

...inde navigatur septem maria Altinum usque...
**Il paesaggio litorale alto adriatico tra *Atria* e *Altinum*
in epoca romana**

Michele Matteazzi

Introduzione

Il litorale alto-adriatico veneto, oggi per la maggior parte occupato dal bacino della laguna di Venezia e dalla parte più settentrionale del delta del fiume Po (fig. 1), era in epoca romana inserito nella *X regio Italiae* e suddiviso tra gli *agri* di tre distinti *municipia* (fig. 2): *Atria* (Adria), centro portuale fondato da genti veneto-etrusche lungo il corso principale del fiume Po e divenuto particolarmente importante in epoca preromana, tanto che alcuni autori classici ritengono abbia dato il nome allo stesso mare Adriatico;

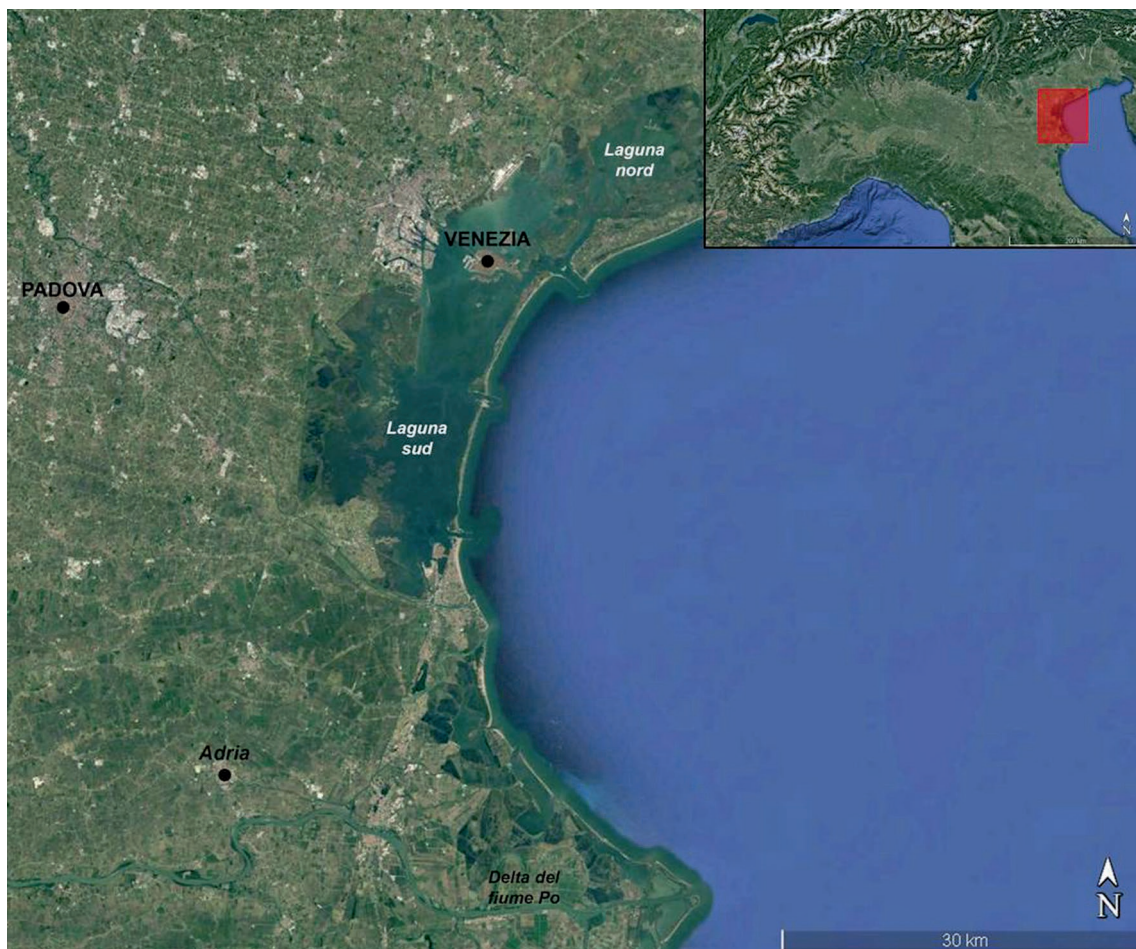


Fig. 1: Localizzazione dell'area di studio.

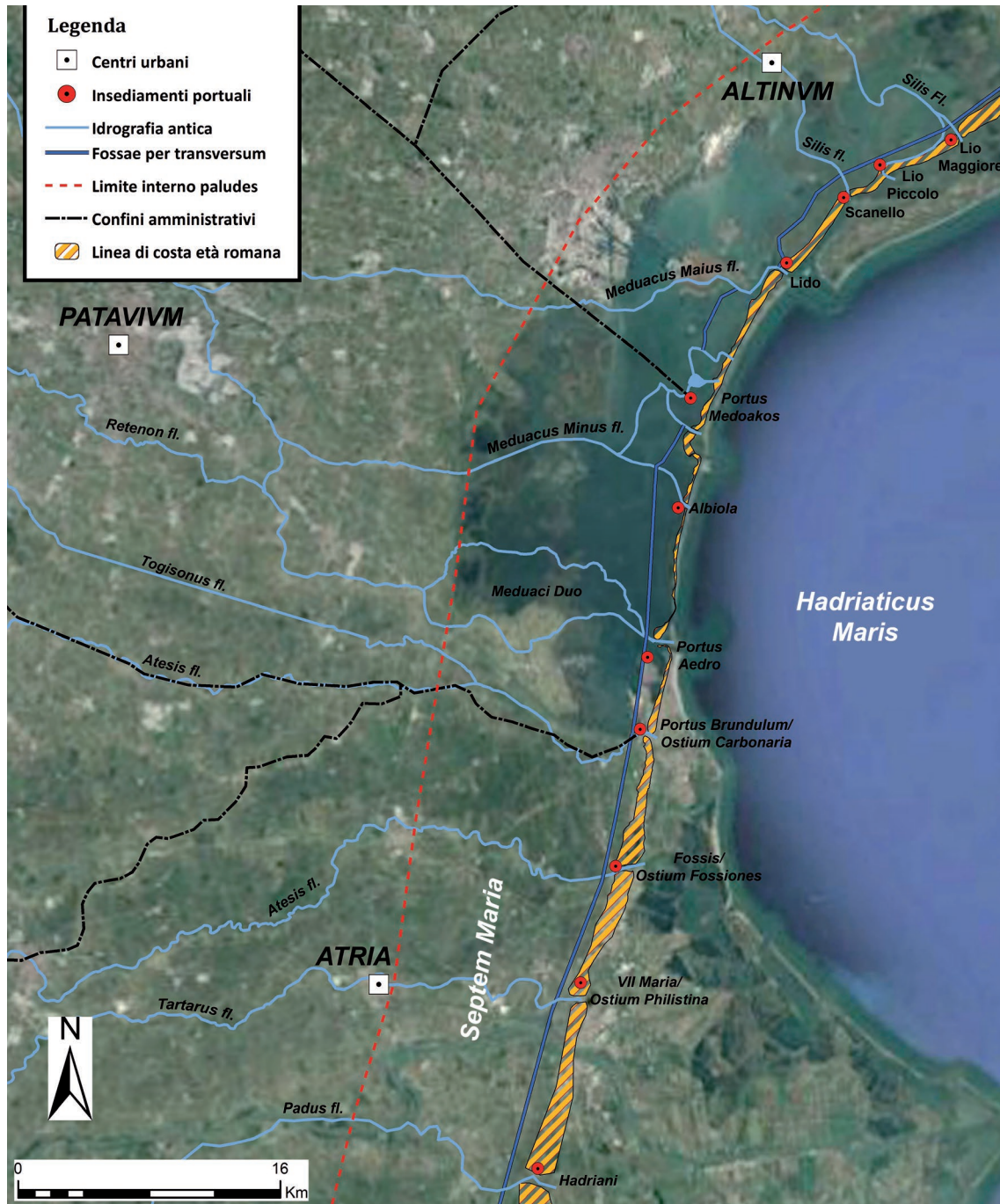


Fig. 2: Il paesaggio litorale tra Atria e Altinum in epoca romana.

Patavium (Padova), il principale centro dei Veneti sin dall'arrivo dei Romani nella *Venetia* tra la fine del III e l'inizio del II secolo a. C.; *Altinum*, porto fondato dai Veneti che, a partire dal I secolo a. C., divenne sempre più importante fino a soppiantare completamente quello di *Atria* nel corso dell'età imperiale.

Se oggi la relazione tra paesaggio e acqua appare molto stretta (per la presenza della laguna e di un complesso sistema fluviale che trova nei fiumi Brenta, Adige e soprattutto Po i suoi agenti principali), sappiamo che questa condizione dovette verificarsi anche in epoca romana, quando le fonti classiche (Strabone e Vitruvio su tutti) ci dicono che l'intera area litorale tra Ravenna e Aquileia formava parte di una vasta area palustre nota come *Gallicae paludes*. Queste *paludes* erano attraversate da numerosi corsi d'acqua che sfociavano nell'Adriatico ed erano soggette al ritmo continuo e alternato delle maree, in un modo tale che veniva a crearsi, secondo le parole di Vitruvio,¹ una *incredibilis salubritas*, in parte ottenuta anche artificialmente grazie all'escavo di canali navigabili che garantivano il ricambio delle maree.

Stando a quanto ci dice lo storico patavino Tito Livio,² di cui possediamo un'interessante descrizione del tratto di costa prossimo a *Patavium*, l'ambiente naturale si definiva allora per la presenza di una serie di *stagna ab tergo inrigua aestibus maritimis* (stagni continuamente rinnovati delle maree) caratterizzati da bassi fondali (*vada*) che separavano la terraferma, per lo più costituita di *agros haud procul campestris* (campi coltivati), e da un *tenue praetentum litus* (una sottile striscia di terra) che formava il litorale vero e proprio. Un paesaggio che, come possiamo facilmente verificare, non doveva mostrarsi molto diverso da quello che possiamo ammirare tutt'oggi approcciandoci alla laguna veneta (fig. 1): un contesto umido formato da pozze d'acqua (*stagna*), barene (*paludes*) e bassi fondali (*vada*) separato dal mare da una piccola striscia di terra (*litus*).

Sappiamo inoltre che in questo tratto di pianura si trovava la parte più settentrionale del grande delta del fiume *Padus* (Po), che a sud raggiungeva Ravenna e, soprattutto, la zona (ad est del centro di *Atria*) dove il fiume stesso sfociava in mare con più diramazioni: una vasta palude d'acqua dolce suggestivamente chiamata *Septem Maria* (fig. 2).³ Qui i fiumi *Tartarus* (Canalbianco), *Athesis* (Adige), *Togisonus* (canale di Bovolenta?) e *Meduacus* (Brenta) scorrevano e mescolavano le proprie acque con quelle del *Padus*; oltre al fiume *Silis* (Sile/Piave), che sfociava in mare in prossimità di *Altinum*.

Accanto ai corsi d'acqua naturali vi erano poi quelle che Plinio il Vecchio⁴ definisce *fossae per transversum*: canali artificiali che, scavati perpendicolarmente alle varie aste fluviali e parallelamente alla costa, formavano parte di una linea di navigazione per acque interne che collegava Ravenna e *Altinum*. L'esistenza di una tale direttrice fluviale è testimoniata da numerose fonti, tra le quali l'*Itinerarium Antonini* che, all'interno dell'itinerario da *Ariminum* ad Aquileia, avverte il viaggiatore che, a partire da Ravenna, *inde navigatur septem maria Altinum usque*.⁵

Contesto geomorfologico

Secondo studi anche piuttosto recenti, in epoca romana una linea di costa più arretrata di quella attuale definiva il settore più settentrionale del nostro territorio, assestandosi lungo la direttrice oggi descritta dai canali di Treporti e San Felice e dalle isole di Lio Piccolo e Lio Maggiore (fig. 2), allora collegate alla terraferma dagli apparati laterali di un antico delta del fiume Piave.⁶ Su questa linea si aprivano almeno quattro bocche di porto (riconoscibili nelle zone di Lido, Treporti/Scanello, Lio Piccolo e Lio Maggiore), che permettevano una diretta comunicazione con il mare; mentre la zona più interna, ora interamente coperta dalle acque salmastre della laguna, era allora caratterizzata da condizioni di emergenza (derivate dall'abbassamento del livello marino che caratterizzò l'inizio dell'età romana) che favorirono, soprattutto tra II e V secolo d.C., un'alta frequentazione umana che comportò la fondazione di nuovi insediamenti e la sistemazione di aree coltivate.⁷

Nella parte centrale, la linea di spiaggia venne invece ad assestarsi, già attorno al I millennio a.C., su una posizione più o meno corrispondente all'attuale, con un fronte costiero unico da Malamocco a Chioggia e proseguito verso sud lungo l'allineamento Brondolo-Sant'Anna-Cavanella d'Adige (fig. 2).⁸ Varchi litoranei dovevano aprirsi: presso la località Terre Perse del Lido; in prossimità dall'attuale bocca di porto di Malamocco, erede del *portus Medoàkos* ricordato da Strabone,⁹ nell'area di Portosecco, il cui toponimo indica l'antica presenza del porto di *Albiola/Pastene*, ricordato dalle fonti a partire dal VI secolo d.C. e scomparso prima del 1213;¹⁰ nei pressi di Chioggia e Brondolo, verosimilmente da riconoscere come le sedi dei porti di *Aedro* e *Brundulum* ricordati da Plinio.¹¹ La presenza, nella zona di Brondolo, di un'antica foce padano-atesina potrebbe inoltre identificarsi con l'*ostium Carbonaria* sempre menzionato da Plinio.¹²

Questa parte del litorale era allora soggetta all'azione morfosedimentaria dei fiumi Brenta e Adige, che gradualmente trasformarono la maggior parte dell'ambiente lagunare che aveva caratterizzato le precedenti età del Bronzo e del Ferro in una vasta area palustre d'acqua dolce definita da torbiere, stagni e canali.¹³

Allo stesso modo, nel settore meridionale, l'azione deposizionale dei fiumi Po, Adige e Tartaro, contribuirono al formarsi di una serie di vaste aree palustri, ovvero i *septem maria* in più occasioni ricordati dalle fonti (fig. 2). Tale nome è ad esempio evocato dal nome dell'insediamento di *VII Maria* riportato nella *Tabula Peutingeriana* (seg. III) e da ubicare non lontano dall'attuale centro di Loreo, in prossimità di un'antica foce del Po verosimilmente identificabile con il pliniano *ostium Philistina quod alii Tartarum vocant*, dove in epoca medievale sorse il *portus Laureti*.¹⁴ Altre bocche di porto dovevano aprirsi a nord, nei pressi di Cavanella d'Adige, dove possiamo localizzare l'*ostium Fossiones* citato da Plinio e corrispondente al sito del medievale porto di *Fosson* e, molto probabilmente, dell'insediamento di *Fossis* della *Tabula*; e a sud, presso la località di San Basilio di Ariano, ovvero nelle vicinanze di quella che forse era la foce primaria del fiume *Padus*, dove è probabile si ubicasse l'*Hadriani* della *Tabula*, verosimilmente un insediamento

portuale il cui nome (possibile corruzione di un originario *portus Hadrianus*?) potrebbe anche suggerire di riconoscere come il principale scalo a mare della città di *Atria*.

Viabilità

Sembra abbastanza logico che, in un tale territorio, le comunicazioni avvenissero principalmente via acqua, sfruttando i vari corsi fluviali e, in particolare, le *fossae per transversum*: questi canali artificiali, che dovevano caratterizzare il paesaggio litorale sin da epoca Greco-Etrusca, a partire dall'età augustea furono organizzate in una sistematica linea di navigazione collegante Ravenna, allora quartier generale della flotta imperiale, con *Altinum*, importante porto e centro commerciale. Probabilmente più tardi, ma sicuramente prima del 301 (quando è ricordata nell'*Edictum pretiis* di Diocleziano), sappiamo che tale rotta venne prolungata fino ad Aquileia.¹⁵

Pare altrettanto sensato pensare che una simile idrovia fosse seguita da un percorso terrestre, che potrebbe essere testimoniato dall'itinerario costiero indicato nella *Tabula Peutingeriana* (segg. III–IV) tra Ravenna ad *Altinum*. Anche se, come evidenzia lo studio archeomorfologico del territorio (fig. 3),¹⁶ quella della *Tabula* sembra in realtà una direttrice piuttosto tarda che viene ad unificare due precedenti tracciati: uno relativo alla *via Popillia*, strada consolare realizzata nel 132 a.C. come diretto collegamento tra *Ariminum* (Rimini) ed Aquileia; e un secondo percorso prettamente paracostiero.

Per quanto riguarda la *via Popillia*, una volta raggiunta Ravenna questa si portava ad *Atria*, continuando poi a nord in direzione di *Altinum* e toccando alcuni degli insediamenti presenti nella *Tabula*: *Evrone* (Codevigo), *Mino Meduaco* (Lova) e *Maiò Meduaco* (Gambarare), dove si collegava alla *via Annia* proveniente da *Patavium*. L'evidenza archeologica di un tratto stradale antico al di sotto dell'attuale laguna nord,¹⁷ tuttavia, sembra suggerire la probabile esistenza di un percorso alternativo della strada che, dopo il centro di *Mino Meduaco*, avrebbe raggiunto direttamente *Altinum* passando per l'area dell'altomedievale monastero e porto di S. Ilario (fig. 3), che alcuni indizi suggerirebbero di riconoscere con il sito dell'insediamento di *ad Portum*.¹⁸

Il secondo itinerario correva invece parallelo alla costa, toccando gli insediamenti di *Hadriani* (San Basilio di Ariano), *VII maria* (Fornaci di Loreo) e *Fossis* (Cavanella d'Adige) e proseguendo poi verso nord lungo i cordoni dunosi che definivano la costa antica fino ad *Altinum*, come confermano i ritrovamenti effettuati in differenti zone dell'attuale bacino lagunare:¹⁹ ragionevolmente questa direttrice, permettendo un collegamento diretto tra tutte le principali realtà portuali della costa altoadriatica tra Ravenna e Altino, sembrerebbe potersi riconoscere come il vero e proprio percorso terrestre di appoggio alla direttrice idroviaria padana.

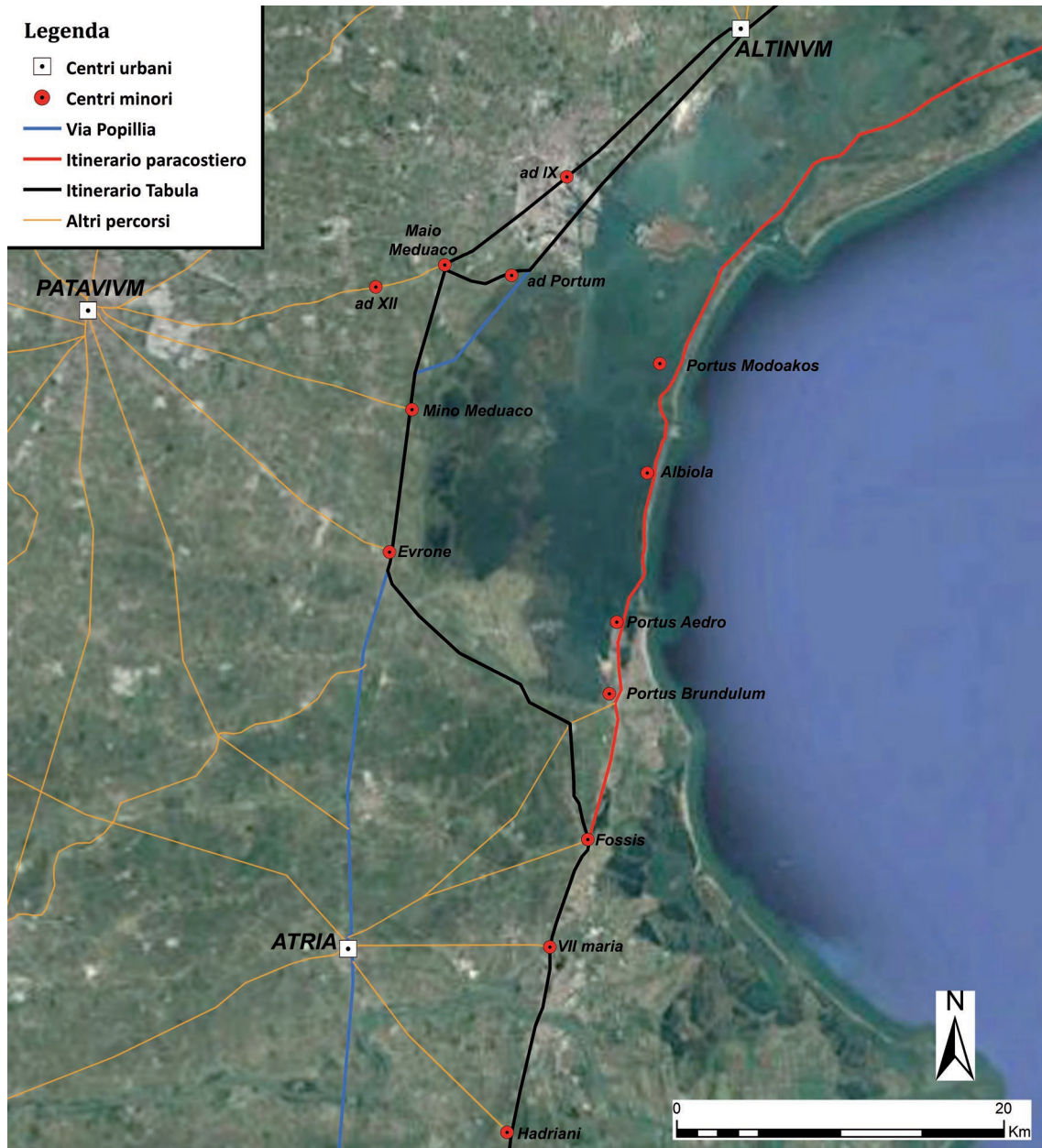


Fig. 3: Viabilità principale in epoca romana.

Contesto insediativo

La presenza romana in questo tratto di litorale sembra svilupparsi senza particolare soluzione di continuità tra la fine del II secolo a. C. e il V secolo d. C. (fig. 4). La maggior parte dei ritrovamenti sembra comunque concentrarsi nella parte più settentrionale, ovvero nella zona gravitante attorno al centro di *Altinum*, in questo confermando il noto passo di Marziale (IV, 25, 1–2) che paragona le ville del litorale altinate a quelle della ben più famosa *Baia*. Al contrario, la presenza insediativa nell'area corrispondente all'attuale bacino meridionale della laguna e, più a sud, nel settore pertinente all'*ager* di *Atria* appare di minore intensità, con più sporadiche attestazioni e maggiormente concentrate in prossimità della costa o nei dintorni del centro urbano di *Atria*. Se non si tratta di una semplice lacuna del dato archeologico, questa discrepanza potrebbe ben spiegarsi con la differente situazione geomorfologica del territorio.

Infatti, il settore settentrionale si definisce in epoca romana per un'importante regressione marina (iniziata tra II e I secolo a. C.) che porta alla cosiddetta «emergenza romana», con un livello delle acque più basso di quello attuale di circa 1,5 m:²⁰ in questo modo si incrementa fortemente l'estensione della terra emersa, favorendone notevolmente l'occupazione e lo sfruttamento da parte dell'uomo. Di contro, nell'area centrale e meridionale la presenza dei fiumi Brenta, Adige e Po e, soprattutto, la loro secolare attività deposizionale, condusse ad una graduale colmatatura della grande laguna protostorica, trasformandola in una palude d'acqua dolce dominata da torbiere e canneti e, dunque, non propriamente ideale per l'impostazione di insediamenti permanenti.

Oltre alla presenza di laboratori artigianali, apprestamenti portuali, *horrea* ed evidenze di attività produttive (come fornaci e saline), due sono le principali tipologie insediative documentate nel territorio. Innanzitutto, complessi abitativi in parte assimilabili alla tipica *villa rustica*, dotati di pavimentazioni a mosaico, decorazioni marmoree, intonaci dipinti e con ricca presenza di ceramica fine attestanti qualità e raffinatezza degli insediamenti; ma da essa anche fortemente differenziandosi per un'evidente proiezione commerciale materializzata in aree di attracco e ricovero per imbarcazioni e una serie di canalizzazioni artificiali che permettevano un diretto collegamento con il sistema idroviario padano. Alcuni dei migliori esempi di questo tipo di insediamenti noti nell'area di studio sono senza dubbio quelli di San Basilio di Ariano e Corte Cavanella di Loreo, non lontano dal moderno centro di Cavanella d'Adige (fig. 5a).²¹

Specialmente nel bacino lagunare settentrionale, sono state poi variamente indagate strutture abitative più piccole (fattorie?), caratterizzate da una pianta rettangolare di circa 100 mq con mura continue su tre lati e una fronte di accesso con quattro pilastri (fig. 5b).

Per entrambe le tipologie, si nota l'impiego di particolari tecniche costruttive (come il massiccio uso di pali in legno nelle fondazioni) e «accorgimenti tecnici» (drenaggi e bonifiche), messi in atto con l'evidente scopo di resistere alle particolari condizioni ambientali di un paesaggio largamente dominato dall'acqua, dove la necessità primaria è

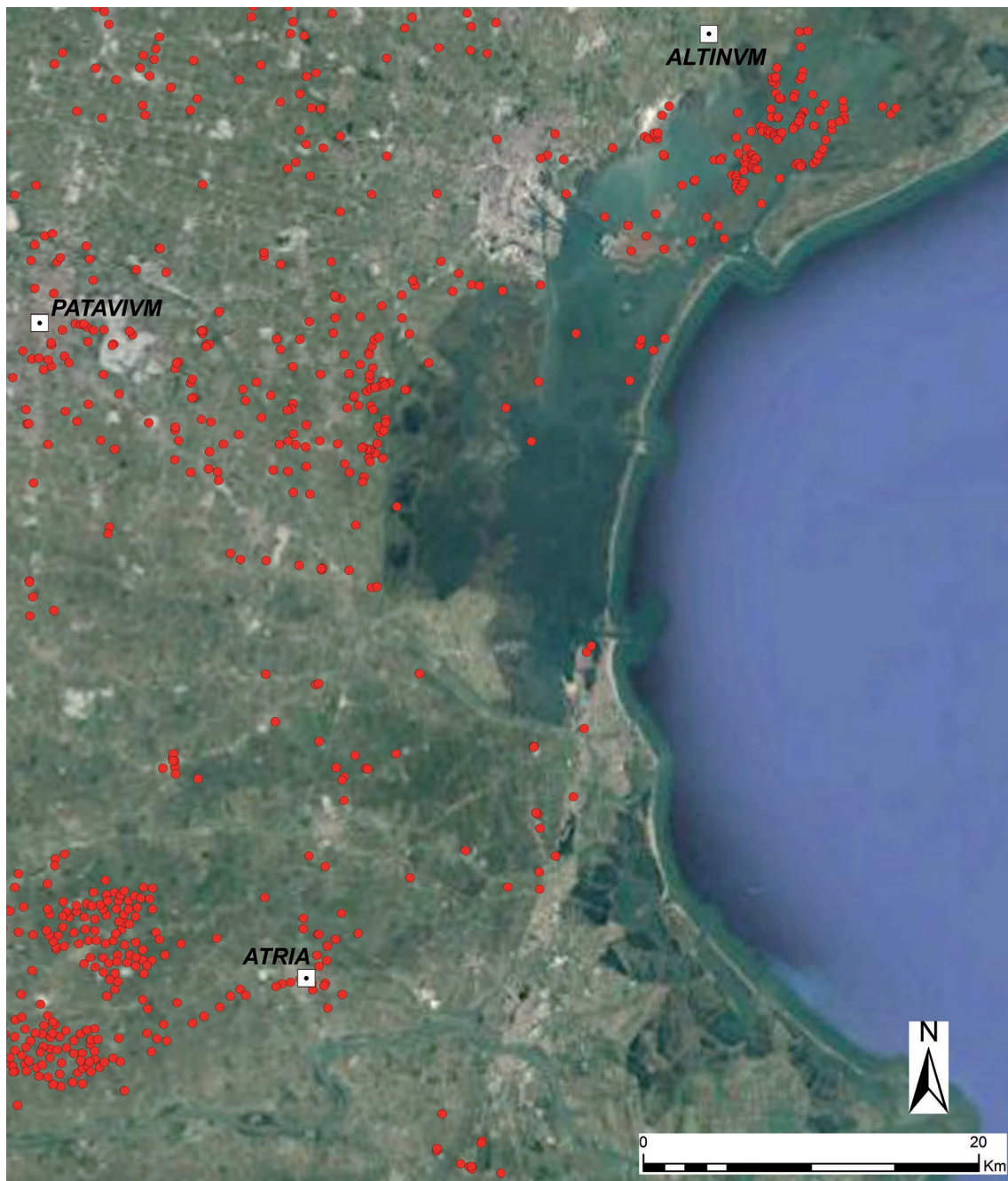


Fig. 4: Carta distributiva dei ritrovamenti archeologici riferibili ad epoca romana (II sec. a. C. – VI sec. d. C.).

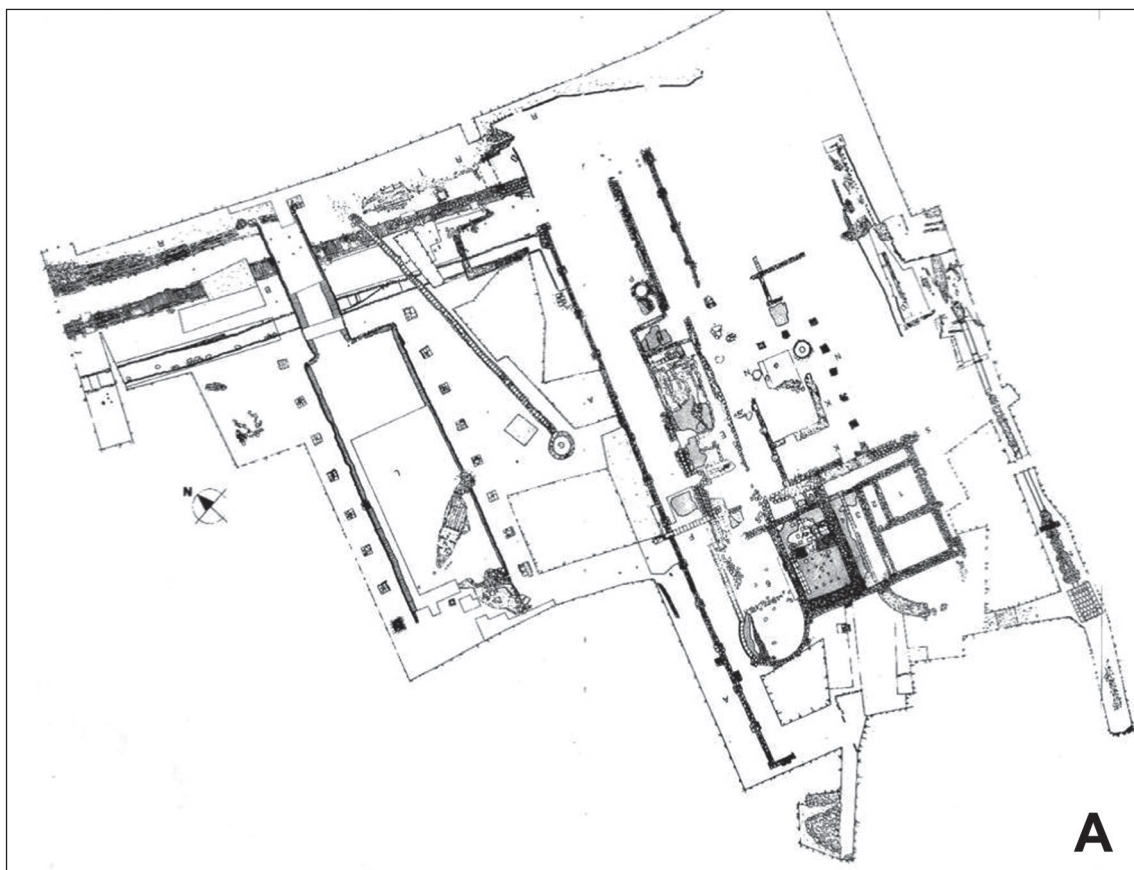


Fig. 5: Tipologie insediative presenti nella piana costiera: a) planimetria della *villa rustica/mansio* di Corte Cavanella; b) pianta e ricostruzione di una delle numerose strutture abitative minori (fattorie?) rinvenute nell'attuale laguna di Venezia.

quella di mantenere il sito il più possibile all'asciutto e al riparo da eventuali alluvioni. Per questo vennero largamente sfruttati a fini insediativi i dossi di origine fluviale e gli antichi cordoni litorali formati da dune di sabbia più alti del piano di campagna circostante, le uniche aree permanentemente emerse e costituite da suoli relativamente solidi.

Uso del territorio

Una considerevole parte dei ritrovamenti databili ad età romana, comunque, è attribuibile a strutture di bonifica e di regimentazione idraulica, per lo più funzionali ad adattare gli spazi naturali disponibili e preservare le aree abitabili dall'erosione dell'acqua. In questo senso, particolari infrastrutture, rinvenute in particolare nel bacino settentrionale della laguna di Venezia, sono i cosiddetti «argini-strada»,²² strutture a sviluppo longitudinale consistenti in una doppia paratia lignea (in genere costituita da una semplice palizzata o da assi di legno giustapposte e fermate da pali) per lo più riempita con semplice terra mista a materiale eterogeneo e, in alcuni casi, con drenaggi di anfore in sottofondazione (fig. 6). Queste strutture, che sembrano aver avuto un uso piuttosto prolungato (con cronologie che spaziano dal I al VI/VII secolo d.C.), servivano molto probabilmente per il transito, ovvero erano strade sopraelevate realizzate per superare superfici sommerse o parzialmente emerse altrimenti difficilmente attraversabili e basifondi non adatti alla navigazione.

È interessante notare che queste strade-argine sembrano seguire, in molti casi, l'orientamento delle centuriazioni di *Altinum*,²³ suggerendo che il territorio oggi sommerso dalla laguna potesse essere oggetto di una qualche forma di divisione agraria. Questa è d'altra parte la sensazione che si ha anche nel settore centrale, dove il percorso di vari canali lagunari e, soprattutto, la principale rete viaria dell'attuale centro di Chioggia si mostrano curiosamente isorientati con la centuriazione meridionale di *Pata-vium*.²⁴ Più difficile è invece dire se questo potesse verificarsi anche nel settore più meridionale, non essendoci al momento alcuna evidenza che la trama della *centuriatio* che definiva l'agro adriate²⁵ potesse estendersi fino alla costa.

Diviso o meno, è comunque abbastanza certo che la primaria vocazione del territorio litorale fosse decisamente di carattere commerciale, come suggerisce l'archeologia, che ben documenta una vasta presenza antropica a supporto di una fitta rete di scambi:²⁶ c'erano aree portuali maggiori lungo la costa, vicino alle principali bocche di porto, e scali minori all'interno con la funzione di servire da punti di appoggio alla navigazione interna e da nodi commerciali in direzione dei principali centri urbani. La presenza di àncore di epoca romana, recuperate in mare in zone circoscritte e antistanti le antiche bocche di porto, spingerebbero d'altra parte ad ipotizzare l'esistenza di stazioni di ancoraggio poste sul lato a mare, dove sarebbe avvenuto un trasferimento delle merci da navi d'altura ad imbarcazioni di più basso tonnellaggio, più adatte alla navigazione attraverso fiumi e canali.²⁷

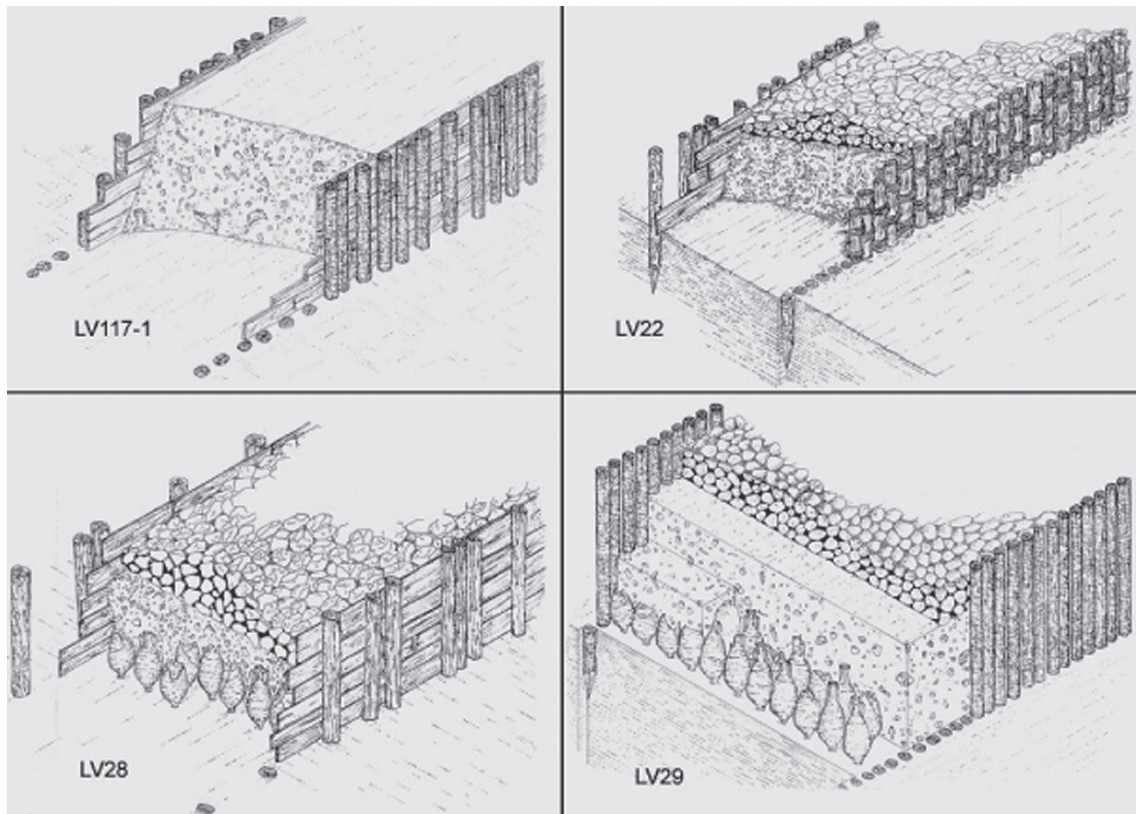


Fig. 6: Differenti tipologie di argini-strada documentati in laguna.

Potremmo allora riconoscere negli scali a mare, come quelli archeologicamente documentati a Scanello e Malamocco (fig. 7),²⁸ punti di raccolta di beni che da qui sarebbero stati immessi in un circuito di distribuzione interna, raggiungendo approdi secondari variamente dislocati all'interno delle *paludes* e, quindi, i principali centri abitati sulla terraferma. Esempi di queste realtà portuali minori possono essere viste negli insediamenti di Sacca Le Case²⁹ e di Lio Piccolo (fig. 8),³⁰ nel settore settentrionale e, probabilmente, nel sito di Corte Cavanella in quello meridionale. Questi stessi insediamenti dovevano comunque fungere anche da luoghi di sosta e punto di riferimento, oltre che per imbarcazioni provenienti dal mare, anche e soprattutto per il traffico all'interno delle paludi, come suggerisce l'evidenza di basamenti di torre a pianta quadrata rinvenute in varie località della laguna nord³¹ e verosimilmente funzionali alla segnalazione dei principali nodi idroviari altrimenti non facilmente riconoscibili in un ambiente palustre caratterizzato da canali, barene e bassifondi.

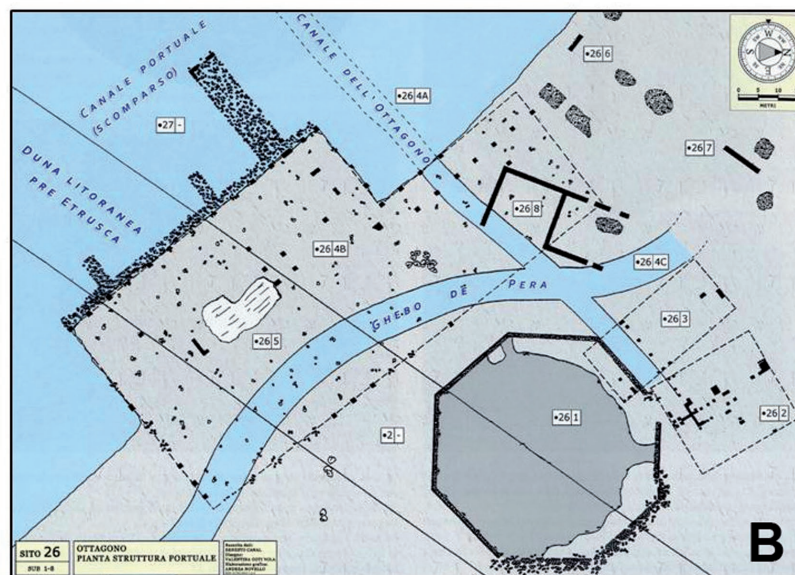
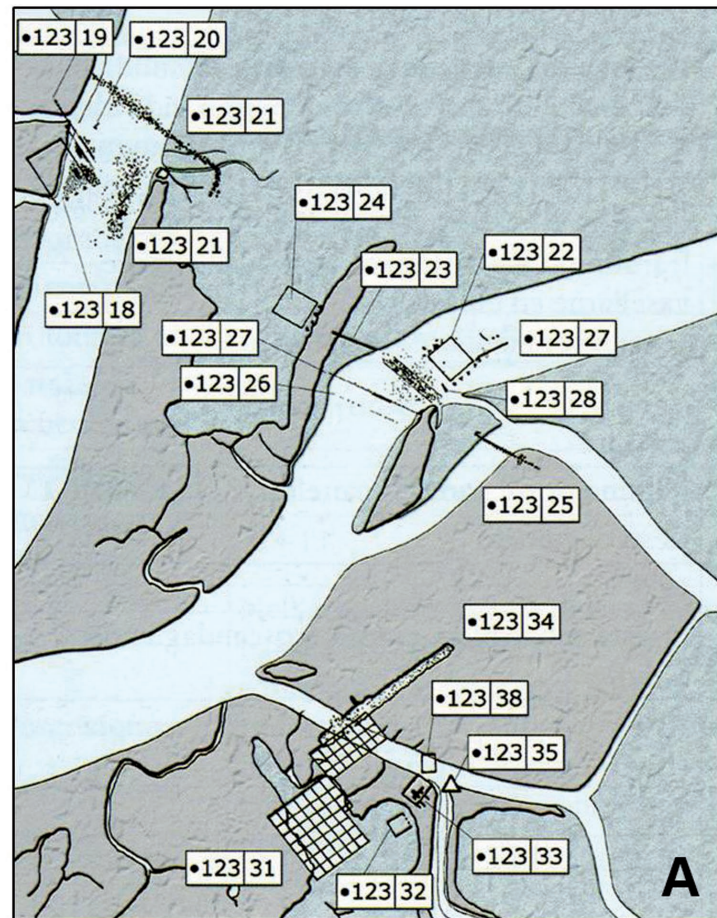


Fig. 7: Esempi di insediamenti portuali maggiori: a) Scanello; b) Malamocco.

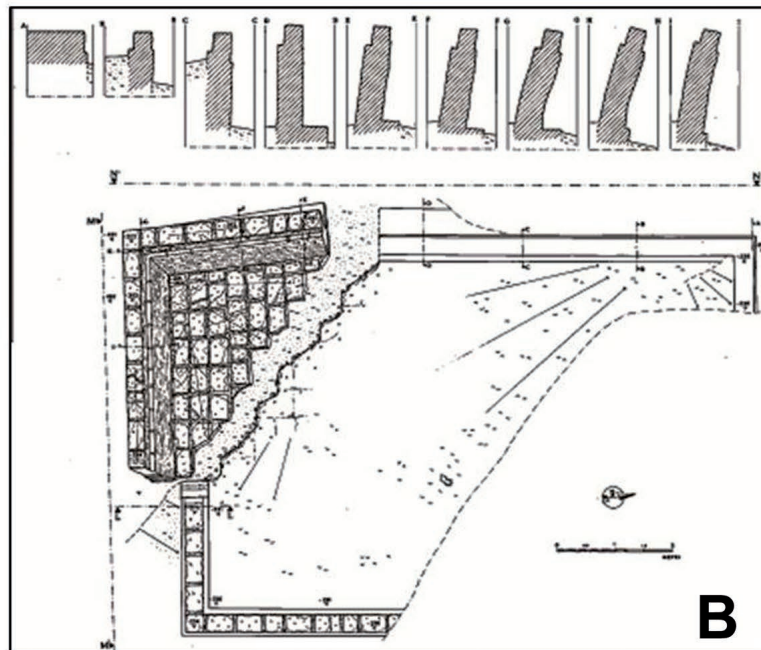
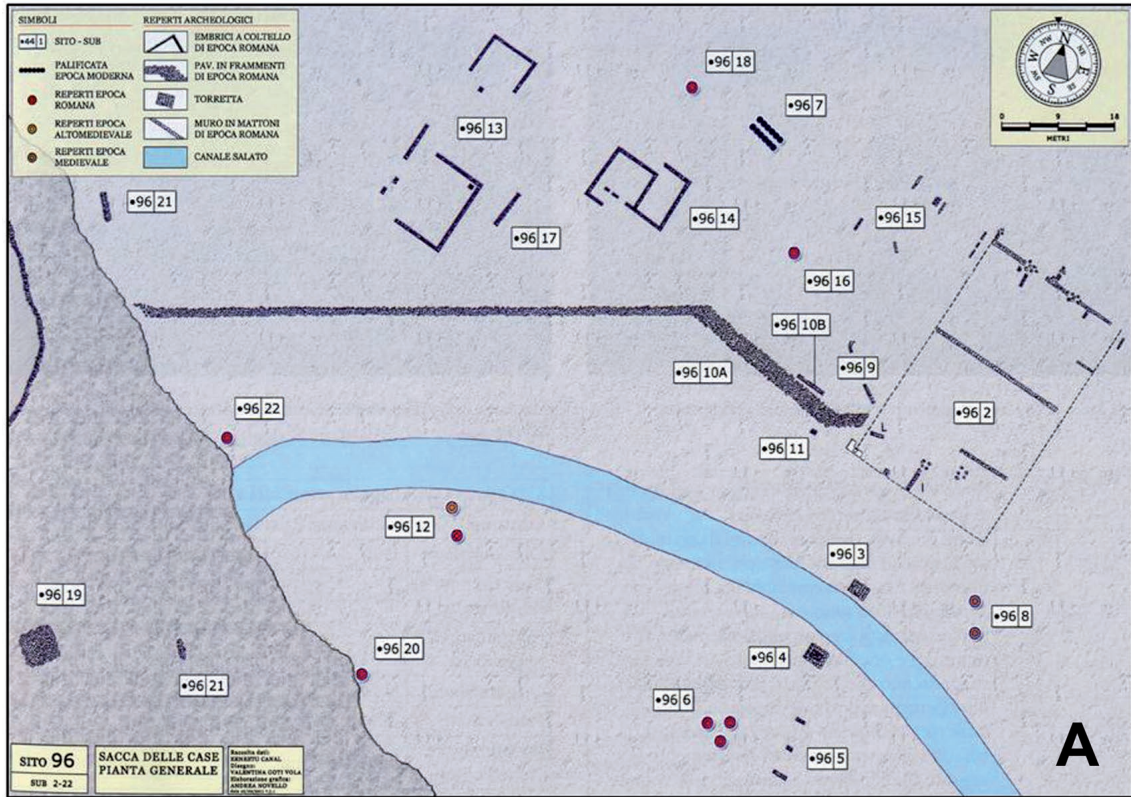


Fig. 8: Esempi di insediamenti portuali minori: a) Sacca Le Case; b) Lio Piccolo.

Considerazioni finali

Il litorale alto adriatico tra *Atria* e *Altinum* era dunque in epoca romana caratterizzato da un'articolata e complessa struttura territoriale e insediativa, funzionale da un lato ad ottimizzare le prerogative marittime della regione e, dall'altro, all'insediamento e allo sfruttamento delle risorse ambientali. In questo senso, l'alta differenza delle evidenze archeologiche tra i vari settori può verosimilmente riconoscersi nel diverso aspetto morfologico della piana litorale: se, infatti, a nord l'alta disponibilità di terra emersa avrebbe favorito e incentivato un'occupazione diffusa, nei settori centrale e meridionale la presenza fluviale di Brenta, Adige e soprattutto Po, interrando gradualmente la più antica laguna, venne a creare un ambiente palustre poco propenso ad ospitare insediamenti stabili, che per questo dovettero prevalentemente collocarsi lungo il margine interno delle *paludes*.

Questo avrebbe d'altro canto favorito anche la messa in atto, da parte dei principali centri urbani di riferimento, di differenti modelli di gestione territoriale. Sembra infatti verosimile pensare che nei settori inseriti all'interno degli agri di *Altinum* e *Atria*, ovvero due centri portuali fortemente legati ad attività di tipo mercantile, fossero interessi economici prevalentemente diretti al commercio ad indirizzare popolamento e sfruttamento delle risorse, tanto marittime quanto palustri. Mentre per l'area di influenza patavina, con un centro di riferimento principalmente proiettato all'interno, sembrerebbe abbastanza logico che la maggior parte degli insediamenti fosse attratto dalla terraferma, lasciando sostanzialmente alla zona litorale una semplice funzione di collegamento con la costa adriatica, dove la presenza di importanti realtà portuali ben si integrava all'interno della rete di comunicazioni tra Ravenna e Aquileia e, soprattutto, delle principali rotte marittime alto-adriatiche.

Note

¹ Vitr. 1, 4, 11.

² Liv. 10, 2.

³ Bosio 1979.

⁴ Plin. nat. 3, 120.

⁵ Itinerarium Antonini 126, 6.

⁶ Bondesan 2004.

⁷ Rosada – Zabeo 2012.

⁸ Primon 2004.

⁹ Strab. 5, 1, 7, 5–8.

¹⁰ Dorigo 1995.

¹¹ Plin. nat. 3, 121.

¹² Matteazzi 2019.

- ¹³ Bondesan et. al. 1995.
¹⁴ Bosio 1979.
¹⁵ Rosada 2003.
¹⁶ Matteazzi 2019.
¹⁷ Canal 2013.
¹⁸ Matteazzi 2019.
¹⁹ Canal 2013.
²⁰ Canal 2013.
²¹ Marchiori 1990.
²² Zabeo 2016.
²³ Canal 2013.
²⁴ Matteazzi 2014.
²⁵ Matteazzi 2017.
²⁶ Canal 2013.
²⁷ Rosada – Zabeo 2012.
²⁸ Canal 2013.
²⁹ Canal 2013.
³⁰ D’Agostino – Medas 2010.
³¹ D’Agostino – Medas 2010.

Image Credits

Fig. 1–4: by author. – Fig. 5a: Sanesi Mastrocinque 1987, 294. – Fig. 5b: Canal 2013, 60 (modified by author). – Fig. 6: Rosada – Zabeo 2012, 247. – Fig. 7a: Canal 2013, 304. – Fig. 7b: Canal 2013, 150. – Fig. 8a: Canal 2013, 227. – Fig. 8b: D’Agostino – Medas 2010, 290.

Bibliografia

Bondesan 2004

A. Bondesan, Tra Livenza e Piave Vecchia, in: A. Bondesan – M. Meneghel (eds.), Geomorfologia della provincia di Venezia. Note illustrative della Carta geomorfologica della provincia di Venezia (Padova 2004) 217–234.

Bondesan et. al. 1995

M. Bondesa – V. Favero – M. J. Viñals, New Evidence on the Evolution of the Po-Delta Coastal Plain During the Holocene, *Quaternary International* 29–30, 1995, 105–110.

Bosio 1979

L. Bosio, I septem maria, *AVen* 2, 1979, 33–44.

Canal 2013

E. Canal, Archeologia della laguna di Venezia (Sommacampagna 2013).

Capuis et al. 1992

L. Capuis – G. Leonardi – S. Pesavento Mattiolo – G. Rosada (eds.), Carta Archeologica del Veneto III (Modena 1992).

Capuis et al. 1994

L. Capuis – G. Leonardi – S. Pesavento Mattiolo – G. Rosada (eds.), Carta Archeologica del Veneto IV (Modena 1994).

D'Agostino – Medas 2010

M. D'Agostino – S. Medas, Roman Navigation in Venice Lagoon. The Results of Underwater Research, *IntJNautA* 39/2, 2010, 286–294.

Dorigo 1995

W. Dorigo, Fra il dolce e il salso. Origini e sviluppi della civiltà lagunare, in: G. Caniato – E. Turri – M. Zanetti (eds.), *La laguna di Venezia* (Verona 1995) 137–191.

Marchiori 1990

A. Marchiori, Sistemi portuali della Venetia romana, in: *Aquileia e l'arco adriatico. Atti della 20 Settimana di Studi Aquileiesi, 22–28 aprile 1989 = Antichità altoadriatiche 36* (Udine 1990) 197–225.

Matteazzi 2014

M. Matteazzi, Il paesaggio centuriato a sud di Padova: una nuova lettura dallo studio archeomorfologico del territorio, *Agri centuriati* 11, 2014, 9–29.

Matteazzi 2017

M. Matteazzi, Contributo allo studio dell'ager centuriatus di Atria, in: J. Turchetto – M. Asolati (eds.), *Paesaggi in movimento. Ricerche dedicate a Guido Rosada* (Padova 2017) 125–138.

Matteazzi 2019

M. Matteazzi, Il paesaggio trasformato. La pianura a sud di Padova tra Romanizzazione e Tarda Antichità (Oxford 2019).

Primon 2004

S. Primon, La laguna sud, in: A. Bondesan – M. Meneghel (eds.), *Geomorfologia della provincia di Venezia. Note illustrative della Carta geomorfologica della provincia di Venezia* (Padova 2004) 307–326.

Rosada 2003

G. Rosada, Il porto di Aquileia nel sistema degli scali fluviolagunari della decima regio, in: G. Pascual Berlanga – J. Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos. Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras. Actas de IV jornadas de arqueología subacuática* (Valencia 2003) 277–297.

Rosada – Zabeo 2012

G. Rosada – M. Zabeo, ... *stagna ... inrigua aestibus maritimis ...* Sulla laguna di Venezia ovvero su un comprensorio a morfologia variabile, *HistriaAnt* 21, 2012, 241–262.

Sanesi Mastrocinque 1987

M. Sanesi Mastrocinque, L'insediamento di Corte Cavanella di Loreo, in: A. Cavalieri Manasse (ed.), *Il Veneto nell'età romana II. Note di urbanistica e di archeologia del territorio* (Verona 1987) 291–300.

Zabeo 2016

M. Zabeo, Construire dans l'eau. Aménagements antiques à interpréter dans la lagune de Venise, in: C. Sanchez – M. P. Jézégou (eds.), *Les ports dans l'espace méditerranée antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires* (Montpellier-Lattes 2016) 279–290.