



ARCHEOCLUB DI SAN SEVERO

# 42<sup>o</sup> CONVEGNO NAZIONALE

sulla

Preistoria - Protostoria - Storia  
della Daunia

**San Severo 15 - 17 novembre 2021**

**A T T I**

*Tomo primo*  
ARCHEOLOGIA

a cura di  
Armando Gravina

**SAN SEVERO 2022**

Il 42° Convegno Nazionale sulla Preistoria, Protostoria,  
Storia della Daunia è stato realizzato con il contributo di:

Amministrazione Comunale di San Severo

Fondazione dei Monti Uniti di Foggia

– Comitato Scientifico:

GIULIANO VOLPE

*Rettore emerito Università di Foggia*

GIUSEPPE POLI

*Prof. di Storia Moderna – Università degli Studi “A. Moro” di Bari*

ALBERTO CAZZELLA

*Ordinario di Paleontologia – Università degli Studi di Roma “La Sapienza”*

PASQUALE CORSI

*Prof. – Università degli Studi “A. Moro” di Bari*

MARIA STELLA CALÒ MARIANI

*Prof. emerito – Università degli Studi “A. Moro” di Bari*

PASQUALE FAVIA

*Prof. di Archeologia Medievale – Università degli Studi di Foggia*

ITALO MARIA MUNTONI

*Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province BAT e FG*

ARMANDO GRAVINA

*Presidente Archeoclub di San Severo*

ORGANIZZAZIONE

– Consiglio Direttivo Archeoclub di San Severo:

ARMANDO GRAVINA *Presidente*

MARIA GRAZIA CRISTALLI *Vice Presidente*

GRAZIOSO PICCALUGA *Segretario*

## **La Valle del Cervaro e la viabilità antica: nuovi dati archeologici e riflessioni topografiche da interventi di archeologia preventiva a Orsara di Puglia (FG)**

---

\*Funzionario Archeologo Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio  
per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia

\*\* Archeologa collaboratrice Soprintendenza Archeologia, Belle Arti  
e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia

---

### **Inquadramento topografico e archeologico**

Recentemente, in agro di Orsara di Puglia (FG), in prossimità del tratto dell'attuale SS 90 che valica il confine tra Campania e Puglia, è stato individuato un considerevole tratto di asse viario romano (fig. 1).

Il territorio in questione, come già noto, è ricco di testimonianze archeologiche. In località Giardinetto è stata rinvenuta una necropoli a cremazione secondaria databile all'età del Rame, a cui ha fatto seguito un vasto insediamento dauno (TUNZI *et alii* 2020). A sud-est dell'area oggetto del presente articolo, nel territorio di Bovino, in località Mura ad Archi, è stata individuata una concentrazione di numerosi frammenti ceramici in superficie tra cui ceramica a pareti sottili, ceramica comune e frammenti di macine in pietra lavica. Dall'area provengono anche una *kylix* a vernice nera, una punta di giavelotto, oltre ad alcune statuette di bronzo di Eracle e a un peso da telaio decorato. Questa zona potrebbe essere stata interessata da un piccolo insediamento di carattere rurale occupato in età preromana e romana (VOLPE 1994, p. 130). Nel territorio di Panni, in località la Serra, è stato individuato un in-

sediamento rurale con frequentazione dall'età tardo-repubblicana all'età altomedievale, segnalato all'interno della Carta dei Beni Culturali della Regione Puglia. Tutto il territorio indubbiamente è stato interessato da un'altissima continuità di vita favorita da una invidiabile posizione geografica strategica che ha consentito di inserirlo nel quadro della viabilità romana all'interno del comparto sud-orientale della penisola italiana (CALDAROLA, LANDRISCINA 2011, pp. 365-367; RADKE 1981). Nei pressi del territorio in esame sono state individuate importanti ville e fattorie di età romana, come la villa in località Monte Squarciello<sup>1</sup> e l'edificio romano situato in località Masseriole<sup>2</sup>; nelle immediate vicinanze, in località Mure d'Acqua, è stato messo in luce anche un acquedotto romano<sup>3</sup>.

L'ambito territoriale in cui ricade l'area sottoposta a indagine è quello relativo alla media valle del Cervaro, particolarmente nota per i frequenti dissesti idrogeologici<sup>4</sup>. Le indagini archeologiche preventive oggetto del presente articolo sono state condotte durante la fase di progettazione dei lavori relativi alla tratta ferroviaria dell'alta velocità tra Ariano Irpino a Orsara di Puglia, nell'ambito del nuovo itinerario della Napoli-Bari<sup>5</sup>. L'area oggetto dei lavori è situata nella porzione sud-ovest del territorio di Orsara di Puglia, lungo la futura viabilità di accesso alla nuova stazione di Orsara, subito a ridosso della Strada Statale 90, al di sotto del muro di contenimento della stessa.

Nel corso delle indagini preventive di prima fase, svolte nel 2019, furono realizzati 11 saggi ricadenti nel territorio di Orsara di Puglia e, tra questi, il saggio

---

<sup>1</sup> A circa km 5 a est/nord-est di Orsara, in località Monte Squarciello, è stata individuata un'area con frammenti ceramici di età romana in superficie riferibili alla presenza di una fattoria. Tra i materiali di superficie si segnala la presenza di frammenti di mosaico. Nella zona è stata anche recuperata una statua togata acefala e frammenti ceramici, mosaici, colonne (VOLPE 1990, p.138).

<sup>2</sup> A circa 1 km a ovest di Bovino, in località Masseriole, lungo il pendio NO di Monte Castro sono stati individuati alcuni lacerti strutturali. All'interno del bosco si conservano tratti di muri in *opus incertum*: uno per una lunghezza pari a circa 9.50 m, con un'altezza visibile di 40 cm ed uno spessore di 60 cm, perpendicolare ad un secondo muro distante 18 m circa, della lunghezza di circa 8,5 m (VOLPE 1990, p. 139; VOLPE 1994, p. 130).

<sup>3</sup> In località Mure d'Acqua, circa 4 km a sud/sud-ovest di Bovino, alle falde nord occidentali del colle Serra del Monaco, è visibile un tratto sopraelevato di acquedotto, in grandi arcate e piloni contraffortati, a pianta quadrangolare, a struttura in opera incerta, con la ghiera dell'intradosso realizzata in tufelli. Non si conosce con esattezza il percorso della struttura (MAZZEI, MERTENS 1994).

<sup>4</sup> Nell'area oggetto dei lavori il bacino idrografico del Cervaro è costituito da un alto corso che attraversa i rilievi Subappenninici da ovest verso est, nel quale confluiscono numerosi affluenti, alcuni con deflusso solo stagionale. Il settore ricade nella formazione litologica alluvionale ghiaiosa-sabbiosa del Subsistema dell'Incoronata (RPL1).

<sup>5</sup> Il progetto prevede la realizzazione sia di un nuovo segmento di linea ferroviaria sia della nuova stazione di Orsara di Puglia.

1.20 restituì una porzione molto limitata di massicciata stradale antica<sup>6</sup>.

Nel 2021 si sono svolte le operazioni di indagine archeologica preventiva di seconda fase relativamente al saggio 1.20, volte a mettere in luce in estensione l'asse viario e a comprenderne maggiormente l'andamento e la reale consistenza<sup>7</sup>.

### Dati dello scavo archeologico

Nel corso delle indagini archeologiche preventive svolte nel 2021, a ca. -1,30 m di profondità dal piano di campagna attuale, è stata intercettata la massicciata di fondazione (*statumen*) per la messa in opera di una carreggiata stradale, costituita da pietre calcaree e ciottoli di medio-grande modulo, frammisti a esigui frammenti di tegole (figg. 2-3). Ai lati della massicciata vi sono due spallette che non si conservano nella loro interezza: la crepidine settentrionale è realizzata con grossi blocchi irregolari di circa 40-50 cm; quella meridionale è costituita da pietre regolari di forma sub-piramidale poggiate di piatto sul sedimento di base. La massicciata in questione si sviluppa con andamento est-ovest ed è stata messa in luce per una lunghezza complessiva di 26 m e una larghezza massima conservata di 2,50-2,80 m, comprensiva delle crepidine laterali. L'altezza massima messa in luce è di 20-40 cm ca. (fig. 4).

Nella porzione meridionale del saggio, in prossimità dell'angolo sud-ovest, è stato individuato anche un filare di basoli, che si sviluppa lungo l'intero saggio per una lunghezza di 25-26 m e una larghezza di 70 cm ca. (fig. 5). Si tratta di basoli levigati, di forma irregolare e di varie dimensioni (tra 40-70 cm), privi di legante, verosimilmente relativi a una crepidine stradale, posizionati a una quota inferiore (di 30-35 cm) rispetto alla massicciata. La leggera differenza di quota tra le strutture descritte ha suggerito l'ipotesi che l'evidenza in esame possa trattarsi di un asse viario progressivamente ridimensionato (fig. 6).

Si potrebbe supporre che la strada, con un'ampiezza totale di ca 4,80 m dalla crepidine meridionale al limite settentrionale, fosse inizialmente concepita a doppia carreggiata e che in una fase successiva sia stata rimodulata a carreggiata unica. Si tratterebbe quindi di un progressivo restringimento di carreggiata, presumibilmente legato ai frequenti dissesti idrogeologici che ancora oggi caratterizzano tutto il territorio in questione, come testimonierebbe l'analisi autopti-

---

<sup>6</sup> I lavori di indagine archeologica furono affidati alla SAMOA Restauri S.r.l. e seguiti sul campo dalla dott.ssa Daria Ruggeri, con il coordinamento del dott. Danilo Ferraro, sotto la direzione scientifica del dott. Domenico Oione (SABAP BAT-FG).

<sup>7</sup> Le indagini di seconda fase sono state affidate alla SAMOA Restauri S.r.l. e seguite sul campo dalla dott.ssa Luisa Pedico, con il coordinamento del dott. Danilo Ferraro, sotto la direzione scientifica del dott. Domenico Oione (SABAP BAT-FG).

ca delle sezioni di scavo (fig. 7). Questa ha permesso infatti di osservare, subito al di sotto del livello arativo (posto a una quota di 412,23 m s.l.m.), uno strato spesso 1,00-1,50 m, costituito da ghiaie poligeniche ed eterogenee, clasti sub angolari e ciottoli di calcare e arenaria, deposito litologico di formazione alluvionale-fluviale. Al di sotto di questo ulteriori depositi di formazione alluvionale. Il ridimensionamento e il successivo abbandono del tratto viario individuato nel saggio 1.20, quindi, potrebbero essere legato a prolungate attività idrogeologiche susseguitesesi nel corso del tempo.

Risulta piuttosto difficile datare con precisione il tratto viario individuato ma è possibile formulare alcune ipotesi sulla scorta dei materiali rinvenuti, benché esigui e molto dilavati. Il termine cronologico più antico è fornito da alcuni frammenti di ceramica a vernice nera rinvenuti nello strato di preparazione della struttura databili tra il IV e il III secolo a.C.; diversamente, nello strato che copriva l'asse viario sono stati rinvenuti diversi frammenti appartenenti a uno stesso contenitore ceramico, una probabile brocchetta rivestita in rosso, cronologicamente inquadrabile tra il II e il IV secolo d.C. (FUMO 2010, pp. 10-11). I dati disponibili lasciano supporre che la struttura in questione sia stata in uso in un arco cronologico che oscilla tra il IV-III secolo a.C. e IV secolo d.C.

### Riflessioni topografiche preliminari

La porzione di tracciato viario rinvenuto nel saggio 1.20 non può non far pensare a una viabilità riconducibile a percorsi di collegamento tra la Campania e la Puglia<sup>8</sup>. Considerando la strategica posizione geografica in cui ricade, sembrerebbe plausibile identificare l'asse con la via Minucia, un tracciato viario di età romana che collegava *Beneventum*<sup>9</sup> a *Brindisium*<sup>10</sup>. La via Minucia, strada alternativa alla via Appia tra Brindisi e Benevento, ha certamente rivestito un ruolo fondamentale nei collegamenti interregionali, in un arco cronologico ampio poco più di due secoli: dalla sua costruzione, ipoteticamente avvenuta alla fine del

<sup>8</sup> Incredibile è la coincidenza dell'asse viario scoperto con l'attuale Strada Statale 90. Il tratto stradale romano corre infatti parallelo alla SS 90, a una quota inferiore di ca 4 m, curvando e risalendo di quota verso est, confermando così una corrispondenza tra le due strade finora solo ipotizzata dagli studiosi.

<sup>9</sup> *Capita viarum* era Benevento, colonia latina del 268 a.C., nel cuore della regione campana. Fu fondata alla confluenza del fiume Sabato nel Calore, in un punto di snodo strategico dove convergono e ripartono diverse strade, da ovest dalla Campania tirrenica, da nord dall'alto Sannio, da est dalla Puglia e da sud dai versanti interni e costieri di Basilicata e Calabria (CERAUDO 2015).

<sup>10</sup> Brindisi, colonia latina del 244 a.C., sulla costa adriatica assume un ruolo nevralgico con il suo grande porto considerato porta principale da e verso l'oriente (CERAUDO 2021, pp. 230-231).

I secolo a.C. a opera del console del 110 a.C. *M. Minucius Rufus*<sup>11</sup>, fino alla realizzazione della via Traiana nel 109 d.C. che ne ha in gran parte ripreso il percorso e fatalmente offuscato il ricordo (UGGERI 1983, pp. 228-232; CERAUDO 2021, p. 231). Le fonti letterarie relative alla via Minucia sono estremamente rare e hanno spesso ingenerato confusione<sup>12</sup>. In particolare, il segmento che collegava *Herdonia*<sup>13</sup> a *Beneventum* è quello maggiormente sconosciuto e più lacunoso dal punto di vista archeologico e sino a oggi è stato soltanto ipotizzato sulla base delle fonti letterarie<sup>14</sup>. La natura e la conformazione geomorfologica dei luoghi attraversati dalla via Minucia, unitamente agli aspetti storici, politici ed economici che caratterizzarono il periodo tardo-repubblicano, critico per la storia di Roma, condizionarono in maniera importante l'adattamento del sistema stradale nel comparto territoriale qui esaminato, anche nelle sue interconnessioni con le aree circostanti e in particolare con quella di Benevento (CERAUDO 2021, pp. 332-333).

In virtù di queste considerazioni, diversi studiosi hanno tentato di ricostruire il tracciato che collegava *Herdonia* a *Beneventum* (ROMANO, VOLPE 2015, pp. 163-183; CALDAROLA, LANDRISCINA 2011, pp. 365-367; CORRENTE 1999, pp. 56-58; VOLPE 1994, p. 114, fig. 2., ALVISI 1970, p. 102 e pp. 116-119). In questa sede assumono una certa rilevanza le ipotesi ricostruttive del prof. Giuseppe Ceraudo. Ceraudo pre-

<sup>11</sup> Per quanto riguarda il nome del costruttore della via Minucia, questa sembra essere stata realizzata dal console *M. Minucius Rufus* nel 110 a.C., secondo la tesi più accreditata, ipotesi che ora sembra trovare anche corrispondenza cronologica grazie a nuovi dati acquisiti attraverso scavi e indagini territoriali in diverse aree interessate dal passaggio della strada. *M. Minucius Rufus*, già pretore nel 113 a.C., trascorse l'anno di consolato e i quattro anni successivi (con potere prorogato) in Macedonia e Tracia, dove pochi decenni prima, intorno al 140 a.C., dalla costa illirica fino a Tessalonica, era stata costruita la via Egnatia (CERAUDO 2021). Per ulteriori notizie in merito alla città di *Egnatia* e alla viabilità (CASSANO, MASTROCINQUE 2016, pp. 47-48).

<sup>12</sup> Tre sono le fonti che in maniera diretta ne riportano il nome. La prima si riferisce a un accenno di Cicerone sul movimento di sei coorti di Pompeo che erano ad *Alba Fucens* in Abruzzo e che sulla via Minucia si erano unite alle truppe guidate da *Vibius Curius*, comandante della cavalleria di Cesare (Cic. *Att.* IX, 6, 1). Abbiamo notizia da Strabone che per raggiungere Roma da Brindisi, passando da Benevento, in alternativa alla via Appia, era possibile percorrere una seconda strada identificata come "mulattiera" o come via Minucia (Strabo VI, 3, 7). In una *Epistola* di Orazio del 20 a.C. è posto un interrogativo retorico e cioè se per Brindisi convenga prendere la strada di *Minucio* o quella di *Appio* (Hor. *s. I*, 5).

<sup>13</sup> *Herdonia* costituiva un nodo stradale di primaria importanza, posta in una posizione centrale per l'attraversamento del Tavoliere da tutte le direzioni (CERAUDO 2021, p. 332).

<sup>14</sup> È questa, in direzione opposta, la strada che Orazio dovette in gran parte percorrere nel 37 a.C. nel viaggio in compagnia di Mecenate e di altri illustri personaggi, raccontato nella celebre satira, almeno da *Herdonia* (probabilmente l'*oppidulum, quod versu dicere non est*) fino a *Brundisium*, dopo *Canusium* evitando la variante interna (per *Caelia*) e passando da *Barium*, fino a raggiungere *Gnatia*. In definitiva in età tardorepubblicana, il percorso alternativo all'Appia disponeva di due varianti, una costiera per Bari l'altra interna per Ceglie del Campo che si diramavano a Bitonto e si riunivano prima di Egnazia (Hor. *s. I*, 5; CERAUDO 2021, p. 324).

senta diversi possibili percorsi di collegamento tra *Herdonia* e *Beneventum* focalizzando l'interesse soprattutto sulla particolare geomorfologia territoriale che avrebbe potuto rendere possibile e in alcuni casi anche ostacolare il collegamento tra la Daunia e l'Irpinia (fig. 8)<sup>15</sup>. Ceraudo ritiene verosimile l'ipotesi che la via Minucia, dopo aver attraversato *Herdonia*, passando per la porta nord-ovest del *municipium*, avrebbe potuto raggiungere il passaggio sul Carapelle, per poi staccarsi da questo tracciato subito dopo il viadotto. La strada avrebbe poi puntato verso Castelluccio dei Sauri seguendo il percorso del tratturello Cerignola-Ponte di Bovino, coincidente da qui con la S.S. 161, mantenendosi nel versante meridionale del Cervaro fino a lasciare la piana del Tavoliere all'altezza del ponte di Bovino, dove la valle restringendosi gradualmente si incanala nel vallo di Bovino. La strada, dopo aver attraversato la stretta e lunga gola del vallo di Bovino con un passaggio condizionato dal forte stato di dissesto idrogeologico, che da sempre ha caratterizzato e caratterizza tutt'ora la natura di questi luoghi, seguiva indicativamente il percorso di fondo valle della S.S. 90 delle Puglie e dopo circa 20 km penetrava nel territorio irpino, all'altezza della moderna Stazione di Savignano. Da qui, la via toccava località La Starza, dirigendosi verso *Aequum Tuticum* e *Beneventum* (CERAUDO 2021, pp. 335-340). Questa ricostruzione del percorso, dunque, avvalorata ulteriormente l'ipotesi che la struttura viaria individuata nel saggio 1.20, parzialmente deteriorata dai frequenti dissesti idrogeologici territoriali e limitatamente recuperata in diverse fasi, possa essere verosimilmente interpretata come porzione del più esteso segmento *Herdonia-Beneventum* della via Minucia.

È importante ricordare che la naturale vocazione della stretta valle del Cervaro come collegamento privilegiato è dimostrata sia in epoca medievale, quando la valle fu interessata dal passaggio di un tratturo che proveniva da Cerignola, sia nel XVIII secolo quando fu attraversata dalla Regia Strada delle Puglie, arteria stradale voluta da Carlo III di Borbone che metteva in collegamento Napoli con la Puglia (CERAUDO 2021, pp. 335). Indicativo anche il fatto che ancora oggi vi passano due importanti infrastrutture di collegamento: la S.S. 90 delle Puglie e la linea ferroviaria Roma/Napoli-Foggia.

<sup>15</sup> Ceraudo espone tre possibili soluzioni di ricostruzione del tracciato della via Minucia da *Herdonia* a *Beneventum*: le prime due ipotesi prevedono una ricostruzione di percorsi di fondovalle attraverso le valli fluviali del Carapelle/Calaggio, poi utilizzato dalla via Herdonitana/Aurelia Aeclanensis (variante meridionale), e del Cervaro, l'antico *Cerbalus*, lungo il vallo di Bovino (variante centrale); la terza invece attraverso un passaggio di crinale in altura che poi sarà quello sfruttato per realizzare il tracciato della successiva via Traiana (variante settentrionale). La soluzione che trova maggiore credito è quella che ricostruisce il percorso stradale della via di Minucio Rufo lungo la valle del Cervaro, ed è quella che tra le diverse alternative, anche se di poche miglia, risulta oltretutto la più breve. Tra la regione irpina e quella apula l'esistenza di questa strada sarebbe ancora ricordata agli inizi del XII secolo nella cronaca di Guidone che menziona tra *Aequum Tuticum* (*Egotanticum*) ed *Herdonia* (*Erdona*), *Pandesia quae nunc Bibina* (*Vibinum*). CERAUDO 2021, p. 335.

## BIBLIOGRAFIA

- ALVISI G. 1970, *La viabilità romana della Daunia*, Roma 1970.
- CALDAROLA G., LANDRISCINA S. 2011, *Ricerche aerotopografiche lungo la via Traiana: da Herdonia a Barium*, in *Archeologia Aerea IV-V (2010-2011)*, 2011, pp. 365-367.
- CASSANO R., MASTROCINQUE G., «Ricerche archeologiche nella città di Egnazia. Scavi 2007-2015», in CHELOTTI M., SILVESTRINI M., a cura di, *Epigrafia e territorio. Politica e società. Temi di antichità romane X*, 2016, pp. 47-48.
- CERAUDO G. 2005, *La via Appia, a sud di Benevento, e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale* in *La Magna Grecia tra Pirro e Annibale. Atti del Cinquantaduesimo Convegno di Studi sulla Magna Grecia. Taranto 27-30 settembre 2012*, pp. 213-245.
- CERAUDO G. 2009, *Indagini aerotopografiche lungo la via Traiana in Daunia*, in *Atti del 29° Convegno Nazionale sulla Preistoria, Protostoria e Storia della Daunia, San Severo 2009*, pp. 3-18.
- CERAUDO G. 2015, *La Via Appia, a Sud di Benevento, e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale*, Istituto per la Storia e l'Archeologia della Magna Grecia.
- CERAUDO G. 2021, *La via Minucia: riflessioni topografiche*, in QUILICI L., QUILICI GIGLI S., a cura di, *Atlante tematico di topografia antica. Strade secondarie dell'Italia antica. Atta 31, Roma 2021*, pp. 321- 346.
- CORRENTE M. 1999, «Canosa: il Municipio», in GRAVINA A., a cura di, *La Daunia: città e territorio dalla romanizzazione all'età imperiale*, Atti del 17° Convegno Nazionale sulla Preistoria, Protostoria e Storia della Daunia, S. Severo 1999, pp. 56-58.
- FUMO A. 2010, *Le ceramiche rivestite di rosso della villa di Aiano-Torraccia di Chiusi (San Gimignano di Chiusi, Siena): uno studio archeologico e archeometrico*, FOLDER 2010, pp. 1-37.
- MAZZEI M., MERTENS J. 1994, *Aspetti insediativi del territorio in età romana. La topografia di Bovino in epoca romana*, Foggia 1994.
- MERTENS J. 1982, *Herdonia. Vent'anni di ricerca archeologica. Venti secoli di storia*, Foggia 1982.
- RADKE G. 1981, *Viae Publicae Romanae*, Bologna 1981.
- ROMANO A. V., VOLPE G. 2015, *Il progetto Cerbalus: archeologia globale in un'area di confine*, in CAMBI F., DE VENUTO G., GOFFREDO R., a cura di, *Storia e archeologia globale 2. I pascoli, i campi, il mare. Paesaggi d'altura e di pianura in Italia dall'età del Bronzo al Medioevo*, Bari 2015, pp. 163-183.
- TUNZI A. M., GASPERI N., MARTINO F. M., PREITE A. 2020, *Nuovi dati sul Neolitico nella Valle del Cervaro in Località Giardinetto (Orsara Di Puglia)*, in *Centro Studi Storico-Archeologici del Gargano*, a cura del, *Kalkas Rivista sulla Preistoria, Storia, Archeologia, Numismatica, Storia Dell'arte, Scienze del Paesaggio, Storia Agraria e Forestale Del Gargano e del Mezzogiorno d'Italia*, Bari 2020, pp. 11-26.
- UGGERI G. 1983, *La viabilità romana nel Salento*, Mesagne 1983.

VOLPE G. 1990, *La Daunia nell'età della romanizzazione*, Bari 1990.

VOLPE G. 1994, *Aspetti insediativi del territorio in età romana*, in MAZZEI M., *Bovino. Studi per la storia della città antica. La collezione museale*, Taranto pp. 113-134.

VOLPE G. 2008, «Introduzione», in VOLPE G., LEONE D., a cura di, *Ortona XI. Ricerche archeologiche a Herdonia*, Bari 2008, pp. 5-12.

VOLPE G., GOFFREDO R., ROMANO A. V. 2012, *La Daunia nell'età della romanizzazione: spunti critici di (ri)lettura*, in *La Magna Grecia da Pirro ad Annibale*, Atti del 52° Convegno Internazionale di Studi sulla Magna Grecia (Taranto 27-30 settembre 2012), Taranto 2015, pp. 463-501.

VOLPE G., ROMANO A. V. 2015, «Il progetto Cerbalus: archeologia globale in un'area di confine», in CAMBI F., DE VENUTO G., GOFFREDO R., a cura di, *Storia e archeologia globale 2. I pascoli, i campi, il mare. Paesaggi d'altura e di pianura in Italia dall'età del Bronzo al Medioevo*, Bari 2015, pp. 163-183.





*Fig. 2 – Orsara di Puglia (Fg). Interventi di scavo nel saggio 1.20, foto Danilo Ferraro.*

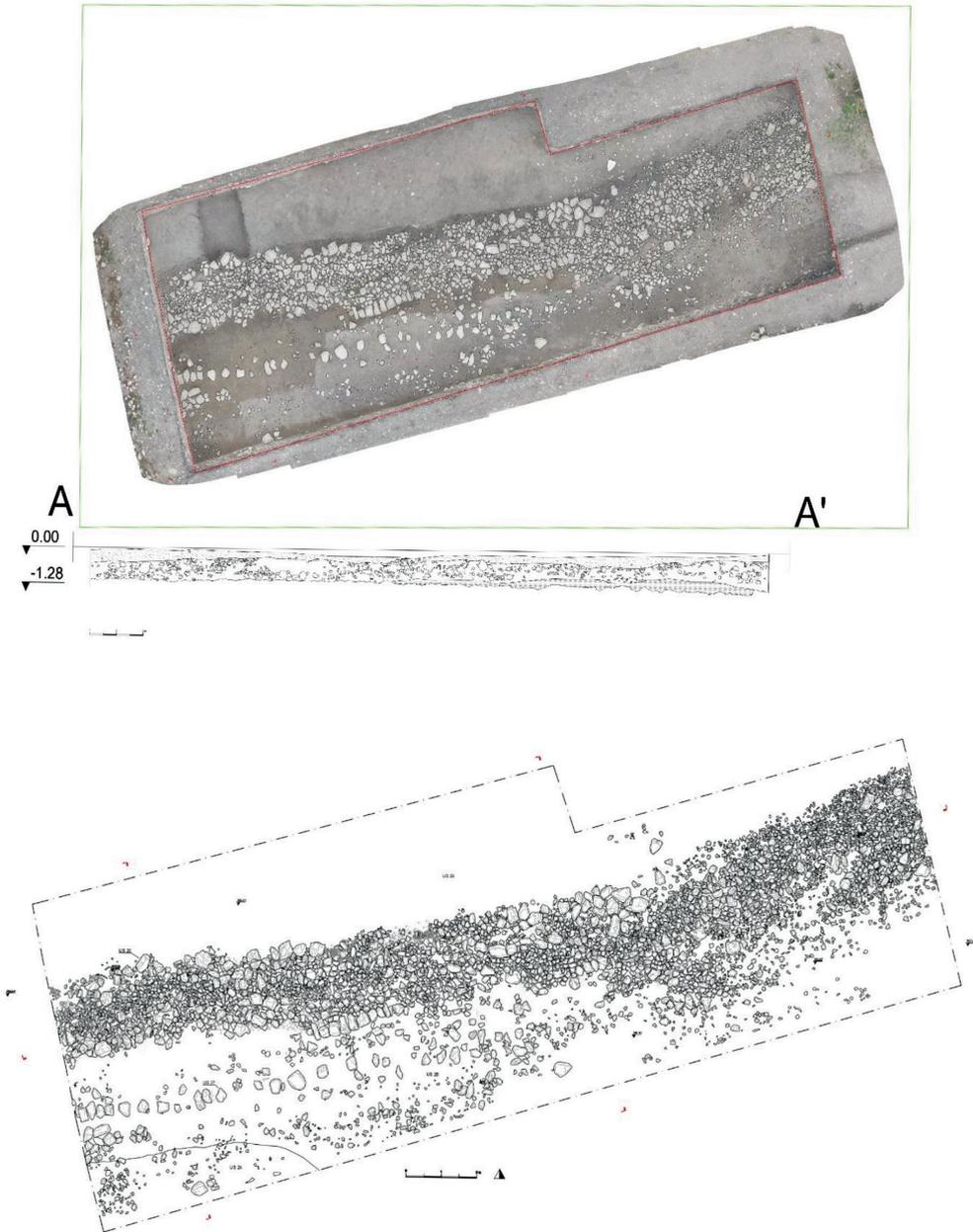


Fig. 3 – Orsara di Puglia (Fg). Planimetria e sezione di scavo in scala 1:50. Elaborazione grafica Antonietta Bocola.



*Fig. 4 – Orsara di Puglia (Fg). Crepidini N-S della massiccata.*



*Fig. 5 – Orsara di Puglia (Fg). Basoli individuati nella porzione meridionale del saggio 1.20.*

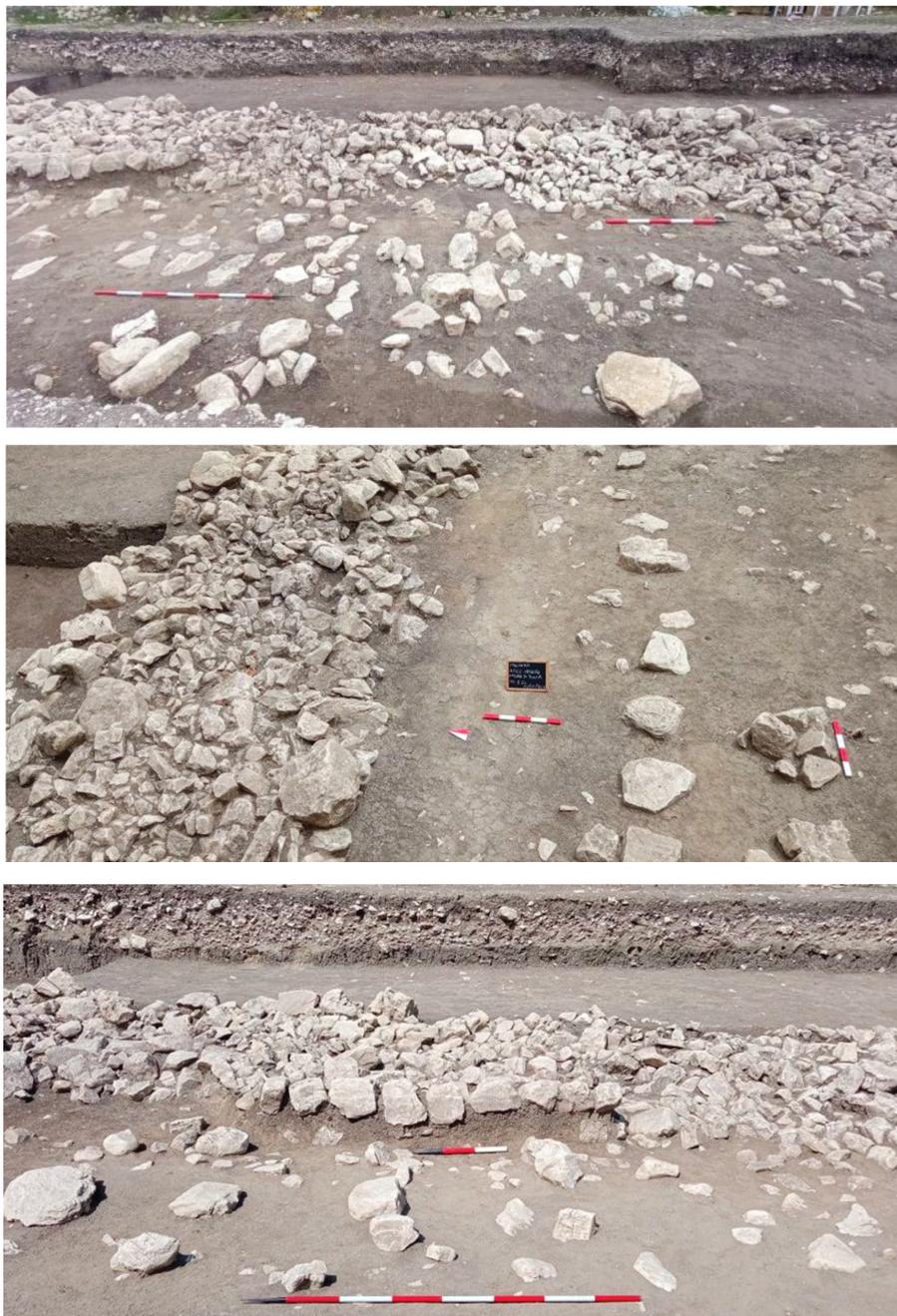
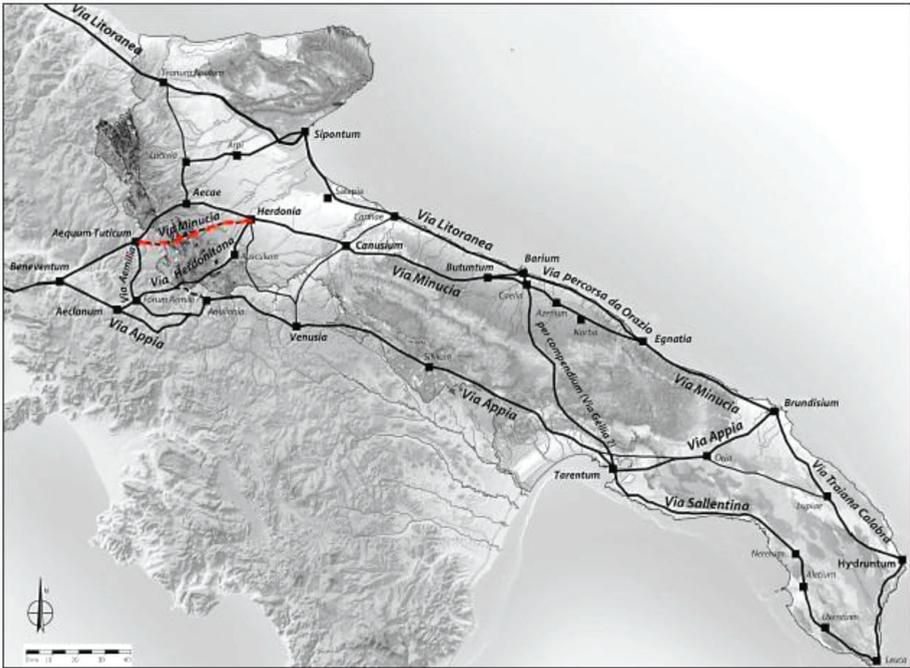


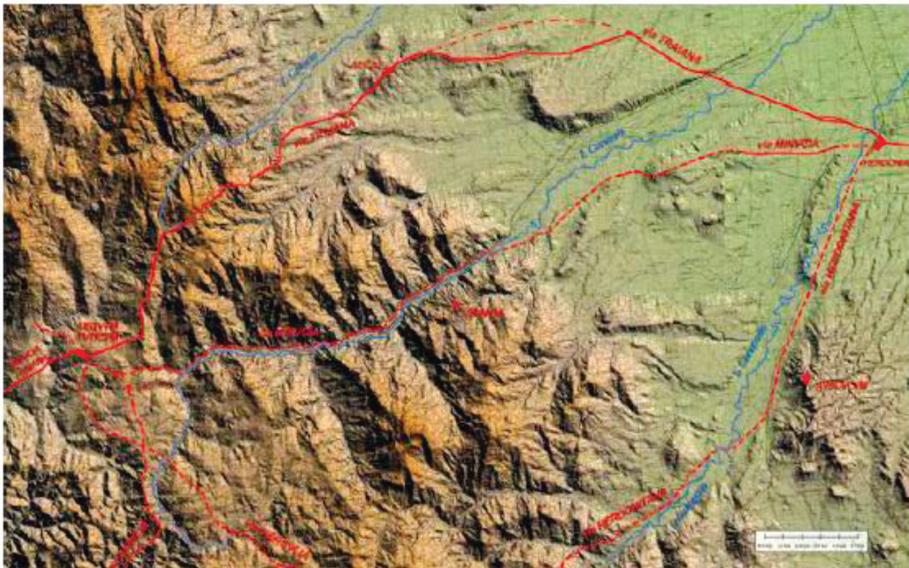
Fig. 6 – Orsara di Puglia (Fg). Crepidini individuate nel saggio 1.20.



*Fig. 7 – Orsara di Puglia (Fg). Deposito alluvionale. Sezioni di scavo E, W e S del saggio I.20.*



A



B

Fig. 8 – A. Rete viaria di età repubblicana. In rosso il probabile tracciato della via Minucia (CERAUDO 2021, p. 322, fig.1). B. Ricostruzione del percorso della via Minucia nel tratto Herdonia- Aequum Tuticum (CERAUDO 2021, p. 337, fig.9).

## INDICE

ALBERTO CAZZELLA, MARIA DILETTA COLOMBO, ENRICO LUCCI, VITTORIO MIRONI, RACHELE MODESTO, ARIANNA PENNA, ISABELLA MUCCILLI, CLAUDIA SABBINI, MELISSA VILMERCATI <i>Il sito di Ficora della Morra (Venafro, IS) nel contesto della Preistoria recente.</i> . . . . .	pag. 3
VALERIO GRISCI <i>La ceramica dai livelli appenninici delle aree adiacenti alla porta orientale di Coppa Nevigata.</i> . . . . .	» 23
ALBERTO CAZZELLA, MAURIZIO MOSCOLONI, GIULIA RECCHIA <i>Recenti ricerche nei livelli subappenninici di Coppa Nevigata.</i> . . . . .	» 51
FRANCESCO SAVERIO PIANELLI <i>La ceramica dei livelli subappenninici e delle fosse dei settori G3H, H3E e H3F di Coppa Nevigata.</i> . . . . .	» 63
MELISSA VILMERCATI <i>Produzione e uso dell'industria litica nell'abitato dell'età del Bronzo di Coppa Nevigata (FG) durante le fasi appenninica e subappenninica.</i> . . . . .	» 89
DOMENICO OIONE, CHIARA LA MARCA, VITTORIO MIRONI, ANNA R. CASTELLANETA, ILARIA DI LISIO, FRANCESCO S. PIANELLI <i>Nuovi dati da interventi di archeologia preventiva a Serracapriola (FG): l'area di Colle di Breccia tra Neolitico antico, Bronzo finale-prima età del Ferro ed età Dauniana.</i> . . . . .	» 107
ARMANDO GRAVINA <i>Nuovi dati sulla frequentazione di alcune aree garganiche nel Neolitico e nell'età dei Metalli. Elementi di topografia.</i> . . . . .	» 121
MARIA LUISA NAVA <i>Il complesso delle sculture indigene della Dauniana dalla collezione Sansone di Mattinata.</i> . . . . .	» 165

K. RIEHLE, CHR. HEITZ, H. MOMMSEN <i>Produzione ceramica nella Ascoli Satriano preromana (FG)</i> <i>- un approccio archeometrico . . . . .</i>	pag. 185
DOMENICO OIONE, LUISA PEDICO <i>La Valle del Cervaro e la viabilità antica: nuovi dati archeologici</i> <i>e riflessioni topografiche da interventi di archeologia</i> <i>preventiva a Orsara di Puglia (FG) . . . . .</i>	» 199