a *Norba*”, in E. MANGANI, A. PELLEGRINO (a cura di) *για το φίλο μας. Scritti in ricordo di Gaetano Messineo*, Montecompatri, pp. 177-186.
- QUILICI GIGLI, FERRANTE 2013: S. QUILICI GIGLI, S. FERRANTE, “Organizzazione urbana ed edilizia privata in epoca tardo-repubblicana”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 23, pp. 211-374.
- RENDA 2023: G. RENDA, “Entrando per recarsi al mercato”, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 311-328.
- SOMMELLA 1980: P. SOMMELLA, *Forma e urbanistica di Pozzuoli romana*, Napoli.

SOMMELLA, MIGLIORATI 1988: P. SOMMELLA, L. MIGLIORATI, *Italia antica. L'urbanistica romana*, Roma.

SPANU 2012: M. SPANU, "Rispetto ed abusi dell'edilizia privata nei confronti dello spazio pubblico urbano. Fonti letterarie, epigrafiche, giuridiche ed un caso di studio: Ostia", in S. CAMPOREALE, H. DESSALES, A. PIZZO (editores), *Los procesos constructivos en el mundo romano: la economía de las obras* (Arqueología de la construcción III), *Anejos de AEspA* LXIV, Madrid-Mérida, pp. 31-51.

SPANU 2023: M. SPANU, "Entrando in città. Toponomastica delle porte urbane nelle città romane", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 23-39.

SPINAZZOLA 1953: V. SPINAZZOLA, *Pompei alla luce degli scavi nuovi di Via dell'Abbondanza (anni 1910-1923)*, Roma.

STRAZZULLA *et al.* 2024: M.J. STRAZZULLA, R. DI CESARE, D. LIBERATORE, "Il foro di *Alba Fucens*", in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 299-323.

TRIVELLONI 2021: I. TRIVELLONI, "*Loco suo, solo suo*. Considerazioni in merito ad alcuni edifici pubblici

costruiti su terreni privati", in *ScAnt* 27.1, pp. 327-341.

VALCHERA, LEOPARDI 2024: A. VALCHERA, A. LEOPARDI, "*Fabrateria Nova*: dalle tracce allo scavo. Nuovi dati per la definizione dell'impianto urbano", in G. CERAUDO, V. FERRARI, G. SCARDOZZI (a cura di), *Le città invisibili* (Atti del Terzo Convegno Internazionale di Archeologia Aerea; Lecce 2022) (Archeologia Aerea XVII), Foggia, pp. 92-104.

VALLVERDÚ *et al.* 2024: J.A. REMOLÀ VALLVERDÚ, O. RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, J. SÁNCHEZ GIL DE MONTES, D. GOROSTIDI PI, E. RUIZ VALDERAS, J. NÚÑEZ MARCEN, R. RIBALDI, "Il foro di *Tusculum*: struttura, funzione e sviluppo urbanistico alla luce di recenti indagini", in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 205-219.

VECCHI 2013: C. VECCHI, "Tivoli. Ricerche nell'area archeologica del criptoportico di piazza D. Tani", in *ScAnt* 19.1, pp. 271-289.

VILICICH 2024: R. VILICICH, "La genesi dei primi spazi forensi nei centri minori della Cisalpina in età repubblicana", in MASTROCINQUE *et al.* 2024, pp. 499-511.