



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA**

DOTTORATO DI RICERCA IN DISCIPLINE ROMANISTICHE
(DIRITTO ROMANO E DIRITTI DELL'ANTICHITÀ)
XXIII CICLO – AREA CUN 12, IUS/18

**LE *VIAE PUBLICAE* : PROFILI TECNICI E
REGIME GIURIDICO**

Il Tutor:

Ch.ma Prof.ssa Giovanna COPPOLA

Tesi di dottorato della:

Dott.ssa Giulia CALCAGNO

Il Coordinatore:

Ch.mo Prof. Giuseppe FALCONE

PREMESSA

Mi sono accostata a questo tema anni addietro, quando ho iniziato a lavorare alla tesi di laurea, tema che ho poi ripreso in occasione della preparazione della tesi di specializzazione nelle professioni legali, e in seguito appunto per la tesi di dottorato, nell'intento di ricostruire, attraverso l'analisi delle fonti in materia di beni demaniali, quello che era il regime giuridico delle vie nel diritto romano.

Mi è sembrato interessante indagare quali soluzioni abbiano prospettato le dottrine dominanti in materia, dal momento che il diritto romano, anche in questo caso, è stato indicato come antesignano e modello del regime attuale.

La curiosità per questo tema si è ulteriormente accentuata dopo aver letto le opere dei romanisti che si sono accostati a questo argomento: tanto per citarne alcuni, Capogrossi Colognesi, Corbino, Franciosi, Burdese, Brugi, e nella letteratura straniera, Herzig e Voigt. Ho appurato come però questa letteratura sia stata piuttosto impegnata a ricostruire, in un dibattito proseguito fino ai giorni nostri, l'origine delle servitù prediali, in particolare delle tre servitù di passaggio conosciute dai giuristi romani, l'*iter*, l'*actus* e la *via*, finendo così col lasciare abbastanza in ombra problemi altrettanto importanti costituiti dalla funzione complessiva assoluta invece da tali figure nelle varie fasi storiche della società romana e dal rapporto fra la loro evoluzione e crescita e la trasformazione di quest'ultima.

Le trattazioni del regime giuridico delle vie sono numerose, con filoni di ricerca che non sempre sono riconducibili ad una organica sintesi storiografica, anche per il carattere delle fonti molto spesso discordanti tra loro. Esse recano infatti le tracce di un lungo processo storico, i cui aspetti generali appaiono legati al mutare delle condizioni naturali e delle esigenze economico-sociali, dalla Roma più antica alla espansione

imperiale nelle regioni occidentali e orientali del Mediterraneo.

Le fonti giuridiche, sono anch'esse eterogenee, e varia è la problematica discussa nei testi giurisprudenziali e diverse le opinioni dei loro autori.

Le soluzioni prospettate dalle fonti sono in certa misura interdipendenti, anche se i giuristi non hanno espresso una visione sistematica e quindi non sempre è possibile una ricostruzione critica unitaria.

Consapevole che nell'interpretare una fonte giuridica romana si dovrebbe guardare a quale sia stata l'intenzione del giurista più che la materialità delle espressioni da lui usate, ho cercato di individuare i reali centri di interesse della riflessione dei giuristi classici sulla base dell'interpretazione che i romanisti hanno dato delle fonti in materia. Ho anche cercato di mettere in evidenza come, a seguito della crisi dell'organizzazione statale che investì l'impero nei secoli V-VI, tutto il sistema viario romano avesse subito un progressivo degrado ad eccezione di poche strade consolari, utilizzate nei secoli successivi per lo spostamento delle truppe, per il commercio del sale e di alcune spezie e per i pellegrinaggi nei luoghi di culto.

Per una maggiore completezza del quadro d'insieme ho concluso con alcune considerazioni sulla organizzazione e sulla disciplina del nostro sistema viario moderno, che trova le sue fondamenta nel diritto romano, ricalcandone talvolta pedissequamente i criteri di classificazione.

CAPITOLO I

Evoluzione storica delle linee di comunicazione romane

1) Genesi.

La strada, espressione di una vitale esigenza dell'uomo, quella del movimento, rispecchia nel suo evolversi la storia dell'umanità, dal primordiale sentiero pedonale percorso dal viaggiatore isolato, al tracciato battuto dagli animali da soma utilizzato in una successiva e più sviluppata fase dell'economia degli scambi, alle piste che segnano gli spostamenti delle greggi nella fase della pastorizia, alle strade carrabili e lastricate sorte per l'uso dei veicoli a ruota quando il microcosmo dell'uomo primitivo si allargò fino a comprendere orizzonti sempre più vasti.

Nel mondo antico nessun popolo, prima di Roma¹, intuì l'importanza di un ben organizzato sistema stradale adatto agli scambi commerciali e che fosse supporto della sua spinta espansionistica non solo in termini di potenza, ma soprattutto di vocazione civilizzatrice universale.

La rete viaria che i Romani realizzarono su tutto l'impero, costituisce uno dei loro maggiori pregi. Infatti il sistema viario di Roma non risulta meno celebre delle sue conquiste militari, e segna una importante traccia nella geografia e nella storia europea.

I Romani furono certamente fra i popoli dell'antichità i più sapienti costruttori di strade.

Le carreggiate sono un chiaro esempio di un'opera d'arte costruita in modo logico e adatta al suo scopo, all'inizio strettamente militare² successivamente divennero il principale mezzo di relazioni economiche e religiose dell'Impero Romano.

1 Per Dionigi di Alicarnasso, *Antiq.*, III, 13: la ricchezza di Roma appare straordinaria per tre cose: gli acquedotti, le strade e le cloache. Questi tre elementi determinano anche per Strabone, *Geogr.*, V, 3, 8, la superiorità dei romani sui greci.

2 P.A. GIANFROTTA, "Le vie di comunicazione", in Storia di Roma, vol. IV, (Torino, 1989), pp. 301-322.

É probabile che sia stata la realizzazione di questa importante opera ad ispirare Rutilio Namaziano, autore pagano vissuto intorno al V secolo d. C., ad elaborare uno dei più belli elogi a Roma:

*“Fecisti patriam diversis gentibus unam; / profuit iniustis te dominante capi; / dumque offers victis proprii consortia iuris, Urbem fecisti, quod prius orbis erat”*³.

Nel processo di formazione della potenza romana l’espansione stradale accompagnò spesso quella politica, e talvolta la precedette con la costruzione di molte linee di traffico, e la seguì con la sistemazione ed il completamento di esse. Le vie romane, dapprima utilizzate come un fondamentale strumento militare per un rapido e sicuro spostamento degli eserciti, finirono poi con il rivelarsi un potente ed efficace reticolato per lo sviluppo del commercio⁴.

Infatti, inizialmente le prime strade create dai romani, servirono per il veloce avanzamento delle legioni, per una veloce trasmissione di ordini e per la facile e comoda entrata a Roma dei bottini e dei tributi.

Successivamente, con l’ampliamento della rete viaria, il commercio non tardò a svilupparsi, facendo crescere la ricchezza e l’unione tra tutte le parti dell’Impero Romano.

In un primo momento, i semplici sentieri, tracciati, mettevano in comunicazione Roma con le città vicine attraverso le campagne.

L’estensione di questa rete principale si sviluppò in parallelo all’evolversi delle relazioni commerciali e ai progressi delle conquiste.

Quindi l’ottima collocazione della prima rete di vie di comunicazione fu determinante per la nascita di Roma⁵ e per gli allacci con i centri latini,

3 C. Rutilius Namatianus, *De reditu suo*, 63-66..

4 Per uno studio approfondito del tracciato stradale nella antica civiltà romana cfr. PACE, *“La Viabilità”*, in Guida allo Studio della civiltà Romana Antica, a cura di V. USSANI e F. ARNALDI, vol. I, (Napoli, 1959), pp. 616 e ss; Cfr. M. T. MORRONE, s.v. *“Strade”* (Diritto Romano), in *Novissimo digesto italiano XVIII* (Torino, 1971), pp.470 e ss.

5 P.A. GIANFROTTA, *“Le vie di comunicazione”*, cit. p.302.

sabini ed etruschi. Roma quindi da punto di irradiazione si trasformò velocemente in un polo di convergenza di arterie. Solo alla fine del IV secolo si cominciò a strutturare una rete di vie e carreggiate con lunghi tragitti che avevano l'obiettivo di collegare grandi estensioni.

La prima strada pavimentata, stile carreggiata, a Roma, fu la via Appia, che si estendeva originariamente da Roma a Capua e successivamente fu ampliata fino a *Tarentum* e *Brundisium*. È poco probabile che la strada fosse già stata pavimentata sin dalle sue origini⁶.

Quest'opera fu realizzata da *Appius Claudius Caecus*, censore nel 322 a.C., uomo illustre, che grazie al suo incarico ebbe l'opportunità di realizzare lavori e creazioni di importanza storica.

Secondo Gianfrotta⁷, la costruzione della via ebbe un certo impulso militare, indicato tecnicamente dai grandi tratti a linea retta e dai collegamenti rapidi con il centro marittimo di Terracina (329 a.C.), centro di grande importanza strategica durante la fase finale della seconda guerra sannitica (326-304 a.C.).

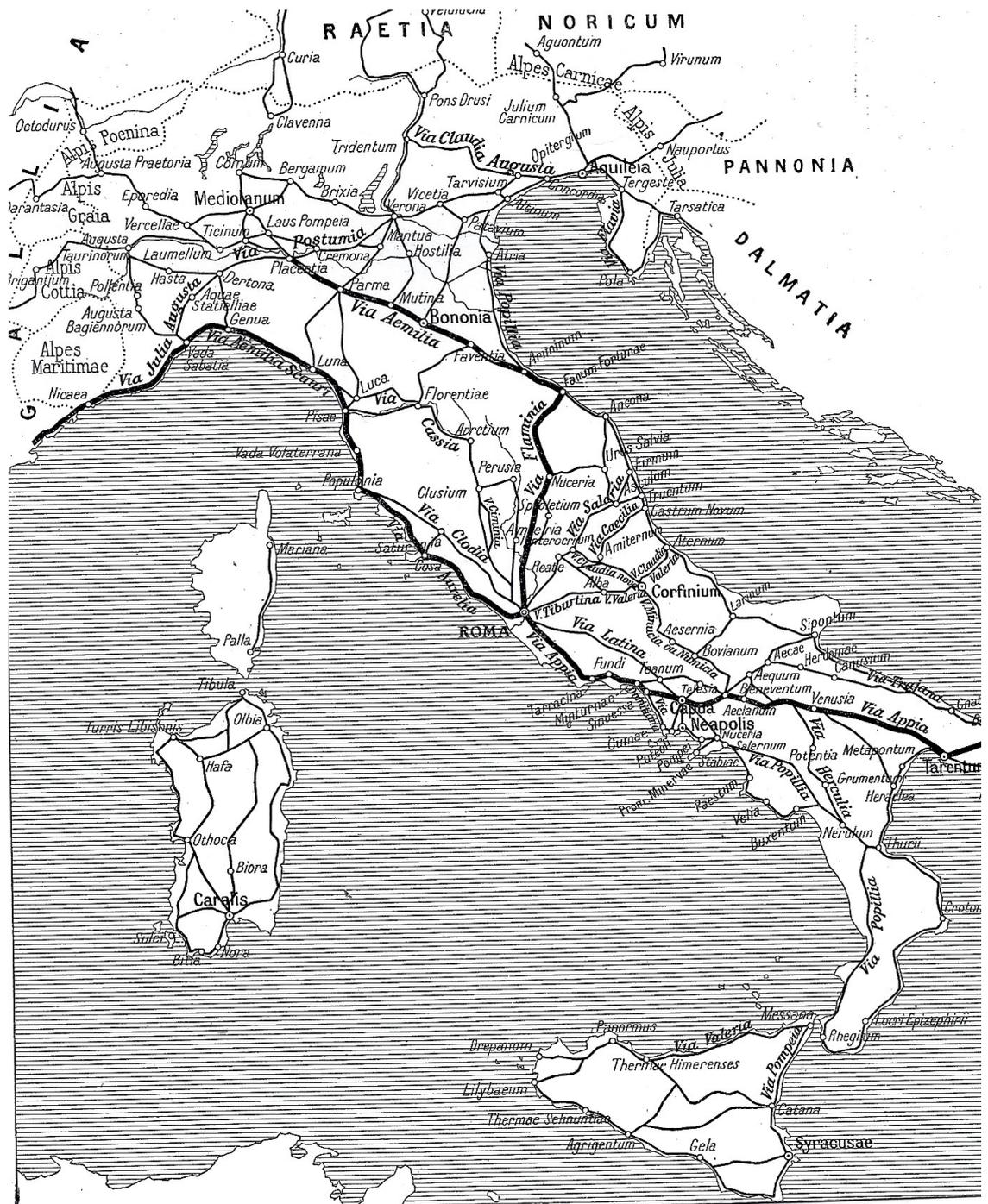
Successivamente si crearono le altre strade, iniziate negli ultimi anni del secolo IV, come la via Clodia, la via Aurelia - dovuta senza dubbio a C.Aurelius Cotta, console nel 241a.C -, la via Cassia, la via Flaminia - che si pensa sia opera di C.Flaminio, censore nel 220a.C -, la via Aemilia - opera di M.Aemilius Lepidus, console nel 187 a.C.⁸.

Alla fine della Repubblica tutte le zone d'Italia erano collegate attraverso un'ottima rete stradale. Ai tempi di Cesare, che aveva destinato grandi somme per la restaurazione dell'Appia, l'Italia intera era tracciata da itinerari che connettevano Roma con tutte le città importanti.

6 Tito Livio (10.23 e 47; 38.28.3) fa riferimento a lavori di impietramento e di pavimentazione -*saxo quadrato o silice-*, eseguiti per la prima volta nella costruzione della via Appia, a partire dal 296, 293 e 189 a.C.

7 P.A.GIANFROTTA, "Le vie di comunicazione", cit., p.302.

8 V.CHAPOT, s. v. "Via", *Rome*, in CH. DAREMBERG-EDM SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, V, (Paris, 1912) pp.781 e ss.; F.CASTAGNOLI, *Topografia di Roma antica*, in *Enciclopedia classica*, sez. III, vol. X, t. III, (Torino, 1957), pp. 1-137; G.LUGLI, *Itinerari di Roma antica*, (Milano, 1970), pp.112-118; P.TOZZI, "Per la identificazione di tratti di vie Romane", in *ATHENAEUM*, vol. LIV, (1976); D.VAN BERCHEM, *Les Routes et l'Histoire*, (Genève, 1982); R.CHEVALLIER, *Les voies romaines*, (Paris, 1997).



Rèseau routier de l'Italie.

Da CH. DAREMBERG-EDM SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, (Paris, 1912)

Fuori dall'Italia si conosceva solo un piccolo numero di vie romane anteriori all'Impero: quelle a carattere militare. Le due strade principali erano la via Domitia, nelle Gallie, indicata con il nome del suo autore

Cn.Domitius Ahenobarbus, proconsole della Narbonese nel 121⁹, che metteva facilmente in comunicazione per via terra la Spagna con l'Italia, e la via Egnatia, in Europa orientale, che è menzionata per la prima volta da Polibio¹⁰ e risalente all'inizio della seconda metà del secolo II.

In epoca imperiale le strade romane formavano ormai un'ampia, vasta e continua rete, dove al centro vi era la capitale dell'Impero, Roma¹¹, mentre durante il Principato la costruzione si concentrava maggiormente nelle provincie. La maggior parte degli imperatori romani prestò un'attenzione estrema nel migliorare la rete viaria ereditata dall'epoca repubblicana.

I principali restauratori e costruttori delle strade romane furono Augusto e Claudio in Gallia, i Flavi e gli Antonini specialmente in Spagna, patria di Traiano, e i Severi in Africa. Sapendo perfettamente che si sarebbero facilitate le relazioni amministrative e gli scambi commerciali¹², venne assicurato il buono stato delle strade di maggiore importanza e vennero aggiunte strade nuove.

La costruzione delle strade romane costituì un'impresa che durò sette secoli. Opera d'arte che mette ancora oggi in evidenza la precisione e l'efficacia della loro organizzazione politica, solido fondamento dell'*imperium romanum*.

Allo stesso modo di Cesare, anche Augusto dal 27 a.C. riparò a sue spese la via Flaminia e incaricò varie personalità, conosciute e rispettate per i loro trionfi e vittorie, di restaurare parallelamente anche le altre strade, con l'aiuto del tesoro pubblico e con la propria assistenza¹³.

Successivamente, dall'anno 20 a.C., Augusto decise l'istituzionalizzazione di un nuovo incarico, la *cura viarum*.

9 Secondo V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., p.784, alcune parti di questa strada come il tragitto da *Ampurias* a *Rhone* sarebbero anteriori al proconsolato di *Domitius*.

10 Polibio (Πολύβιος; Megalopoli circa 206 a.C. - Grecia 124 a.C.) fu lo storico greco antico del mondo mediterraneo. Studiò in modo particolare il sorgere della potenza della Repubblica Romana che attribuì all'onestà dei romani ed all'eccellenza delle loro istituzioni civiche e militari.

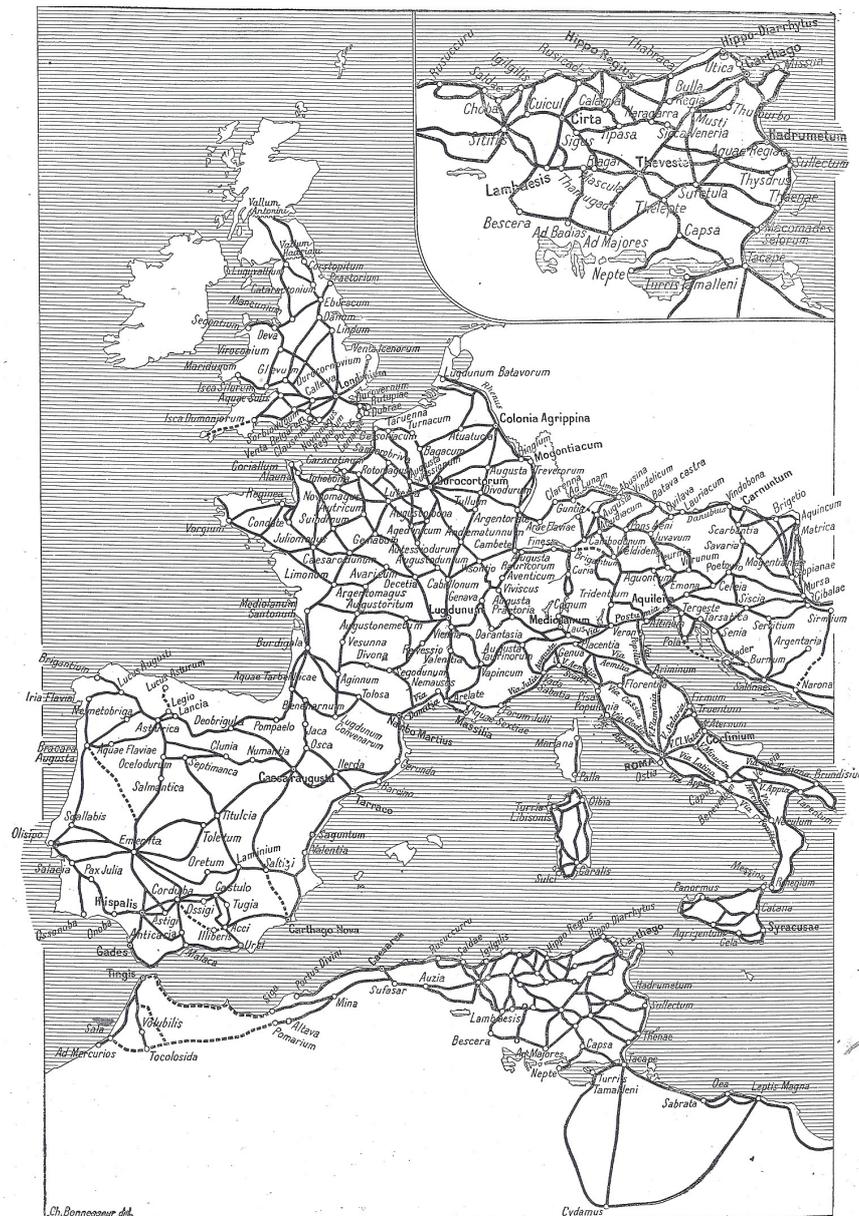
11 G.RADKE, "Viae publicae romanae", in PW. Real Encyclopaedie, Supplementband XIII, (1973), pp. 1417-1686;

12 R.CHEVALLIER, *Les voies romaines*, cit., pp. 9 e ss..

13 P.A.GIANFROTTA, "Le vie di comunicazione", cit., pp. 301-322.

Vennero costruite strade sempre più spianate per favorire lo spostamento delle legioni, e strade che vennero dotate di posti pubblici o stazioni per ricevere uomini e merci.

Di fronte a questa premessa iniziale, la famosa espressione “tutte le strade portano a Roma” non deve essere considerata esagerata, visto che la maggior parte delle strade che costruirono i romani univano i vari luoghi e centri con Roma.



Réseau routier de l'Empire romain occidental.

Da CH. DAREMBERG-EDM SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, (Paris, 1912)

La capitale dell'Impero disponeva di una struttura di arterie di comunicazione, che la congiungevano con i più sperduti luoghi dell'Europa e dell'Asia.

Dalla Lusitania all'Eufrate¹⁴ e ai confini meridionali dell'Egitto, passando dalla Germania, incluso tutto il territorio insulare come la Britannia, tutte facevano parte di una catena che connetteva le diverse provincie dell'Impero con la metropoli.

Grazie alle grandi arterie viarie, capaci di sorpassare qualsiasi barriera naturale, i romani annullarono le dimensioni del tempo e dello spazio che separavano genti lontane geograficamente.

Attraverso i nuovi contatti umani si venne a consolidare la coscienza di una sostanziale identità ideologica che si sviluppò con l'assimilazione culturale e politica fra popoli diversi.

Non è difficile immaginare l'immenso numero di persone di varie categorie che transitavano attraverso queste magnifiche arterie: truppe, comando supremo militare, membri del *cursus publicus*¹⁵, privati che per necessità o per *hobby* andavano e venivano da un punto ad un altro, membri della sicurezza, mercanti, gente appartenente al mondo dello spettacolo, ecc..

Prima nel Lazio, poi nell'Etruria, e pian piano anche nel resto della penisola e nei territori di conquista i vecchi viottoli e le piste in terra battuta furono gradualmente trasformati in vere e proprie strade.

I lavori di sistemazione del fondo stradale, che rispondevano all'esigenza di proteggere le vie dalla erosione degli agenti atmosferici e dalla usura che il traffico pedonale, gli zoccoli delle bestie da soma e le ruote dei carri apportavano sul terreno nudo, inizialmente consistevano soltanto nel fare una gittata di sassi e nello smussare le asperità della roccia.

14 V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., pp. 789 e ss..

15 Nell'Impero Romano esistevano due servizi postali, uno pubblico e uno privato. Il *Cursus publicus*, fondato da Augusto, portava la posta ufficiale attraverso una rete diffusa su tutto il sistema viario romano.

In questo modo gli antichi tracciati consuetudinari¹⁶, che si avvalevano della trattabilità del terreno, vennero a poco a poco resi più aderenti alle nuove esigenze di collegamento con la costruzione di vere e proprie strade, che dipartendosi da Roma raggiungevano anche le più lontane province. Non è un caso che il sistema delle strade romane è considerato, per la sua concezione e per la sua organizzazione, la più vasta e solenne opera della civiltà romana nel mondo.

Per viaggiare i Romani si servivano di diversi tipi di carte stradali: gli “*Itineraria scripta*” e gli “*Itineraria picta*”, le prime erano guide scritte, le seconde disegnate.

Risalente al periodo repubblicano è l’*Itinerarium Antonini*, iniziato nel 217 d.C. (probabilmente sotto l’imperatore Caracalla, da cui avrebbe preso il nome), stampato per la prima volta nel 1521 e, dopo molte ristampe, sopravvive ancora oggi.

Esso fornisce una rappresentazione del sistema viario romano, ma non si tratta di una vera e propria mappa quanto piuttosto di un elenco di città, dei percorsi più frequentati e delle distanze tra le località poste sulle diverse strade dell’Impero Romano.¹⁷

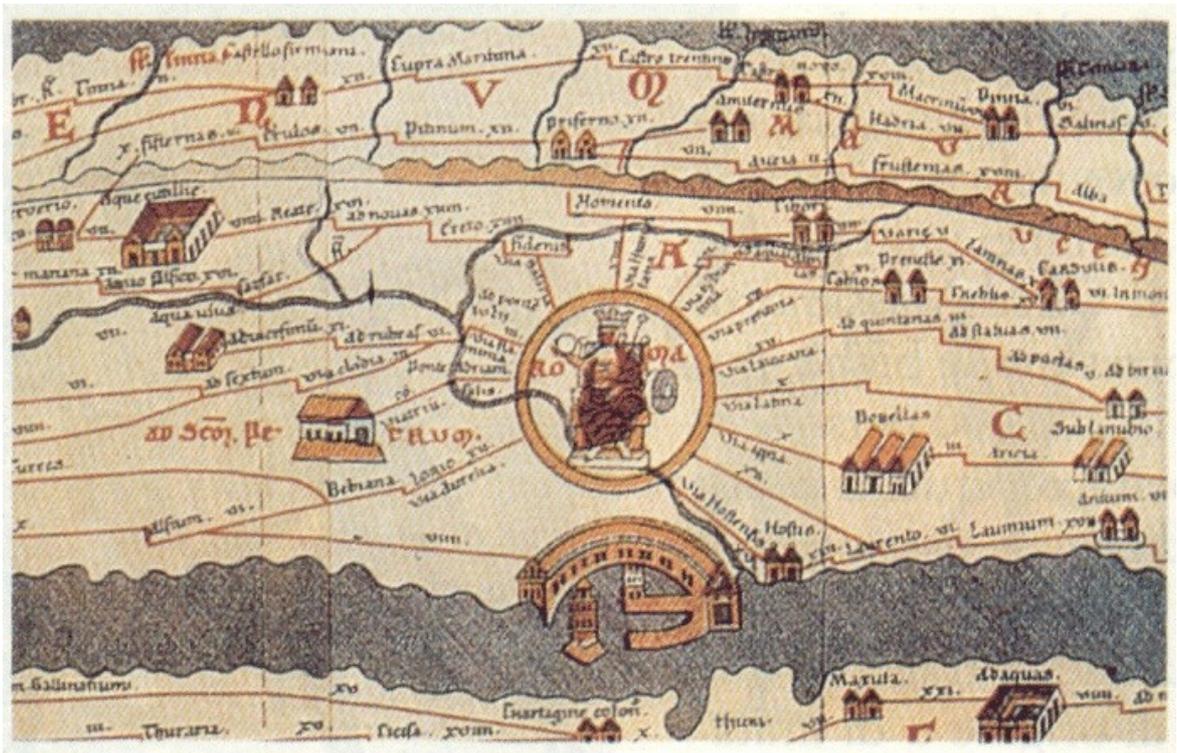
Tra gli “*Itineraria picta*”, la più antica rappresentazione a noi pervenuta è la *Tabula Peutingeriana*.

Si tratta di una copia del XII-XIII secolo d.C. di un’antica carta romana e porta il nome dell’umanista e antichista Konrad Peutinger che la ereditò dal suo amico Konrad Celtes, bibliotecario dell’imperatore Massimiliano I. Peutinger avrebbe voluto pubblicare la carta, ma morì prima di riuscirci.

Si tratta di un lungo rotolo di pergamena a colori, riproduzione apografa di carte militari preesistenti, di m.6,80 circa per 0,33, esposto a Vienna nella Biblioteca Nazionale, che offriva al viaggiatore descrizioni sulla rete stradale dell’impero, con le tappe e le distanze tra di esse.

16 G.CAPITANI -G. E.GARELLI DELLA MOREA, s.v. “*Strade ordinarie*”, in Digesto italiano XXII vol. II, (Torino, 1895), pp. 641-869.

17 V.CHAPOT, s.v. “*Via*”, cit., pp. 784 e ss..



Fragment de la carte de Peutinger.

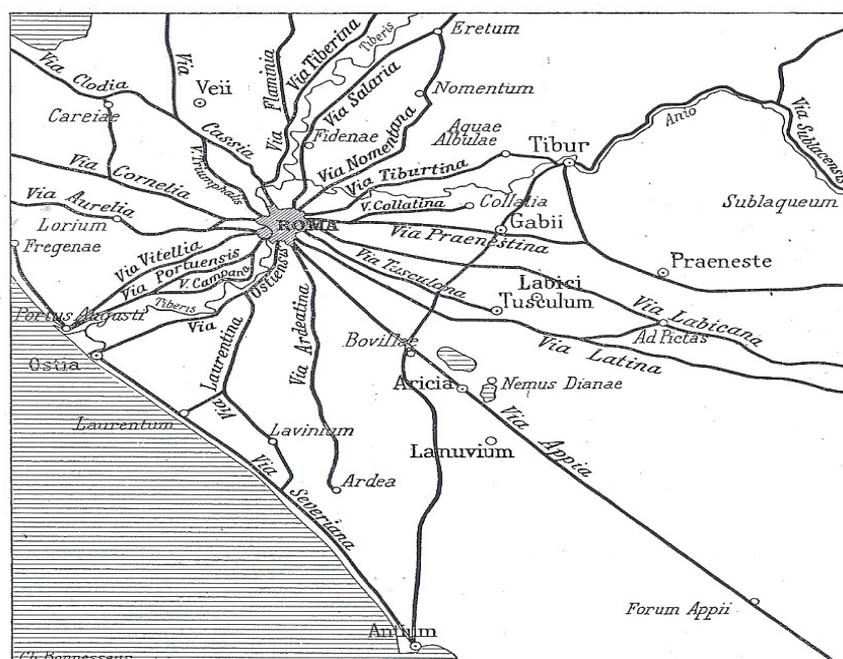
Da CH. DAREMBERG-EDM SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, (Paris, 1912).

La sua datazione è incerta, anche se la più accreditata storiografia ne fa risalire la stesura originaria alla metà del III secolo d.C., quando già la potenza imperiale romana era ben consolidata e vantava una rete stradale lunga circa 80.000 km, costituita da 29 strade consolari, che partendo dal *miliario aureo*¹⁸ posto in mezzo al foro, collegavano Roma con i confini dell'impero¹⁹.

18 Già prima del 250 a.C. per la via Appia e dopo il 124 a.C. per la maggior parte delle altre, le distanze tra una città e l'altra erano contate in miglia, che erano numerate con le pietre miliari. La moderna parola "miglio" deriva infatti dal latino *milia passuum*, cioè "mille passi", che corrispondono a circa 1480 metri. La pietra miliare, o *miliarum* era una colonna circolare su di una solida base rettangolare, infissa nel terreno per oltre 60 cm., alta 1,50 m, con 50 cm di diametro e del peso di oltre 2 tonnellate. Alla base recava scritto il numero di miglio della strada su cui si trovava. All'altezza dello sguardo del viaggiatore si trovava inoltre un pannello con indicata la distanza dal Foro di Roma e altre informazioni sugli ufficiali che avevano costruito o riparato la strada, e quando. Le pietre miliari sono preziosi documenti storici. Le loro iscrizioni sono raccolte nel volume XVII del *Corpus Inscriptionum Latinarum*.

Augusto, dopo essere divenuto Commissario permanente alle strade nel 20 a.C., piazzò il *Miliarum aureum* (la pietra miliare aurea) nel foro a Roma, accanto al tempio di Saturno.

19 G. LUGLI, "La genesi del sistema stradale di Roma antica", in Atti del III congresso nazionale di studi romani, vol. I, (Roma, 1935), pp. 256 e ss..



Les voies partant de Rome.

Da CH. DAREMBERG-EDM SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, (Paris, 1912).

Il senso pratico dei Romani, che li portò ad approfondire la conoscenza dei fattori topografici che stanno alla base della viabilità, ha fatto sì che la funzione della rete stradale del mondo romano si perpetuasse nei secoli.

Ancor oggi, la moderna tecnica stradale, iniziata in Europa nel secolo XVIII, pur adoperando sistemi che gli ingegneri romani avevano solo timidamente abbozzato, non ha dimenticato né ha cancellato i tracciati romani.

2) Terminologia.

I Romani utilizzarono varie definizioni per distinguere le differenti linee di comunicazione; il che appare naturale vista la ricchezza lessicale della lingua latina.

In fonti sia letterarie che giuridiche generalmente incontriamo i seguenti termini: *via, actus, iter, semita*.

Queste espressioni, sono state oggetto di studio e di dibattito nella letteratura romanistica²⁰, impegnata a ricostruire l'origine delle servitù prediali.

Nel linguaggio giuridico, questi termini sembrano coincidere con le antiche servitù di *via, iter* e *actus*.

Su un punto sicuramente la dottrina romanistica concorda: *via, iter* e *actus* quasi certamente furono, prima che servitù prediali²¹, tre tipi di cammini rurali, differenti per ampiezza e suscettibili di diversa utilizzazione pratica.

Nell'unico frammento di Elio Gallo attestato dai *Digesta*, infatti, *via, iter, semita* sembrerebbero rappresentare concetti diversi:

D. 50.16.157 pr. (Ael. Gall., *I de verborum quae ad ius pertinent significatione*): "*Paries*" est, sive murus sive maceria est. (1) Item "*via*" est, sive *semita* sive *iter* est.

20 Fra tutti S. SOLAZZI, *Specie ed estinzione delle servitù prediali*, (Napoli, 1948), p.45; G.FRANCIOSI, *Studi sulle servitù prediali*, (Napoli, 1967), p.95; A. BURDESE, "*Servitù prediali*" (diritto romano), voce del Novissimo Digesto Italiano, XVII, (1970), pp.118-120; L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà e la formazione dei "iura praediorum" nell'età repubblicana*, II, (Milano, 1976), p. 249; A. CORBINO, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, (Catania, 1979), pp.143 e ss.; B. BRUGI, "*Studi sulla dottrina romana delle servitù prediali I*", in *Archivio Giuridico "Filippo Serafini"* (1880), pp.321 e ss.; C. MÖLLER, *Die Servituten*, (Göttingen, 2010), pp. 39 e ss..

21 G. FRANCIOSI, *Studi sulle servitù prediali*, cit., pp. 102 e ss.: "La considerazione dell'*iter* come *ius eundi*, dell'*actus* come *ius agendi* e della *via* come *ius eundi agendi* deriva dalla proiezione in termini di facoltà giuridiche delle antiche possibilità di utilizzazione materiale dei tre diversi tipi di percorso: alla titolarità dell'*iter*, sentiero puramente pedonale, venne a sostituirsi il *ius eundi (ambulandi homini)*; alla titolarità dell'*actus*, sentiero di ampiezza maggiore adatto al passaggio a cavallo, il *ius agendi iumentum* (solo per successiva estensione fu ammesso l'uso del *vehiculum*); alla *via*, infine, essenzialmente il *ius eundi vehiculo*".

In questo passo il giurista afferma che così come *murus* e *maceria* rientrano nella nozione di “*paries*”, allo stesso modo, *semita* e *iter* rientrano nella nozione di *via*, così evidenziando una sorta di attitudine onnicomprensiva del lemma “*via*”.

Anche Varrone sembrerebbe configurare realtà diverse:

Varr. (*de ling. lat.* 5.6): *Ut qua agebant actus, sic qua vehebant, viae dictae; quo fructus convehebant, villae. Qua ibant, ab itu iter appellarunt; qua id anguste, semita, ut semiter dictum*²².

L’etimologia dei quattro termini usati da Varrone, sembra chiara: *via* (da *veho, vehere*)²³, trascinare, trasportare; *actus* (da *ago, agere*), guidare - le bestie - ; *iter* (da *eo, ire*), camminare a piedi e *semita* “*ut semi-ter*”, cioè *semis iter*, ove la ricorrenza di “*semis*” indica, letteralmente, una riduzione dimensionale pari alla metà e, per traslato, un diminutivo di *iter*:

Secondo una parte della dottrina²⁴, l’*iter*, nel pensiero di Varrone, doveva essere il *genus* includente le *species*: *via, actus* e *semita*, differentemente da Elio Gallo, che considera in D. 50.16.157, il termine *via* comprensivo delle altre definizioni.

A prescindere da ciò, comunque queste testimonianze hanno il valore di dimostrare che a livello linguistico *actus, via, iter* e *semita* per i Romani dovevano descrivere certamente realtà diverse.

Questa diversità linguistica trova riscontro anche in altre fonti:

D.43.8.2.23 (Ulp., 68 *ad ed.*): *privatae viae... vel hae, quae ad agros ducunt, ... in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via vel iter vel actus ad villam ducens...*

22 S. SOLAZZI, *Specie ed estinzione delle servitù prediali*, cit., p. 45; P. BONFANTE, *Corso di diritto romano*, vol. III - Diritti reali, (Milano, 1972), pp.52-53; A. CORBINO, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, cit., pp. 143 e ss..

23 Si tratta di un’etimologia ripresa anche in Varr. *de re rust.* 1.2:...*rustici etiam nunc quoque viam veham appellant propter vecturas...*

24 Cfr. N. DE MARCO, *I Loci publici dal I al III secolo*, (Napoli, 2004), pp.140-141.

Ulpiano in questo testo, sul quale avrò modo di soffermarmi più dettagliatamente in seguito, parlando delle *privatae viae* indica di seguito *via*, *iter* e *actus* come fossero tre diversi luoghi destinati al transito.

Così Paolo :

D.8.3.23 pr. (Paul., 15 *ad Sab.*): *Via constitui vel latior octo pedibus vel angustior potest, ut tamen eam latitudinem habeat, qua vehiculum ire potest: alioquin iter erit, non via.*

In questo testo il giurista chiarisce che la via doveva consentire il passaggio di un *vehiculum*, altrimenti doveva essere considerato un *iter* e non una *via*²⁵.

In Ulpiano e in Paolo nessun cenno è riservato, però, alla *semita*; e ciò probabilmente perchè nel loro pensiero esse sarebbero state riconducibili alla nozione di *iter*.

Se poi si passa ad esaminare il commentario Ulpiano alle clausole edittali in materia di interdetti relativi a *viae publicae itineraque publica*, si può constatare come ricorra quasi sempre il termine *viae*, mentre l'uso di *iter* risulti del tutto sporadica.

Tutto ciò induce a pensare che, almeno nel lessico giurisprudenziale, effettivamente il lemma “*via*” si prestasse a ricomprendere nel proprio ambito semantico il riferimento ad ogni luogo di passaggio, in particolare quando si trattava di distinguere tra i luoghi destinati al passaggio, quelli pubblici da quelli privati.

Inoltre Paolo, nel passo sopra menzionato, riferisce che la *via*²⁶ doveva essere larga più o meno otto piedi, così confermando una disposizione della legge delle XII Tavole, riferita da Gaio in :

25 Cfr. N. DE MARCO, *I Loci publici*, cit., pp. 140-141.

26 C. MÖLLER, *Die Servituten*, cit., pp.39 e ss..

D.8.3.8 (Gai, 7 *ad ed. prov.*): *Viae latitudo ex lege duodecim tabularum in porrectum octo pedes habet, in anfractum, id est ubi flexum est, sedecim*²⁷.

Le XII Tavole, stabilivano infatti che l'ampiezza minima della *via* doveva essere di 8 piedi se si trattava di un tratto a linea retta - *in porrectum* -, e di 16 piedi nei tratti in curve - *in anfractum, id est ubi flexum est* -.

Altri testi confermano queste misure²⁸:

D.8.3.13.2 (Iav., 10 *ex Cassio*): *Latitudo actus itinerisque ea est, quae demonstrata est: quod si nihil dictum est, hoc ab arbitro statuendum est. in via aliud iuris est: nam si dicta latitudo non est, legitima debetur.*

Varr. (*de ling. lat.* 7.15): *...ab eo leges iubent in directo pedum VIII esse, in anfractum XVI, id est in flexu.*

Un'altra fonte che limita alle sole *viae privatae* la portata della norma decemvirale è:

Fest. [*de verb. sign.*, s.v. *viae* (L.508)]: *..Et ita privatae VIII pedes in latitudine iure et lege, publicae quantum ratio utilitatis permittit. Lex iubet XVI <in anfracto flexu>que pedes esse vias....*

Dal complesso di queste testimonianze²⁹ si può ricavare che la *via*, etimologicamente associata a *vehere*³⁰, trasportare, portare, veniva solidamente identificata come una linea o strada aperta alla circolazione

27 B. ALBANESE, "Su alcuni frammenti di Gaio "ad legem XII Tabularum", in Labeo, (1998), n.44, pp.178-181.

28 C. MÖLLER, *Die Servituten*, cit., pp.39 e ss..

29 Cfr. C. MÖLLER, *Die Servituten*, cit., p.67.

30 Cfr. A. CORBINO, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, cit., pp.143 e ss..

dei mezzi, dove non più di due carri si potevano incrociare.

L'*actus*, da *agere*, andare, avanzare, era un'altra specie di cammino la cui ampiezza arrivava solo a 4 piedi; consentiva il passaggio solo di bestiame o di veicoli uno dietro l'altro³¹.

L'*iter*, da *ire*, andare, spostarsi da un posto a un altro, era ampio 2 piedi e non era praticato da tutti, ma solo da pedoni e cavalli³².

La *semita*, la cui ampiezza non era più della metà - *semis* - di quella dell'*iter*, approssimativamente un piede, era una semplice stradina, sentiero, e in città, una viuzza che circondava le case.

Bisogna infine ricordare come in fonti di provenienza eterogenea³³ si ritrovano talvolta, come sinonimi del termine *via* in senso stretto, varie espressioni:

-*Agger* : cammino in pietra o pavimentato in qualche modo, carreggiata.

-*Callis*: era un cammino, stradina, sentiero, tracciato in montagna per il transito del gregge³⁴.

-*Trames*: scorciatoia, o traversa.

-*Diverticulum*: cammino appartato e tortuoso, deviazione.

-*Vicus*: era la strada di città, urbana, *viae urbanae* o *vici*. *Vicus* era utilizzato anche nel significato di villaggio³⁵.

-*Clivus*: strada o sentiero in pendenza.

-*Ambitus*: parte curvilinea di tracciato stradale, piccole stradine che attorniavano le case in città, formando un perimetro di 5 piedi di ampiezza.

-*Angiportus*: strada piccola e stretta.

-*Platea*: strada ampia, piazza pubblica.

-*Compendiaria via/compendium*: scorciatoia.

31 Cfr. A. CORBINO, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, cit., p.148.

32 Cfr. N. DE MARCO, *I Loci publici*, cit., p.141.

33 V. PONTE, *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, (Madrid, 2007), pp. 47 e ss.

34 V. CHAPOT, s.v. "*Via*", cit., pp. 789 e ss..

35 V. CHAPOT, s.v. "*Via*", cit., p. 787.

-Divortia, bivia, trivvia, quadrivia: divortia, con questo termine si identificavano i raccordi, cioè gli spazi che occasionalmente si creavano tra le strade, carreggiate, sentieri. Così come i bivi, ramificazioni e giunture degli itinerari. *Bivia* è il punto di partenza e di biforcazione di due sentieri. *Trivvia*³⁶ l'incrocio tra tre linee, e *quadrivia* il bivio di quattro strade.

36 V. CHAPOT, s.v., “*Via*”, cit., pp. 789 e ss..

3) Denominazione.

Nonostante oggi ci possa sembrare curioso, nel mondo romano era normale, fatta eccezione per le più importanti, che le strade non avessero un nome proprio come invece succede oggi. Infatti al giorno d'oggi una volta costruita una strada le viene subito attribuito un nome; a volte questo nome viene attribuito anche prima della strada corrispondente. Non era così per i romani.

Quindi, per il forestiero che arrivava per la prima volta a Roma, non era facile raggiungere la sua meta. Ci dice Paoli³⁷: “L’indirizzo antico era sempre approssimativo, tranne naturalmente il caso che un personaggio fosse talmente noto, e così in alto nella scala dei valori politici, che il nome stesso della sua casa e del suo palazzo divenisse di per sé un indirizzo compiuto”.....“La strada che porta a...”³⁸ era la maniera di indicare un indirizzo, aggiungendo a volte qualche informazione supplementare, come la vicinanza di qualche monumento famoso, una statua, un giardino, una porta, un negozio, un albero... qualsiasi cosa. E anche la combinazione di più di una informazione poteva servire. Per esempio, dire che si abitava nell’Aventino non era di nessun aiuto per chi doveva cercare la casa in quel luogo; invece dire: “nella *Via Nova*, presso il sacello di Volupia”³⁹, o “nella *via Sacra*, sotto la *Velia*, dove c’è il tempio di *Vica Pota*”⁴⁰ era di notevole aiuto per il povero straniero; oppure, nominare l’*Hercules olivarius*, l’*Apollo sandaliarius*, erano modi per dire che si viveva nella zona “dei venditori di olive, presso la statua di Ercole”, “dei ciabattini, presso la statua di Apollo”.

Il nome poteva anche derivare, da una data (*via nova*); un mito (*via Heraclea*); un culto (*via Sacra*, *via Dianae*); o dalle città alle quali

37 U.E. PAOLI, *Vita romana*, (Firenze, 1990), pp. 123 e ss..

38 Dionigi di Alicarnasso, *Antiq.*, VIII, 76: “la strada che porta alle Carine”.

39 Varr., *de lingua lat.*, V. 164: *In nova via ad Volupiae sacellum*.

40 Tito Livio, *ab urbe cond.*, II. 7; 12: *Delata confestim materia omnis infra Veliam et, ubi nunc VicaePotae est, domus in infimo clivo aedificata*.

conducevano (*via Ostiensis, Portuensis, Nomentana, Tiburtina, Gabina, Praenestina, Labicana, Tuscolana, Ardeatina, Collatina, ecc.*)⁴¹.

Così come si può comprovare in determinate aree delle nostre città, anche a Roma c'erano strade che prendevano il nome dal tipo di esercizio che si svolgeva nelle varie botteghe⁴²: il *vicus Vitrarius* (strada dei vetrai), il *vicus Unguentarius* (strada dei profumieri), il *vicus Sandaliarius* (dei sandali), il tratto del Quirinale fra il Tempio di Flora e il Tempio di Quirino veniva denominato dalle botteghe dei fabbricanti di minio (*officinae minii*)⁴³.

Poteva accadere che una denominazione diventasse tanto famosa e popolare da dare il nome a tutto un quartiere o zona⁴⁴.

L'*Argiletum* era la strada dei librai e calzolai, che continuava nel quartiere della Suburra. A volte le vie prendevano il nome di una porta della città (porta *Salaria, Nomentana*), o il nome delle funzioni alle quali servivano (*via Salaria*) o delle popolazioni che arrivavano a raggiungere (*via Latina*).

A partire dal IV sec. a.C.⁴⁵ venne avviata la costruzione di nuove strade, dirette verso regioni lontane e aventi funzioni di tipo principalmente militare, alle quali venne dato il nome dei magistrati che le avevano realizzate, principalmente censori e consoli: ne è un esempio la Via Appia, iniziata nel 312 a.C., da Appio Claudio Cieco, per aprire la strada verso la Magna Grecia nel contesto delle guerre sannitiche.

41 V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., pp. 789 e ss..

42 U.E. PAOLI, *Vita romana*, cit., p. 131.

43 Vitruv., *de archit.*, VII. 9.4.

44 V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., pp. 789 e ss..

45 U.E. PAOLI, *Vita romana*, cit., p. 128.

4) Le strade romane in Sicilia

Nel corso di questa mia ricerca ho analizzato diverse fonti letterarie e giuridiche che mi hanno permesso di conoscere e approfondire la situazione viaria della mia regione, quale si presentava in epoca romana. Pertanto ho ritenuto interessante farne menzione.

La realizzazione della rete viaria in Sicilia, si attuò, nel suo insieme negli ultimi due secoli della Repubblica, tra la prima guerra punica e l'età di Pompeo.

Le strade romane presentavano in questa regione, requisiti tecnici ben precisi che assicuravano la stabilità del corpo stradale, nonché strutture con caratteristiche funzionali idonee al transito dei mezzi di trasporto dell'epoca.

La funzione principalmente assolta dalle infrastrutture era di tipo bellico.

In Sicilia⁴⁶, già dal 241 a.C. furono costruiti dai Romani alcuni itinerari atti a favorire il rapido spostamento degli eserciti nelle zone in cui erano prevedibili attacchi da parte dei Cartaginesi e individuate alcune strade: la Palermo-Agrigento, e la Messina-Palermo, che tagliavano lungo i versanti Nord-Sud ed Est-Ovest l'isola⁴⁷.

Seguirono a questi ulteriori interventi atti a sviluppare una rete in grado di fornire i necessari collegamenti per imbarcare i prodotti della pastorizia e dell'agricoltura.

Le principali fonti bibliografiche in grado di fornire un quadro esaustivo della viabilità dell'epoca sono l'*Itinerarium Antonini*⁴⁸ e la *Tabula Peutingeriana*⁴⁹.

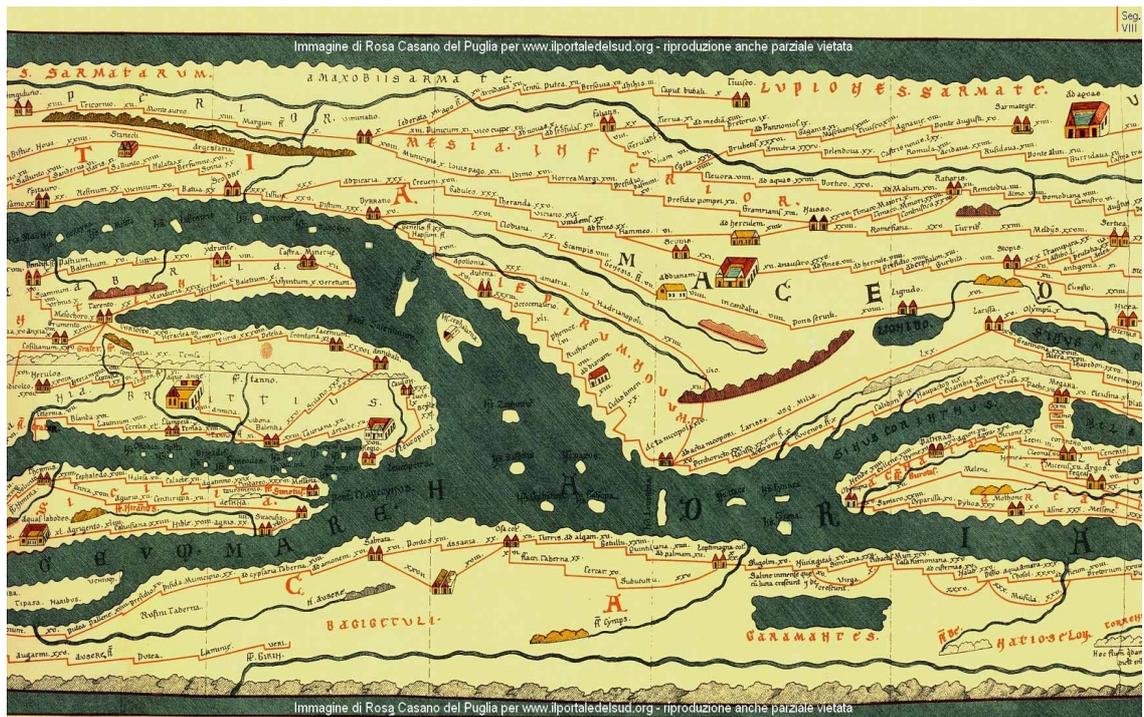
Quest'ultima mostra la Sicilia in forma allungata per evidenziarne la consistenza della rete stradale.

46 G. PEREZ, *La Sicilia e le sue strade*, (Palermo, 1861).

47 L.SANTAGATI, *Viabilità e topografia della Sicilia antica*, (Palermo, 2006).

48 V. CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 784,

49 V. CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 798-99.



La Tabula Peutingeriana della Sicilia

Da CENTRO CULTURALE E DI STUDI GIURIDICI, “*Brigantino - il Portale del Sud*” Napoli e Palermo.

La *Tabula Peutingeriana* indica i nomi delle località che ciascun itinerario congiungeva e l’estensione dello stesso, espresso in miglia (1 miglio romano equivaleva a circa 1.480 m). Singolare è la rappresentazione rettilinea dei tracciati e della conformazione della Sicilia che appare affusolata e non presenta la classica forma a tre punte.

In base all’*Itinerarium Antonini* si possono individuare i seguenti itinerari: *Agrigentum-Panormo-Lilybeo*; *Messina-Catania*, con ramo verso *Syracusa*; *Catania-Agrigentum*; *Lilybeo-Agrigentum-Syracusa*; *Drepanis-Messana*; e *Agrigentum-Syracusa* per via litoranea.

Queste fonti attestano che la Sicilia era dotata di una rete viaria abbastanza efficiente.

Molte delle strade costruite dai Romani ricalcavano i tracciati più antichi dell’isola. Per tale ragione la geometria era spesso particolarmente tortuosa e con forti pendenze, al contrario di quanto si verificava per la viabilità della Penisola, in genere contraddistinta da lunghi rettilinei,

pendenze adeguate agli standard dell'epoca, con formazioni di rilievi, talvolta molto alti, viadotti molto lunghi e trincee profonde.

Le strade siciliane, a causa della conformazione dei territori attraversati, presentavano di frequente elevate pendenze longitudinali (a volte superiori al 25%) che ne disincentivavano il transito a favore, ove possibile, di altre modalità di trasporto come quello via mare, mediante barche adibite a cabotaggio di medio-corto raggio⁵⁰.

Il convincimento che l'attenzione del Governo centrale verso le infrastrutture siciliane fosse modesto, deriva anche dal non aver rinvenuto nell'isola tracce significative di infrastrutture romane; tale disinteresse, verosimilmente, aumentò dopo le guerre puniche, conclusesi con la distruzione di Cartagine.

Secondo Mommsen⁵¹ l'aver rinvenuto sull'isola poche tracce di infrastrutture romane sarebbe conseguenza della cattiva conservazione e trascuratezza delle strade durante l'epoca repubblicana. Tuttavia le indicazioni così dettagliate dovute all'*Itinerarium Antonini*, rendono poco verosimile questa spiegazione fornita dall'autore.

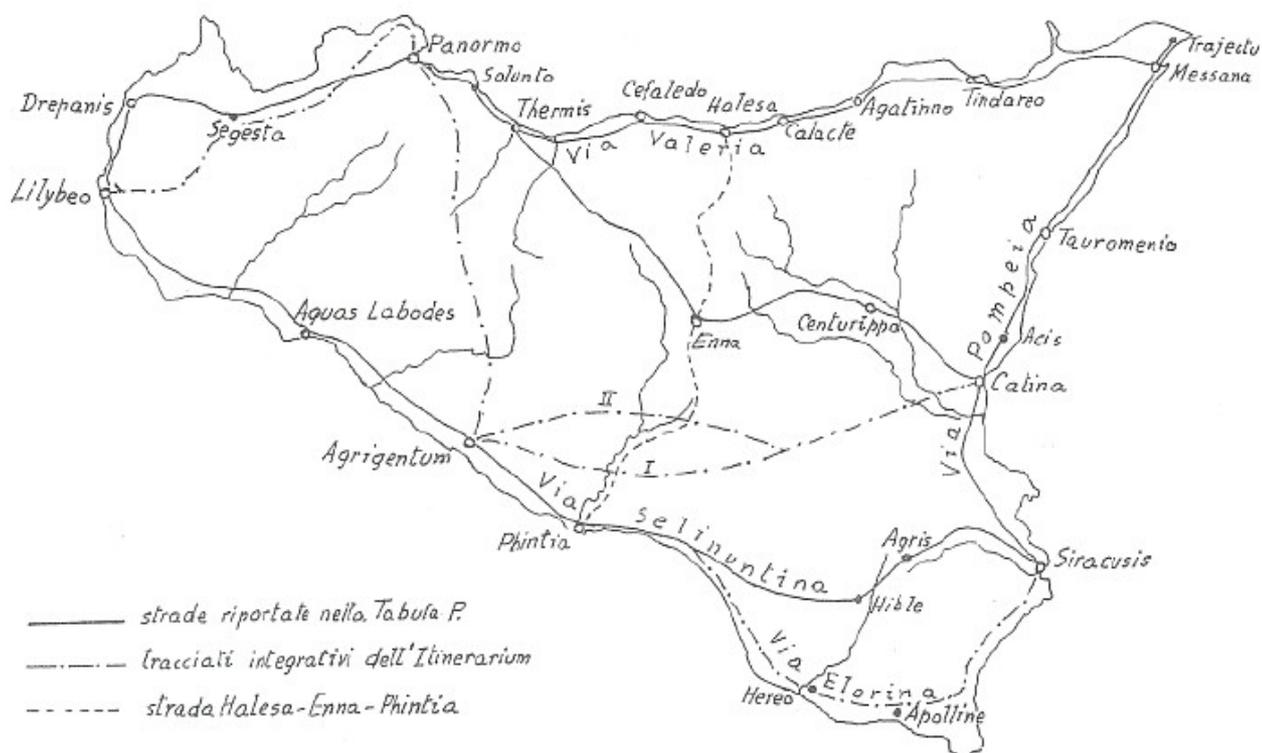
La strada *Agrigentum - Panormo*, è probabilmente la strada più antica costruita dai Romani. L'*itinerarium Antonini* consente di tracciarne il percorso attraverso le stazioni che erano individuate nelle località di *Agrigentum* (Agrigento), *Pitinianis* (Aragona o Raffadali), *Comicianis* (Castronovo), *Petrine* (verosimilmente Lercara o Vicari), *Pirama* (probabilmente Mezzoiuso), *Ponormo* (Palermo)⁵².

È interessante osservare che l'unica testimonianza di questa infrastruttura, deriva da un "miliare" scoperto in località Zuccarone (Corleone) nel 1954. Diversamente dalla maggior parte di quelli rinvenuti in altre aree d'Italia, la forma del miliare è parallelepipedica e non cilindrica.

50 G.UGGERI , *La viabilità della Sicilia in età romana*, (Galatina (LE), 2004).

51 Citato da V.CHAPOT, s.v., "Via", cit., p. 784.

52 G.TESORIERE , *Viabilità antica in Sicilia. Dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860)*, (Palermo, 1993).



Le principali strade romane in Sicilia

Da G. TESORIERE, *Viabilità antica in Sicilia, dalla colonizzazione greca all'unificazione* (1860), (Palermo, 1993).

L'itinerario più importante, come riferito dal geografo greco Strabone (63 a.C.-20 d.C.) nella sua *Geografia* (lib. VI), era costituito dalla *via Valeria* che congiungeva *Messana* con *Lilybeo* (Marsala). La strada fu denominata *via Valeria* in onore del console Marco Valerio Levino, che nel 210 a.C. ebbe la nomina a governatore della Sicilia. Probabilmente la costruzione fu avviata negli anni immediatamente successivi alla conclusione della II guerra punica. La costruzione della *via Valeria* coincide con la affermazione del dominio di Roma sulla Sicilia e il Mediterraneo occidentale. La *pax romana* comportava la sicurezza delle comunicazioni e l'estinguersi dei conflitti locali, quindi la possibilità per le città di ellenistica ascendenza di uscire dalle mura, estendendosi, o piuttosto decentrandosi, nel territorio. La *via Valeria*, in quanto via di grande comunicazione parallela e alternativa alla rotta marittima, venne così a

costituire un nuovo asse di urbanizzazione costiera.

Le due grandi arterie siracusane, quali la *via Selinuntina* e la *via Elorina*, assieme alle strade minori che per la maggior parte rimasero le piste armentizie formatesi per le esigenze di transumanza delle greggi tra le zone litorali e l'entroterra siciliano, passarono presto dall'originaria funzione militare a veicolo fondamentale per il processo di romanizzazione dell'isola.

Nata, in un primo momento, per esigenze militari, la rete viaria della Sicilia non interessò mai fino in fondo Roma; infatti, dopo le conquiste, le uniche opere di cui abbiamo notizia le ritroviamo nelle "Verrine" di Cicerone⁵³, che scrive di un intervento, dovuto a Pompeo Magno, tra l'82 e l'80 a.C., a cui si deve la realizzazione della *via Pompeia*, in partenza da Messina.

Anche un'iscrizione mutila, rinvenuta a Siracusa⁵⁴, fa accenno, a qualche restauro, avvenuto tra l'88 e l'87 a.C., per scopi militari, della vecchia *via Selinuntina*. Non abbiamo altre informazioni né riguardo la creazione di nuove strade, né della manutenzione di quelle esistenti.

Sappiamo che durante il principato di Augusto fu riorganizzato il servizio postale, riutilizzando la rete viaria greca. Successivamente, per circa 360 anni, durante l'impero non abbiamo più notizia di interventi sulla viabilità isolana. Nel IV secolo, pochi provvedimenti furono presi da Giuliano l'Apostata prima, e da Valentiniano dopo; ma dovremo aspettare i tardi epigoni dell'impero quali Teodorico e Narsete per riscontrare qualche novità nella politica stradale. Questi, infatti, prescissero la manutenzione delle strade tra gli obblighi delle comunità e dei proprietari dei terreni attraversati.

A partire poi dall'invasione vandalica del 440 d.C., alcuni fattori di disgregazione dell'Impero romano, come la mancanza di interventi del

53 CICERONE, "Verrine", V: 66.169, Ed. BUR.

54 G.UGGERI, "Itinerari e strade della Sicilia tardo antica" in "Kokalos" n° 43 -44, (1997/98).

potere centrale, si sommarono, per quanto riguarda la politica stradale, ad una inconfessata quanto operante volontà di evitare il ripristino delle grandi arterie. Si trattava forse di una reazione di autodifesa, in quanto le strade sembravano avvicinare il pericolo di rapide incursioni. Così le strade tornarono ad essere a fondo naturale, presentandosi in condizioni non dissimili dalla vecchie trazzere o mulattiere di epoca arcaica, riprese in parte da alcune odierne strade statali, come la S.S. N° 117 per Mistretta e Nicosia, e di gran parte delle vie, Aurelia tra Palermo e Agrigento, Valeria tra Messina e Marsala, strade che ancora oggi si presentano a tratti dissestate, polverose e qualche volta impercorribili.

CAPITOLO II

Le vie e la viabilità

1) Tecnica del sistema stradale.

I Romani indicavano la costruzione di una strada con le frasi *viam sternere*⁵⁵, *struere*, *instituere*, *munire*⁵⁶ e tenevano presente in particolar modo la sua pavimentazione.

In testi letterari ed epigrafici si trovano anche altre espressioni. Così, per designare i lavori che riguardavano la costruzione e il mantenimento della via, ritroviamo anche: *viam tueri* (Cic., *de leg.*, 3.3.7; CIL I, 206); per costruirla: *innovare* (CIL VIII, 10401); per lastrarla: *viam glarea sternere* (T. Liv., 41.27; CIL VI, 3824, 31603); per selciarla: *viam silice* (T. Liv., 10.47; 38.28), *lapide* (CIL X, 6854), *quadrato saxo sternere* (T. Liv., 10.23); per restaurarla: *viam restituere* (CIL III, 14202.4; V, 8102), *reficere* (D.43.11.1; D. 43.19.3.15), *ad pristinam formam reducere* (D. 43.19.3.15); per pulirla: *viam purgare* (D.43.11.1.1); ed infine per indicare qualsiasi alterazione del suo stato originale: *deteriorem viam facere* (D. 43.8.2.32; D. 43.11.1.2).

In un primo tempo i Romani lasciarono le strade a fondo naturale, o usarono imbrecciarle con ghiaia. Queste strade furono tracciate quasi sempre a dorsale di collina, in modo da avere un displuvio naturale per le acque e ridurre al minimo la manutenzione. Criteri, questi, appresi, forse, dagli Etruschi⁵⁷, anche se fra le strade etrusche e quelle romane c'è una differenza sostanziale: mentre le prime seguivano quasi sempre le quote del terreno, salendo le colline a zig-zag e tagliandole solo quando il fondo naturale era costituito da roccia viva, lo scopo delle vie romane era,

⁵⁵ Per *sternere* cfr. D. 1. 2. 36; 43. 11.1. 2; 49. 18. 4. 1; 50. 4. 18. 15; 50. 5. 11.

⁵⁶ Per *munire* cfr. D. 39. 2. 15. 8; 43. 19. 3. 16; 39. 2. 31 pr.

⁵⁷ G.MANSUELLI, "Città e campagna nella provincia cisalpina", in Atti del Convegno internazionale sul tema: I Diritti locali nelle province romane con particolare riguardo alle condizioni giuridiche del suolo, (Roma, 1974), pp. 269-286.

invece, quello di abbreviare il percorso il più possibile.

L'ingegneria romana, comunque, conobbe procedimenti propri, a noi pervenuti attraverso Vitruvio⁵⁸, Stazio⁵⁹ e, soprattutto, dalle numerose testimonianze archeologiche romane rinvenute in diversi punti del territorio conquistato⁶⁰.

Una descrizione dei vari passaggi osservati nella costruzione delle *viae* è conservata nei versi di Stazio:

Silv., IV.3.40. *primus labor inchoare sulcos; / 41. et rescindere limites et alto; / 42. egestu penitus cavare terras; / 43. mox haustas aliter replere fossas; / 44. et summum gremium parare dorso; / 45. ne nutent sola, ne maligna sedes; / 46. et pressis dubium cubile saxis; / 47. tunc umbonibus hinc et hinc coactis; / 48. et crebris iter alligare gomfis; / 52 opusque texunt; / 53 cocto pulvere sordidoque tofo.*

Le fonti giuridiche distinguono, sotto l'aspetto tecnico, strade a fondo naturale, '*viae terrenae*', e strade a fondo artificiale, distinte a loro volta in *viae silice stratae* e *viae glarea stratae*⁶¹. Il pavimento di una strada a fondo artificiale si componeva di tre o quattro strati sovrapposti, in modo da assicurarne la perfetta stabilità, anche sotto un traffico intenso. Si cominciava col tracciare due piccoli fossi paralleli, i *sulci*, alla distanza corrispondente alla larghezza della via, e in questi fossi si mettevano delle pietre, più o meno squadrate, in modo da formare i marciapiedi, le *crepidines*. L'*agger*, cioè lo spazio intermedio fra i marciapiedi, veniva scavato ad una profondità variabile fra i 60 ed i 100 cm., fino a raggiungere la solidità, su cui si poneva un primo strato '*statumen*' di pietre dure, tagliate in grandi frammenti e qualche volta uniti con calce.

58 Vitr., *de archit.*, VII, 1.

59 Stazio, *Silvae*, IV, 3, 40.

60 Le fonti letterarie tardo antiche attribuiscono ai Punici l'uso di lastricare le strade: Isid., *Orig.*, XV.16.6.

61 Da *strata*, participio passivo di *sternere*, è derivato il nostro "strada". Cfr. Voce "Strada" in *Enciclopedia Italiana Treccani*, (1929), p.1315.

Questo primo strato possedeva uno spessore che andava da circa 0'30 a 0'60 m. Al di sopra dello 'statumen' si poneva un secondo strato 'rudus' o 'runderatio' di pietre più piccole, questa volta mischiate con pezzi di coccio o calcinacci⁶². Questo secondo strato veniva, di solito, battuto, e arrivava fino a 0'25 m di spessore. Il *summum dorsum* delle *viae silice stratae*, era l'ultimo strato, ed era costituito da grandi selcioni poligonali, adagiati in modo da far combaciare le giunture fra loro. Questo presentava una lieve bombatura nel centro per permettere l'evacuazione dell'acqua della neve, ed il suo spessore oscillava tra i 0'20 e i 0'30 m. Fra la *runderatio* e l'ultimo strato veniva quasi sempre interposto uno strato di sabbia fine, il *nucleus*, che permetteva ai massi di aderire perfettamente al fondo. Analizzando determinate strade romane, è stato verificato che in alcuni casi *rudus* e *nucleus* risultavano essere invertiti, oppure, il secondo non esisteva; in altri casi la via aveva soltanto un pavimento che posava sopra un blocco di cemento o uno strato di piccole pietre e sabbia grossa supportata da un letto di pietre voluminose.

Le *viae glarea stratae* avevano, invece, al posto dei poligoni di pietra una massicciata formata di breccia e sassi uniti con calce e messi direttamente sulla *runderatio*.

Questo attento e preciso processo di costruzione spiega come alcune delle meravigliose vie costruite dai romani, la via *Appia*, la *Flaminia*, la *Emilia*, ecc., assolvano ancora oggi alla funzione di arterie di comunicazione in Italia.

La natura dei materiali utilizzati per la loro costruzione, dipendeva dalle risorse naturali di ogni regione. Il fondo stradale poteva consistere in blocchi poligonali e disuguali di pietra dura *-silex-* e grezza, oppure in lastre rettangolari e regolari *-saxum quadratum-*. I lastricati venivano creati con ciottoli rotondi e tagliati come il diametro di una pallina da tennis, a volte mischiati con sabbia, conglomerato di laterizio, e persino

62 Cfr. G.CAPITANI-G.E.GARELLI DELLA MOREA, s. v. "Strade ordinarie", cit., p. 652.

con resti di ferro.

L'uniformità non era certamente una delle caratteristiche che presidiava la larghezza delle vie. In generale, fuori città, quelle più frequentate avevano una larghezza di 14 - 16 piedi (4'13 a 4'72 m), adatte alla circolazione di tre carri di seguito; le altre, invece misuravano da 10 a 12 piedi (2'95 a 3'54 m)⁶³.

Il De Ruggiero⁶⁴, descrivendo le vie di Roma, riferisce che invece in città “erano, in generale, anguste, brevi e tortuose, le più larghe non superavano neanche i 6 metri e quelle meno larghe variavano da 4 a 5”.

Non è certo se la larghezza disposta dalla legislazione delle XII Tavole, 8 piedi nelle rette e 16 in curva, fosse applicabile alle arterie considerate strade pubbliche (di proprietà o uso pubblico) o se fosse una normativa applicabile solo alla servitù di passaggio- *iura praediorum*-.

Il gromatico Igino a tal proposito afferma:

Hyg., [*de limit.* 169.2-4 (Lachmann)]: *Quidam ex his latiores sunt quam XII pedibus, velut hii qui sunt per viam publicam militarem acti: habent enim latitudines viae publicae.*

In questo passo si ricava che per le grandi strade maestre distribuite in tutto l'impero sicuramente la larghezza di 8 piedi sarebbe stata insufficiente, vista la loro maggiore estensione.

Quanto invece alla direzione, -come riferisce l'architetto pioniere dell'architettura razionalista e teorico di avanguardia dell'urbanistica del XX secolo, Le Corbusier- le strade erano brevi e dritte, per permettere il più possibile il rapido spostamento degli eserciti. Il fondo delle valli, area particolarmente soggetta ad inondazioni, veniva evitato, così come qualsiasi terreno umido e paludoso. Quando la strada passava al lato di piccole colline lungo muraglie rocciose e scarpate, veniva sostenuta da

63 V. PONTE, *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, cit., pp. 89 e ss..

64 E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, (Torino, 1925), pp. 30 e ss..

muri di sostegno, volte o archi. L'esecuzione di determinati lavori risultava particolarmente ardua e costosa. E per ricordare la difficoltà di tali opere non è raro trovare a volte inciso sulle stesse rocce iscrizioni che commemoravano la riuscita esecuzione dei lavori. Facevano anche parte delle strade, nei tratti in cui necessitavano, i tunnel *-crypta-*, i quali arrivarono a raggiungere distanze superiori al chilometro⁶⁵.

I romani non si limitarono ad assicurare alle strade solidità, ma le resero anche comode e belle ⁶⁶.

Secondo Strabone (*Geogr.*, V, 3, 8) l'uso di segnalare con regolarità la strada percorsa o quella da percorrere fu un'innovazione romana, se non introdotta almeno ufficializzata e resa obbligatoria nella seconda metà del II sec. a.C..

Con la *lex Sempronia viaria* del 123 a.C.⁶⁷, si iniziò infatti a collocare in modo generico, sulle vie, pietre miliari ogni mille passi con la finalità di segnalare le distanze.

Si trattava di una colonna circolare su di una solida base rettangolare, infissa nel terreno per oltre 60 cm, alta 1,50 m, con 50 cm di diametro e del peso di oltre 2 tonnellate. Alla base recava scritto il numero del miglio della strada su cui si trovava. All'altezza dello sguardo del viaggiatore si trovava inoltre un pannello con indicata la distanza dal Foro di Roma e altre informazioni sugli ufficiali che avevano costruito o riparato la strada. I miliari⁶⁸ offrono pertanto un ricco repertorio di dati di carattere storico, cronologico, geografico, attraverso le iscrizioni che riportano; infatti, è possibile seguire la storia dei grandi lavori pubblici eseguiti nell'Impero con le varie informazioni che forniscono, e in particolare, testimonianze e dettagli inequivocabili relativi al tracciato delle vie romane.

65 Cfr. P.A.GIANFROTTA, "*Le vie di comunicazione*", cit., p. 307.

66 Cfr. F. FRANCHINI, s. v. "*Strade pubbliche, private e vicinati*", in Nuovo digesto italiano XII, I, (Torino, 1895), p. 915.

67 G.ROTONDI, *Leges publicae populi Romani*, (Milano, 1912), pp. 311-312,

68 Le pietre miliari sono documenti storici di notevole importanza e le loro iscrizioni sono raccolte nel XVII Volume del *Corpus Inscriptionum Latinarum* (C.I.L.).

Non mancavano neanche, lungo le strade maestre, *mansiones*⁶⁹, cioè luoghi di rifugio e alloggio, per i pellegrini e i viaggiatori situati ogni 30 o 40 miglia; *stationes* per il riposo e la sosta di quelli che si spostavano. Ogni 5 o 6 miglia vi erano anche *mutationes*⁷⁰, luoghi per il rimpiazzo dei cavalli destinati ai messaggeri pubblici. Questi cavalli venivano mantenuti a spese dell'imperatore e messi a disposizione permanente di impiegati pubblici, gli unici che potevano farne uso, eccetto in caso di permessi speciali concessi ufficialmente da parte dell'imperatore.

L'istituzione romana del *cursus publicus* e dei trasporti pubblici fu una delle più apprezzate nell'Antichità, e si integrò perfettamente con le grandiose strade che si estendevano lungo il vasto Impero⁷¹.

Le fonti e gli archi di trionfo erano altri elementi che adornavano le vie. Gli archi di trionfo *-arcus-* eretti frequentemente nelle vicinanze delle città o all'entrata delle stesse portavano iscrizioni in onore degli imperatori, magistrati e privati che avessero contribuito alla loro costruzione o riparazione.

Infine non bisogna dimenticare anche i monumenti funerari e religiosi, di misura e genere differente, che insieme alle tombe sorgevano in entrambi i lati della via.

69 Il termine *mansio* dal verbo *manere*, fermarsi, indica una struttura di servizio del *cursus* composta di uomini, animali ed edifici. Spesso a queste strutture si affiancavano attività private.

70 Il termine *mutatio* risulta attestato solamente a partire dal IV sec. d.C. nell'Itinerario Burdigalense e nel Codice Teodosiano. Era una stazione intermedia in cui era possibile effettuare il cambio degli animali e rifocillarsi.

71 R.CHEVALLIER, *Le voies romaines*, cit., pp. 155-171, p. 322.

2) I costruttori delle *viae*.

Oltre alla raffinata tecnica di costruzione stradale e alla scelta dei materiali adeguati, bisogna aggiungere un altro fattore che, indubbiamente, giocò un ruolo fondamentale nella creazione delle vie romane: la manodopera.

In genere, sia per costruire, sia per realizzare i lavori di manutenzione delle opere pubbliche, a Roma si fece ricorso alla prestazione d'opera imposta.

In un tempo in cui l'attività privata dei cittadini si esplicava soprattutto nella coltivazione dei campi, e le finanze dello Stato erano scarse per essere adoperate per i pubblici lavori, il modo più comune per provvedere a tali lavori era quello della prestazione d'opera per un certo numero di giorni, imposta ai cittadini e ai loro schiavi, nonché ai coloni proprietari rivieraschi o *possesores*.

Anche gli abitanti delle provincie, *provinciales*⁷², potevano essere obbligati ad abbandonare il loro stato ozioso⁷³, per contribuire alla costruzione delle *viae*.

Una testimonianza importante dell'utilizzazione della prestazione d'opera imposta fuori Roma, proviene dallo statuto della *colonia Iulia Genetiva*⁷⁴.

Tale statuto contiene tutta una serie di prescrizioni amministrative volte a regolamentare la prestazione di lavoro finalizzata al lastricamento delle vie. Esso ci riferisce che chiunque possedeva bestie e carri da trasporto (*plaustraria*) doveva ciascun anno fornire per ogni tiro (*iugum*) tre giorni di lavoro; per cinque giorni all'anno invece tutti gli uomini, liberi o schiavi, non minori del 14° anno e non maggiori del 60^o⁷⁵.

Infine lo statuto prevedeva che all'applicazione di tali norme dovevano

72 P.A.GIANFROTTA, "Le vie di comunicazione", cit., p. 304.

73 Isid., (*orig.*, 15, 16): *Romani vias per omnem pene orbem disposerunt propter rectitudinem itineru, et ne plebs esset otiosa.*

74 C.I.L., VIII, 8701, 8828.

75 C.I.L., IX, 6257.

presiedere gli edili e che quest'obbligo doveva essere osservato sia dai coloni, sia da tutti coloro che avevano possedimenti ai confini della colonia⁷⁶.

A progettare le strade e a dirigerne i cantieri, venivano assunti architetti ed ingegneri civili o militari spesso richiamati in servizio⁷⁷. Questi lavori erano soliti beneficiare anche della mano d'opera dei soldati, sottraendoli così all'inattività.

All'inizio del II secolo d.C., l'esercito romano aveva già assorbito gran parte dei migliori topografi e ingegneri dell'Impero, e contava su un corpo di artigiani specializzati, i cosiddetti *fabri*, che lavoravano sotto gli ordini del *praefectus fabrum*. Le opere pubbliche erano arrivate a dipendere, in buona misura, dalle conoscenze di ingegneria dei militari e dalla loro esperienza pratica, soprattutto nelle provincie, e in modo particolare, sotto il governo dell'imperatore Adriano (117-138 d.C.)⁷⁸.

Tuttavia, non sempre era possibile la collaborazione di questi lavoratori più o meno competenti. In tal caso, le città si vedevano obbligate ad affidare la direzione di questi lavori ad appaltatori⁷⁹.

Infatti, con il tempo, la prestazione d'opera imposta venne abbandonata, forse scomparve del tutto con la fine dell'età repubblicana, anche se non è possibile determinare con esattezza quando avvenne realmente questo cambiamento. Pertanto al fine di procedere alla costruzione e al mantenimento delle opere pubbliche e, in particolare, delle vie pubbliche, si fece ricorso alla contrattazione attraverso la figura della locazione-*locatio operis*⁸⁰.

76 C.I.L., XIV, 4259.

77 Un caso celebre di architetto che prestò servizio nell'esercito è quello di Vitruvio, *de archit.*, I. 2.

78 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas*, cit., p. 103.

79 Cfr. G.CAPITANI-G.E.GARELLI DELLA MOREA, s. v. "*Strade ordinarie*", cit., p. 652; V.PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, cit., pp. 89 e ss..

80 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., p. 194; A. TRISCIUOGLIO, *Sarcta tecta, ultro tributa, opus publicum faciendum locare*. Sugli appalti relativi alle opere pubbliche nell'età repubblicana e augustea, (Napoli, 1990).

È probabile che durante la repubblica, entrambe le soluzioni siano coesistite. Vari fattori forse influirono in questa scelta, come il livello delle casse dello Stato, il volume di lavoro o la situazione delle *operae*.

Durante la Repubblica la direzione amministrativa⁸¹ dei lavori, e così pure il diritto di concludere contratti d'appalto, fù affidata a due diverse magistrature: da principio al consolato, in seguito alla censura.

In via eccezionale, quando i censori non erano in carica, tali incarichi venivano affidati al pretore urbano, o su designazione straordinaria del senato, agli edili e ai questori.

Il potere di concludere contratti d'appalto, soleva talvolta essere conferito dai comizi anche a magistrati che, compiuta l'opera, cessavano il loro mandato: il *curator viis sternundis* e il *curator viarum*⁸².

In epoca Imperiale, invece, il compito di concludere contratti d'appalto passò al senato e agli imperatori, ma anche a *praefecti aerarii e quaestores aerarii Saturni*.

Le fonti sono così ricche di testimonianze sugli autori delle opere pubbliche, quanto povere nel far cenno agli appaltatori.

Nella *locatio operarum*⁸³, lo Stato o il magistrato, diventava *conductor*, radunando tutti gli offerenti affinché uno di loro, normalmente quello che offriva le condizioni più vantaggiose, ricoprisse il ruolo di *locator*. Nelle fonti troviamo spesso impiegati diversi termini che fanno riferimento a questa figura del *locator*.

*Publicanus*⁸⁴ era colui che, in quanto faceva parte di una società, riuniva le condizioni per concorrere alla "gara" che si realizzava tra coloro che avevano intenzione di licitare:

81 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p.194; R.CHEVALLIER, *Les voies romaines*, cit., p. 33.

82 Le denominazioni di *curator viis sternundis* e di *curator viarum*, appaiono nelle iscrizioni di pietre miliari di fine secolo repubblicano, per designare funzionari preposti alla rete stradale.

83 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., p. 194; A. TRISCIUOGLIO, *Sarcta tecta, ultro tributa, opus publicum faciendum locare*, cit., pp.54 e ss..

84 V. PONTE, *Régimen jurídico de las vias públicas*, cit., pp. 111 e ss..

D. 39.4.1.1 (Ulp., 55 *ad ed.*):*publicani autem sunt, qui publico fruuntur (nam inde nomen habent), sive fisco vectigal pendant vel tributum consequantur: et omnes, qui quod a fisco conducunt, recte appellantur publicani.*

I *redemptores* privati, sulla base dei pochi dati epigrafici a noi pervenuti, sembra siano stati appaltatori con scarse risorse economiche, che pertanto intrapresero solo riparazioni di acquedotti o costruzione di vie di minore importanza come la via *Caecilia*⁸⁵.

La normativa della *lex Iulia municipalis* è una delle poche fonti in materia di strade, che permette di ricostruire l'articolato procedimento per ottenere l'aggiudicazione.

La *lex Iulia*, nei v. 32-45, riferisce che i proprietari delle case confinanti con le vie pubbliche dovevano contribuire alla costruzione e al mantenimento delle stesse⁸⁶. Nel caso in cui i proprietari non ottemperassero a tali obblighi la *lex* prevedeva che l'edile concedesse in appalto i lavori.

Prima di tutto l'edile comprovava lo stato della strada e l'obbligo disatteso dal proprietario. Poi dieci giorni prima della locazione, *apud forum ante tribunale*, veniva stabilita una memoria delle spese corrispondenti, l'indicazione della via, i proprietari che avrebbero dovuto realizzare il lavoro e il giorno in cui si sarebbe dato avvio all'aggiudicazione⁸⁷. Dopo si dava notizia all'interessato, o al suo rappresentante, della procedibilità contro di lui. Decorso questo termine senza che il proprietario si attivasse, si proseguiva con l'aggiudicazione davanti al questore urbano o altra autorità incaricata dall'erario pubblico. Questo magistrato doveva dare in

85 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., p. 194.

86 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., p. 243.

87 Cfr. G.CAPITANI- G.E.GARELLI DELLA MOREA, s. v. "*Strade ordinarie*", cit., p. 652 , e R. CHEVALLIER, *Les voaes romaines*, cit., p. 33.

locazione il lavoro da eseguire ed inscrivere il proprietario nei registri pubblici in qualità di debitore dello Stato. Le spese che si producevano non venivano mai pagate con fondi dell'erario pubblico. Con questo meccanismo l'aggiudicatario diveniva creditore del proprietario. Se il debitore non pagava o non prestava garanzia in un termine di trenta giorni - da quando riceveva la notizia dell'aggiudicazione - il suo debito s'incrementava *ipso facto* del 50%. A questo punto l'aggiudicatario poteva procedere nei confronti del debitore per via giudiziaria come se si trattasse di un credito ordinario⁸⁸:

Lex Iulia municipalis, v. 32-45: Quemquomque ante suum aedificium viam publicam hac lege tueri oportebit, qui eorum eam viam arbitrato eius aedilis, quous oportuerit, non tuebitur, eam viam aedilis, quous arbitrato eam tueri oportuerit, tuendam locato; isque aedilis diebus ne minus X, antequam locet, apud forum ante tribunale suum propositum habeto, quam viam tuendam et quo die locaturus sit, et quorum ante aedificium ea via sit; eisque, quorum ante aedificium ea via erit, procuratoribusve eorum domum denuntietur facito, se eam viam locaturum, et quo die locaturus sit; eamque locationem palam in foro per quaestorem urbanum, eumve, qui aerario praerit, facito. Quanta pecunia eam viam locaverit, tantae pecuniae eum eosque, quorum ante aedificium ea via erit, pro portioni quantum quousque ante aedificium viae in longitudine et in latitudine erit, quaestor urbanus, queive aerario praerit, in tabulas publicas pecuniae factae referendum curato. Ei, qui eam viam tuendam redemerit tantae pecuniae eum eosve adtribuito sine dolo malo. Sei is, qui adtributus erit, eam pecuniam diebus XXX proxumeis, quibus ipse aut procurator eius sciet adtributionem factam esse, ei, qui adtributus erit, non solverit, neque satis fecerit, is quantae pecuniae adtributus erit, tantam pecuniam et eius dimidium ei, qui adtributus erit,

88 V. PONTE, *Régimen jurídico de las vías públicas*, cit., p. 113.

dare debeto, inque eam rem is, quo quomque de ea re aditum erit, iudicem iudiciumve ita dato, ut ei de pecuniae credita iudicem iudiciumve dari oportebit.

A Roma, la previa formalizzazione di un contratto di locazione -*lex censoria*- per la costruzione e il mantenimento dei *loca publica*, costituiva un'esigenza di carattere amministrativo, in quanto era necessario un documento in cui si fissassero i termini della concessione⁸⁹.

Le *leges censoriae* avevano per obiettivo gli appalti di opere pubbliche e contenevano le varie condizioni per l'effettuazione degli stessi: l'annuncio pubblico, da parte di un subalterno del magistrato, di avvio alla concessione - *praeco*; la pubblicazione del giorno in cui si sarebbe dato inizio alla licitazione per far concorrere il maggior numero possibile di interessati, che si teneva nel Foro romano; la redazione per iscritto del contratto ; eventuali condizioni o clausole aggiuntive; il termine di consegna (*dies operis*); il prezzo e il modo di pagamento (*dies pecuniae*); le garanzie necessarie (*predes* o *praedia*)⁹⁰; l'iscrizione dello stesso in registri particolari (*erarium* o registri di municipi)⁹¹.

In definitiva, la procedura che a Roma si applicava per procedere all'aggiudicazione di un'opera pubblica, è lo stesso che si applica ai giorni nostri, e ciò, ancora una volta, dimostra la grande influenza della regolamentazione romana sulla legislazione attuale.

89 Cfr. G.CAPITANI- G.E.GARELLI DELLA MOREA, s. v. "*Strade ordinarie*", cit., p. 652.

90 E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., pp. 192 e ss..

91 V.CHAPOT, s. v. "*Via*", cit., p. 785.

3) Il finanziamento delle vie: origine dei fondi per la loro costruzione.

Con che tipo di fondi a Roma venivano sovvenzionati i lavori per la creazione e il successivo mantenimento delle *viae*? Non è stato semplice rispondere a questa domanda, per le profonde lacune dovute alla scarsa documentazione esistente.

Non vi è dubbio che la costruzione di grandi opere pubbliche (acquedotti, vie, strade maestre, edifici, ecc...), ai tempi dei Romani come ai nostri giorni, esigeva l'apporto di immense quantità di fondi⁹².

Attraverso due capitolati d'appalto, risalenti al secolo VII e riguardanti il restauro di alcune vie di Roma, ci è dato sapere che il costo di riparazione di una strada oscillava infatti intorno alla somma di 100 sesterzi per ogni piede di lunghezza⁹³.

Durante la Repubblica⁹⁴ l'unica fonte da cui poter attingere per le spese relative alla costruzione e manutenzione delle opere pubbliche, era il tesoro, l'*aerarium populi Romani*.

Tra le molteplici e svariate funzioni del Senato nell'età repubblicana, vi fu quella di soprintendere e liberamente disporre dell'erario.

Le modalità che accompagnavano l'atto, con cui il senato assegnava una somma per le opere pubbliche, erano varie. Di regola la somma era fissata in base al fondo cassa esistente, alla così detta *pecunia praesens*.

Queste somme dovevano però esser coperte da altrettante entrate erariali, pertanto l'attivo doveva essere di gran lunga maggiore del bilancio passivo.

Le risorse economiche dell'erario si fondavano principalmente sull'estesissimo e complesso patrimonio fondiario dello Stato, sparso in e fuori Italia e composto da agri coltivati, pascoli, boschi, cave di pietra, miniere, saline, laghi, fiumi e porti con relative dogane, e messi a frutto

92 G. RADKE, *Viae publicae romanae*, cit., p. 1422.

93 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 228.

94 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., pp. 204 e ss.

con affitti, appalti, e, i primi specialmente, spesso venduti a privati, riservando a se lo Stato solo il diritto di proprietà⁹⁵.

Altra fonte per sostenere le spese di costruzione delle opere pubbliche, oltre al tesoro dello Stato, era costituita dal bottino di guerra. Molte opere pubbliche sorsero a Roma con danaro tratto da tale fonte⁹⁶. Tutte però risalgono al tempo della Repubblica, poichè durante l'età Imperiale, il comando supremo dell'esercito passò in mano all'Imperatore, e così pure il bottino di guerra.

Altra fonte ulteriore per le spese, era costituita dal così detto *aurum coronarium*. Era questo in origine un dono, che volontariamente le città, suddite provinciali, e in genere gli Stati alleati a Roma offrivano al magistrato romano in occasione del trionfo da lui celebrato. Ma col tempo, anche prima dell'Impero, esso divenne una vera imposta⁹⁷.

Altra forma di finanziamento proveniva dalle multe inflitte dagli edili in forza di una particolare giurisdizione penale, di cui erano investiti. Si trattava di multe inflitte ad allevatori di bestiame per indebito pascolo in terre demaniali, multe riscosse da usurai condannati, ecc.⁹⁸.

Infine vanno menzionate, anche se sono pochissime le testimonianze al riguardo, le largizioni da parte di privati e di magistrati, il che non esclude che esse siano state invece abbastanza frequenti, soprattutto nell'età repubblicana, come mezzo di popolarità per i candidati alle magistrature.

La fonte delle spese per opere pubbliche durante l'Impero invece fu la cassa imperiale, il *fiscus*⁹⁹, divenuto, se non dall'origine, certo dal tempo di Claudio, la cassa centrale.

Siffatta funzione della cassa, fu effetto del nuovo ordinamento dato da Augusto e con il quale lo stesso assunse la direzione dei servizi pubblici

95 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas*, cit., pp. 159 e ss..

96 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas*, cit., p. 164.

97 Cicerone (*de lege agr.*, 1.4.12; cfr. 2.23.59) accenna a quest'uso, non diverso da quello delle *manubiae*.

98 E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 219 .

99 G.CAPITANI - G.E.GARELLI DELLA MOREA, s.v. "*strade ordinarie*", cit., pp. 656 e ss..

della capitale¹⁰⁰ .

Nella cassa imperiale affluivano tutte le entrate delle provincie imperiali e parte delle senatorie¹⁰¹, delle monarchie e dei principati annessi a Roma.

Si aggiungano a tutto ciò i beni vacanti, quelli confiscati ai condannati a morte o dovuti alla deportazione, e soprattutto l'imposta fondiaria *-tributum soli-*, un tipo di rendita questa, sempre più crescente, pagata originariamente dai soli provinciali, ma che Diocleziano estese anche in Italia. E' innegabile quindi che, anche i comuni, gli enti minori come i municipi ed i proprietari terrieri o *possessores*, furono obbligati a sopportare una certa imposizione fiscale¹⁰².

Ma oltre alle imposizioni pecuniarie i cittadini delle provincie sicuramente furono soggetti a prestazioni "in natura" o ad obbligazioni personali.

Ne abbiamo testimonianza in :

C. 11.64.1 (Imp. Costantinus A., *ad Proculum proconsulem Africae*): *Emphyteuticarii possessores, qui mansuetudinis nostrae beneficio ad extraordinaria minime devocantur munera, sicut celeri provinciales obsequium suum muniendis itineribus impendant. Nulla enim ratione debent ab hoc, quod in commune omnibus profuturum est, seiungi.*

In questa legge di Costantino, databile intorno all'anno 319 d.C., si dichiara che i proprietari del dominio imperiale a titolo di enfiteuta vengono assoggettati, come gli altri provinciali, a *obsequium suum*, riparare i cammini. Evidentemente, si trattava di prestazioni personali e non di contributi, imposte o rendite riferite al suolo¹⁰³.

Sovvenzioni decretate da imperatori a favore dell'erario, perché meglio potesse provvedere ai bisogni dello Stato e alle opere pubbliche urbane,

100 Suet., *Aug.*, 30, 3.

101 E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p.214 .

102 G.CAPITANI-G.E.GARELLI DELLA MOREA, s.v. "*strade ordinarie*", cit., pp. 656 e ss.; e V. CHAPOT, s.v. "*Via*", cit., pp. 778 e ss..

103 G.CAPITANI - G.E.GARELLI DELLA MOREA, s.v. "*strade ordinarie*", cit., pp. 656 e ss..

furono piuttosto frequenti in Roma. Herzig afferma che da Claudio a Vespasiano tutti gli imperatori hanno contribuito al finanziamento delle costruzioni viarie¹⁰⁴. La riparazione della Via Flaminia e delle più importanti vie d'Italia fu finanziata da Augusto. Adriano aggiunse i propri fondi al contributo dei *possessores agrorum* per riparare parte della Via Appia.

Gli unici dati numerici che possediamo sul costo dei lavori, provengono da due iscrizioni¹⁰⁵, attraverso le quali apprendiamo infatti che, per riparare la via Appia, lunga circa 15.750 passi, Adriano diede 1.157.000 sesterzi e i *possessores agrorum* 569.100; sono comunque questi dati poco significativi, in quanto fanno riferimento a lavori di semplice rifacimento delle *viae* e non menzionano la larghezza della via¹⁰⁶.

In che consisteva dunque il rapporto tra erario e fisco in questo periodo? Mommsen suppone che al fisco spettassero tutte le spese per la sistemazione delle rive del Tevere, gli acquedotti, le opere pubbliche e le stesse vie d'Italia; suppone però che, ad alleviarne il grave peso, alcune rendite dell'erario passassero al fisco, oppure che i contratti d'appalto conclusi dal fisco gravassero sull'erario¹⁰⁷.

Ma certamente, assai più copiose delle sovvenzioni, dovettero essere le imposizioni fiscali per la conservazione delle numerosissime opere imperiali e per il restauro di quelle anteriori all'età Imperiale, anche se sono dalle fonti scarsamente ricordate.

104 H.E.HERZIG, "Probleme des römischen Straßenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht", in ANRW II, (Berlino-New York, 1974), pp. 593 e ss..

105 C.I.L., IX, 6072,6075;

106 Cfr. V. CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 778.

107 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., p.219 .

CAPITOLO III

Le cose pubbliche nel diritto romano

1) *Le Res* e loro principali classificazioni.

Prima di esaminare la natura e il regime giuridico delle *viae* nel Diritto Romano, ho ritenuto necessario nel seguente capitolo, soffermarmi brevemente sul significato che i romani attribuivano al termine *res*¹⁰⁸ e sulle varie classificazioni delle stesse che i giuristi ci hanno tramandato. Ciò potrà essere utile per chiarire tra quali *res* i Romani inserirono le *viae publicae*.

Il termine *res*, come del resto attualmente la parola “cosa”, ha un significato molto ampio nelle fonti romane. I giuristi romani usavano sempre i vocaboli nel loro significato comune e questo termine assumeva le accezioni più svariate e veniva usato senza che gli si attribuisse un significato tecnico preciso, ora nel senso più ampio ora in quello più ristretto. Si tratta dunque solo di stabilire quale accezione, fra quelle che il termine ha nel linguaggio comune, i giuristi sceglievano di volta in volta per esprimere un'idea¹⁰⁹.

“La *res* pare dunque essere quella parte di materia che è idonea a soddisfare i bisogni umani, suscettibile cioè di utilizzazione da parte dell'uomo, possibile oggetto di diritti reali, bene cui la coscienza sociale attribuisce un valore economico apprezzabile”¹¹⁰.

Alla base quindi del concetto di *res* risulterebbe un concetto essenzialmente economico che si evolve con la realtà sociale¹¹¹.

Nell'ambito delle *res* si può individuare una importante loro distinzione, i

108 A proposito di tale termine cfr. V. SCIALOJA, *Teoria della proprietà nel diritto romano*, I, (Roma, 1928), pp.11 e ss., e G.GROSSO, *Corso di diritto romano. Le cose*, (Torino, 1941), pp. 3 e ss..

109 Cfr. G.SCHERILLO, *Lezioni di diritto romano, Le cose I*, (Milano, 1945), pp.1-2 .

110 M. G. ZOZ, *Riflessioni in tema di res publicae* (Torino, 1999), p.18.

111 P.BONFANTE, *Corso di diritto romano II*, 1, (Roma,1926), pp. 8 e ss.; G. GROSSO, *Corso*, cit., pp. 10 e ss.

cui criteri caratterizzano pure le *res publicae*: ci riferiamo alle *res extra patrimonium*¹¹² e alle *res extra commercium*¹¹³.

Le prime, cioè le *res extra patrimonium* di cui si dice che *nullius in bonis sunt*, sono caratterizzate dal fatto che attualmente non sono oggetto di rapporti giuridici, ma che potrebbero diventarlo, come le *res hereditariae* durante la giacenza dell'eredità¹¹⁴.

Per le seconde, cioè le *res extra commercium*¹¹⁵ ci si attiene invece ad un diverso principio: le *res* non hanno l'attitudine ad esser fatte oggetto di negozi giuridici patrimoniali e in particolare di scambio. Fanno parte di quest'ultima categoria, le *res divini iuris* e alcune *res humani iuris*, tra le quali le *res publicae* in quanto destinate ad un uso pubblico.

Relativamente a queste ultime, la terminologia delle fonti non è sempre così netta ed univoca per designarle.

Nel linguaggio dei giureconsulti sono *res publicae* tanto i fiumi e le *viae* - beni demaniali per la terminologia moderna - quanto le terre, gli schiavi e il loro peculio, il danaro pubblico - beni patrimoniali per la terminologia moderna - anche se si hanno alcuni esempi in cui i Romani si preoccupavano di distinguere l'una e l'altra categoria. Solo i primi beni, corrispondenti ai moderni beni demaniali¹¹⁶ in senso tecnico erano

112 Cfr. M.GENOVESE, "Res in nostro patrimonio vel res extra nostrum patrimonium". Valenza giuridico-istituzionale della partizione, in *Fides. Humanitas. Ius*. Studi in onore di Luigi Labruna, IV, (Napoli, 2007), pp. 2134 -2176, secondo cui la proposizione della partizione *res in nostro patrimonio e res extra nostrum patrimonium* pecca in approssimazione senza il possessivo 'nostrum' perchè il costruito semplice 'extra-patrimonium' si può ritenere privo di riscontro nel lessico latino.

113 Cfr. G.NICOSIA, *Institutiones*. Profili di diritto privato romano, I (Catania, 1997, rist. 1999), p.113: osserva come "in Gaio non vi sia traccia di una classificazione delle *res in commercio* e *res extra commercium*, quale è posta generalmente dai moderni manuali istituzionali. Anche nelle altre fonti una tale distinzione non è mai esplicitamente posta; tutt'al più essa può forse considerarsi implicita in qualche testo in cui si fa riferimento alle *res quarum commercium non est*, restando in ogni caso escluso che essa abbia assunto, nel pensiero e nella sistematica dei giuristi romani, portata classificatoria".

114 Gai 2.9 e D.1.8.1pr.

115 Cfr. a riguardo M.GENOVESE, "Res e relative qualifche in rapporto al commercium", in Studi per Giovanni Nicosia, (Milano, 2007), p. 93-94 :il quale afferma che "appare plausibile la prospettazione che la 'fortuna' della contrapposizione *res in commercio-res extra commercium* presso la moderna dottrina sia dipesa sì dalla sua maggiore concisione rispetto a quella filologicamente più appropriata di *res quarum commercium est-res quarum commercium non est*, ma più ancora dalla facile assonanza con l'invece documentata (anche se del tutto a sé stante) contrapposizione tra *res in nostro patrimonio* e *res extra nostrum patrimonium*; e da ciò l'ulteriore tendenza assimilatrice delle due coppie di costrutti sul piano sostanziale".

116 Il termine demanio o demaniale originariamente indicava l'appartenenza al *dominus* sovrano e quindi, successivamente allo Stato (tra l'altro quest'ultimo significato si è mantenuto ancora fino

veramente *extra patrimonium* e *extra commercium*; i secondi erano *in patrimonium* e *in commercio*, e lo Stato ne fruiva alla stregua di ogni altro privato, profittando del loro valore di reddito e di scambio.

Nell'esaminare le varie distinzioni, rilevanti ai fini degli effetti giuridici, che delle *res* hanno fornito i giuristi, ho avuto modo di constatare come alcune si fondano su un criterio basato sulla condizione giuridica delle cose, altre sui caratteri delle cose ai quali il diritto riconosce degli effetti.

Tra le prime rientrerebbe la basilare distinzione delle cose - la *summa rerum divisio* come la definisce Gaio - elaborata dalla giurisprudenza romana, che pare fondata su un criterio positivo di appartenenza o di attitudine di queste ad essere oggetto di rapporti giuridici patrimoniali¹¹⁷.

Essa è rappresentata in modo non univoco in un passo delle Istituzioni di Gaio riportato pure dai compilatori in D.1.8.1 pr. :

Gai 2.1 *Superiore commentario de iure personarum exposuimus; modo videamus de rebus, quae vel in nostro patrimonio sunt vel extra nostrum patrimonium habentur. (2) Summa rerum divisio in duos articulos deducitur: nam aliae sunt divini iuris, aliae humani. (3) divini iuris sunt veluti res sacrae et religiosae. (4) sacrae sunt quae diis superis consecratae sunt; religiosae quae diis Manibus relictas sunt.... (8) sanctae quoque res veluti muri et portae, quodammodo divini iuris sunt. (9) quod autem divini iuris est, id nullius in bonis est: id vero, quod humani iuris est, plerumque alicuius in bonis est, potest autem et nullius in bonis esse: nam res hereditariae, antequam aliquis heres existat, nullius in bonis sunt. (10) hae autem res, quae humani iuris sunt, aut publicae sunt aut privatae. (11) quae publicae sunt, nullius in bonis esse creduntur, ipsius enim universitatis esse creduntur: privatae autem sunt, quae singulorum sunt.*

all'inizio di questo secolo anzi fino al nostro codice). L'ovvia parentela etimologica tra *dominium* e *demanium* mette in luce il problema sostanziale del rapporto intercorrente tra Stato e beni demaniali.
117 V.SCIALOJA, *Teoria della proprietà*, cit., pp.123-125 e ss.; G. GROSSO, *Corso*, cit., p. 44; G. SCHERILLO, *Le cose*, cit., p. 32.

Dopo aver distinto tra le *res in nostro patrimonio* e le *res extra nostrum patrimonium*¹¹⁸ Gaio inizia la classificazione fondamentale delle cose distinguendo tra le *res divini iuris* e le *res humani iuris*¹¹⁹.

Le *res divini iuris* sono quelle, di diritto divino e si distinguono tra *res sacrae* e *res religiose* a seconda che siano consacrate agli dei superi ovvero lasciate agli dei inferi; inoltre ci sono le *res sanctae* che in qualche modo sono di diritto divino.

Le *res humani iuris* sono distinte in *publicae* e *privatae*; e come Gaio afferma nei paragrafi 2.10¹²⁰ e 2.11, le prime sembrano essere *nullius in bonis*, ma si stima siano della *universitas* intesa come insieme del popolo romano, cioè di tutti; le seconde appartengono ai singoli.

Alla base della distinzione tra *res publicae* e *res privatae*, quindi, sembra che Gaio ponga l'alterità dei rispettivi titolari: l'*universitas* nel caso delle *res publicae* e i *singuli* nel caso delle *res privatae*.

La ricorrenza di una titolarità, sembra, in tal modo, il vero elemento che consente di distinguere le *res humani iuris* dalle *res divini iuris*.

Che il criterio posto a base della classificazione gaiana per alcuni autori¹²¹ sia quello dell'appartenenza concreta a qualcuno, risulterebbe anche dalle difficoltà che ha Gaio nell'inquadrare le *res sanctae* tra le *res divini iuris*¹²²; infatti il riferimento alle divinità è qui meno evidente e perciò le *res sanctae* sono definite dal giurista come quelle che *quodammodo divini*

118 Cfr. M.GENOVESE, “*Res in nostro patrimonio vel res extra nostrum patrimonium*”, cit., p. 2165, secondo cui: l'unica attestazione classica (Gai, 2.1) esprime la distinzione tra *res in nostro patrimonio* e *res extra nostrum patrimonium*, induce ad escludere che essa abbia avuto significativa corrispondenza con l'uso che delle espressioni su di essa modellate (*res in patrimonio* e *res extra patrimonium*) mostra di fare larga parte della dottrina giusromanistica, reputandole tecnicamente indicative della suscettibilità o meno di certe cose ad essere oggetto di titolarità giuridica da parte di un soggetto privato.

119 Cfr.sull'argomento G.G.ARCHI, *La summa rerum divisio in Gaio e in Giustiniano*, in (SDHI,1937), pp. 5 e ss.e G. SCHERILLO, *Le cose*, cit., pp. 30 e ss., questi due autori fanno risalire questa classificazione e distinzione tra *res divini et humani iuris* ad età piuttosto remota; C.BUSACCA, *Studi sulla classificazione delle cose nelle Istituzioni di Gaio*, (Villa S.Giovanni-RC,1981), pp.93 e ss..

120 È da notare che, nel manoscritto veronese, è leggibile solo la parte da “*quod autem*” a “*quod humani*” di Gai 2.9, mentre quella, immediatamente successiva, “*iuris est-in bonis sunt*” è frutto di integrazione da parte degli editori, mediante il ricorso a D. 1.8.1 pr., per il resto risultando illeggibili, nel manoscritto Veronese, circa otto righe fino al paragrafo successivo.

121 G.SCHERILLO, *Le cose*, cit., pp. 32 e ss..

122 C.BUSACCA, *Studi sulla classificazione delle cose nelle Istituzioni di Gaio*, cit., pp. 127 e ss..

*iuris sunt*¹²³.

Anche Marciano, nel terzo libro delle sue *Institutiones*, non si discosta dalla posizione di Gaio:

D.1.8.2 pr. (Marcian., 3 *Inst.*). *Quaedam naturali iure communia sunt omnium, quaedam universitatis, quaedam nullius, pleraque singulorum, quae variis ex causis cuique adquiruntur. (1) Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens, et mare, et per hoc litora maris.*

Il giurista non menziona qui le *res publicae*, ma parla di *res universitatis*, e spiega che appartengono all'*universitas*, e non ai singoli privati, le *res* che si trovano all'interno delle *civitates*, come i teatri, gli stadi ecc..

Quindi, da tutto ciò si desume che le *res universitatis* debbano essere state per Marciano tutte le *res* riconducibili, sotto il profilo dell'appartenenza, ad una *universitas* quale comunità organizzata o collettività istituzionalizzata anziché a singoli, e le *res publicae* invece, null'altro forse, che una *species* delle stesse, caratterizzata dal fatto che l'*universitas* titolare era il *populus Romanus*.

Sotto questo profilo, allora, tra la posizione di Gaio in tema di *res publicae* e la posizione di Marciano in tema di *res universitatis*, potremmo rintracciare, forse, una differenza solo terminologica.

Sempre in D. 1.8.2 pr. Marciano individua ed enuncia una nuova categoria di *res*, assente in Gaio, che egli chiama *res communes omnium*: aria, *aqua profluens*¹²⁴, mare, lido del mare¹²⁵.

123 Con questo termine Gaio potrebbe aver accennato ad una diversa tendenza che le collocava tra le *res publicae*. Sul punto cfr. V. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni di diritto romano*, (Napoli, 1921), p.170.

124 V. ARANGIO-RUIZ, *Istituzioni* cit., p. 171; P. BONFANTE, *Corso*, cit., p.43; G. GROSSO, *Corso*, cit., p.97; G. SCHERILLO, *Lezioni* cit., p.86; G. PURPURA, “*Liberum mare*”, *acque territoriali e riserve di pesca nel mondo antico*, in *Annali del Seminario Giuridico dell'Università di Palermo*, 49, (2004), pp. 165-206; M. FIORENTINI, “*L'acqua da bene economico a "res communes omnium" a bene collettivo*”, in *analisi giuridica dell'economia*, su www.academia.edu ,(2010), pp.43 e ss.: ha rifiutato di qualificare l'acqua come *res communes omnium*.

125 D. 1.8.4 pr.: *Nemo igitur ad litus maris accedere prohibetur piscandi causa.*

Il fondamento e il regime di questo gruppo di cose e la sua differenziazione dalle *res publicae* è stato oggetto di vere controversie.

Per alcuni autori la categoria è estranea al diritto classico ed è da ascrivere al diritto giustiniano¹²⁶; per altri autori l'elenco delle *res communes omnium* è variato nel tempo accrescendosi comunque nel diritto giustiniano¹²⁷; per altri, la categoria sarebbe stata formulata dal solo Marciano¹²⁸; per altri autori la categoria risale al diritto classico¹²⁹, anche se a proposito ci fu uno sviluppo giurisprudenziale¹³⁰; per altri ancora si deve negare la categoria autonoma delle *res communes*¹³¹. Il dato certo è che, sulla base delle fonti a nostra disposizione, Gaio ignorava questa categoria e forse la ignorava gran parte dei giureconsulti classici.

E' plausibile che Marciano, non ponendo nel suo elenco la categoria delle *res publicae*, ricompredesse nelle *res communes* quelle che altri giuristi chiamavano *res publicae*.

Probabilmente Marciano creò questa categoria delle *res communes omnium*, recependo un prodotto tipico della ricerca filosofica.

Marciano articola la dottrina delle *res* secondo uno schema che potremmo definire discendente. Al vertice pone le *res communes omnium*, appunto, delle quali sarebbe titolare l'umanità nel suo complesso, una collettività non istituzionalizzata.

Seguono *le res universitatis*, che appartengono ad una comunità organizzata ovvero a una collettività istituzionalizzata. Di seguito ancora, le *res nullius*, che sono prive di un titolare. Infine, le *res* che appartengono

126 V. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni di diritto romano*, cit., p. 169 o 31 nt. 1.

127 E. COSTA, *Le acque nel diritto romano*, (Bologna, 1919), pp. 111 e ss.; M.FIORENTINI, *Fiumi e mari nell'esperienza giuridica romana. Profili di tutela processuale e di inquadramento sistematico*. (Milano, 2003), pp.10-553.

128 P. BONFANTE, *Corso*, cit., pp. 42 e ss., il quale, in relazione al problema delle *res communes omnium*, se, da un lato, esclude la classicità della categoria, tuttavia ne postula fermamente la paternità marcianea, sul presupposto che la categoria delle *res communes omnium* è un "prodotto della speculazione etico-filosofica" e che "tra tutti i giureconsulti Marciano è il più nutrito di cultura letteraria o almeno il più ricco di allusioni letterarie e filosofiche".

129 Cfr. V. SCIALOJA, *Teorie della proprietà*, cit., pp.65 e ss. e G. SCHERILLO, *Lezioni*, cit., pp. 69 e ss., ove pare non del tutto esclusa la classicità della categoria, sebbene i brani marcianei siano considerati comunque sospettabili;

130 G.BRANCA, *Le cose extra patrimonium humani iuris*, (Bologna, 1946), p. 81.

131 P. BONFANTE, *Corso*, cit., p. 54, dubita che Marciano abbia creato questa categoria distinta dalle *res publicae* e crede che il giurista le identificasse invece con le *res publicae*.

ai *singuli*, cioè le *res privatae*.

In tal modo, Marciano lascia intendere che le *res non privatae* si articolano in tre *species*: *res communes omnium*, *res universitatis* e *res nullius*.

Resta comunque aperto il problema se la categoria delle *res communes* abbia avuto un autonomo significato giuridico nel diritto romano e se sì, quale fosse la sua portata e l'estensione del suo riconoscimento nella giurisprudenza romana.

Nel diritto giustiniano il concetto delle *res communes*, comunque, è accolto¹³² come basilare sia nelle Istituzioni che nel Digesto; e così esso appare distinto sia dalla categoria delle *res publicae populi romani* sia dalla categoria delle *res universitatis*. In tal senso depone:

I. 2.1 pr. *Superiore libro de iure personarum exposuimus: modo videamus de rebus, quae vel in nostro patrimonio vel extra nostrum patrimonium habentur: quaedam enim naturali iure communia sunt omnium, quaedam publica, quaedam universitatis, quaedam nullius, pleraque singulorum, quae variis ex causis cuique adquiruntur, sicut ex subiectis apparebit.*

Dal testo delle Istituzioni giustiniane risulta evidente una sintesi di opinioni giurisprudenziali riferite a Gaio¹³³ e Marciano¹³⁴. Da Giustiniano pare comunque sempre sfruttato il criterio dell'appartenenza o della attitudine¹³⁵ delle cose ad essere oggetto di rapporti giuridici patrimoniali.

Nel gruppo delle cose extrapatrimoniali, oltre alle *res publicae*, troviamo

132 V. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni*, cit., p.169.

133 G.G. ARCHI, *La summa divisio*, cit., p. 41, nota che nelle Istituzioni di Giustiniano le categorie di Gaio, oltre che apparire ampliate, stanno tra di loro in un diverso rapporto. In Giustiniano non c'è più parola di una grande categoria di *res humani iuris* contrapposta a quella *divini iuris*; e nelle Istituzioni la vera e grande distinzione è diventata quella tra le *res in nostro patrimonio* e le *res extra nostrum patrimonium*, nel senso di *res* oggetto o meno di diritti dei singoli, cioè dei privati.

134 Anche per G. SCHERILLO, *Le cose*, cit., p.34, i giustinianeî nelle Istituzioni, dopo aver assunto la distinzione di Gaio, seguono la classificazione di Marciano, integrandola con squarci tratti dalle Istituzioni di Gaio e dalle *Res cottidianae*.

135 G. SCHERILLO, *Le cose*, cit., p. 34

le *res universitatis* (le cose delle città secondo I.2.1.6)¹³⁶, le *res (naturalis iure) omnium communes*, cose che non appartengono nè allo Stato nè alla città, nè ai singoli, perché lasciate all'uso di tutti gli uomini, e le *res nullius*.

Questa distinzione ha suscitato molte difficoltà per gli interpreti che, fin dai Glossatori, si sono preoccupati di trovare nelle fonti un fondamento sicuro delle prime tre categorie. Il problema, per l'ambiguità dei termini usati nei testi spesso tra di loro in contraddizione, non ha incontrato una soluzione pacifica. Parte della dottrina¹³⁷, salvo rare eccezioni, si è mostrata in generale contraria alla categoria delle *res communes*, affermando che la tricotomia era una teoria isolata, letteraria o addirittura una innovazione bizantina, fatta sulla base del solo Marciano.

Probabilmente, Giustiniano ha assunto nel titolo I del libro II tanto la divisione di Gaio riportata dai compilatori in D.1.8.1 pr., quanto quella di Marciano, senza tentare di accordarle tra di loro.

In conclusione, i passi esaminati sembrerebbero comunque dimostrare che la dicotomia *res publicae- res privatae* sia stata l'unica articolazione consolidata in materia di dottrina delle *res* durante il II secolo; ed è proprio da questo assioma che bisogna partire per esaminare la natura e il regime delle *res publicae* nel Diritto Romano.

136 I.2.1.6. *Universitatis sunt, non singulorum veluti quae in civitatibus sunt, ut theatra stadia et similia et si qua alia sunt communia civitatum.*

137 TH.MOMMSEN, *Sopra un' iscrizione scoperta in Frisia*, BIDR 2 (1889), p. 131; V. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni*, cit., p.171 nt.1.

2) Le *res publicae*: evoluzione del concetto e relative distinzioni.

Ancora oggi si può constatare l'attualità del pensiero giuridico romano proprio in tema di *res publicae*, categoria che fu letteralmente creata dalla giurisprudenza e la cui disciplina è sostanzialmente recepita dalle codificazioni moderne.

E' giusto precisare sin da adesso che la materia delle *res publicae* è stata esaminata dalla giurisprudenza romana soprattutto in relazione allo studio della protezione interdittale pretoria, poiché la giurisprudenza ha sempre guardato al diritto in particolar modo dal punto di vista dei mezzi giudiziari che servono a farlo valere.

Ebbene, proprio studiando la materia degli interdetti, proibitori e restitutori, i giuristi si sono trovati nella necessità di stabilire il loro campo di applicazione, e così sono pervenuti alla formulazione delle varie teorie riguardanti le *res publicae*.

Il termine *publicus* deriverebbe da *poplicus*¹³⁸, *populicus*, *puplicus* cioè appartenente al popolo romano¹³⁹, e quindi allo Stato, per cui i Romani usavano in molti casi appunto il termine *populus Romanus*. Soggetto quindi del rapporto giuridico è sempre considerato con visione realistica il popolo romano: lo Stato è il popolo romano.

Publicus comunque ha vari significati tra loro diversi¹⁴⁰: se unito al termine *res* indica cose del popolo in antitesi a *res privatae*, ossia dei singoli, e viene riferito promiscuamente anche alle *res communes* (termine che perciò presenta anch'esso un'oscillazione di significato) che, invece, erano le *res* al di fuori del patrimonio del popolo romano e della *civitas*.

Nelle fonti troviamo indicate come *res publicae* quelle appartenenti allo

138 Il termine si trova in vari testi epigrafici. In uno dei testi più antichi (la *lex agraria Baebia* su tavola bronzea che offre fondamentale interesse per la conoscenza dell'amministrazione demaniale) si trova citato sia *ager poplicus populi romani* che *ager publicus populi romani*. Sulla fonte cfr. G. ROTONDI, *Leges publicae populi romani*, cit., p.323.

139 Inteso esso come collettività organizzata in Stato-città non ancora ritenuto entità distinta dai singoli che lo compongono.

140 V.SCIALOJA, *Teorie della proprietà*, cit., pp. 207 e ss..

Stato (le sole *res publicae* in senso rigorosamente tecnico); le *res communes omnium* (mare, lido del mare); le cose private soggette ad uso pubblico (le rive dei fiumi); le cose appartenenti ai municipi, alle colonie e ad altri enti diversi dallo Stato romano, nel qual caso però il termine *publicus* si applica abusivamente.

D'altra parte nelle fonti stesse troviamo indicate come *res communes* le cose delle città e di altri enti diversi, quasi per evitare l'aggettivo *publicae*, applicato solo alle cose del popolo romano.

Quindi i termini *publicus* e *communis* sono usati in modo promiscuo anche dai migliori giuristi classici; ciò ci deve far interpretare con cautela i testi, non attribuendo troppo valore alle parole usate, ma piuttosto indagandone il vero significato dato volta per volta dagli autori nei testi stessi.

Nei titoli 7-15 di D. 43, il concetto di *publicus* ha, infatti, un senso ambiguo ed è usato indifferentemente per il mare, i fiumi, le cose della città, ed indicherebbe sia la loro destinazione ad uso comune sia la loro appartenenza ad un ente superiore (popolo romano o Stato).

In questo senso si esprime Bonfante¹⁴¹ quando, interpretando la definizione data da Gaio nel secondo commentario delle sue Istituzioni (*Gai* II, 10.11), dice che le *res publicae*, sono *res* il cui proprietario è lo Stato, e quindi non possono essere in proprietà privata, e ammette che su tali *res* i cittadini abbiano solo un *usus publicus*¹⁴².

Comunque, se vogliamo capire a fondo il concetto giuridico delle *res publicae* dobbiamo aver riguardo anche all'evoluzione del significato del termine, che ha accompagnato di pari passo l'evoluzione del concetto di *res publicae*.

Nel periodo repubblicano, non ci fu, a mio parere, una distinzione tra le *res publicae*; non che non vi fossero diversità tra le *res usui publico destinatae* e quelle *in patrimonio* o *in pecunia populi*, ma entrambe erano

141 P. BONFANTE, *Corso di diritto romano II*, cit., pp. 75-78.

142 F. VASSALLI, "Sul rapporto tra le *res publicae* e le *res fiscales* in diritto romano", in Studi Senesi, vol. XXV, (1908); ID., in Studi Giuridici, vol. II, (Milano, 1960), pp. 3-8.

res publicae. Un motivo è da ricercarsi anche nel concetto di Stato, che era molto diverso dal nostro e anche da quello a cui giunse il diritto romano nell'ultimo periodo.

Per noi lo Stato è una persona giuridica; per i Romani del primo periodo il concetto di persona giuridica era poco delineato e, come abbiamo detto, soggetto di ogni rapporto giuridico era considerato il popolo romano; lo Stato era il popolo, ma fin tanto che questo non viene personificato, rimane un complesso non facile da afferrarsi e determinarsi.

Ed allora le cose, che noi modernamente indichiamo come patrimoniali, appartenevano a tutto il popolo romano come quelle che noi chiamiamo modernamente demaniali; e l'*ager publicus* (che con le conquiste divenne estesissimo) era la cosa pubblica per eccellenza; tutto il territorio, salvo il suolo dell'Italia, era dominio del popolo romano, cioè era pubblico. Sarebbe assurdo comunque ridurre tale dominio al semplice concetto moderno di proprietà, pur avendo esso la potenzialità di annullare ogni diritto dei privati.

In epoca imperiale, accanto all'*aerarium populi romani*, si istituì il *fiscus*¹⁴³ che assorbì lentamente i proventi dell'erario.

Le *res in patrimonio populi* vennero assorbite nella sfera del fisco e divennero *res in patrimonio fisci*, distinte dalle *res in usu publico*¹⁴⁴; solo le cose patrimoniali erano oggetto di sfruttamento e scambio, e potevano passare al patrimonio dei singoli, salvo limitazioni della pubblica amministrazione.

Nella pratica amministrativa quindi accadeva che vi erano *res publicae* da cui il popolo romano traeva reddito allo stesso modo dei privati su cose di loro proprietà; e *res publicae* che non davano invece alcun reddito. Infatti anche se etimologicamente *res publicae* non significavano altro che *res*

143 Sul processo di formazione del *fiscus* cfr. F.VASSALLI, "Concetto e natura del fisco", in Studi Senesi, (1908); ID., in Studi giuridici, vol. III, (Milano, 1960), pp.58 e ss.; F.DE MARTINO, *Storia della costituzione romana*, IV, (Napoli, 1965), pp. 803 e ss. .

144 In questo senso P.BONFANTE, *Corso II*, cit., pp. 68 e ss., afferma come anche in epoca dei Severi ed in epoca giustiniana *publicus* fosse riferito sia a cose patrimoniali che a cose fiscali.

populi, dalle fonti si evince (come già notato) che tale termine veniva usato sia per i beni aperti all'uso pubblico sia per i beni *in pecunia populi* o *in patrimonio fisci*¹⁴⁵ che davano un reddito (come le terre, gli schiavi pubblici e il danaro).

Ora, solo i primi sono veramente *extra patrimonium* ed *extra commercium*, mentre i secondi sono *in patrimonio* e *in commercio* e lo Stato ne usufruisce come gli altri privati, traendo profitto dal loro valore di reddito e di scambio.

Dal momento che le caratteristiche di questa seconda categoria ne implicano la soggezione ad una disciplina tendenzialmente privatistica¹⁴⁶, ho trattato espressamente solo la prima categoria; e ciò anche se tra le due categorie in effetti non esisteva una separazione assoluta, perchè da un lato ci sono delle limitazioni che colpiscono i beni *in patrimonio* e dall'altro può prospettarsi in via eventuale uno sfruttamento economico dei beni in *usu publico*.

Per intendere bene quindi il concetto di *res publica* bisognerà sempre tener presente il mutamento del diritto pubblico durante la storia di Roma, e la grande evoluzione dovuta alla scienza giuridica che venne elaborando e talvolta riconoscendo varie categorie di cose pubbliche.

Le *res publicae* non erano tutte sottoposte ad uno stesso regime giuridico e all'interno della categoria possiamo individuare le *res publicae* in senso stretto, come quelle che appartenevano al popolo romano (Stato) ed erano contemporaneamente aperte all'uso pubblico; tale uso non era esclusivo di un determinato titolare, ma aperto in egual modo a tutti i componenti la collettività politica.

145 Le cose *in patrimonio fisci*, pur appartenendo allo Stato, non sono soggette ad uso pubblico: D. 43.8.2.4 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Hoc interdictum ad ea loca, quae sunt in fisci patrimonio, non puto pertinere: in his enim neque facere quicquam neque prohibere privatus potest: res enim fiscales quasi propriae et privatae principis sunt. igitur si quis in his aliquid faciat, nequaquam hoc interdictum locum habebit: sed si forte de his sit controversia, praefecti eorum iudices sunt.*

146 Di contro F.VASSALLI, "Concetto e natura del fisco", cit., p.75, sottolinea che il rapporto del popolo romano con le *res in pecunia populi* è anch'esso di natura puramente pubblicistica.

Così Pomponio in:

D.43.7.1 (Pomp., 30 *ad Sab*): *Cuilibet in publicum petere permittendum est id, quod ad usum omnium pertineat, veluti vias publicas, itinera publica: et ideo quolibet postulante de his interdicitur.*

Il giurista qui riconosce a qualunque cittadino la facoltà di chiedere la restituzione del luogo pubblico per l'utilizzo di tutti¹⁴⁷.

Anche Ulpiano sembra pronunciarsi in questo senso:

D.43.8.2.2 (Ulp., 68 *ad ed*): *.....et tam publicis utilitatibus quam privatorum per hoc prospicitur. loca enim publica utique privatorum usibus deserviunt, iure scilicet civitatis, non quasi propria cuiusque, et tantum iuris habemus ad optinendum, quantum quilibet ex populo ad prohibendum habet. propter quod si quod forte opus in publico fiet, quod ad privati damnum redundet, prohibitorio interdicto potest conveniri, propter quam rem hoc inierdictum propositum est.*

Nel brano, il giurista afferma che l'uso dei *loca publica* spettava alla totalità dei *cives*, senza che nessuno potesse dirsi proprietario o possessore a titolo particolare.

È sancita così l'esclusione di ogni dominio privato o per inidoneità derivante dalla natura stessa delle cose, il c.d. demanio necessario, o per specifica disposizione dell'autorità costituita, attraverso una *publicatio*, il c.d. demanio accidentale¹⁴⁸.

Come nasce la categoria del demanio necessario? Si parte dal postulato

147 Cfr. G.BRANCA, *Le cose*, cit., pp.136 e ss., e A. DI PORTO, "Interdetti popolari e tutela delle res in uso pubblico". Atti del Seminario torinese in memoria di Provera, (Napoli, 1994), p.507.

148 Le *res publicae*, classificate come beni demaniali nelle codificazioni moderne, costituiscono il demanio, ossia quel complesso di beni appartenenti allo Stato o ad altri enti pubblici territoriali in quanto destinati all'uso diretto o indiretto dei cittadini. Il demanio necessario è costituito da quei beni che non possono appartenere se non allo Stato e non possono che essere demaniali; il demanio accidentale è formato in contrapposto da quei beni che sono demaniali solo se appartengono ad un ente pubblico territoriale.

che il diritto naturale, consequenziale alla realtà fisica delle cose, dettato dalla *naturalis ratio* è parte integrante dello *ius civile* e perciò del diritto positivo (ciò ovviamente fino a quando una specifica norma statale non esclude la norma naturale)¹⁴⁹. Ora per diritto naturale, e quindi civile, il mare è *res communis omnium*, aperto a tutti e da tutti utilizzabile soprattutto attraverso la navigazione e la pesca. Tuttavia in tanto è concretamente ipotizzabile l'uso comune del mare, in quanto siano anche utilizzabili certi beni, che sempre la natura delle cose pone a salvaguardia dei fruitori del mare stesso: il lido per trarre a riva le barche e le reti e per porsi in salvo; i fiumi perenni per entrare nelle loro foci utilizzandole come porti e poi per percorrerli come vie naturali di collegamento con l'interno; i porti per rifugiarsi, imbarcare e sbarcare le merci. Di qui la regola, posta dal diritto naturale, che vuole questi beni pubblici per la loro stessa natura, cioè appartenenti di diritto al popolo romano e aperti all'uso di tutti i cittadini.

Relativamente al criterio dell'appartenenza al popolo romano il significato etimologico di *res publicae* come *poplicae*, cioè del popolo romano, ha un valore preciso e si può dire che l'appartenenza del bene a enti pubblici in senso lato è derivato dal principio originario dell'appartenenza al popolo romano di tutti quei territori acquistati originariamente per conquista militare (*ager publicus*).

In relazione al criterio che porta alla individuazione del carattere pubblico dei beni sulla scorta della loro destinazione all'uso comune e gratuito, consentito ai singoli, si può dire che la sostanziale indisponibilità che caratterizza la categoria deve essere intesa come un'inidoneità connaturata con certi tipi di beni a diventare oggetto di diritti reali in senso tecnico, sia per esigenze fisiche che per destinazione giuridica.

Le *res* comunque erano pubbliche per dichiarazione generale della legge,

149 D. 1.1.6 pr. (Ulp., 1 *Inst.*): *Ius civile est, quod neque in totum a naturali vel gentium recedit nec per omnia ei servit: itaque cum aliquid addimus vel detrahimus iuri communi, ius proprium, id est civile efficitur.*

per atto solenne come la *publicatio*, per uso pubblico immemorabile o *vetustas*.

Si possono distinguere le *res publicae* almeno da tre punti di vista:

- 1) a seconda che siano state pubbliche per la loro stessa natura (porti, fiumi, lido del mare) o per destinazione dell'autorità (strade, laghi, rivi);
- 2) a seconda che la loro origine sia stata naturale (porti, fiumi, laghi) o artificiale (strade, fosse)
- 3) a seconda che siano state costituite da costruzioni su terra ferma (strade tanto rustiche che urbane, fori, teatri, acquedotti) o dalle acque (porti fiumi, laghi, fosse, stagni).

Alla categoria delle *res publicae* in senso stretto appartenevano i porti di mare (D. 1.8.2.1; D. 50.16.59; D. 1.8.4.1; D. 50.16.17), anche se artificiali (D. 1.8.10); il lido del mare per alcuni giuristi (Celso e Scevola), forse le spiagge quando erano guadagnate al mare in seguito al suo arretramento (Pomponio, D. 1.8.10); i fiumi perenni (Ulp. D. 43.12.1.3 e Marciano D. 1.8.4.1=1. 2.1.2). Tali beni venivano utilizzati dai privati in qualità di cittadini *iure publico* o meglio *iure civitatis* (D. 43.8.2.2) come cittadini, cioè *uti universi*. Queste *res* si vollero sottratte quindi alla disponibilità dei privati e vennero definite fuori commercio appunto per impedire che esse fossero distratte dalla loro speciale destinazione di uso e godimento a favore della collettività organizzata dei cittadini (popolo romano o Stato) i quali, solo in quanto partecipavano a quella società politica, potevano quindi utilizzare le *res publicae* e ricorrere ai rimedi a difesa del loro interesse sulle *res* stesse, rimedi fondati sull'*imperium* del magistrato, cioè agli *interdicta*.

Ci si domanda che rapporto intercorresse tra il popolo romano (Stato) e le *res usui publico destinatae*; se vi fosse cioè un rapporto di proprietà o piuttosto di vigilanza e sovranità dello Stato su di esse. In proposito occorre osservare che mentre c'è chi, come Arangio-Ruiz¹⁵⁰, ha sostenuto

150 V. ARANGIO-RUIZ, *Istituzioni di Diritto Romano*, cit., pp.171-172.

che non ha molto senso distinguere se tra il popolo romano e le cose destinate all'uso pubblico si sia trattato di rapporto di proprietà o sovranità, poiché tutte erano indistintamente *res publicae* in quanto del popolo romano e i cittadini avevano una specie di condominio sulle *res usui publico destinatae*, altri, come il Bonfante¹⁵¹ non hanno dato particolare risalto a questo problema, qualificandolo come ozioso.

Se comunque in età più antica emergeva il concetto della collettività a cui appartenevano in modo più concreto le *res*, con lo sviluppo nel tempo del concetto di Stato come persona giuridica il rapporto di appartenenza diventò sempre più sfumato. D'altra parte nelle fonti troviamo chiaramente affermato il concetto di appartenenza all'ente pubblico delle *res usui publico destinatae*: Celso (D. 43.8.3pr.) pare differenziare tale appartenenza dalla sovranità; Ulpiano (D. 43.1.1pr.) pare accentuare l'appartenenza delle *res publicae* al popolo romano.

Ma dato che, in epoca imperiale, accanto all'*aerarium populi romani*, si creò il fisco, che ne assorbì gradatamente le entrate, e dato questo assorbimento delle *res in patrimonio populi* nell'ambito del fisco, la distinzione tra *res in usu publico* e *res in patrimonio populi* si spostò in distinzione tra *res in usu publico* e *res in patrimonio fisci*.

Quindi va da sé che diventava sempre più normale la separazione tra i due gruppi; anche se, come si è detto, in effetti non esisteva una separazione netta e le incertezze da parte della giurisprudenza restano comunque sempre evidenti.

Il discorso fin qui condotto, attraverso l'analisi dettagliata delle *res publicae*, permette di inquadrare e delineare meglio nel capitolo che segue la disciplina e il regime delle *viae*, quale emerge dalla cultura giuridica del II secolo d.C..

151 P. BONFANTE, *Corso di diritto romano*, II, cit., p.75.

CAPITOLO IV

La classificazione delle *viae*

1) La letteratura romanistica sul pensiero dei giuristi in materia di *viae*.

Bisogna preliminarmente chiarire che per quanto attiene la qualificazione delle strade romane sia i giuristi che i gromatici¹⁵² hanno tentato di individuare delle classificazioni che inquadrassero la disciplina e il regime delle *viae*; conseguentemente la letteratura specialistica che si è occupata di questo argomento, non ha potuto prescindere dall'indagare intanto quali criteri i vari giuristi abbiano utilizzato nell'attribuire il carattere pubblico o privato ad una via, tenendo conto che le divergenze della giurisprudenza sono state maggiori o minori a seconda della diversa personalità dei giuristi che ne hanno trattato e a seconda delle varie epoche. La letteratura specialistica in materia di *viae* si è inoltre trovata a dibattere pure sulla sostanziale omogeneità dell'assetto strutturale della rete viaria, sia per quanto attiene ai sistemi costruttivi, sia per quanto attiene al sistema di organizzazione gromatica della rete agraria di comunicazione.

Prima di passare all'esame del problema quale emerge dalla cultura giuridica del II secolo d.C. in relazione alla dottrina delle *viae*, voglio qui fare una breve rassegna dei più recenti studi sulla materia.

Nella letteratura romanistica sono stati punto di riferimento essenziale per tutti gli studi successivi il Voigt¹⁵³ ed il Brugi¹⁵⁴. I due romanisti hanno

152 Il termine, com'è notorio, sta a designare gli agrimensori, quali Igino gromatico, Siculo Flacco, vissuti tra il I ed il II sec. d.C.. Le loro testimonianze sono preziose in quanto riferiscono circa l'organizzazione della rete agraria di comunicazione.

153 M. VOIGT, *Über das römische System der Wege im alten Italien*, ein Berichte üb. d. Verh. d. phil.-hist. Classe der Kön. Sächs. Ges. d. Wissenschaften zu Leipzig 26, (1872), pp. 29 e ss.; vedi ancora M. VOIGT, *Römische Rechtsgeschichte I*, (Lipsia-Stoccarda 1872; rist. Aalen 1963), pp. 443 e ss..

154 B. BRUGI, *Le dottrine giuridiche degli Agrimensori Romani comparate a quelle del Digesto*, (Verona-Padova, 1897), pp. 331 e ss.; le note del B. BRUGI a F. GLÜCK, *Commentario alle Pandette VIII*, (tr. It. Milano, 1900), pp. 16 e ss.; ID., "Studi sulla dottrina romana delle servitù prediali I", *Archivio Giuridico "Filippo Serafini"* 25 (1880), pp. 321 e ss.; ID., id. II, *ibid.* 27 (1881), pp. 165 e ss.; ID., *L'opinione di Teofilo circa la servitù di passo nel diritto romano*, *ibid.* 29 (1882), pp. 521-527; ID., *Studi sulla dottrina romana delle servitù prediali IV*, *ibid.* 34 (1885), pp. 141-152;

impostato le loro ricerche sulla relazione tra problemi della viabilità agraria ed il sistema della divisione dei fondi, in una prospettiva destinata ad avere ulteriori sviluppi tra gli studiosi che si sono successivamente occupati del problema.

Lo Herzig, nel suo lungo saggio dedicato al problema del *römische Straßenwesen*¹⁵⁵, ha impostato la ricerca essenzialmente sui dati epigrafici, illustrando il sistema di costruzione, di finanziamento, di manutenzione delle *viae publicae*, di quelle strade sulle quali, ovviamente, era particolarmente intensa la tutela amministrativa da parte dello Stato, ed intorno alle quali, anche per tradizione culturale, sono fioriti gli studi archeologici, epigrafici e storici¹⁵⁶.

Tra i più recenti contributi, devo inoltre ricordare quelli del Corbino, del Capogrossi Colognesi e del Franciosi .

Sia il Corbino¹⁵⁷, che il Franciosi¹⁵⁸, nelle loro opere dedicate allo studio delle servitù prediali, hanno affrontato alcuni aspetti problematici della viabilità agraria, in relazione all'origine delle servitù rustiche, in particolare dell'*iter, actus, via*, pervenendo a conclusioni parzialmente differenti.

Il Capogrossi Colognesi¹⁵⁹ ha offerto, nella seconda parte dell'opera dedicata alla formazione dei *iura praediorum* nell'età repubblicana, un'aggiornata sintesi dei problemi relativi all'assetto del sistema stradale romano.

ID., Per la dottrina del passo necessario secondo il diritto romano, *ibid.* 39 (1887), pp. 433-442; ID., Subseciva, *ibid.* 38 (1887), pp. 489-500; ID., *Nuovi studi sugli Agrimensori Romani*, Rendiconti della Reale Accademia dei Lincei 12, (1903).

155 H.E.HERZIG, *Probleme des römischen Straßenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht*, cit., pp. 594-648, in particolare pp. 604 e ss..

156 Tra tutti M.T. MORRONE, s.v. "Strade", cit., pp. 469 e ss., con l'ampia bibliografia ivi citata a proposito delle principali arterie romane.

157 A. CORBINO, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, cit., pp.143 e ss..

158 G. FRANCIOSI, *Studi sulle servitù prediali* cit., in particolare pp. 4 -118.

159 L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *Ricerche sulla struttura delle servitù d'acqua in diritto romano*, (Milano, 1966); ID., *Una servitus*, in: Studi in onore di G. Grosso, V (Torino, 1972), pp. 231 e ss ;vedi anche L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà e la formazione dei iura praediorum*,cit., pp. 1 e ss.:Il romanista ha dedicato parte dei suoi scritti allo studio delle servitù prediali.

Non meno rilevanti ai fini del mio lavoro sono stati i contributi forniti dal Palma¹⁶⁰ e dall'Impallomeni¹⁶¹, che in maniera specifica si sono occupati l'uno della ricostruzione del regime giuridico delle strade romane attraverso lo studio della dottrina giuridica e gromatica dell'età del principato, l'altro delle vie vicinali e dell'inquadramento giuridico di questa categoria.

Nella letteratura romanistica la dottrina delle *viae* è dunque strettamente connessa a quella delle servitù prediali: il rapporto appare logico se si considera in quale misura la rete di comunicazione esistente all'interno della *centuriatio* dipendesse dalle servitù di transito, strumenti giuridici a disposizione dei privati per la regolamentazione convenzionale dell'accesso ai fondi.

Con l'ausilio dei risultati di questa più recente letteratura sopra menzionata ho comunque tentato di focalizzare i rapporti tra la tripartizione ulpiana delle *viae* ed i dati emergenti dalla reale organizzazione del sistema quale veniva delineata negli scritti dei gromatici.

Come premessa all'esame del problema devo chiarire che si tratta di due diverse tipologie di fonti.

Da una parte Ulpiano, nella sua veste di giurista inserito nel *consilium principis* di Alessandro Severo, tendeva a organizzare in modo sistematico la materia, per individuare i *loca publica* e quindi determinare la sfera giuridica pubblica.

I gromatici, Siculo Flacco e Iginio gromatico, invece, interessati a risolvere i problemi connessi alla prassi, tendevano ad evidenziare nei loro scritti categorie nuove legate alla viabilità rurale che trovava uno schema organizzativo nello stesso sistema di limitazione dei terreni.

160 A.PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche dell'età del Principato", in *ANRW*, vol. II, (Berlin -New York, 1982), pp.850 e ss..

161 G.IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", in *Scritti di diritto romano e tradizione romanistica*, (Padova, 1996), pp. 554- 560.

2) Tripartizione ulpiana: *viae privatae, vicinales, publicae*.

Domizio Ulpiano, giurista romano vissuto tra la fine del II secolo d.C. e il 228, sotto Severo Alessandro rivestì varie cariche pubbliche. Egli fu autore di circa 280 libri che costituirono la principale fonte del Digesto, ed in particolare di un commento all'editto del pretore¹⁶². In quest'ultima opera, ancora oggi rilevante per la dottrina moderna, Ulpiano classifica le vie, operando una tripartizione delle strade in *privatae, vicinales, publicae*:

D 43.8.2.20 (Ulp., 68 *ad ed.*) *Ait praetor: "In via publica itinereve publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat veto"*.
(21) *Viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via, ita et in publica accipimus: viae privatae solum alienum est, ius tantum eundi et agendi nobis competit: viae autem publicae solum publicum est, relictum ad directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publice iretur commearetur.* (22) *Viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales. publicas vias dicimus, quas Graeci βασιλικός, nostri praetorias, alii consulares vias appellant. privatae sunt, quas agrarias quidam dicunt. vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducunt: has quoque publicas esse quidam dicunt: quod ita verum est, si non ex collatione privatorum hoc iter constitutum est. aliter atque si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communi fit, quia usum utilitatemque communem habet.* (23) *Privatae viae dupliciter accipi possunt, vel hae, quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant, vel hae, quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeare liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam*

162 Per D 43.8.2.20 (Ulp., 68 *ad ed.*) si veda l'edizione di V.O. LENEL, *Palingenesia iuris civilis II*, (Lipsia 1889; rist. Graz 1961), p.806; ancora cfr. O. LENEL, *Das Edictus perpetuum* (Lipsia 1927; rist. 1956), pp. 458 e ss.; bibliografia in G. LONGO, s.v. "Interdicta de itineribus", in: Nuovissimo digesto italiano VIII, (Torino, 1962), pp. 800 e ss..

excipit via vel iter vel actus ad villam ducens. has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse.

Questi paragrafi costituiscono un vero e proprio trattato sulla natura giuridica delle vie. In questi §§. però la trattazione, nonostante gli intenti dell'autore, risulta spesso non organica né omogenea, anche per la impossibilità di racchiudere in schemi formali una realtà molto articolata¹⁶³. Il giurista, impegnato a determinare la sfera giuridica pubblica, riporta la disposizione di un interdetto proibitorio, con il quale si vietavano opere e immissioni di qualsiasi tipo, che potessero compromettere la viabilità pubblica. Come risulta dalle parole riportate in D 43.8.2.20, che verrà esaminato in maniera più approfondita nel cap. V, il pretore contemplava l'ipotesi di un'attività consistente in un *facere* o in un *immittere* da cui provenisse un peggioramento delle condizioni d'uso della via o dell'*iter* pubblici.

Bene, il giurista, per stabilire l'ambito di applicazione dell'interdetto, dato che il testo edittale faceva espresso riferimento tanto alla *via publica* quanto all'*iter publicus*¹⁶⁴, esamina le diverse accezioni in cui tali espressioni vengono comunemente intese ed accenna ad una classificazione delle strade, qualificandone le singole categorie.

Il pensiero di Ulpiano risulta complesso ed egli sembra incapace di dare una formulazione organica del sistema giuridico stradale romano¹⁶⁵.

Ora, in un primo momento (D 43.8.2.21), Ulpiano, distinguendo tra le *viae publicae* e le *viae privatae*, sembra catalogarle sulla base dei caratteri formali delle stesse, in ciò echeggiando le posizioni dei gromatici¹⁶⁶. Il discorso qui investe necessariamente il problema dei criteri di

163 Si veda L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà*, cit., p.24 nt. 26.

164 Cfr. C. MÖLLER, *Die Servituten*, cit., pp. 39 e ss..

165 L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà*, cit., p.26.

166 Cfr. F. FRANCHINI, "Strade pubbliche, private e vicinali", cit., p.911 nt.1 e G.CAPITANI -G. E. GARELLI DELLA MOREA, v.s. "Strade ordinarie", cit., pp. 653-654.

individuazione dei *loca publica*, criteri che costituiscono i referenti naturali delle definizioni ulpianee.

In un secondo momento (D 43.8.2.22)¹⁶⁷, Ulpiano sembra invece riferire il carattere pubblico della via sia alla appartenenza pubblica del suolo sia alla sua utilizzazione da parte di tutti i cittadini¹⁶⁸: sembra quindi in questo caso che siano necessari due elementi, che il suolo sia pubblico e che sia pubblico l'uso¹⁶⁹. Infatti a tal proposito Palma afferma che l'*etiam* di D. 43.8.2.21: *viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est*, sottolinei la necessità che, oltre l'uso, anche il suolo sia pubblico¹⁷⁰. E ciò di contro al parere di Orestano¹⁷¹, secondo cui perchè una via potesse essere considerata pubblica, era sufficiente l'uso pubblico.

Capogrossi Colognesi¹⁷² sostiene invece che, nella giurisprudenza del II sec. d.C., a partire da Pomponio, sembra essersi affermato un atteggiamento volto ad individuare come pubbliche solo le vie di pertinenza pubblica ed in uso pubblico; atteggiamento innovatore rispetto alla giurisprudenza antecedente che, invece, tendeva a configurare il carattere pubblico delle vie fondandosi esclusivamente sul tipo di esercizio.

Questo orientamento antecedente sarebbe confermato in:

Fest. [*de verb. sign.*, s.v. *viae* (L.508)]: *Viae sunt et publicae, per (quas) ire ager) e omnibus licet, et privatae, quibus neminem uti .. praeter eorum quorum sunt.*

Palma, analizzando questo testo, sostiene infatti che: “il criterio distintivo sembra essere quello dell'utilizzazione: pubblica per le *viae publicae*,

167 L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., pp. 21 e ss.; M.G.ZOZ, *Riflessioni*, cit., p.161.

168 L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà*, cit., p.18 nt.20.

169 Cfr. C. MÖLLER, *Die Servituten*, cit., p.58.

170 A. PALMA, “*Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche*”, cit., p. 854.

171 R. ORESTANO, *Il problema delle persone giuridiche in diritto romano*, (Torino, 1968), p.305.

172 Cfr. L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura* cit., pp.16 e ss.

riservata al proprietario per le *privatae*¹⁷³.

Per quanto riguarda invece la categoria delle *viae privatae*¹⁷⁴, secondo Ulpiano, questa sarebbe riferibile solo al carattere privato del suolo (*solum alienum*) su cui è possibile transitare, e quindi sembrerebbe essere privilegiato il criterio dell'appartenenza della sede stradale, mentre resta trascurata la caratteristica dell'utilizzazione pubblica¹⁷⁵.

Le cose poi si complicano quando mettiamo in relazione D 43.8.2.22 con il successivo D 43.8.2.23, volto alla individuazione del significato che Ulpiano dà al termine *privatus* riferito alle vie: esso sembra più ampio in questo contesto e la soluzione di cosa si debba intendere per via privata pare utile anche per definire l'espressione *via publica*. C'è comunque una continua oscillazione tra i criteri di classificazione adottati dal giurista, in quanto ora prevale la pertinenza del terreno, ora la natura dell'uso.

Certamente sono private le strade private che insistono su suolo privato, e su cui grava esclusivamente un vincolo privatistico, come ad esempio una servitù prediale; ma se esse fossero sottoposte ad un vincolo pubblico, come un *iter* pubblico, rientrerebbero sempre nella stessa categoria?

Il giurista dice che le *viae privatae* (*privatae sunt quas agrarias quidem dicunt*) possono distinguersi in due categorie:

- 1) le vie che si trovano nei campi e su cui è imposta una servitù di transito a favore dell'*ager alterius*, o che comunque conducono solo nel campo di un altro soggetto;
- 2) le vie che conducono nei campi, per le quali a tutti è lecito transitare, (lungo le quali *omnibus commeare liceat*), assoggettate all'onere di fornire un passaggio pubblico¹⁷⁶.

Quì Ulpiano sembra riferirsi quindi sia a quella categoria di strade

173 Non è mancato in dottrina chi ha interpretato diversamente il testo festino, riconoscendo l'esclusività del criterio formale della titolarità del suolo ai fini della qualificazione giuridica delle vie, cfr. tra tutti N. DE MARCO, *I loci publici*, cit., p.151.

174 A. PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche", cit., p. 854.

175 Cfr.L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà*,cit.,p.27,che ritiene dubbia ed equivoca l'espressione di Ulpiano *ius tantum eundi et agendi nobis competit*.

176 A. PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche",cit., p. 855.

costituite da sentieri che servono da comunicazione tra fondi privati; sia a quella categoria di strade che, seppure private, sono pur sempre atte a permettere il passaggio di più persone diverse dal proprietario del fondo su cui si trovano.

Orbene, quelle che egli sembra tener in maggior considerazione sono quelle che, pur essendo private, hanno una certa rilevanza pubblica nell'ambito della viabilità¹⁷⁷. Infatti questo secondo gruppo consiste in quelle strade dirette verso i campi e in cui si entra uscendo dalle strade consolari; sono quindi delle diramazioni di queste ultime, atte a comunicare con le vie rustiche.

Nel circoscrivere i limiti di applicazione dell'interdetto relativo alle *viae publicae* e nel cercare di stabilire quali siano le strade tutelate, Ulpiano introduce dunque una grande distinzione tra queste e le vie private che sono sottratte a tale tutela. Nel pensiero del giurista, comunque, le *viae in agris* dovevano restare all'interno della organizzazione di un gruppo di terreni agricoli, senza aver autonoma rilevanza; mentre diversa doveva essere la rilevanza delle *viae quae ad agros ducunt*, che, se pur sempre aperte su suolo di proprietà privata, erano aperte all'uso di tutti ed erano vie di comunicazione più ampia, tra le strade consolari e le zone rurali.

All'interno di quest'ultima categoria egli individua inoltre delle strade che mettono in comunicazione le vie consolari con le ville e le colonie; tutte assicurano il passaggio pubblico, ma in particolare queste ultime per Ulpiano sarebbero state pubbliche proprio per l'uso di cui si poteva beneficiare. Dicendo ciò egli sembra fare un'affermazione antitetica a quella fatta precedentemente, in quanto, sembra sostenere il carattere pubblico delle stesse vie che prima aveva classificato come private, e sottolineare la tutela pubblica delle stesse.

Da ciò si evince che il *publicus* relativo alla viabilità è un concetto ampio, e le vie private si possono considerare pubbliche anche se solo sottoposte a

¹⁷⁷ L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà*, cit., p. 24 nt. 26; vedi pure B.BRUGI, *Le dottrine giuridiche degli Agrimensori Romani*, cit., pp. 358 e ss.

un vincolo pubblico di passaggio.

In conclusione, il giurista tracciando un sistema di viabilità nell'ambito di un gruppo di strade aventi lo stesso carattere agricolo, individua delle categorie diverse e le pone quasi in una scala gerarchica.

Lo schema fondamentale di Ulpiano, basato sulla contrapposizione tra *viae publicae* e *viae privatae* sembra essere sostituito da una diversa classificazione in D 43.8.2.22, ove, accanto alle prime due, è introdotta una terza e nuova categoria: quella delle *viae vicinales*. Esaminando questo paragrafo con attenzione, là dove in particolare il giurista tratta della natura e della funzione delle *viae vicinales*, si constata come esse meritano una considerazione a parte, forse proprio a causa del regime giuridico cui vengono sottoposte. La loro funzione è quella di costituire la viabilità interna di *pagi* e *vici* (agglomerati costituenti il circondario di una città, analoghi alle colonie o alle ville rustiche che potevano essere costituiti in centri autonomi) e di permettere il collegamento tra questi piccoli centri e le arterie principali di traffico, o la comunicazione con una certa zona¹⁷⁸. Non era raro tuttavia che esse mettessero in comunicazione due vie consolari così come ricorda Siculo Flacco¹⁷⁹.

Nel pensiero del giurista le *viae vicinales* sembrano dunque esser ricomprese ora tra le *viae publicae*¹⁸⁰, ora tra quelle *privatae*. Egli, accogliendo il consolidato risultato della riflessione giuridica dei suoi predecessori, afferma che sono pubbliche solo quelle *viae vicinales* non costruite con contributi e su terreno dei privati (*ex collatione privatorum*). Ugualmente pubbliche sarebbero inoltre quelle *viae vicinales* costituite con i contributi dei privati che siano stati destinati alla sola *refectio*, per la comune utilità della *via*¹⁸¹. Si dovrebbe pertanto dedurre che, anche se

178 L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà*, cit., pp. 29 e ss., sostiene che in linea teorica sarebbe più esatto situare le *viae vicinales* piuttosto nei *pagi* che nei centri rurali rappresentati dai *vici*.

179 Sic. Flacc., *De cond. agr.*, (Lachmann, 146.6; Thulin 110.6).

180 V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 728, afferma che le vie vicinali avevano pressoché sempre il carattere di vie pubbliche.

181 N.DE MARCO, *I loci publici dal I Al III secolo*, cit., p.151.

nulla è detto a proposito, le altre costruite su terreno fornito dai privati sarebbero da considerarsi private.

Il giurista sembra incerto tra una distinzione delle *viae vicinales* in base al criterio di pertinenza del terreno su cui sono costruite o in base al criterio della funzione delle stesse. Queste sue perplessità sono senz'altro connesse alla realtà complessa e articolata del sistema viario romano, che derivava da esigenze diverse¹⁸².

Palma sostiene che “Ulpiano non si pone in termini di contraddizione rispetto all’*opinio communis*, muta nel giurista la prospettiva della classificazione. Ulpiano tenta di determinare gli ambiti di applicazione degli *interdicta* a tutela dei *loca publica*, ed è indotto a trascurare le caratteristiche funzionali e materiali delle vie vicinali, nella pratica, soprattutto gromatica, considerate di uso pubblico”¹⁸³.

Le difficoltà di Ulpiano, nel dare una visione organica ed armonica del sistema viario delle strade romane, possono essere chiarite comunque alla luce di un passo di Pomponio, tratto dal libro 33 *ad Sabinum*:

D.43.7.3 [Pomp., (Ulp.) 33 *ad Sab.*] : *Viae vicinales, quae ex agris privatorum collatis factae sunt, quorum memoria non exstat, publicarum viarum numero sunt. (1) Sed inter eas et ceteras vias militares hoc interest, quod viae militares exitum ad mare aut in urbes aut in flumina publica aut ad aliam viam militarem habent, harum autem vicinalium viarum dissimilis candidio est: nam pars earum in militares vias exitum habent, pars sine ullo exitu intermoriuntur*¹⁸⁴.

182 Secondo il B. BRUGI, *Studi sulla dottrina romana delle servitù prediali I*, cit., p. 361, Ulpiano distingue, con mirabile esattezza, le vie. Questa distinzione sarebbe una eco della complessa realtà materiale, costituita dai sentieri colonari della *limitatio*. L’analisi del BRUGI ha appunto il pregio di evidenziare questo complesso rapporto; le contraddizioni del passo potrebbero allora attribuirsi, più che a mende testuali, alla necessità di costringere in schemi formali, di natura riassuntiva, una realtà che si adattava liberamente alle necessità dei luoghi e delle popolazioni.

183 A. PALMA, “*Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche*”, cit., p. 856 nt. 19.

184 Il frammento sarebbe tratto dalla stessa opera, il commentario *Ad Sabinum* libro 33 da cui è tratto D.43.7.1. (Pomp. 30 *ad Sab.*), per cui parebbe giustificata la sostituzione nella rubrica, di Ulpiano con Pomponio; in tale senso O. LENEL, *Palingenesia iuris civilis* II, cit., p. 145. Dello stesso avviso il L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit. p.4 nt.4.

Pomponio ricomprende all'inizio del testo, tra le vie pubbliche, le vie vicinali costruite con terreno conferito dai privati, purché non ci sia più memoria della *collatio*, cioè del conferimento del suolo privato. Si direbbe pertanto che il giurista ponga una presunzione semplice a sostegno della loro natura pubblica e quindi, ove si potesse dimostrare che erano sorte su suolo privato, le *viae vicinales* sarebbero da considerare strade private.

Secondo Palma il passo del giurista sembra ancor più interessante perché enuncia l'importante ruolo delle *viae vicinales*, caratterizzandole, secondo il profilo funzionale¹⁸⁵. Esse non sono grandi arterie di comunicazione che collegano centri abitati tra loro o con altre località importanti, ma mettono in comunicazione le singole zone rurali tra loro (quando *sine ullo exitu intermoriuntur*) o le zone rurali con le grandi vie di comunicazioni. Sono comunque strade destinate al passaggio pubblico (e ciò pare più che ovvio per le vicinali pubbliche).

Dall'esame comparato dei testi di Pomponio e Ulpiano risulta quindi che le *viae vicinales* possono essere sia pubbliche che private, a seconda che insistano su fondo pubblico o privato.

Riferendoci alla pluralità di significati che può anche in questo caso essere attribuita al concetto di *publicus*, sembra si debba specificare che esse sono:

- a) pubbliche in senso stretto quando il suolo appartiene al *vicus*;
- b) pubbliche in senso lato quando il suolo appartiene ai privati e ciò nonostante esso è assoggettato ad *iter publicus* più o meno ampio (in quanto talvolta limitato forse agli abitanti dei luoghi circostanti).

Pur considerate pubbliche o private, a seconda della possibile natura giuridica del suolo su cui insistono, le *viae vicinales* sono costruite in modo autonomo ed è sottolineata la loro funzione tipicamente agraria; esse, secondo l'Impallomeni¹⁸⁶, verrebbero quindi viste con molta probabilità da Ulpiano come un *tertium genus*, accanto alle pubbliche ed

185 A. PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche", cit., p. 857.

186 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit., p.543.

alle private: *viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales*¹⁸⁷.

D. 43.8.2.21-23, esaminato a proposito della classificazione ulpiana delle *viae privatae* e delle *viae vicinales*, ci ha portato dunque ad individuare il concetto di via pubblica, inteso sotto diverse accezioni.

Le *viae publicae* in senso stretto sono le vie consolari o pretorie dette *βασιλικάς* dai Greci¹⁸⁸; esse prendono il nome dai loro costruttori e insistono sempre su terreno che appartiene allo Stato. Esse quindi appartengono al popolo romano (o se si vuole allo Stato) e sono aperte all'uso pubblico; perciò sono senza dubbio pubbliche sia per la proprietà sia per l'uso; Ulpiano, in ultima analisi, per considerare pubbliche le vie, sembra propendere per la pertinenza pubblica del terreno su cui insistono e sembra contemporaneamente presupporre anche l'uso pubblico di esse.

Si tratta quindi di quelle grandi strade di comunicazione caratterizzate dal fatto che all'estremità sboccano sempre o nel mare o nei fiumi pubblici o in altre vie o arterie pubbliche, o ancora presumibilmente in una città, come puntualizza Pomponio¹⁸⁹.

La *via publica* non può inoltre essere oggetto di usucapione, lo si ricava da:

D.43.11.2 (Iav., 10 *Ex Cass.*) *Viam publicam populus non utendo amittere non potest.*

Nel passo Giavoleno sottintende che, dal momento che il non uso della via pubblica da parte del popolo non comporta la sua perdita, la via pubblica non può essere usucapita. Qui il criterio della utilizzazione della via

187 Nello stesso senso si muove Hyg., *de gen. controv.*, (Lachmann 128.5; Thulin 91.5) quando elenca la *via vicinalis* accanto alla *via publica*, alla *privata* e alla *communis* la tiene distinta da tutte queste; la categoria delle vie vicinali assume nel trattato dell'agrimensore ancora maggiore autonomia che nell'opera di Ulpiano.

188 Dette anche *viae militares* (D.43.7.3.1) in quanto per esse passavano gli eserciti; cfr. V. CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 728, le *viae militares* non rientravano nelle *viae publicae*, essendo strade brevi e poco curate, tracciate per necessità di difesa e strategie militari. Secondo altri autori: cfr. A. PALMA, *Le strade romane nelle dottrine giuridiche*, cit., p.857, secondo cui le vie militari collegavano le città ed avevano sbocco nel mare ed in un fiume pubblico o in altra via militare.

189 Pomponio in D. 43.7.3.1.

sembra predominare ai fini della qualificazione della stessa tra i *loca publica*.

Mi sembra infatti evidente che il giurista in questo passo pensasse alla possibile ipotesi di una via costruita su terreno privato, unico caso in cui si sarebbe potuto porre il problema della applicabilità o meno del criterio del non uso, criterio elaborato in tema di servitù prediali¹⁹⁰.

Palma sostiene che questa fonte è chiara nell'attestare ulteriormente che, per determinare il carattere pubblico delle vie, va applicato il criterio dell'utilizzazione da parte di tutti¹⁹¹.

In senso lato possono essere considerate *viae publicae* anche quelle che insistono su suolo che appartiene alle singole *civitates*, *vici* o *pagi* e sono aperte all'uso pubblico. Esse si distinguono in cittadine o rustiche, a seconda che siano costruite su terreno posto dentro o fuori le mura di una città, e solo per quelle poste fuori le mura sembra prevista una tutela interdittale, non estensibile alle prime, per le quali sarebbe invece sufficiente la sola tutela dei magistrati¹⁹².

Ai fini della protezione interdittale pretoria della viabilità, sostiene l'Impallomeni, sarebbe stata sufficiente quindi la natura di *via publica* in senso lato¹⁹³. Appare pertanto verosimile, secondo l'autore, che nel concetto ampio di *publicus* rientrassero le *viae* e gli *itinera* appartenenti alle *civitates* o comunque sottoposte alla loro amministrazione.

Sviluppando ulteriormente questo principio è possibile pensare ad una certa relazione tra il concetto di *via publica* in senso lato e quello di vie degli agglomerati minori che non erano costituiti in enti giuridici autonomi e con personalità giuridica, quali certi *vici*, *coloniae* o ville rustiche, dove, secondo Ulpiano (D. 43.8.2.23), l'uso delle strade (pubbliche perché destinate al servizio di tali entità minori), poteva restare circoscritto ai loro

190 Cfr. L.CAPOGROSSI, *La struttura della proprietà*, cit., pp. 15 e ss. e A.PALMA, "Le strade romane", cit., pp. 864 e ss..

191 Cfr. A.PALMA, "Le strade romane", cit., p. 865.

192 D. 43.8.2.24 (Ulp., 68 ad ed.): *Hoc interdictum tantum ad vias rusticas pertinet, ad urbicas vero non: harum enim cura pertinet ad magistratus.*

193 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit., pp.543-544.

abitanti. Ulpiano (D. 43.8.2.22), infatti, ricorda come la manutenzione delle strade vicinali spettasse ai membri della comunità, in relazione all'uso e all'utilità di cui essi godevano.

Si tratta, quindi, di rinvenire il criterio che viene assunto come essenziale ai fini della qualificazione di *publicus locus* e della conseguente applicazione della tutela interdittale pubblica.

Bisogna tener conto che la tutela interdittale veniva concessa a seguito del riconoscimento della pubblicità del *locus*; essa era in sostanza una spia per la rilevazione della condizione giuridica del *locus*.

Ulpiano introduce l'analisi delle varie situazioni tutelate dal pretore:

D.43.8.2.2 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Hoc interdictum prohibitorium est et tam publicis utilitatibus quam privatorum per hoc prospicitur. loca enim publica utique privatorum usibus deserviunt, iure scilicet civitatis, non quasi propria cuiusque, et tantum iuris habemus ad optinendum, quantum quilibet ex populo ad prohibendum habet.*

Il giurista in questo passo elenca le varie situazioni tutelate dagli interdetti proibitori, e sottolineandone l'utilità pubblica e privata, il giurista ricorda come il fruire dei *loca publica* e della relativa tutela spettasse al singolo *iure civitatis*, cioè in base al fatto che egli partecipava alla *civitas* intesa come insieme di *cives*¹⁹⁴. Tale legittimazione spettava al singolo *uti civis*, come titolare di un interesse protetto, senza che nessuno potesse dirsi proprietario o possessore a titolo particolare, e il legittimato attivo, mentre tutelava un interesse proprio, proteggeva anche un interesse pubblico. Ogni singolo aveva pieno diritto all'uso dei *loca publica*¹⁹⁵, diritto che veniva limitato dall'analogo e coincidente diritto di ogni cittadino; pertanto da parte di ognuno era possibile limitare e proibire un uso eccessivo del luogo pubblico. Da ciò si può di conseguenza trarre la

194 G. G.IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit. pp.543-544.

195 Cfr. A. PALMA, "Le strade romane", cit., pp. 860-861.

conclusione che il godimento delle altre strade (pubbliche in senso lato) e la relativa legittimazione alla tutela spettasse rispettivamente agli abitanti del *municipium*, del *vicus*, e della *colonia*. Non è escluso che su certe *viae privatae* e gravate da uso pubblico, questo potesse essere limitato ad una determinata cerchia di persone più o meno ristretta che lo esercitava *uti universus* (ad es. gli appartenenti ad un *vicus* ed ai quali soli spettasse la legittimazione ad esercitare la procedura interdittale)¹⁹⁶.

Secondo il Corbino, alla fine del II secolo vi sarebbe stata la tendenza a escludere la protezione interdittale delle strade vicinali; poi la si sarebbe parzialmente ammessa distinguendo tra le pubbliche e le private; solo nel diritto postclassico la tutela interdittale sarebbe divenuta totale¹⁹⁷.

La distinzione principale, dunque, rimane quella tra *viae privatae* e *viae publicae*; tra queste quasi come zona intermedia, ma autonoma, vanno poste le *viae vicinales*. Tale distinzione si fonda sulla appartenenza del suolo e sul diritto di passaggio più o meno allargato¹⁹⁸.

L'operazione di apertura di una strada pubblica all'utilizzazione generale o di costituzione di una servitù di pubblico passaggio era fatta dal magistrato *qui ius publicandi habet*.

Con la *publicatio* si stabiliva o che una cosa o una via fosse del popolo romano (e la pronuncia poteva essere dichiarativa o costitutiva) o che una via da costruire fosse destinata ad uso pubblico.

Alcuni autori, tra i quali il Bonfante¹⁹⁹, sostengono che l'ordinamento romano non dispose dell'espropriazione per pubblica utilità relativamente a beni oggetto di *dominium ex iure Quiritium* e che utilizzò la confisca solo a titolo di pena. L'espropriazione avrebbe operato o nei fondi provinciali o nel fondo italico solo relativamente all'*ager publicus* di cui i cittadini potevano vantare in effetti solo il possesso. Se si fosse verificato

196 Cfr. A.PALMA, "Le strade romane", cit., pp.860-861.

197 A .CORBINO, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, cit., pp. 210 e ss..

198 Diversamente nelle catalogazioni degli scrittori gromatici, vedi: Sic. Flacc., *De cond. agr.* (Lachmann 147.2 e 8; Thulin 111.3 e 9) e Hyg., *De gen. contriv.* (Lachmann 128.7; Th. 90.24 e 91.8) invece vengono distinte le *viae publicae, vicinales, communes et privatae alterius*.

199 Cfr. P. BONFANTE, *Corso II*, cit., pp. 284 e ss..

l'acquisto di un fondo da parte dello Stato, si sarebbe trattato di cessione volontaria, anche se influenzata da pressioni politiche²⁰⁰.

Altri autori, ed in particolar modo l'Impallomeni²⁰¹, negano che la *publicatio* avesse solo carattere di sanzione penale e credono possibile ammetterla in casi di pubblica utilità, poiché l'esproprio rientrava tra i poteri dello Stato e dei suoi organi. Viene infatti da pensare che le grandi vie su rettilineo dell'epoca imperiale dovessero esser costruite dietro richiesta lecita dello Stato che doveva valersi della *publicatio* per costringere i singoli proprietari privati; non è detto neppure che il sacrificio dei singoli, a favore di un interesse collettivo, ricevesse un compenso²⁰².

Fanno parte della categoria delle vie pubbliche, le *viae consulares* come principali vie di comunicazione, quelle che sono dette *vicinales* ma il cui terreno non sia di pertinenza privata o perlomeno non risulti tale da tempo remoto e infine quelle pubbliche urbane.

Nella categoria delle vie private invece rientrano sia quelle che si trovano in *agris* o in *vicis* e creano delle comunicazioni interne nell'ambito dei fondi, sia quelle vie che invece collegano le grandi arterie o i centri cittadini con le zone rurali (*quae ad agros ducunt*). Le più importanti *viae privatae* risultano essere costituite dall'apporto di più privati e sembrano attraversare più fondi²⁰³.

Ulpiano, nel lungo frammento prima riferito, non pare accennare ad alcuna disposizione che possa rendere aperta all'uso pubblico una strada privata; eppure nelle fonti ritroviamo vari cenni di aree private gravate da un passaggio pubblico.

200 Cfr. P. BONFANTE, *Corso II*, cit., p.285.

201 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit., pp.543-544.

202 F.M. DE ROBERTIS, *Le espropriazioni per pubblica utilitas nel diritto romano*, (Bari, 1936), pp.162 e ss. e G.IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit. pp.543-544.

203 Da sottolineare che queste figure sono delineate in modo incerto nei testi giuridici perché esse possono rientrare o nelle *viae privatae quae ad agros ducunt* o nelle *viae vicinales* (D. 43.8.2.22-23).

Un esempio di bene privato gravato da uso pubblico si trova in D.8.6.14.1, che verrà esaminato successivamente a pag. 112, dove si afferma che nel caso di impossibilità di percorrere la via pubblica, perché divenuta impraticabile, era previsto che alcune aree vicine venissero aperte all'uso pubblico.

La costituzione di un vincolo di interesse pubblico su strada privata poteva nascere anche da una disposizione dello stesso proprietario. Nel sistema romano si ammetteva infatti, come legittimo l'arricchimento pubblico in seguito ad un atto unilaterale, e quindi si può ritenere che un privato potesse mettere una strada a disposizione di una comunità che la potesse utilizzare. Considerato il gran numero di vie agrarie e vicinali esistenti, è facile ritenere che l'uso pubblico gravante su di esse fosse costituito più volte per tacita disposizione dei rispettivi proprietari.

Infine concludo con la categoria delle *viae vicinales*, che da quanto risulta dalle fonti giuridiche paiono un elemento importante sia del sistema stradale agrario che di tutto il sistema stradale periferico. Esse, a loro volta, secondo Ulpiano, sono private se costruite con contributi privati, pubbliche se collegano i distretti rurali e le minori entità locali con le grandi vie consolari. L'affermazione di Ulpiano, che esse siano da considerarsi pubbliche, insistenti cioè su suolo pubblico, a meno che il terreno non fosse stato conferito dai privati, potrebbe quasi far pensare ad un'espropriazione avvenuta ad opera della pubblica autorità. Mentre invece il passo di Pomponio, che considera pubbliche le strade vicinali nel caso in cui non vi sia più memoria di un conferimento dei privati, potrebbe far ritenere presunta l'acquisizione originaria ad opera della pubblica amministrazione.

Ulpiano, in ultima analisi rivela un intento sistematico, che sembra averlo indotto a tracciare il discrimine fondamentale tra vie pubbliche e private in base al criterio della titolarità del suolo. Criterio che, poi, lo ha indotto in D. 43.8.2.22, alla separata menzione delle *viae vicinales* rispetto alle *viae*

publicae e alle *viae privatae*, onde non sminuire la peculiarità delle *viae vicinales*, ritenute non inquadrabili univocamente e unitariamente tra le sole *viae publicae*, potendo ben essere considerate private se residuanti *ex collatione privatorum*.

Tutto ciò ha indotto infine lo stesso giurista a proporre qualificazioni giuridiche alternative rispetto a quelle suggerite dall'applicazione del criterio meramente formale della titolarità del suolo, precisamente quando la rilevata idoneità della via ad un uso non esclusivo suggeriva l'estensione della tutela interdittale.

3) Relazione tra *limitatio* e viabilità

Con il termine *centuriatio* si intende un particolare tipo di delimitazione e divisione di terreni (*limitatio*), sviluppatosi intorno al II sec. a.C., che aveva la funzione sia di una assegnazione dei terreni, di regola ai cittadini di una colonia, sia di una distribuzione a singoli assegnatari, senza la fondazione di una comunità autonoma amministrativamente. Il sistema di limitazione dei terreni costituì lo schema organizzativo della viabilità rurale²⁰⁴. La divisione dei fondi determinava il sorgere di una rete di sentieri che diveniva più fitta quanto maggiore era la parcellizzazione del terreno. È noto che la caratteristica essenziale delle divisioni era la regolarità geometrica che si determinava all'incrocio, ad angolo retto, delle linee di discrimine, in modo da facilitare la misurazione del terreno da assegnare ed anche la registrazione al catasto²⁰⁵. Le centuriazioni si sono diffuse in vaste aree dell'impero romano ed il loro reticolo si è impresso nel paesaggio agrario di molte regioni costituendo una delle testimonianze archeologiche più imponenti della civiltà romana.

Si può affermare che il fenomeno della centuriazione sia stato di estrema importanza per Roma, sia dal punto di vista economico con la valorizzazione delle risorse del territorio e la possibilità di introdurre tecniche di conduzione agraria nuove e più avanzate, che dal punto di vista sociale fornendo un reddito alle popolazioni meno abbienti, dando una sistemazione ai soldati alla fine del servizio, ma anche aggregando, in un contesto che ne favoriva la romanizzazione, le popolazioni indigene dei territori conquistati²⁰⁶.

Il nome centuria deriva dal fatto che originariamente, come narra Varrone nel "*De re rustica*", una centuria veniva suddivisa in 100 parti uguali. Le

204 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas*, cit., pp. 73 e ss..

205 La letteratura sui sistemi di limitazione dei fondi rustici è vastissima: oltre ai citati studi del B. BRUGI e del M. VOIGT, vedi F. CASTAGNOLI, s.v. "*Agrimensura*", in: *Enciclopedia italiana* I (Roma, 1929), pp. 987 e ss.; M. TALAMANCA, s.v. "*Confini*", in: *Enciclopedia del diritto* VIII (Milano, 1961), p.955 nt. 13.

206 B. BRUGI, *Le dottrine*, cit., p. 333.

linee divisorie erano costituite dai *limites* maggiori quali i decumani ed i cardini. I quintari erano limiti che cadevano ad ogni quinto intervallo ed erano detti anche *actuarii*. Gli altri limiti intermedi erano detti lineari, in Italia *subruncivi*.

L'incrocio tra i cardini e i decumani si determinava ad intervalli di venti *actus*, delimitando, di conseguenza, dei quadrati, con il lato di venti *actus*, della superficie di duecento iugeri²⁰⁷.

Queste e altre notizie ci pervengono da Frontino²⁰⁸, Siculo Flacco²⁰⁹, Igino gromatico²¹⁰ e Igino²¹¹, scrittori gromatici vissuti tra il I ed il II sec. d.C. le cui opere, sono state fonte inesauribile di dati sulla tecnica della divisione del terreno e della relativa rete viaria.

In questi scrittori, attenti soprattutto alla risoluzione dei problemi tipici della prassi agricola, la dicotomia *via publica* - *via privata* sembra

207 Si rammenti che l'*actus*, oltre ad essere una delle tre servitù prediali, costituiva anche una misura di lunghezza, pari a 120 piedi, cioè il duodecuplo della *decempeda*, o alla lunghezza del solco tirato *uno impetu iusto*. Vedi: Plin., *Nat. hist.* 18.3.9: *Actus* (scil. *vocabatur*) *in quo boves agerentur cum aratro uno impetu iusto; hic erat CXX pedum*; Sic. Flacc., *de cond. agr.*, (123.19 Thulin; Lachmann 159.9); L'*actus* è ancora una misura di superficie, detta anche *actus quadratus*, corrispondente ad un quadrato di 120 piedi per ogni lato, il cui doppio costituisce lo *iugerum*. Varr., *de ling. Lat.*, 5.34: *Ager dictus in quam terram quid agebant, et unde quid agebant fructus causa; alii quod id Graeci dicunt άργόν. Ut ager quo agi poterat, sic qua agi actus. Eius finis minimus constitutus in latitudinem pedes quattuor (fortasse an ab eo quattuor, quod ea quadrupes agitur); in longitudinem pedes centum viginti; in quadratum actum et latum et longum esset centum viginti*. Isid., *orig.*, 15.15.4: *Actus minimus est, latitudine pedum quattuor. . . 5. Actus quadratus undique finiturpedibus CXX ...Actus duplicatus iugerum facit . . . iugerum autem constat longitudine pedum ducentorum XL, latitudine CXX*. Cfr. ancora Varr., *de re rustica* 1.10; *de ling. lat.* 5.35; Fest., s.v. *actus* (L. 16); vedi E. DE RUGGIERO, *Dizionario epigrafico*, I (Roma, 1894), pp. 70 e ss.; G. FRANCIOSI, *Studi*, cit., pp. 97 e ss.; L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., pp. 132 e ss. in particolare ntt. 43 e 46, ritiene problema estremamente arduo accertare se effettivamente i Romani conoscessero tre tipi di *actus*: *minimus*, lineare, *quadratus*. Il CAPOGROSSI si muove all'interno di una teorica che porta a svalutare la tesi, proposta da ultimo dal FRANCIOSI, che interpreta almeno per l'età classica, *iter via* ed *actus* come sentieri di diversa dimensione. Successivamente, proiettatesi a livello di facoltà giuridiche le varie forme di passaggio, si sarebbe oscurata la distinzione tra *iter*, *via* ed *actus*, determinando la caratteristica costruzione delle tre servitù prediali, come altrettante scatole cinesi, di cui una contiene l'altra. Il problema vasto e complesso, che attiene alla stessa configurazione originaria delle servitù prediali, non può essere discusso in questa sede; ci limiteremo, solo, ad affermare che sembra eccessiva la svalutazione del CAPOGROSSI delle testimonianze che sembrano invece disporre a favore della triplice configurazione dell'*actus*.

208 Frontino Sesto Giulio, vissuto tra il 30 ed il 103 d.C., uomo politico e romano; scrisse opere di agrimensura, idraulica, tecnica militare e strategia.

209 Siculo Flacco, scrittore latino vissuto tra il I e II sec. d.C., scrisse opere di agrimensura tra le quali il *de condicionibus agrorum*.

210 Igino gromatico, scrittore latino vissuto nel II sec. d.C., è noto come autore di un trattato di gromatica (*agrimensura*) diviso in tre sezioni: *de limitibus*, *de condicionibus agrorum* e *de generibus controversiarum*.

211 Igino Gaio Giulio, scrittore latino del I sec. d.C., fu dotto autore di studi grammaticali ed in particolare del *de agricultura* e *de apibus*.

sfumarsi; vengono, anzi, in evidenza categorie nuove di vie, funzionalmente collegate al soddisfacimento di esigenze proprie della viabilità rurale.

Molte delle testimonianze forniteci dagli agrimensori sono contenute in una raccolta del V sec., comprendente anche un elenco di colonie e municipi: il cosiddetto “*liber coloniarum*”²¹².

Hyg., [*de limit.* 133.10 Thulin (Lachmann 168.8)]: *Decumanus autem primus maximus appellatur, item kardo: nam latitudine ceteros praecedunt. Alii limites sunt actuarii, atque alii linearii. Actuarius limes est, primus actus est, et ab eo quintus quisque; quem si numeres cum primo, erit sextus, quoniam quinque centurias sex limites cludunt. Reliqui medii limites lineaili appellantur, in Italia subruncivi. Actuarii autem, extra maximos decumanum et kardinem, habent latitudinem ped. XII. Per hos iter populo sicut per viam publicam debetur: id enim cautum est lege Sempronia et Camelia et Iulia. Quidam ex bis latiores sunt quam ped. XII, ut hi qui sunt per viam publicam militarem acti: habent enim latitudinem viae publicae. Linearii limites a quibusdam mensurae tantum disterminandae causa sunt constituti, et si finitimi interveniunt, latitudinem secundum legem Mamiliam accipiunt. In Italia etiam itineri publico serviunt sub appellatione subruncivorum: habent latitudinem ped. VIII. Hos conditores coloniarum fructus asportandi causa publicaverunt. Nam et possessiones pro aestimio ubertatis angustiores sunt adsignatae: ideoque limites omnes non solum mensurae sed et publici itineris causa latitudines acciperunt.*

Il passo illustra chiaramente i collegamenti tra viabilità e *limitatio*²¹³; il decumano, il cardine, i *quintarii*, ed in Italia i *subruncivi*, costituivano

212 Edizione completa in C. LACHMANN, *Gromatici veteres* I (Berlino, 1848; rist. Roma 1967), parziale in C. THULIN, *Corpus agrimensorum Romanorum* I.1 (Lipsia, 1913; rist. Stoccarda 1971).

213 L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., p. 71.

altrettante *viae*, diverse tra di loro per la misura della larghezza²¹⁴.

Dai gromatici²¹⁵ sappiamo che mentre i cardini e i *decumani maximi* si lasciavano fuori dalle assegnazioni e pertanto il loro suolo restava pubblico, i *limites*, quelle stradine più strette tra i lotti di terreno, spesso erano assegnati e cadevano in proprietà privata; ciò nonostante essi erano sempre aperti al passaggio pubblico che costituiva una vera e propria limitazione al dominio dei singoli soggetti²¹⁶.

Già la legge delle XII Tavole (Tavola 7.1) contemplava l'obbligo che avevano i proprietari degli edifici vicini di lasciare ognuno uno spazio di due piedi e mezzo per rendere effettiva la circolazione tra gli immobili.

Così, per la norma delle XII Tavole, l'*ambitus*, che misurava cinque piedi, era di proprietà privata, delimitava gli edifici cittadini ed era sottoposto obbligatoriamente al passaggio pubblico.

Ciò trova conferma in:

Fest., [*de verb. sign.*, s.v. *ambitus* (L.508)]: *Ambitus proprie dicitur circuitus aedificiorum, patens in latitudinem pedes duos et semiasse, in longitudinem idem quod aedificium: sede et eodem vocabulo crimen avaritiae vel affectati honoris.*

Bonfante²¹⁷ afferma che le limitazioni alla proprietà sono sorte solo con l'inizio del Principato; in fase decemvirale la presunta limitazione non possiede, pertanto, tale carattere, bensì tende a soddisfare solo l'interesse pubblico.

È difficile conoscere con certezza a cosa rispondesse realmente la regolazione delle XII Tavole in relazione all'*ambitus*. In dottrina sono state avanzate varie teorie: potrebbe aver garantito un'edificazione ordinata, o costituire il limite della sovranità del *pater*, o permettere

214 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas*, cit., pp. 76 e ss..

215 Sic. Flacc., *de cond. agr.* (Lachmann 158.8; Th. 122.18).

216 A. PALMA, "Le strade romane", cit., pp. 860-861.

217 P. BONFANTE, *Corso di diritto romano II*, cit., p.316-317.

l'indipendenza e l'esclusività sacrale di ogni casa ²¹⁸.

Igino gromatico, a proposito dei *limites linearii*, afferma che essi, pur potendo essere a volte linee senza ampiezza, puramente divisorie, *accipiunt latitudinem secundum legem Mamiliam*²¹⁹.

La legge Mamilia²²⁰, attestata da Cicerone e dai gromatici, stabiliva infatti che tutti i fondi avessero un confine di cinque piedi di ampiezza, formato con il contributo parziario dei proprietari confinanti, per due piedi e mezzo ciascuno, onde garantire l'accesso alle colture. Igino, in un altro passo²²¹, accenna a dimensioni diverse del *finis*, cinque o sei piedi, probabilmente per la conoscenza di diverse regolamentazioni locali.

La disposizione della *lex Mamilia* mirava probabilmente ad assicurare l'accesso al fondo posto in *agro* ed aveva rilevanza anche per l'*ager limitatus*: i *limites*, infatti, assicuravano la viabilità fino ai confini della centuria, ma non alle singole particelle poste all'interno della stessa²²². La legge Mamilia, pertanto, assicurava l'accesso alle singole proprietà attraverso la prescrizione di un'ampiezza legale del confine²²³.

I *limites subruncivi* avevano in Italia l'ampiezza di otto piedi, una misura corrispondente, forse non casualmente, all'ampiezza delle vie richiesta dalle XII Tavole²²⁴.

Comunque Igino non sembra intendere tali dimensioni in maniera rigida:

Hyg., [*de limit.* 71.3 Thulin (Lachmann 111.9)]: *Limites lege late patere... debent secundum constitutionem eorum, qui agros dividi*

218 B.BRUGI, *Le dottrine*, cit., p.337: lo inserisce in sede di limitazioni della proprietà per facilitare la circolazione e il passaggio dei vicini, evitare incendi a catena o facilitare lo scolo dell'acqua.

219 Secondo il B.BRUGI, *Le dottrine*, cit., p. 337, questa legge è probabilmente una *lex colonica*, comprendente una serie di leggi, di cui la Mamilia è caduta per la manipolazione di tardi compilatori, in quanto nei capitoletti non v'è cenno di confine tra i fondi.

220 TH.MOMMSEN identificò questa *lex Mamilia*, del testo di CICERONE con la *lex Mamilia Roscia, Pedecea, Alliena, Fabia, lex* d'agrimensore che contiene disposizioni sui *termini finales* e osservò che la stessa corrispondeva alla *lex Iulia agraria*, voluta da GIULIO CESARE nell'anno 58 a.C.

221 Hyg., *de gen. contr.*, (Lachmann 127.13; Th. 90.14).

222 B. BRUGI, *Le dottrine*, cit., pp. 339 e ss..

223 A. PALMA, "*Le strade romane*", cit., pp. 860-861.

224 Il B.BRUGI, *Le dottrine*, cit., pp.337 e ss., ritiene possibile che i *quinque pedes* richiesti dalle XII Tavole, siano gli stessi imposti dalla legge Mamilia.

iusserint. Non quia modus ullus ex mensura limitibus adscribitur: solum lex observari debet. Maximus decumanus et cardo plus patere debent sive ped. XXX, sive ped. XV, sive ped. XII, sive quot volet cuius auctoritate fit. Ceteri autem limites, qui subruncivi appellantur, patere debent ped. VIII.

La *latitudo limitis* dipendeva dalla legge o dall'arbitrio di coloro che ordinarono la divisione, compatibilmente alle consuetudini campestri, ai bisogni dell'agricoltura, alla natura del suolo²²⁵.

Era necessario, però, garantire la pubblica utilizzabilità dei *limites*:

Hyg., [*de cond. agr.* 83.18 Thulin (Lachmann 120.18)]: *Adiectumque ius, ut et limites, id est decumani et cardines, aperti populo essent. Et statuerunt decumanos et cardines maximos patentiores ceteris esse, quintarios autem et subruncivos minime patentis, non minus tamen quam{qua}vehiculo iter agi possit. In quibusdam regionibus cum limites late patere iuberent, modus eorum limitum in adsignationem non venit. Saepe enim et viarum publicarum per centurias modus exceptus est. Item sancxerunt, sicubi limites in aedificium aliquod inciderint, is cuius aedificium esset daret iter populo idoneum per agrum suum, quod semper esset pervium.*

Il passo, sottolinea l'utilizzazione pubblica dei *limites*, così come fa Frontino nel seguente passo:

Front., *de contr. agr.* (41.15 Lachmman): *Extremitas finitima linea est quae intervenit aut per iter publicum, quod transcendendi non potest secundum legem colonicam, quia omnis limes itineri publico servire debet.. .*

225 Cfr. L.CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., p. 71 nt. 82.

È possibile, a questo punto, tracciare un quadro abbastanza preciso di quanto è emerso dalle fonti gromatiche esaminate: i *limites* massimi, decumano e cardine, erano vie pubbliche escluse dall'assegnazione; gli *actuarii limites* erano egualmente esclusi dall'assegnazione e fungevano da vie pubbliche della colonia in seguito a disposizioni di alcune leggi agrarie, come la Sempronia, la Cornelia e la Julia²²⁶. I *subruncivi* erano sicuramente vie aperte all'uso pubblico, restando incerta la determinazione della proprietà del relativo suolo²²⁷.

Il problema ancora aperto è la determinazione del titolo giuridico che legittimava l'uso pubblico dei *limites* compresi nell'assegnazione e quindi in proprietà privata.

In realtà gli scrittori gromatici a quanto risulta, non affrontarono la questione giuridica del tipo di utilizzazione dei *limites*, ma privilegiarono il carattere pratico e concreto della regolamentazione della rete dei sentieri limitari, che soddisfacevano rilevanti interessi collettivi²²⁸.

226 B. BRUGI, *Le dottrine*, cit., pp. 348 e ss..

227 La dottrina è orientata ad ammettere la possibilità di *limites* minori in privata proprietà e, di conseguenza, assoggettati ad una servitù pubblica di passaggio; vedi L.CAPOGROSSI, *La struttura*, cit., p.68 nt. 77.

228 B. BRUGI, *Le dottrine*, cit., pp. 358 e ss..

4) Le *viae* negli scritti dei gromatici

Se Ulpiano costringeva nello schema dicotomico via pubblica-via privata situazioni reali in esso non inquadrabili, meglio aderenti alla realtà appaiono le classificazioni delle vie negli scrittori gromatici:

Sic. Flacc., *de cond. agr.* (110.2 Thulin): *Nam sunt viae publicae [regales], quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent.*

Siculo Flacco, in questo passo, definisce²²⁹ pubbliche le vie costituite “*publice*”²³⁰ che ricordano nella denominazione i soggetti promotori della loro realizzazione, con ciò riecheggiando il discorso ulpiano di D. 43.8.2.21.

Sic. Flacc., *de cond. agr.* (110.6 Thulin): *Vicinales autem [viae] de publicis quae devertuntur in agris et saepe ipsae ad alteras publicas perveniunt . . .*

Per quanto riguarda le vie vicinali, nella testimonianza del gromatico, queste traggono origine dalle pubbliche e spesso conducono ad altre vie pubbliche²³¹.

Nell’agrimensore, quindi, scompare tanto la collocazione “*in vicis*” quanto la direzione “*in vicos*” che Ulpiano, in D. 43.8.2.22, considerava ai fini della nozione delle *viae vicinales*.

Inoltre, Siculo Flacco sembra voler sottolineare il ruolo di collegamento tra le *viae publicae* svolto dalle *viae vicinales*, a cui Ulpiano in D. 43.7.3.1, sembra soltanto accennare.

Se il quadro così delineato fino adesso comunque appare chiaro, le cose si

229 Per la dottrina sul testo, v.edi : A. PALMA, “*Le strade romane*”, cit., pp.306 e ss.

230 *Munire* ha qui sia il significato di *facere* che di *reficere*; cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., p. 40 nt. 39.

231 G. SCHERILLO, *Lezioni*, cit., pp. 104 e ss..

complicano quando Igino e Siculo Flacco, accanto alle vie *publicae e vicinales*, introducono una nuova categoria: le *viae communes*:

Hyg., *de gener. contriv.* (91.7 Thulin) :.. *itemque <via> utrum publica aut vicinalis aut duum communis aut privata alterius; ...*

Sic. Flacc., *de cond. agr.* (111.9 Thulin) :....*viae publicae et vicinales et communes ...*

Quali fossero le *viae communes* apprendiamo da:

Sic. Flacc., *de cond. agr.* (111.2 Thulin): *Nam et communes viae [quae] ex vicinalibus nascuntur; quae aliquando inter binos possessores in extremis finibus, pari utrique modo sumpto, communique inpensa, iter praestant.*

Siculo Flacco, in questo testo, afferma che le *viae communes* traggono origine dalla *viae vicinales* e che, collocate al confine tra due fondi, sono costituite con contributi a carico dei “*bini possessores*”, appunto, confinanti, onde consentire s’intende il passaggio reciproco²³².

L’agrimensore nell’organizzazione agraria romana distingueva due tipologie di strade vicinali.

Al primo tipo erano da ricondurre le strade costruite su suolo privato che, aperte ad un limitato numero di proprietari fondiari, per *alienos agros transeunt*; queste erano quindi vie che passavano per i fondi altrui e non servivano al pubblico passaggio; ovvia pare la conseguenza che i titolari dei fondi attraversati dovessero provvedere alla manutenzione di tali vie.

Al secondo tipo erano da ricondurre proprio le strade *communes* che erano costruite da due proprietari vicini per garantire il passaggio reciproco; il

232 M. T. MORRONE, s. v. “*Strade*”, cit., p.472, secondo la quale “ciascuno degli utenti della *via communis* fa uso di una parte del terreno in forza del suo diritto di proprietà e dell’altra parte in forza di una servitù, a suo favore costituita .

passaggio era ristretto comunque ad un limitato gruppo di proprietari. Esse, pur se nascenti dalle vie vicinali, potevano essere utilizzate dai proprietari dei fondi da queste attraversate e pertanto le spese di manutenzione pare fossero distribuite tra ciascun comproprietario in misura adeguata²³³.

Nei testi dei gromatici risulta comunque incerta la collocazione delle *viae privatae* e dalla lettura dei testi non è chiaro se per gli autori esse fossero strade onerate da una servitù di passaggio o piuttosto comprendessero le due figure appena considerate; si riscontrano anche in queste fonti incertezze ed oscurità²³⁴.

Appare chiaro che il gromatico individua tre categorie di *viae*: le *publicae*, le *vicinales* e le *communes* e non menziona le *privatae*. In tale modo ha, forse, inteso escludere dalla tripartizione vie non soggette ad utilizzazione collettiva; pertanto le vie pubbliche, vicinali e *communes*, sarebbero in sostanza oggetto di una considerazione unitaria, in quanto, sebbene con intensità diversa, erano tutte soggette a forme di utilizzazione collettiva o interpersonale²³⁵.

Tali *viae communes* non compaiono invece negli scritti di Ulpiano e ciò mi fa pensare che dal punto di vista strettamente legale esse fossero assorbite dal giurista nella più generale categoria delle *viae privatae*. Questo probabilmente perchè si trattava di strade pur sempre aperte ad un uso limitato ai titolari del suolo, come tali non distinguibili dalle *viae privatae* soggette ad un uso esclusivo. Nonostante ciò nell'ambito della viabilità rurale esse dovevano avere di contro un grosso rilievo se anche in Igino esse appaiono raffigurate in modo autonomo accanto alle *viae privatae alterius*²³⁶:

233 G. SCHERILLO, *Lezioni*, cit., pp. 120 e ss..

234 Il L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La Struttura*, cit., p.43, scrive che non è chiara la collocazione delle *viae privatae* nella classificazione di Siculo Flacco.

235 A. PALMA, *“Le strade romane”*, cit., p.876.

236 Igino, *de gen. controv.*, (Lachmann 128.5; Thulin 91.5).

Hygin., *de gen. controv.* (91.5. Thulin): *Nam si fossa eri finalis, videndum utrum unius aut utriusque sit partis, et si in extremo fine facta; itemque via utrum publica aut vicinalis aut duum communis aut privata alterius; item rivis si observabuntur finis, utrum naturalis sit rivus aut ex fossis arcessita aqua rivum fecerit, et utrum privatus observari aut communis debeat.*

La differente posizione in relazione alla classificazione delle *viae* e alla nozione delle singole categorie, dei gromatici da una parte e dei giuristi come Ulpiano dall'altra, è legata alla diversità di interessi che li spingevano.

Per intenderci, nei gromatici la materia delle *viae* si inserisce nel contesto generale dei *genera finitionum*, e va interpretata privilegiando l'elemento su cui si fonda la distinzione tra *viae privatae* da una parte e *viae publicae, communes et vicinales*, dall'altra: le une (*viae privatae*) rispondono all'esigenza esclusiva di assicurare il passaggio, le altre (*viae publicae, communes et vicinales*), oltre a costituire un passaggio, fungono da confine:

Sic. Flacc., *de cond. agr.* (111.6 Thulin): *Privatae itaque viae ad finitiones agrorum non pertinent, sed ad itinera eis praestanda.. .*

Sic. Flacc., *de cond. agr.* (111.9 Thulin): *Ergo viae publicae et vicinales et communes in finibus incidunt: non enim finium causa diriguntur, sed itinerum. ita tam fas est finem facere quam et transire viam.*

Interessante risulta la persistenza del binomio *via-finis* presente negli *agri limitati per centurias*, in cui la normale percorrenza viene assicurata dalla presenza di *limites* divisorii, distinti per ampiezza e natura giuridica

dell'utilizzazione, in vie pubbliche, vicinali e talora private.

Sembra questo, infatti, il senso, in Siculo Flacco, dell'accomunamento tra *viae publicae*, *viae vicinales* e *viae communes* ancorato all'incidenza sui confini di tutte quelle categorie di *viae*, rispetto alle quali la categoria delle *viae privatae* finisce per assumere una rilevanza meramente residuale, mentre le *viae vicinales*²³⁷, tanto in Iginio quanto nello stesso Siculo Flacco, sembrano per ciò stesso occupare una posizione diversa e, in particolare, caratterizzata da maggiore autonomia rispetto alla considerazione che ad esse sembra aver riservato Ulpiano²³⁸.

Dal confronto dei dati offerti dalle fonti giuridiche e gromatiche è possibile tentare di delineare un'ipotesi generale circa lo stato della dottrina giuridica delle *viae*, quale appare in Ulpiano.

Alcuni autori tendono a conciliare le indicazioni di Siculo Flacco con quelle di Ulpiano: entrambi i sistemi sarebbero imperniati sulle *vie vicinali*²³⁹. Altri pongono l'accento sui criteri ispiratori dei due sistemi²⁴⁰.

Le classificazioni gromatiche, essendo di carattere eminentemente pratico, mirano più a descrivere compiutamente²⁴¹, che a qualificare dogmaticamente.

Ulpiano, invece, tentando di determinare gli ambiti di applicazione della tutela interdittale ai *loca publica*, è di conseguenza costretto ad articolare necessariamente il sistema per categorie formali, in base al ristretto parametro classificatorio imposto dalla dicotomia *via publica-via privata*.

La continua tensione tra i due criteri della pertinenza del terreno e del tipo di utilizzazione determina la successione di classificazioni diversamente ispirate e dogmaticamente contraddittorie.

Il giurista finisce, così, per escludere dalla tutela interdittale pubblica, più efficace, le vie vicinali derivate *ex collatione privatorum*, che pure

237 L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., p. 50.

238 M.G.ZOZ, *Riflessioni*, cit., p.168 nt.524.

239 L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura*, cit., pp. 50 e ss..

240 A.PALMA, "*Le strade*", cit., pp.876- 877.

241 A.PALMA, "*Le strade*", cit., pp.876- 877.

rappresentano un fenomeno di rilevante interesse collettivo.

È necessario, allora, interpretare gli scritti di Ulpiano tenendo presente il complesso dei dati offerti dalle fonti gromatiche, più strettamente aderenti alla realtà, ed individuando gli elementi delle classificazioni ulpianee conformi ai dati offerti dagli agrimensori “che attestano l’oscillazione del giurista tra adesione ai principi ed attenzione alla prassi”²⁴².

242 A. PALMA, “*Le strade*”, cit., p. 877.

CAPITOLO V

La tutela delle *viae*

1) Magistrati e funzionari preposti alla tutela delle *viae*.

La straordinaria conservazione, ancora ai nostri giorni, del sistema stradale romano, si deve, oltre che alla perfetta realizzazione sotto il profilo tecnico e alla resistenza dei materiali impiegati, anche e soprattutto alla ininterrotta attività di manutenzione. Senza però un saldo retroterra organizzativo ed amministrativo le vie dei romani difficilmente avrebbero potuto svolgere così a lungo la loro funzione.

La ricostruzione storica delle figure e dei poteri dei vari funzionari amministrativi non è particolarmente difficile, trovando riscontro nei provvedimenti legislativi ed in un complesso di testimonianze storiche, giuridiche ed epigrafiche.

I funzionari preposti alla cura, vigilanza e ispezione delle vie furono differenti in epoca repubblicana e in età imperiale²⁴³.

In età repubblicana, la cura, la sorveglianza e la la conservazione delle opere pubbliche, che i romani indicavano con l'espressione "*sarcta tecta tueri- exigere*"²⁴⁴, fu affidata dapprima ai consoli²⁴⁵, poi ai censori; infine, passò agli edili²⁴⁶, e, comunque, fu esercitata, insieme ad altre funzioni amministrative, dalle magistrature ordinarie fornite di *aedilicia potestas*. Un buon numero delle vie di Italia portano infatti, ancora oggi, il nome di censori, consoli e pretori.

Nei primi tempi della Repubblica, quando il potere dei consoli era globale ed illimitato, gli stessi si occupavano contemporaneamente

243 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas*, cit., pp. 215 e ss..

244 Cfr. DE RUGGIERO, E., *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., pp. 21 e ss..

245 M. T. MORRONE, s.v. "*Strade*", cit., p.473.

246 Cfr. DE RUGGIERO, E., *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., pp. 57 e ss..

all'amministrazione delle finanze²⁴⁷ anche delle opere pubbliche.

Nei periodi di assenza dei consoli, eccezionalmente le competenze in materia di *opera publica* ricadevano sui pretori.

Istituita la censura, la cura e la sorveglianza delle strade passò ad essa. Oltre ai censori, i magistrati che più direttamente ebbero competenza in questo campo furono gli edili, curili e plebei, i quali si dividevano i diversi distretti o quartieri dell'*Urbis*, anche ricorrendo alla sorte²⁴⁸.

Mentre l'azione degli edili si svolgeva in Roma, nei comuni d'Italia finchè non si acquistò la piena autonomia amministrativa, furono precipuamente i censori a provvedere alle opere pubbliche.

Nelle loro varie e vaste attribuzioni gli edili erano coadiuvati dai *IVviri viarum curandarum*²⁴⁹. In questi ultimi vanno, forse, identificati i *curatores viarum* di cui si hanno già notizie, attraverso iscrizioni²⁵⁰ risalenti alla fine dell'età repubblicana²⁵¹. De Martino²⁵² a tal proposito, afferma che i *curatores viarum* esistevano già in Italia in epoca Repubblicana come funzionari preposti alla cura di particolari strade, le più importanti. Chapot²⁵³ invece sostiene che questi *curatores viarum*, durante la repubblica, non avessero funzioni specifiche e la loro competenza si estendeva a tutte le vie²⁵⁴. Probabilmente questi *curatores viarum* dell'età repubblicana erano generalmente censori e a volte edili che solo occasionalmente portavano il titolo di *curator viis sternundis*²⁵⁵.

Sono numerosi gli esempi di magistrati che rivestirono anche l'incarico di *curator viarum*: a Pompeo fu affidata dalla *lex Cornelia Caelia*, nel 57

247 Cfr. DE RUGGIERO, E., *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., pp. 49 e ss..

248 Varro, *de ling. lat.*, 5.158; CIL, I, 206.

249 Cfr. V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., pp. 787 e ss..

250 CIL VI, 1283 (*elogium de C. Claudius Pulcher*, console nel 92 a.C.) e CIL VI, 3824 ,31603 (iscrizione del 115 a.C., in cui il censore *Metellus* affida a tre *curatores viarum* i lavori di costruzione di tre sezioni della via Cecilia).

251 Cfr. L.CANTARELLI, *La serie dei curatori italici delle vie durante l'Impero*, Bull. Commiss. Arch., 19, (Roma, 1891), pp. 81e ss..

252 F. DE MARTINO, *Storia della costituzione romana* vol. IV, (Napoli, 1975), pp. 585 e ss.

253 Cfr. CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 789.

254 Cfr. CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 789.

255 CIL IX, 2345.

a.C. la *cura annonae* e le *curae ludorum* e *viarum*; nell'anno 65 a.C., *Minucius Thermus*, fu contemporaneamente pretore e *curator viae Flaminiae* (Cic., *ad Att.*, 1.1.2); Giulio Cesare, fu edile, e *curator viae Appiae* (Plutarch., *Caes.*, 5.4).

All'attività di questi *curatores* si accompagnò alla fine già della repubblica anche l'intervento di alcuni illustri personaggi pubblici. Agrippa restaurò a sue spese l'intera rete viaria di Roma e lo stesso fece Augusto riguardo alla Flaminia nel 27 a.C.²⁵⁶.

La *cura aquarum*, la *cura alvei Tiberis*, la *cura viarum*, la *cura operum publicorum*²⁵⁷, rappresentarono dei canali privilegiati attraverso i quali si intendeva esaltare l'immagine del potere centrale dedito al benessere della *res publica*, garanzia e strumento di stabilizzazione delle condizioni di vita del *civis Romanus*.

Fino a quando Roma continuò ad essere circoscritta entro le antiche mura Serviane, l'attività dei *IVviri* poté agevolmente svolgersi in due ambiti: il lastricamento delle vie e la nettezza delle medesime. Ma quando Roma cominciò ad ampliare i suoi confini, tanto che, case, monumenti d'ogni sorta e nuove opere occuparono tutto il suolo compreso nel primo miglio, si avvertì il bisogno di separare le due competenze, creando una magistratura secondaria e affidando ad essa la nettezza delle *viae*: i *III viri viis in urbe purgandis* e i *II viri viis extra urbem purgandis*, i quali ultimi esercitavano il loro ufficio dalle mura al primo miglio²⁵⁸.

Di questi magistrati la testimonianza più antica è offerta da Pomponio, che attesta la loro creazione intorno alla seconda metà del III secolo a.C., dopo quella del pretore pellegrino:

256 A.PALMA, *Le 'curae' pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*. Pubblicazioni della Facoltà giuridica dell'Università di Napoli, (Napoli, 1980), p.184.

257 A.PALMA, *Le 'curae' pubbliche*, cit., p. 184.

258 A.PALMA, *Le 'curae' pubbliche*. cit., pp.172-180.

D. 1.2.2.30 (Pomp., *libro singulari enchiridii*): *Constituti sunt eodem tempore et quattuorviri qui curam viarum agerent, et triumviri monetales aeris argenti auri flatores, et triumviri capitales qui carceris custodiam haberent, ut cum animadverti oporteret interventu eorum fieret.*

Sicuramente non si ebbe più traccia di essi in epoca imperiale.

Durante la Repubblica anche ai dittatori fu attribuita la *cura urbis*, ma solo in casi di urgente necessità: per le ricostruzioni in seguito ad incendi, ecc..

Per quanto riguarda il Senato, si può dire che non ebbe nessuna funzione direttamente relazionata alla creazione o amministrazione di vie pubbliche, anche se, indirettamente, come organo di grande importanza, influì negli ultimi tempi della Repubblica mediante l'approvazione di misure volte a far sì che i magistrati ordinari prendessero le decisioni opportune per compiere ricostruzioni o rifiniture di opere danneggiate con il tempo o per altre cause²⁵⁹.

Abbiamo notizia di un prolungamento del *clivus Martis*, l'unica opera pubblica di natura viaria realizzata a Roma dal Senato:

CIL VI, 1270: (*Senatus populusque Romanus clivom Martis pecunia publica in planitiam redigendum curavit*).

In epoca imperiale i magistrati repubblicani persero le funzioni relative alle opere pubbliche, e questa funzione passò nella mani dell'Imperatore, il quale se ne valse più o meno largamente a seconda del suo moderato o sfrenato desiderio di popolarità.

L'attività svolta da Augusto, nel campo edilizio in genere, fu di gran lunga superiore non solo a quella dei suoi successori, ma anche dei precedenti

259 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 56.

magistrati della Repubblica.

Di particolare interesse è il tema della *cura viarum*, vista nell'ambito più generale dello studio delle curatele augustee. Di essa abbiamo testimonianza in Svetonio²⁶⁰.

Augusto, che in precedenza già si era occupato delle grandi strade italiane con l'allargamento delle reti stradali e la suddivisione di Roma in XIV regioni²⁶¹, nel 20 a.C. istituì ufficialmente la *cura viarum*²⁶², di cui egli stesso assunse la direzione, coadiuvato da un *collegium*, di cui non conosciamo il numero, di *curatores viarum*, funzionari di rango senatorio nominati *ex senatus consensu* o *auctoritate*²⁶³.

La creazione dei *curatores viarum*, determinò la soppressione dei *II viri viis extra urbem purgandis*, forse nell'anno 20 a.c., mentre i *IV viri viis in urbe purgandis* dell'epoca repubblicana furono mantenuti e continuarono ad assumere la manutenzione delle strade della capitale insieme agli edili e sotto la loro sorveglianza; nelle fonti li ritroviamo con il nome di *IV viri viarum curandarum*.

I *curatores* si distinsero da tutte le altre magistrature per una durata del loro mandato più prolungata e variabile nel tempo, anche fino a undici anni, evidentemente condizionata dalle specifiche esigenze di garantire un adeguato esercizio delle proprie funzioni.

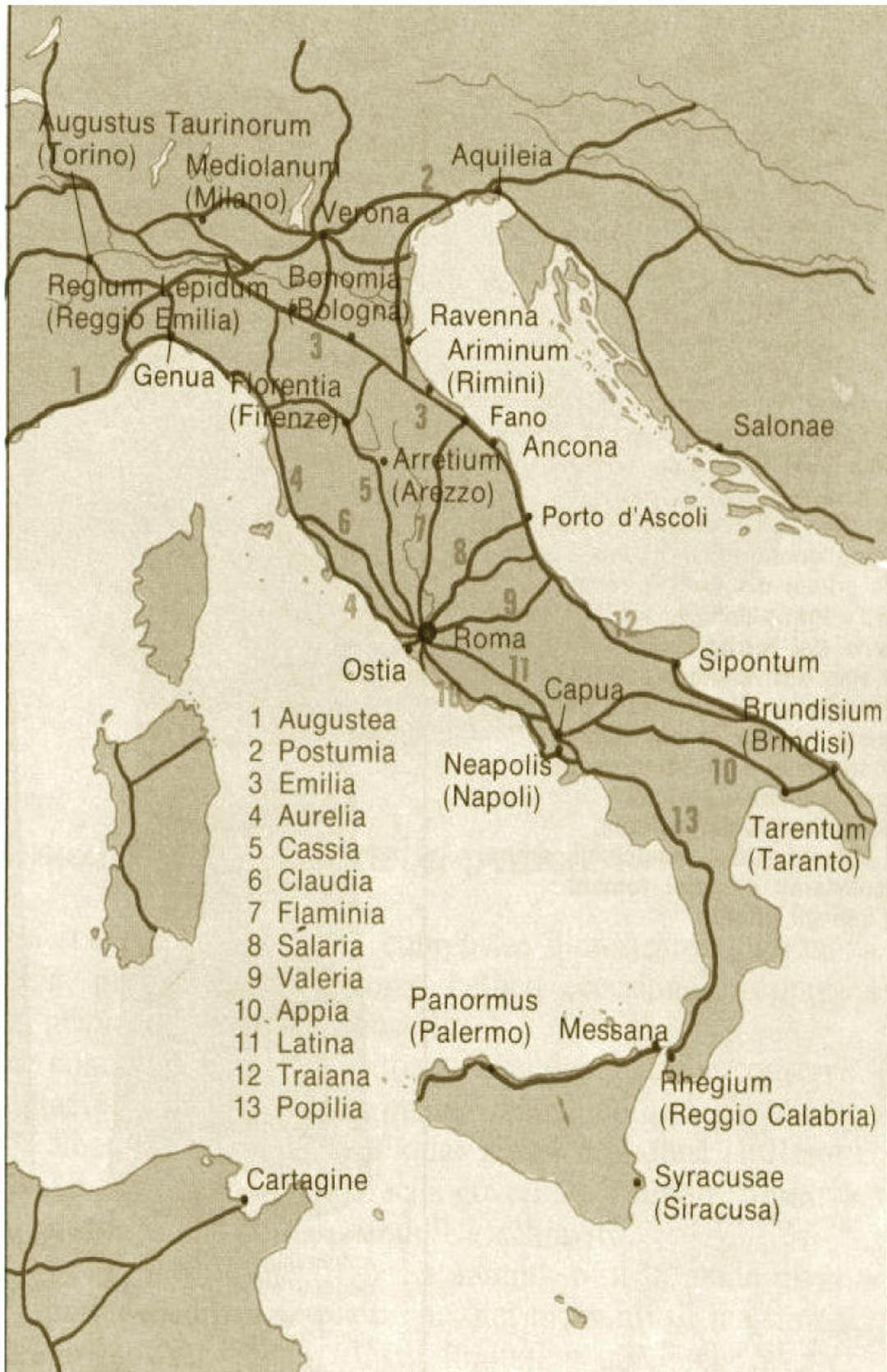
Ma è incerto se tali funzionari avessero, fin da Augusto, una competenza generale sulle strade dell'Impero o fossero preposti già a determinate strade. Trattandosi di un incarico collegiale si potrebbe trarre la conclusione che in prima fase tutti i *curatores viarum* sicuramente svolsero le loro funzioni in comune.

260 Svetonio, *De vita Caesarum*, Aug. 37.

261 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 56.

262 A.PALMA, *Le "curae" pubbliche*, cit., pp.200 e ss..

263 F.DE MARTINO, *Storia*, vol. IV, cit., pp. 585 e ss..



Strade romane al tempo di Augusto.

Da *"Le strade in Italia dalle Origini all'Autostrada del Sole"*, in www.cronologia.it

Tuttavia, successivamente, in epoca imperiale avanzata, quando già si fu consolidata la nuova figura così come le sue funzioni, è maggiormente plausibile pensare alla nomina di *curatores* specifici per ogni via.

Il primo curatore di cui si abbia traccia nelle fonti, è di rango equestre, il *curator viarum Labicanae et Latinae*²⁶⁴, contemporaneo di Tiberio; il primo di rango pretorio, è invece un *curator viae Aemiliae*²⁶⁵, istituito sotto il regno di Nerone.

In questo periodo, quindi, ogni strada importante nell'*urbs* aveva il suo *curator* a cui era affidata la vigilanza, la gestione, il mantenimento, ma anche il restauro, la stabilità delle opere, in particolare del lastricato o dei marciapiedi, della segnaletica, dei canali di scolo per le acque, delle opere di difesa e consolidamento del tracciato. Inoltre, era di loro competenza anche l'attuazione delle norme giuridiche relative alla tutela patrimoniale della strada e dei regolamenti di polizia²⁶⁶ a proposito della circolazione.

In numerosissime occasioni questi compiti non venivano svolti dai *curatores*, ma venivano affidati a terzi che li coadiuvavano, così: *praefecti vehiculorum*, *procuratores*.

A partire poi dall'imperatore Nerone, le principali vie che andavano da Roma fino ai confini d'Italia furono amministrate da *curatores* assistiti da *subcuratores* (CIL VI, 3536; VII, 1054; X, 7587).

Questi funzionari erano nominati dall'imperatore e responsabili davanti a lui. Curavano i lavori di manutenzione e ne sorvegliavano l'esecuzione; autorizzavano nuovi lavori, facevano demolire quelli eseguiti senza autorizzazione.

Per quanto riguarda il *praefectus vehiculorum*, in Italia probabilmente questa figura giocò un ruolo importante; a lui fu affidato il compito di revisionare lo stato delle grandi strade maestre affinché fossero adatte al

264 Cfr. V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., pp. 787 e ss..

265 Cfr. V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., p. 785 .

266 L.QUILICI, "Le strade romane nell'Italia antica", *Viae Publicae Romanae*, (Roma, 1991), p. 22.

traffico.

In quanto ai *subcuratores*, da una parte ci sono autori²⁶⁷ che affermano che sarebbero stati eletti dal loro superiore, il *curator* e, pertanto, responsabili davanti a lui; altri autori²⁶⁸ affermano invece, che sarebbero stati nominati direttamente dall'imperatore, probabilmente per il fatto che tutti i funzionari denominati con la preposizione di “*sub*” potevano essere solo di nomina imperiale.

Se, in generale, i *curatores* appartenevano all'ordine senatoriale, i *subcuratores* e *procuratores* venivano dall'ordine equestre.

Le arterie di minor importanza venivano amministrate da *curatores* di rango equestre²⁶⁹.

Fuori dall'Italia, invece, la *cura* delle strade veniva esercitata dai governatori nell'ambito delle ampie facoltà giurisdizionali e amministrative che li contraddistingueva.

Quanto alla scomparsa dei *curatores*, Palma²⁷⁰ afferma che questa avvenne ai tempi di Costantino, in seguito alle grandi trasformazioni dell'Amministrazione, cominciate già sotto l'impero di Diocleziano. A partire da quest'epoca, il termine *curatores* che spesso continua a trovarsi in non poche iscrizioni, probabilmente, dovette essere riferito a funzionari straordinari, essendo la carica ordinaria ormai priva di reali competenze²⁷¹. Uno degli ultimi *curatores viarum* conosciuto è *C. Vettius Cossinus Rufinus, curator viae Flaminiae* prima del 306 d.C.²⁷².

Nel Basso Impero la cura delle strade di Roma fu affidata al prefetto della città, assistito dai *curatores regionum*²⁷³, *vicomagistri* e dal *curator operum publicorum*; probabilmente anche a Costantinopoli esistette un

267 In particolare: E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 56.

268 Cfr. L. CANTARELLI, *La serie dei curatori italici delle vie durante l'Impero*, cit., pp. 81 e ss..

269 Cfr. V. CHAPOT, s.v. “*Via*”, cit., pp. 787 e ss..

270 A. PALMA, *Le “curae” pubbliche*, cit., p. 566.

271 V. PONTE, *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, cit., p. 233.

272 A. PALMA, *Le “curae” pubbliche*, cit., p. 567.

273 Cfr. V. CHAPOT, s.v. “*Via*”, cit., p. 785.

praefectus urbis, investito delle stesse attribuzioni del *praefectus* di Roma²⁷⁴.

274 Cfr. V.CHAPOT, s.v. “*Via*”, cit., pp. 787 e ss..

2) Misure di protezione e di polizia delle strade.

Tutte le attività che oggi usualmente vengono ricomprese nella definizione “misure di polizia stradale”, al tempo dei Romani, sia nell’*Urbs*, sia in Italia e Province, venivano realizzate mediante l’emanazione di editti che avevano come fine quello di prevenire e reprimere le attività pericolose per la collettività, e garantire il mantenimento della pace, dell’ordine, della sicurezza pubblica su tutte le strade dell’Impero.

Gli organi di polizia stradale a cui principalmente fu affidata la vigilanza e la sicurezza delle strade, furono i *tresviri capitales*, creati nel secolo III a.C. .

Questi, esercitavano la vigilanza sulle strade insieme agli edili curuli, e si occupavano di controllare vagabondi, fuggitivi, e registrare tutte le persone che presumevano potessero compromettere la pace della Repubblica ²⁷⁵.

I *tresviri capitales* erano assistiti dai *quinqueviri cis Tiberim*:

D. 1.2.2.31 (Pomp., *libro singulari enchiridii*): *Et quia magistratibus vespertinis temporibus in publicum esse inconueniens erat, quinqueviri constituti sunt cis Tiberium et ultis Tiberim, qui possint pro magistratibus fungi. (33)et tamen hi, quos Cistiberes diximus, postea aediles senatus consulto creabantur.*

La vigilanza notturna delle strade sarebbe stata invece affidata ai *triumviri nocturni*:

T. Liv., 39.14.10: *Triumviri capitalibus mandatum est, ut vigiliis disponerent per urbem servarentque, ne qui nocturni coetus fierent.*

275 V. PONTE, *Règimen juridico de las vías públicas en Derecho Romano*, cit., p.236.

Secondo Mommsen²⁷⁶, il corpo dei *tresviri nocturni* era più antico, e, scomparve probabilmente dopo il 289 a.C., anno intorno al quale furono creati i *tresviri capitales*, che hanno assorbito tutte le loro funzioni:

Val. Max., 8.1.5: *Triumviri ... quod ad incendium in sacra via ortum extinguendum tardius venerant ... damnati sunt.*

A partire da Augusto furono potenziate le funzioni di polizia stradale con la creazione della *praefectura urbis*²⁷⁷. Negli incroci delle grandi strade e nelle prossimità delle stazioni del *cursus publicus* furono collocati *militēs stationarii*, per garantire la sicurezza del traffico e reprimere il fenomeno dei banditi:

Suet., *Aug.*, 32:..... *grassaturas dispositis per opportuna loca stationibus inhibuit.*

Suet., *Tib.*, 37:...*stationes militum per Italiam solitio frequentiores disposuit.*

Al *praefectus urbis* spettarono durante il Basso Impero un'ampia serie di competenze, tra cui la promulgazione di regolamenti di polizia relativi alla circolazione viaria e all'apertura di negozi e magazzini, nonché la vigilanza sul rispetto delle norme urbanistiche²⁷⁸.

Sotto Giustiniano furono creati i *praetores plebis*, a cui vennero trasferite tutte le competenze relative alla vigilanza e sicurezza delle strade.

Analizziamo adesso le misure amministrative volte alla protezione e manutenzione delle *viae*.

Va tenuto presente che le strade romane erano soggette ai più svariati fenomeni: dall'erosione dei tracciati dovuta al passaggio dei carri, ai

276 TH. MOMMSEN, *Manuel des antiquités romaines, le droit public romanin*, (tr. Girard, Paris 1889-94; reimpr.1984) p. 568.

277 Cfr. V.CHAPOT, s.v. "Via", cit., pp. 787 e ss..

278 A.PALMA, *Le "curae" pubbliche*, cit., p.567.

fenomeni naturali come terremoti o inondazioni e incendi²⁷⁹.

In tutti questi casi poteva succedere che fosse compromessa solo una piccola parte della strada o anche tutto il tragitto dell'arteria, e a volte ne derivava persino la traslazione o il movimento dei *limites* stradali, così confondendosi il suolo pubblico con quello privato. In tutti questi casi, il magistrato competente doveva intervenire per delimitare la proprietà pubblica da quella privata - *terminatio* -, o meglio ancora procedere alla rivendicazione giudiziaria del suolo pubblico, o emettere una serie di rimedi amministrativi, consistenti generalmente in proibizioni²⁸⁰.

La limitazione del suolo spettava di regola ai censori e ai consoli²⁸¹, che delegavano un *curatores viarum* o edile - a secondo dell'epoca - ma talvolta rientrava anche tra le competenze del senato e degli imperatori.

In questi casi la delimitazione veniva espressa con la formula "*ex s(enatus) c(onsulto) ripam terminavit*" o "*ex auctoritate*" (proveniente dal *princeps*), se era una delimitazione *ex novo*²⁸², o con l'espressione "*restituit*", "*restituerunt*", se si trattava di riprodurre i precedenti confini.

Per quanto riguarda l'uso della via pubblica, questo, poteva essere ordinario²⁸³, ossia conforme alla destinazione della via, o eccezionale. Gli usi eccezionali furono ammessi solo in virtù di licenze o concessioni²⁸⁴.

Pertanto contro colui che avesse occupato parte della via pubblica, senza l'esistenza di una particolare concessione, lo Stato procedeva giudizialmente alla sua rivendicazione²⁸⁵.

La strettezza e la irregolarità della maggior parte delle vie di Roma, che divenivano sempre più scomode al libero traffico con il frequente crollo di edifici e soprattutto con l'ingombro di botteghe ed officine d'ogni sorta,

279 E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p.229 e M. T. MORRONE, s.v. "*Strade*", cit., pp. 472 e ss.

280 Cfr. E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., pp. 231-232.

281 Cfr. E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p.231.

282 C.I.L., VI,31540; C.I.L., VI, 31541;C.I.L., VI, 31542.

283 A.PALMA, *Le "curae" pubbliche*, p. 567.

284 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*,cit, p. 231; V.PONTE, *Règimen jurídico de las vias públicas en Derecho Romano*,cit.,p.234.

285 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p.233.

resero necessari alcuni provvedimenti in forma di divieti, spesso seguiti da atti coercitivi di magistrati, ordinariamente edili e censori.

La *lex Iulia municipalis*²⁸⁶, risalente agli ultimi anni della Repubblica, contiene una serie di siffatti divieti applicati alle strade in Roma e nei dintorni.

La *lex Iulia* stabiliva che la manutenzione delle strade pubbliche incombeva essenzialmente sui proprietari frontisti²⁸⁷ :

Lex Iulia municipalis, v.20-23: Quae viae in urbe Rom(a) propiusve u(rbem) R(omam) p(assus) M, ubei continente habitabitur, sunt erunt, quouis ante aedificium earum quae via erit, is eam viam arbitrato eius aed(ilis). quoi ea pars urbis h. l. obvenerit, tueatur; isque aed(ilis) curato, uti, quorum ante aedificium erit, quamque viam h.l. quemque tueri oportebit, ei omnes eam viam arbitrato eius tueantur, neve eo loco aqua consistat, quominus conmode populus ea via utatur.

Per quanto riguardava il lastricamento dei marciapiedi, la *lex Iulia* stabiliva che i proprietari di edifici dovevano aver cura che tutta l'estensione corrispondente alla longitudine dell'edificio fosse pavimentata correttamente, con lastre conformi:

Lex Iulia municipalis, v. 53-55: Quouis ante aedificium semita in loco erit, is eam semitam eo aedificio perpetuo lapidibus perpetueis integreis continentem constratam recte habeto arbitrato eius aed(ilis), quouis in ea parte h. l. viarum procuratio erit.

Circa il transito dei carri²⁸⁸, i veicoli con carichi pesanti non potevano circolare nella città di Roma nelle ore comprese tra il sorgere del sole fino

286 Cfr. H. DESSAU, *Inscriptiones Latinae selectae* II, (Berlin, 1892).

287 Cfr. D. 43.10.1.3, che sancisce lo stesso obbligo nei confronti dei proprietari frontisti .

288 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit, p. 164.

a due ore prima del tramonto. Eccezioni a questa regola, chiara e categorica, erano previste solo per motivi di ordine urbanistico, politico o religioso. Si permetteva di circolare liberamente ai carri e carrozze, del *rex sacrorum* e dei flamine in occasione delle cerimonie²⁸⁹, o a carri che trasportavano materiali destinati alla costruzione di edifici di culto e di opere pubbliche in genere:

Lex Iulia municipalis, v. 55-67: *Quae viae in u(rbe) R(oma) sunt erunt intra ea /oca, ubi continenti habitabitur, ne quis in ieis vieis post K. Ianuar. Primas plostrum interdium post solem ortum, neve ante horam X diei ducito agito, nisi quod aedium sacrarum deorum immortalium causa aedificandarum operisve publice faciundei causa aduehei porlari oportebit, aut quod ex urbe exve ieis locis earum rerum, quae publice demoliendae locatae erunt, publice exportare oportebit, et quarum rerum causa plostra h. l. certis hominibus certis de causeis agere ducere licebit. Quibus diebus virgines Vestales regem sacrorum, flamines plostreis in urbe sacrorum publicorum p(opuli) R(omani) causa vehi oportebit, quaeque plostra triumphi causa, quo die quisque triumphabit, ducei oportebit, quaeque plostra ludorum, quei Romae aut urbi Romae [p(ropius) p(assus) M] publice feient, inve pompam ludeis circiensibus ducei agei opus erit: quo minus earum rerum causa eis que diebus plostra interdium in urbe ducantur agantur, e(ius) h(ac) l(ege) n(ihilum) r(ogatur). Quae plostra noctu in urbem inducta erunt, quo minus ea plostra inania aut stercoris exportandei caussa post solem ortum h(oris) X diei bubus iumentisve iuncta in u(rbe) R(oma) et ab u(rbe) R(oma) p(assus) M esse liceat, e(ius) h. l. n(ihilum) rogatur.*

Inoltre non era permesso intralciare piazze e portici pubblici, ed in generale qualsiasi *locus publicus*, con ostacoli o cose simili:

289 V. PONTE, *Règimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, cit., pp.241 e ss..

Lex Iulia municipalis, v. 68-73: *Quae loca publica porticusve publicae in u(rbe) R(oma) p(ropius) u(rbei) R(omae) p(assus) M sunt erunt, quorum locorum quousque porticus aedilium eorumve mag(istratuom), quei vieis loceisque publiceis u(rbis) R(omae) pr(opius)ve u(rbei) R(omae) p(assus) M purgandeis praerunt, legibus procuratio est erit, nei quis in ieis loceis inve ieis porticibus quid inaedificatum inmolutomve habeto, neve ea locaporticumve quam possideto, neve eorum quod saeptum clausumve habeto, quo minus eis loceis porticibusque populus utatur pateantve, nisi quibus uteique leg(ibus) pl(ebei)ve sc(itis) s(enatus)ve c(onsultis) concessum permissumve est.*

Qui la *lex* parla invero, soltanto di *loca* e *porticus publica*, ma è chiaro, che tra i primi va compresa ogni sorta di proprietà dello Stato; e se si accenna in modo particolare ai portici, indubbiamente è perchè questi, numerosissimi in Roma, erano più soggetti ad essere occupati²⁹⁰.

L'edile era il magistrato addetto a far rispettare queste norme; egli era preposto al quartiere in base all'accordo dei colleghi o alla sorte:

Lex Iulia municipalis, v. 24-28: *Aed(iles) cur(ules) aed(iles) pl(ebei), quei nunc sunt, quei quomque post h.l. r(ogatam) factei createi erunt eumve mag(istratum) inierint, iei in diebus V proxumeis, quibus eo mag(istratu) designatei erunt eumve mag(istratum) inierint, inter se paranto aut sortiunto, qua in partei urbis quisque eorum vias publicas in urbem Romam, propiusve u(rbem) R(omam) passus M. reficiundas sternendas curet, eiusque rei procurationem habeat. Quae pars quoque aed(ilei) ita h.l. obvenerit, eius aed(ilis) in eis loceis, quae in ea partei erunt, viarum reficiendarum tuendarum procura/io esto, utei h.l. oportebit.*

290 Cfr. E.DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 165.

Misure analoghe di polizia stradale contiene anche la *lex coloniae Genetivae Iuliae*²⁹¹.

Il proprietario di un edificio non poteva demolirlo, tranne se non ne assicurasse la ricostruzione, o tranne che il Senato permettesse l'abbattimento:

Lex coloniae Genetivae Iuliae sive Ursonensis 75: Ne quis in oppido ... aedificium detegito neve demolito neve disturbato, nisi si praedes Ilvir(um) arbitrato dederit se redaedificaturum, aut nisi decuriones decreverint.

Era vietato il seppellimento all'interno della città²⁹²; si autorizzava pertanto il magistrato locale ad imporre una multa e a demolire la tomba:

Lex coloniae Genetivae Iuliae sive Ursonensis 73: Ne quis intra fines oppidi colon(iae)ve, qua aratro circumductum. erit, hominem mortuom. inferto neve ibi humato neve urito neve hominis mortui monimentum aedificato.

Questi statuti non contengono però il motivo dei menzionati divieti: ma indubbiamente devono aver avuto grande peso tanto il decoro edilizio di Roma, quanto particolarmente l'impedire che con il tempo le macerie finissero per invadere le *viae* ed ostacolare il traffico²⁹³.

Alcuni provvedimenti amministrativi riguardano in modo particolare le vie pubbliche cittadine.

Ulpiano, distinguendo tra le *viae privatae*, *vicinales* e *publicae*, aveva assegnato alle vie pubbliche cittadine una particolare posizione, affermando che per esse non era prevista la tutela interdittale, bensì l'intervento magistratuale quando si fosse realizzato un qualche

291 Cfr. E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 250.

292 Cfr. E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 251 nt.1.

293 Cfr. E. DE RUGGIERO, *Lo Stato e le opere pubbliche in Roma antica*, cit., p. 251.

deterioramento; in effetti in questo caso essendo più facile la sorveglianza, era meno necessaria la collaborazione dei singoli ²⁹⁴ :

D. 43.8 2.24 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Hoc interdictum tantum ad vias rusticas pertinet, ad urbicas vero non: harum enim cura pertinet ad magistratus.*

Il giurista in questo passo con il termine generico *magistratus*²⁹⁵ con molta probabilità si riferiva : ai *curatores urbis*, ai *duoviri aedilicia potestate* nei municipi, e agli edili curuli a Roma e nelle colonie; a questi ultimi probabilmente si riferisce anche Papiniano nel passo che andrò ad esaminare qui di seguito: D.43.10.

Il titolo X del Digesto, libro XLIII²⁹⁶, contiene le principali misure di polizia relative alle *viae* cittadine, alla costruzione, alla manutenzione di esse²⁹⁷. Queste sono puntualmente descritte da Papiniano nei cinque paragrafi dell'unico frammento tratto dall'opera *de cura urbium*: D. 43.10

Ἐκ τοῦ ἀστυνομικοῦ μονοβιβλίου τοῦ Παπινιανοῦ. Οἱ ἀστυνομικοὶ ἐπιμελείσθωσαν τῶν κατὰ τὴν πόλιν ὁδῶν, ὅπως ἂν ὁμαλισθῶσιν καὶ τὰ ρεύματα μὴ βλάβηται τὰς οἰκίας καὶ γέφυραι ὧσιν οὐδ' ἂν δέη. Ἐπιμελείσθωσαν δὲ ὅπως οἱ ἴδιοι τοῖχοι ἢ τῶν ἄλλων ἢ τῶν περὶ τὰς οἰκίας ἢ εἰς τὴν ὁδὸν φέροι μὴ σφαλερὰ ἢ, ἵνα ὡς δεῖ καθαιρῶσιν οἱ δεσπότες τῶν οἰκιῶν καὶ ἐπισκευάζωσιν. εἰ δὲ μὴ καθαιρῶσιν μηδὲ ἐπισκευάζωσιν, ζημιούτωσαν αὐτούς, ἕως ἂν ἀσφαλῆ ποιήσωσιν. Ἐπιμελείσθωσαν δὲ ὅπως μηδεὶς ὀρύσσει τὰς ὁδοὺς μηδὲ χωννύη μηδὲ κτίσει εἰς τὰς ὁδοὺς μηδέν· εἰ δὲ μὴ ὁ μὲν δοῦλος ὑπο τοῦ ἐντυχόντος μαστιγούσθω, ὁ δὲ ἐλεύθερος ἐνδεικνύσθω τοῖς ἀστυνόμοις, οἱ δὲ ἀστυνόμοι ζημιούτωσαν κατὰ τὸν νόμον καὶ τὸ γεγονός καταλύετωσαν. Ἐπισκευάζειν δὲ τὰς ὁδοὺς τὰς δημοσίας κατὰ τὴν ἐαυτοῦ οἰκίαν ἕκαστον καὶ τὰς ὑδρορροὰς ἐκκαθαίρειν τὰς ἐκ τοῦ ὑπαιθρίου καὶ ἐπισκευάζειν οὕτως, ὡς ἂν μὴ κωλύη ἄμαξαν ἐπιέναι. ὅσοι δὲ μισθωσάμενοι οἰκοῦσιν, εἰ μὴ ἐπισκευάσῃ ὁ δεσπότης, αὐτοὶ ἐπισκευάσαντες ὑπολογιζέσθωσαν τὸ ἀνάλωμα κατὰ τὸν μισθόν. Ἐπιμελείσθωσαν δὲ καὶ ὅπως πρὸ τῶν ἐργαστηρίων μηδὲν προκείμενον ἢ, πλὴν εἰ κναφεὺς ἰμάτια ψύγη ἢ τέκτων τροχοὺς ἔξω τιθῆ· τιθέσθωσαν δὲ καὶ οὗτοι, ὥστε μὴ κωλύειν ἄμαξαν βαδίζειν. Μὴ ἐάτωσαν δὲ μηδὲ μάχεσθαι ἐν ταῖς ὁδοῖς μηδὲ κόπρον ἐκβάλλειν μηδὲ νεκρὰ μηδὲ δέρματα ρίπτειν.

294 Non è detto peraltro che l'autorità amministrativa si fosse disinteressata alla sorveglianza delle vie extraurbane; cfr. D. 43.8.2.25; (Ulp. 68 *ad ed.*): *Si viae publicae exemptus commeatus sit vel via coartata, interveniunt magistratus.*

295 Cfr. per una diversa interpretazione del termine *magistratus*: E.DE RUGGERO, *Lo Stato e le opere pubbliche*, cit., p. 246; G.IMPALLOMENEI, "In tema di strade vicinali", cit., p. 545 nt. 21; M.G.ZOZ, *Riflessioni in tema di res publicae* cit., p. 181.

296 M. T. MORRONE, s.v. "Strade", cit., pp. 472 e ss.

297 Il titolo "De via publica et si quid in eam factum esse dicatur", costituito da un unico frammento, è tratto dall'*αστυνομικού βιβλίου* di Papiniano.

Il passo, redatto da Papiniano in greco, sarà adesso oggetto della nostra attenzione e riportato, paragrafo per paragrafo, nella traduzione latina, per comodità del lettore.

Bene, come riferisce il giurista, i magistrati, *astonomikoi* o *astonomoi*, dovevano provvedere affinché le vie che si diramavano entro la città fossero piane, che i corsi d'acqua e i loro scoli non recassero danno alle costruzioni e alle case vicine, e che fossero costruiti dei ponti se necessario; così egli infatti si esprime nel pr. del frammento:

D.43.10.1 pr (*ex libro singulari Papiniani*) *Curatores urbium curam agant viarum in urbe, ut complanentur et flumina aedificiis ne noceant et pontes sint ubi opus est.*

Ancora egli afferma, che i proprietari delle case dovevano provvedere alla manutenzione delle pareti degli edifici che si affacciavano sulla strada cittadina. I magistrati, essendo muniti di poteri coercitivi venivano autorizzati, qualora non si fosse adempiuto agli oneri citati, ad imporre multe e a far ristabilire la situazione precedente:

D.43.10.1.1 (*ex libro singulari Papiniani*) *Item curam agant, parietes privati [aliorumve delendum] quaeve alia circa domus viam attingunt vitiosa ne sint, ut domini aedium sic ut oportet eas commundent et reficiant. quod si non commondabunt vel non reficient, multanto eos, donec ea firma reddant.*

Inoltre il giurista continua sottolineando che nessuno comunque doveva fare scavi o costruzioni nelle *viae*.

Se i trasgressori erano di condizione servile potevano addirittura essere bastonati. Se si trattava di un uomo libero, invece, sarebbe stato multato dai magistrati e costretto a ristabilire la situazione precedente, riportando

la strada al suo stato originario:

D.43.10.1.2 *(ex libro singulari Papiniani) Item curam agant, ne quis in viis fodiat neve eas obruat neve quicquam in viis aedificet: sin minus, servus ab eo qui eum deprehendet verberator, liber curatoribus indicator, curatores autem eum multante secundum legem et opus quod factum est deponunto.*

Ancora Papiniano continua la sua trattazione evidenziando che gli stessi proprietari dovevano costruire la parte di via pubblica dirimpetto la loro casa, in modo da non impedire il passaggio di veicoli; probabilmente tali oneri, a cui erano sottoposti i singoli, dovevano essere di natura reale, gravanti sulla proprietà e non sui soggetti: lo evinciamo dal fatto che era previsto, in caso di omissione da parte del proprietario, un obbligo del locatario, il quale avrebbe potuto imputare la spesa sostenuta all'affitto dell'abitazione:

D. 43.10.1.3 *(ex libro singulari Papiniani): Vias autem publicas unumquemque iuxta domum suam reficere oportet et canales ex subdiali repurgare et reficere ita, ut vehiculum recte ibi iter facere possit. qui in conducto habitant, si dominus non reficit, ipsi reficiunto et quod impenderint a mercede deducunto.*

I magistrati consentivano pure, secondo sempre il Nostro, che la strada fosse utilizzata decorosamente ed eccezionalmente occupata dagli artigiani che ivi avevano posto la loro bottega, e pertanto ai fabbri era lecito esporre i propri attrezzi e ai lavandai appendere i panni ad asciugare, purché si mantenesse libero il passaggio ai carri:

D.43.10.1.4 *(ex libro singulari Papiniani) Item curam agant, ne*

quid ante officinas proiectum sit: praeterquam si fullo vestimenta siccet, vel faber rotas foris ponat: ponunto autem hi quoque sic, ut vehiculum iter facere possit.

Infine, Papiniano conclude dicendo che i magistrati dovevano garantire che non si verificassero liti o diverbi nelle strade, e non si gettassero nella via né immondizie, né pelli, né carcasse di animali morti:

D.43.10.1.5 (*ex libro singulari Papiniani*) *Ne sinunto autem neque pugnari in viis nec stercus proici nec cadavera nec pelles eo conici.*

Va menzionato in conclusione anche il titolo XI del libro XLIII del Digesto che riguarda il rifacimento delle strade²⁹⁸ ed ivi se ne spiega il modo, determinandone i limiti :

D.43.11.1.1 (Ulp., 68 *ad ed.*) *Viam aperire est ad veterem altitudinem latitudinemque restituere. sed et purgare refectionis portio est: purgare autem proprie dicitur ad libramentum proprium redigere sublato eo quod super eam esset. Reficit enim et qui aperit et qui purgat et omnes omnino, qui in pristinum statum reducunt.*

In questo passo Ulpiano, infatti, riferisce entro quali limiti era consentito apportare modifiche alla via, sottolineando che era ammesso “*aperire viam*”, ossia restituire alla via la sua precedente altezza e larghezza; “*purgare viam*” cioè pulirla o riportarla al livello originario, eliminando ciò che vi era su di essa.

298 M. T. MORRONE, s.v. “*Strade*”, cit., pp.472 e ss..

3) Regolamentazione della tutela interdittale.

Riguardo alla regolamentazione della tutela delle *viae*, occorre sottolineare come tale tutela dipendesse dalla utilizzazione e dalla funzione delle diverse *viae*.

Per le strade private²⁹⁹, anche se aperte al passaggio pubblico senza essere vicinali, non poteva essere possibile imporre alcun tipo di manutenzione e ciò in applicazione del principio *servitus in faciendo consistere nequit*, principio che quindi poteva valere anche al di fuori di un ambito strettamente privatistico.

Pomponio, in tema di servitù, scrive:

D. 8.1.15.1 (Pomp., 33 *ad Sab.*) *Servitutium non ea natura est, ut aliquid faciat quis, voluti viridia tollat aut amoeniorem prospectum praestet, aut in hoc ut in suo pingat, sed ut aliquid patiat aut non faciat.*

Alle strade predette veniva comunque applicato il principio per cui chi aveva la facoltà, l'interesse e la possibilità di transitare aveva egualmente l'interesse a mantenere agibile la strada per propria iniziativa e a proprie spese.

Così si legge in Siculo Flacco:

Sic. Flacc., *de cond. agr.*, (110.21 Thulin): *Itaque, ut diximus, viae saepe necessario per alienos agros transeunt, quae non universo populo itinera praestari videntur; sed eis ad quorum opera, et eis ad quorum agros per eas vias pervenire necesse est. Hae ergo de vicinalibus solent nasci. Nam et communes viae quae ex vicinalibus nascuntur; quae aliquando inter binos possessores in extremis finibus, pari utrimque modo sumpto, communique inpensa, iter praestant. Privatae itaque viae*

299 G. IMPALLOMENEI, "In tema di strade vicinali", cit., p. 546.

ad finitiones agrorum non pertinent, sed ad itinera eis praestanda: quae sub exceptione nominari in emptionibus agrorum solent. Ergo viae publicae et vicinales et communes in finibus incidunt: non enim finium causa diriguntur, sed itinerum. Ita tam fas est finem facere quam et transire viam.

Il gromatico riferisce quì come la manutenzione di tali strade fosse affidata in modo autonomo ai singoli titolari dei fondi attraversati che le utilizzavano.

Egli fa un'analisi particolareggiata delle strade rustiche distinguendo l'esistenza, nell'organizzazione agraria romana, di due tipologie di strade. Siculo Flacco individua strade costruite su suolo privato aperte ad un limitato numero di proprietari fondiari; queste quindi non servivano al pubblico passaggio, pertanto alla manutenzione di tali vie dovevano provvedere i titolari dei fondi attraversati .

L'altra tipologia di strade è costituita dalle *viae communes* che erano costruite da due proprietari vicini per garantire il passaggio reciproco; questo era ristretto comunque ad un limitato gruppo di proprietari. Esse, pur se nascenti dalle vie vicinali, potevano essere utilizzate dai proprietari dei fondi da queste attraversate e pertanto le spese di manutenzione pare fossero distribuite tra ciascun comproprietario in misura adeguata.

Dalla lettura dei testi dei gromatici risulta incerta la collocazione delle *viae privatae* e non è chiaro se per questi autori esse fossero strade onerate da una servitù di passaggio o piuttosto comprendessero le due figure appena considerate.

Comunque, per quanto riguarda la loro tutela, se qualcuno, senza diritto, avesse utilizzato una di queste strade, si sarebbero potute applicare azioni a tutela della proprietà e interdetti utili a tutela del possesso.

Paolo riferisce a tal proposito:

D.43.11.3 pr (Paul., I *sentent.*): *Si in agrum vicini viam publicam quis reiecerit, tantum in eum viae receptae actio dabitur, quanti eius interest, cuius fundo iniuria irrogata est.*

In questo passo viene preso in considerazione il caso in cui venga deviata la via pubblica su un fondo altrui.

Pare che il proprietario, essendo danneggiato un suo diritto soggettivo, potesse utilizzare contro l'autore dell'atto l'*actio viae receptae*, un'azione quasi sicuramente civilistica con natura penale, nei limiti del danno subito³⁰⁰.

Secondo Impallomeni³⁰¹ è probabile che questa azione nella pratica giudiziaria fosse poi stata abbandonata per la preferenza accordata all'azione aquiliana, vista la più ampia sfera di applicazione di quest'ultima. Comunque in nessun caso il fondo su cui era stata deviata la via pubblica cessava di appartenere al suo proprietario.

Nel caso invece di impossibilità di percorrere la via pubblica, perché divenuta impraticabile, era dovere del proprietario del fondo adiacente tale via permettere il passaggio pubblico utilizzando il proprio fondo, come si evince in:

D. 8.6.14.1.(Iav., 10 *ex Cass.*) *Cum via publica vel fluminis impetu vel ruina amissa est, vicinus proximus viam praestare debet.*

Relativamente poi alle strade vicinali Siculo Flacco riferisce che la loro costruzione e la manutenzione era attuata attraverso l'opera dei *magistri pagorum*:

300 M. G. ZOZ, *Riflessioni in tema di res publicae*, cit., p.176.

301 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit., p.546.

Sic. Flacc., [*de cond. agr.* 109.19 Thulin (Lachmann 145.19)]: *Viae autem si finem faciunt, adtendendum erit quales viae et quomodo. Nam et saepe incidunt in finibus, et saepe trans viam aliquas possessores particulas habent. Quaedam ergo viae aliquando fines transeunt possessionum. Quarum tamen non omnium una eademque est condicio. Nam sunt viae publicae, regales, quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent. Nam et curatores accipiunt, et per redemptores muniuntur, et in quarundam tutelam a possessoribus per tempora summa certa exigitur. Vicinales autem viae, de publicis quae devertuntur in agros, et saepe ipsae ad alteras publicas perveniunt, aliter muniuntur, per pagos, id est per magistris pagorum, qui operas a possessoribus ad eas tuendas exigere soliti sunt. Aut, ut comperimus, uni cuique possessori per singulos agros certa spatia adsignantur, quae suis impensis tueantur.*

Il gromatico attesta espressamente che i magistrati comunali ai fini della manutenzione, assegnavano i vari tratti delle vie vicinali ai singoli possessori. Benchè sembri che i proprietari dei fondi su cui le vie vicinali insistevano avessero il duplice onere di manutenzione e di lasciare libero il passaggio, il gromatico non dice di chi fosse la proprietà delle vie vicinali stesse. Ad ogni modo, i magistrati municipali potevano richiedere il restauro e la manutenzione della viabilità o imponendo l'esecuzione delle opere ai vari *possessores*, oppure assegnando degli spazi ben definiti all'interno dei fondi con l'obbligo per i *possessores* stessi di provvedere a loro spese alla manutenzione. La manutenzione delle strade vicinali quindi risulterebbe attuata dagli utenti e dai frontisti a seconda delle regole imposte dai *magistri pagorum*³⁰².

Le vie pubbliche, in senso lato, tanto le urbane che le rustiche, erano sorvegliate dai *curatores viarum*, che avevano poteri coercitivi³⁰³.

302 Tutto ciò vale per tutte le vie vicinali pubbliche e private secondo quanto dice Ulpiano a D. 43.8.2.22

303 Papiniano in D.43.10.1.2.

In particolare, poi, la manutenzione e la sorveglianza delle strade consolari era attuata dai *curatores*, coadiuvati dai *redemptores*³⁰⁴ i quali potevano imporre tributi ai frontisti.

La sola sorveglianza dei magistrati, restava sicuramente inadeguata, attesa la varietà, la molteplicità e l'estensione praticamente illimitata dei beni da proteggere. Inoltre la relativa scarsità del personale di polizia utilizzabile, nonché la distanza da coprire, e la lentezza dei mezzi di locomozione e di trasporto risultavano insufficienti a reprimere i frequenti atti di vandalismo sulle cose pubbliche e a garantirne un uso disciplinato. Pertanto la manutenzione delle stesse spesso doveva essere lasciata alla libera iniziativa dei privati che ne erano interessati.

Per questi motivi, per le vie consolari e le rustiche (comprese le vicinali pubbliche) ma non per quelle cittadine, per le quali era sufficiente l'intervento magistratuale, furono creati interdetti volti a reprimere atti di turbativa o impedimenti frapposti a chi volesse compiere lavori di manutenzione³⁰⁵.

Va tenuto presente che la tutela dei *loca publica*³⁰⁶ veniva attuata sia per via amministrativa che per via giudiziaria. Al primo tipo di tutela si affiancò ben presto, ad opera del pretore, il secondo tipo, consistente appunto nella tutela interdittale.

L'interdetto era un ordine, proibitivo o restitutorio, con il quale il pretore, in virtù del suo *imperium*, risolveva in maniera provvisoria una situazione conflittuale.

Tali ordini possedevano un carattere molto peculiare in quanto il magistrato non procedeva alla verifica della veridicità dei fatti allegati dal *civis* che sollecitava l'interdetto. Così, risolvendo rapidamente la situazione conflittuale, il magistrato evitava la lentezza e gli inconvenienti

304 Come rileva Sic. Flacc., *de cond. agr.* (Lachmann 146.4; Thulin II0.4).

305 G. IMPALLOMENE, "In tema di strade vicinali", cit., p.547.

306 M. T. MORRONE, s.v. "Strade", cit., pp.472 e ss..

propri di un processo ordinario³⁰⁷. Pertanto, gli *interdicta*³⁰⁸ costituivano il mezzo idoneo a garantire attraverso un procedimento rapido l'ordine giuridico e poliziesco.

Vari interdetti si trovavano già espressamente previsti nell'Editto del pretore, altri invece erano suggeriti al pretore dai giuristi ed entravano nella prassi consolidata. In entrambi i casi essi erano indirizzati alla comunità intera³⁰⁹.

In tale modo l'ordinamento giuridico romano giunse a riconoscere e tutelare gli interessi dei singoli privati meritevoli di protezione.

Il cittadino che, intenzionato a servirsi delle *res publicae*, si fosse sentito leso nel proprio interesse da chi le avesse danneggiate o ne avesse impedito l'uso, poteva quindi esperire gli interdetti contro l'autore delle opere arbitrarie, il detentore, l'utilizzatore e i loro eredi (D. 43.12.1.22; D. 43.13.1.9-10).

In tal modo lo Stato ricorreva all'opera del singolo utente che, a causa dell'illecito altrui, *commodum amittit* secondo il dettato di D. 43.8.2.11.

Il libro 43 del Digesto si apre con il titolo "*De interdictis sive extraordinariis actionibus, quae pro his competunt*" dedicato alla materia interdittale.

Si tratta di un titolo complesso, ove il frammento lunghissimo, leggibile in D. 43.8.2 sotto la rubrica *Ne quid in loco publico vel itinere fiat*, include il testo di una serie di clausole edittali, commentate da Ulpiano.

In D. 43.8.2.1-2 (già citato a pag. 55), dopo aver esposto la formula dell'interdetto, Ulpiano riferisce che i privati hanno l'uso dei luoghi pubblici *iure scilicet civitatis, non quasi propria cuiusque*; pertanto si desume che l'uso dei *loca publica* spettava a tutti i *cives* senza che nessuno potesse dirsene proprietario o possessore a titolo particolare³¹⁰.

Nel paragrafo successivo, il giurista, richiamandosi al parere di Labeone,

307 A. DI PORTO, "Interdetti popolari e tutela delle res in uso pubblico", cit., p. 507.

308 A. BISCARDI, *La protezione interdittale nel processo romano*, (Padova, 1938).

309 A. PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche", cit., p. 863.

310 V. PONTE, *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, cit., pp. 179 e ss..

esemplifica una serie di luoghi soggetti alla tutela interdittale pubblica e chiarisce il meccanismo per il quale era concessa ai privati tale tutela; il privato era tutelato in quanto pubblico utente e latore di un interesse giuridicamente emerso:

D.43.8.2.3 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Publici loci appellatio quemadmodum accipiatur, Labeo definit, ut et ad areas et ad insulas et ad agros et ad vias publicas itineraque publica pertineat.*

All'interno della più generale categoria dei luoghi pubblici Ulpiano poi attua un'estrapolazione di quelli oggetto di pubblica utilizzazione, considerando solo questi ultimi suscettibili di tutela interdittale. Ciò consente ad Ulpiano di escludere, dalla tutela interdittale, i *loca* che sono *in fisci patrimonio*, in quanto non suscettibili di utilizzazione da parte dei privati :

D.43.8.2.4 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Hoc interdictum ad ea loca, quae sunt in fisci patrimonio, non puto pertinere: in his enim neque facere quicquam neque prohibere privatus potest: res enim fiscales quasi propriae et privatae principis sunt*³¹¹.

Nel I secolo l'istituto della tutela interdittale acquista la funzione di strumento di tutela dell'utilizzazione collettiva del *locus publicus*³¹².

Il fine della protezione giuridica consiste, allora, nella garanzia dell'uso

311 Il testo è stato utilizzato dal MOMMSEN per la sua teoria del *fiscus* come proprietà privata del *princeps* introduce una problematica assai vasta e complessa.

312 G.MELILLO, "Interdicta, e operis novi nuntiatio iuris publici tuendi gratia" in Labeo, n°12, (1966), pp.178-203, per l'autore è evidente che, nell'età di Labeone, appare dalle testimonianze esaminate la maggiore risalenza del fine privato dell'interdetto, in quanto esperibile contro coloro che attraverso opere e iniziative sui luoghi pubblici potevano danneggiare interesse di singoli. L'evoluzione dell'interdetto verso una chiara caratterizzazione pubblica dovette derivare da un normale sviluppo della casistica giurisprudenziale e pretoria, che finì per tutelare ogni azione rivolta a diminuire l'attitudine dei beni pubblici alla loro materiale destinazione, considerato il danno, diretto o indiretto, che gli utenti venivano di conseguenza a subire.

sociale del bene³¹³. Il luogo pubblico diviene oggetto di una imputazione alla *civitas*, intesa come sintesi dei *cives*: la legittimazione processuale spetta infatti al singolo *uti civis*, quale utente del *locus publicus* e titolare, di conseguenza, di un interesse giuridicamente protetto³¹⁴.

E' adesso opportuno analizzare il contenuto di cinque clausole edittali applicate alle *viae* e ai *loca publica*.

La prima di queste clausole riguarda un interdetto proibitorio relativo al *facere* e all'*immittere in loco publico* (D. 43.8.2 pr.), mentre la seconda e la terza riguardano la tutela interdittale, rispettivamente proibitoria e restitutoria, avverso il *facere* e l'*immittere* in relazione specificamente alle *viae publicae extra urbane* (D.43.8.2.20 e D.43.8.2.35). Sotto la rubrica *Ut via publica itinereve publico ire agere liceat*, poi figura un'altra clausola edittale che riguarda la lesione dell'*ire agere* in relazione alle *viae publicae* e agli *itineria publica* (D. 43.8.2.45). Infine, sotto la rubrica *De via publica et itinere publico reficiendo* rientra l'interdetto attraverso cui chi fosse stato interessato nel fare lavori di mantenimento e cura stradale veniva protetto contro l'opposizione di terzi (D. 43.11.1pr.).

Passando ad esaminarle più approfonditamente, nella prima delle clausole elencate, Ulpiano, riferisce che era proibito ai privati edificare o realizzare qualsiasi tipo di immissione in un luogo pubblico che potesse recare danno ad altri, ossia qualsiasi svantaggio prodotto dal cambiamento di stato del luogo pubblico; il rimedio interdittale era però operativo soltanto se l'opera non fosse stata iniziata:

D. 43.8.2 pr. (Ulp., 68 *ad ed.*) *Praetor ait: " Ne quid in loco publico facias inve eum locum immittas, qua ex re quid illi damni detur, praeterquam quod lege senatus consulto edicto decretove principum tibi concessum est. de eo quod factum erit, interdictum non dabo "*³¹⁵.

313 A.PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche", cit., p.864.

314 A.PALMA, "Le strade romane nelle dottrine giuridiche", cit., p.863.

315 V. PONTE, *Règimen juridico de las vias públicas en Derecho Romano*, cit., p. 181.

Nel passo successivo elencato, il giurista dice che chi edifica in luogo pubblico *nemine prohibente* non deve demolire l'opera in conseguenza dell'interdetto:

D. 43.8.2.17 (Ulp., 68 *ad ed.*) *Si quis nemine prohibente in publico aedificaverit, non esse eum cogendum tollere, ne ruinis urbs deformetur, et quia prohibitorium est interdictum, non restitutorium. si tamen obstet id aedificium publico usui, utique is, qui operibus publicis procurat, debet id deponere, aut si non obstet, solarium ei imponere: vectigal enim hoc sic appellatur solarium ex eo, quod pro solo pendatur.*

Ulpiano adduce come giustificazione della norma, due motivi che egli ritiene validi: il fatto di non pregiudicare il decoro dell'*urbs* a causa delle demolizioni e il fatto che l'interdetto è esclusivamente proibitorio e non presenta alcun profilo restitutorio.

Per Ulpiano, dunque, se nessuno lo proibiva, non si doveva demolire l'edificio fatto in un luogo pubblico e in particolare sulla via pubblica; chi peraltro edificava, in contrasto all'ordine del pretore, doveva demolire l'opera perché si trattava di costruzione iniziata e terminata nonostante il divieto del magistrato.

Quindi l'autorità pubblica, nella figura del *curator rei publicae*, doveva provvedere al prestigio urbano e perciò, qualora non vi fossero state contestazioni ed opposizioni dei privati, doveva evitare le demolizioni di edifici eretti in luogo pubblico e in particolare sulle vie pubbliche che presumibilmente non compromettevano l'area nella sua totalità; in questo caso l'organo pubblico, rivendicando la pubblicità dell'area, avrebbe mantenuto la costruzione, imponendo piuttosto un *vectigal* al soggetto in via di sanatoria senza ordinare di smantellare l'opera abusiva³¹⁶.

In dottrina è discussa la natura popolare o individuale dell'interdetto

³¹⁶ Questa regola è riaffermata da Ulpiano nel frammento contenuto in D.50.10.5.1 tratto da un'opera dedicata al *curator rei publicae*.

contenuto in D. 43.8.2 pr..

Di Porto³¹⁷ sostiene che l'interdetto de *locis publicis* debba essere considerato di natura popolare, sia perchè viene menzionato insieme a quelli *de viis* e *de fluminibus publicis*, la cui popolarità era comunemente ammessa, sia perchè si trattava di un interdetto volto a tutelare l'uso comune delle cose, più che l'uso del privato.

Contrario a questa tesi è Scherillo³¹⁸, il quale afferma che l'ordine del pretor contenuto in D.43.8.2pr., non era volto a tutelare le facoltà di uso comune bensì l'interesse dei privati in relazione ai luoghi pubblici.

Anche Palma è della stessa opinione e afferma infatti che l'interdetto *ne quid in loco publico fiat* era diretto a impedire qualsiasi *facere* o *immittere* in un luogo pubblico che creava un danno al privato interesse³¹⁹.

In realtà lo stesso Ulpiano chiarisce il significato di questo interdetto proibitorio in D.43.8.2. 1-2, già esaminato precedentemente.

Secondo il giurista le vie pubbliche, in quanto *loca publica*, "*utique privatorum usibus deserviunt, iure scilicet civitatis, non quasi propria cuiusque*", pertanto non è permesso erigere un monumento nella via pubblica ma si può godere del diritto nei limiti, in cui "*quilibet ex populo ad prohibendum habet*"³²⁰.

In D. 43.8.2 sono riportati poi due interdetti popolari (D. 43.8.2.34) specificatamente rivolti alla tutela degli *itineri publica* e delle vie rustiche *extra urbanae*³²¹ e miranti ad impedire che l'*iter* e la *via* divenissero *deteriora* a causa di opere o immissioni.

Il primo, di carattere proibitorio, è contenuto nel paragrafo 20:

317 A. DI PORTO, "Interdetti popolari e tutela delle res in uso pubblico", cit., p.507.

318 G. SCHERILLO, *Lezioni di diritto romano*, cit., p.145, pp. 154 e ss..

319 A. PALMA, *Le strade romane nelle dottrine giuridiche*, cit., p.863.

320 M.T. MORRONE, s.v. "Strade", cit., p.472.

321 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit., p.544, ritiene che l'interdetto di cui al fr. 2,20 di D.43,8, previsto a tutela delle vie pubbliche, resta escluso ove si tratti di vie cittadine, considerandosi in questo caso sufficiente la sola tutela magistratuale: così spiega Ulpiano al successivo § 24, sempre del medesimo fr. 2. La ragione dell'inapplicabilità non viene invece ricercata in una asserita natura privatistica di dette strade cittadine; indice questo, sia pure indiretto, che erano pur sempre considerate pubbliche, per quanto abusive, cioè in senso lato".

D. 43.8.2.20 (Ulp., 68 *ad ed.*) *Ait praetor: "In via publica itinereve publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat, veto."*

L'interdetto qui vietava il deterioramento della via pubblica con qualsiasi tipo di costruzioni o immissione di cose o di materiali. Come riferisce Ulpiano l'interdetto proibiva qualsiasi *facere* o *immittere* che potesse generare un danno sia presente che futuro (*sit fiat...sive statimi...sive postea*) ed era diretto nei confronti dell'autore dell'opera che avesse generato il danno, e contro il possibile possessore in atto, anche se non fosse stato l'autore materiale dell'opera³²².

Nei paragrafi 26 e seguenti Ulpiano poi espone una serie di esempi che rendono possibile l'applicazione dell'interdetto in questione:

D. 43.8.2.26 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Si quis cloacam in viam publicam immitteret exque ea re minus habilis via per cloacam fiat, teneri eum Labeo scribit: immisisse enim eum videri. (27) Proinde et si fossam quis in fundo suo fecerit, ut ibi aqua collecta in viam decurrat, hoc interdicto tenebitur: immissum enim habere etiam hunc videri. (28) Idem Labeo scribit, si quis in suo ita aedificaverit, ut aqua in via collecta restagnet, non teneri eum interdicto, quia non immittat aquam, sed non recipit: Nerva autem melius scribit utrumque teneri. plane si fundus viam publicam contingat et ex eo aqua derivata deteriore viam faciat, quae tamen aqua ex vicini fundo in tuum veniat: si quidem necesse habeas eam aquam recipere, interdictum locum habebit adversus vicinum tuum: si autem necesse non sit, non teneri vicinum tuum, te tamen teneri: eum enim videri factum habere, qui usum eius aquae habeat. idem Nerva scribit, si tecum interdicto agatur, nihil ultra te facere cogendum, quam ut arbitrato eius qui tecum experitur cum vicino experiaris: ceterum aliter observantibus futurum, ut tenearis etiam, si iam bona fide cum vicino*

322 G.GANDOLFI, *Lezioni sugli interdetti*, (Milano, 1960).

egeris neque per te stet, quo minus arbitrato actoris cum vicino experiaris. (29) Idem ait, si odore solo locus pestilentiosus fiat, non esse ab re de re ea interdicto uti. (30) Hoc interdictum etiam ad ea, quae pascuntur in via publica itinereve publico et deteriore faciant viam, locum habet.

Il deterioramento doveva consistere in una modificazione della via che ne rendesse, in qualsiasi modo, difficile, e impedito, l'uso: così come lo scavamento di un cunicolo o altro lavoro sotterraneo, o ancora la costruzione di un ponte al di sopra della via. Ulpiano sottolinea inoltre che era soggetto all'interdetto anche chi facesse prosciugare una cloaca in una strada pubblica, chi a causa di un'opera (scavo o edificazione) nel proprio fondo provocava un'inondazione della stessa strada, chi generava un deterioramento della strada per fare pascolare il gregge, chi produceva cattivi odori nella strada.

Nel paragrafo 35 Ulpiano riferisce di un altro interdetto, che costituisce il necessario complemento del precedente:

D. 43.8.2.35 (Ulp., 68 *ad ed.*) *Praetor ait: "Quod in via publica itinereve publico factum immissum habes, quo ea via idve iter deterius sit fiat, restituas"*.

Si tratta di un interdetto restitutorio, di carattere popolare e perpetuo.

Questo disciplinava la restituzione non da parte di chi avesse posto in essere l'impedimento che causava danni alla via, ma da parte di chi a qualsiasi titolo possedesse, si servisse, o sfruttasse l'utilità proveniente da un bene pubblico³²³.

Ulpiano in D.43.8.2.43 delinea poi le modalità della *restitutio* sottolineando il diverso impegno richiesto a chi ha materialmente

323 M.T.MORRONE, s.v. "Strade", cit., p.473.

compiuto l'opera (o l'ha in qualsiasi modo consentita) e, viceversa, a chi semplicemente l'ha nella sua disponibilità al momento in cui viene ordinato il ripristino: il primo dovrà ristabilire la situazione preesistente *suo sumptu*, a spese proprie, il secondo dovrà semplicemente consentire all'interessato alla demolizione, di entrare nel fondo e procedere personalmente alla rimozione del manufatto: *patientiam praestare* quindi.

Nel paragrafo 45 infine è contemplato un interdetto di carattere proibitorio e popolare che poteva esser richiesto da chi avesse subito atti violenti volti ad impedirgli l'*ire* e l'*agere* per una *via* o un *iter publico*:

D. 43.8.2.45 (Ulp., 68 ad ed.) *Praetor ait: "Quo minus illi via publica itinereve publico ire agere liceat, vim fieri veto."*

Anche il titolo XI del libro 43 del Digesto si occupa infine della tutela interdittale delle *viae publicae*.

Cito al riguardo:

D. 43.11.1.pr. (Ulp., 68 ad ed.) *Praetor ait: "Quo minus illi viam publicam iterve publicum aperire reficere liceat, dum ne ea via idve iter deterius fiat, vim fieri veto"*

Dal passo risulta che chi fosse interessato a compiere lavori di manutenzione alla viabilità era tutelato contro l'opposizione di terzi, da un interdetto *de via publica et itinere publico reficendo*³²⁴, a meno che i lavori non pregiudicassero o peggiorassero le condizioni d'uso della *via* o dell'*iter*³²⁵.

324 L. BOVE, s.v. "*Inlerdicta de itineribus publicis*", in Nuovissimo digesto italiano, VIII, (Torino, 1962), p.800; G. LONGO, s.v. "*Interdicta de itineribus*", in Nuovissimo digesto italiano VIII, (Torino, 1962), pp. 800 e ss..

325 In questo caso l'autore dell'opera era colpito a sua volta da un interdetto restitutorio come si ricava da Paolo: D.43.11.3.1 (Paul., 1 *Sent.*): *Qui viam publicam exaraverit, ad minitionem eius solus compellitur.*

Ulpiano usa in questo passo il termine *iter publicum*, probabilmente al fine di estendere la tutela interdittale anche alle semplici strade o sentieri pedonali, così come a quelle che pur essendo in proprietà privata erano soggette all'uso pubblico.

D. 43.11.1.1 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Viam aperire est ad veterem altitudinem latitudinemque restituere. sed et purgare refectionis portio est: purgare autem proprie dicitur ad libramentum proprium redigere sublato eo quod super eam esset. reficit enim et qui aperit et qui purgat et omnes omnino, qui in pristinum statum reducunt.*

Il giurista al paragrafo 1, elenca una serie di comportamenti suscettibili di tutela: era ammesso “*aperire viam*, ossia nel senso di restituirle la sua precedente altezza e larghezza; “*purgare viam*” cioè pulirla o riportarla al livello originario, eliminando ciò che ci fosse su di essa.

Tutte queste operazioni rientravano nell'ampio concetto del “*reficere*”³²⁶.

D. 43.11.1.2 (Ulp., 68 *ad ed.*): *Si quis in specie refectionis deteriore viam facit, impune vim patietur. propter quod neque latiore neque longiore neque altiore neque humiliore viam sub nomine refectionis is qui interdicit potest facere, vel in viam terrenam glaream inicere aut sternere viam lapide quae terrena sit, vel contra lapide stratam terrenam facere.*

Infine Ulpiano precisa che non era permesso, sotto pretesto di migliorarla, allargarla, elevare o ribassarla, nè coprirla di ghiaia o lastrarla.

Questi *interdicta* dimostrano l'importanza accordata dal pretore alla tutela delle *viae publicae*.

La possibilità del *civis* di scegliere, ogni qualvolta dovesse risolvere

326 S. MASUELLI, *La refectio nelle servitù prediali*, (Napoli, 2009), pp.75 e ss..

problemi relativi alla viabilità, tra l'interdetto comune di protezione dei *loca publica* e questi ultimi interdetti specifici per le *viae publicae*, è sinonimo della ricchezza degli strumenti processuali offerti dal Diritto romano³²⁷.

L'utilizzo degli interdetti analizzati fino adesso si prolungò probabilmente fino all'epoca giustiniana, durante la quale divennero misure legislative di impiego comune³²⁸.

Lo strumento interdittale ha permesso così di favorire al massimo l'uso pubblico delle vie atte al trasporto e al commercio, assicurando l'interesse generale e del singolo ad un uso di esse conforme alla loro destinazione, impedendo nel contempo qualsiasi abuso.

327 L. BOVE, s.v. "*Inlerdicta de itineribus publicis*", cit., p. 800 e G. LONGO, s.v. "*Inlerdicta de itineribus*", cit., pp. 800 e ss. .

328 A. BISCARDI, *La protezione interdittale nel processo romano*, cit., p. 116

CAPITOLO VI

Le vie nel diritto moderno

1) Dal diritto romano ai nostri giorni.

Il senso pratico dei Romani, che li portò ad approfondire la conoscenza dei fattori topografici che stanno alla base della viabilità, ha fatto sì che la funzione della rete stradale del mondo romano si perpetuasse nei secoli.

Nell'alto medioevo le strade italiane cominciarono a non essere più battute, a deteriorarsi, a sparire inghiottite dalla vegetazione.

Ma questo fenomeno non fu dovuto solo ad un processo di decadenza generale, connesso allo spopolamento dei territori: esso rispose anche ad una logica difensiva razionale. Infatti in questo periodo la distruzione delle strade costituì un valido mezzo di difesa contro le invasioni delle popolazioni barbare che calavano dalle Alpi.

Con il dilagare delle invasioni barbariche il sistema pubblico di controllo e di manutenzione della viabilità quindi venne meno e il sistema viario imperiale subì un grave stato di abbandono, ad eccezione di alcune strade, come la via Salaria, che per la loro importanza commerciale continuarono ad essere utilizzate.

Con la riunificazione dell'Europa continentale sotto il Sacro Romano Impero, le vie romane tornarono ad essere arterie fondamentali per la viabilità: attraverso di esse passarono gli eserciti di Carlo Magno e di Federico Barbarossa. Sui ponti e sui selciati costruiti dalla alacre attività dei romani si svolsero i commerci della rinascita comunale in tutta Europa; gli stessi re di Francia, fino a Luigi XIV, per il movimento degli eserciti e la facilitazione del traffico non fecero altro che riparare le strade lasciate dai romani.

Nel periodo napoleonico e in quello della dominazione austriaca vi fu

qualche iniziativa importante che riguardava le strade, limitata tuttavia ai territori amministrati da Austria e Francia.

Prima del 1860 esistevano nell'Italia settentrionale e centrale strade ben costruite e discretamente mantenute. Poche e trascurate invece quelle esistenti nell'Italia meridionale e nelle isole di Sicilia e Sardegna.

Diversamente la rete stradale era molto sviluppata nella Lombardia per opera dell'amministrazione austriaca e di quella francese e nel Piemonte per l'attività svolta sempre dall'amministrazione francese, durante il periodo che va dalla rivoluzione alla restaurazione del 1815.

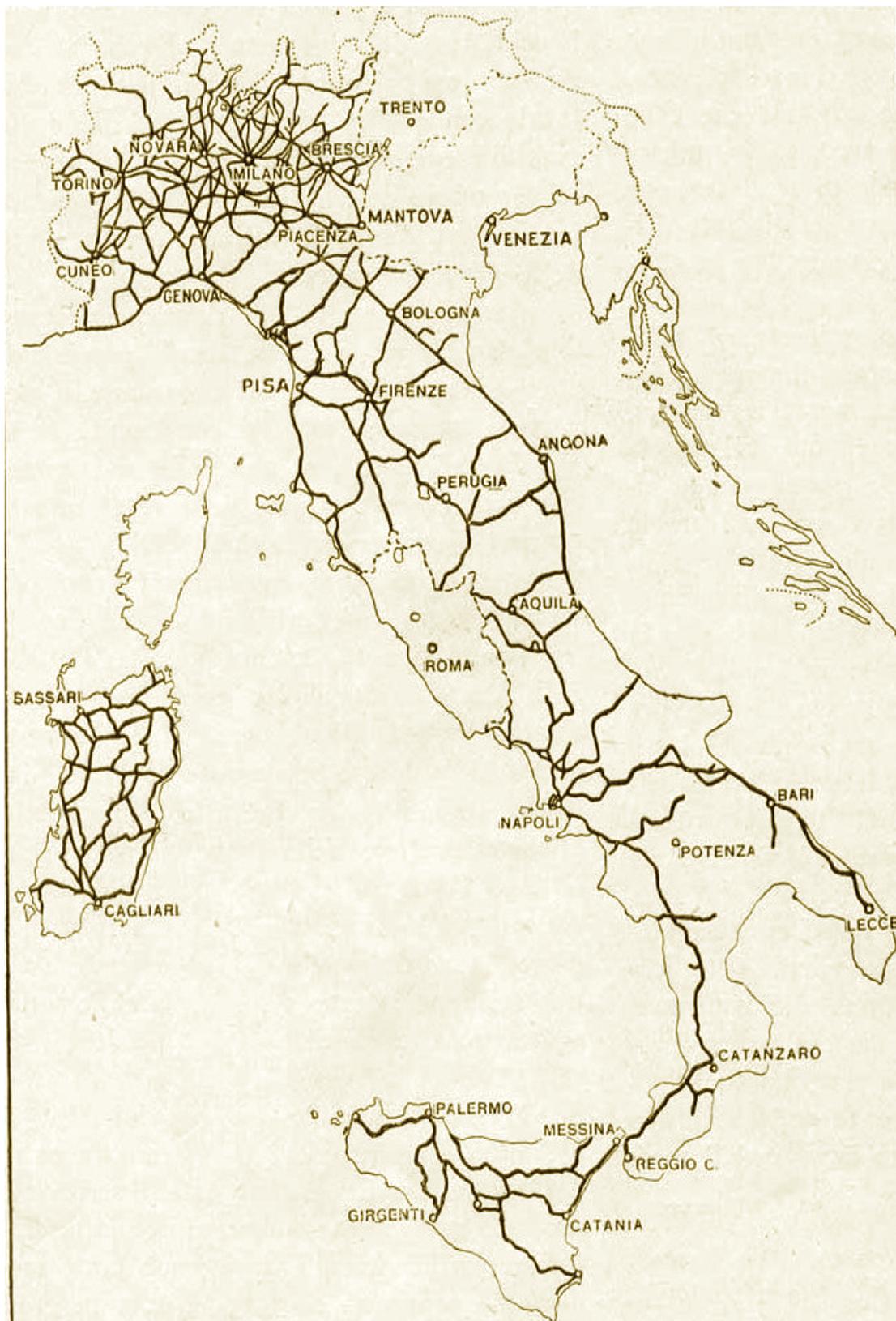
Al giovane Regno d'Italia va riconosciuto il merito di avere affrontato una situazione molto carente in tempi brevi, soprattutto dal punto di vista normativo, e con un taglio abbastanza lungimirante.

L'azione ebbe tuttavia dei limiti. Infatti, dopo una partenza a livello conoscitivo e di sistemazione preliminare molto brillante, seguì una seconda fase in cui grandi aspirazioni e programmi ambiziosi - spesso anche sfruttati retoricamente a scopo elettorale - si scontrarono con possibilità economiche piuttosto scarse. Di conseguenza le realizzazioni spesso furono eseguite in modo confuso e rimasero incompiute.

Dal 1860 al 1864 fu promossa e realizzata un'importante serie di studi sul territorio, che rappresentò uno sforzo organico e inedito di documentare la situazione generale dell'Italia. Lo scopo era definire nei dettagli la situazione della viabilità nell'intera penisola, particolarmente per quanto riguarda il sud, dove molte zone erano ancora del tutto isolate. Come dati significativi, basti citare che in Calabria i comuni senza allacciamenti stradali di sorta (ovvero completamente isolati) erano 371 su 412, in Abruzzo 256 su 323³²⁹.

Con la legge del 20 marzo 1865 n. 2248 furono dettate le norme relative alla competenza per la costruzione e manutenzione delle strade, e le norme che regolavano il carico delle spese e il servizio di polizia stradale.

329 A. LAMBERTI, *Le strade in Italia dalle Origini all'Autostrada del Sole*, in www.cronologia.it



La rete delle strade nazionali secondo un elenco dell'Agosto 1864.

Da *"Vie D'Italia"* n° 4, (Aprile 1927).

Vennero inoltre individuate quattro grandi categorie di strade: strade nazionali di competenza dello Stato, strade provinciali, strade comunali, e strade vicinali di competenza di consorzi formati dagli utenti privati, con o senza la partecipazione di enti locali.

Questa classificazione rimase immutata fino al 1923.

Nel 1865 furono proposti due programmi di massima per un piano stradale generale: il primo prevedeva la costruzione di 100.000 km di strade per 500 milioni di spesa, il secondo di 150.000 km per 750 milioni. L'eccessiva ambizione di questi progetti però ne rese impossibile la realizzazione. Ciò nonostante, dal 1864 al 1904 la rete viaria italiana fece dei progressi. Vennero varati tre grandi programmi di costruzioni, rispettivamente nel 1869, nel 1875 e nel 1881.

L'effettiva resa delle nuove strade risultò buona anche in confronto alle strade straniere. Tecnicamente, le nuove strade rispettavano in genere i seguenti standard: larghezza media di 7 metri, mai inferiore ai 5 metri (in corrispondenza di ponti o strettoie); pendenza massima del 5%, in casi particolari del 7%, e del 15% in montagna; pavimentazione in macadam. La manutenzione era affidata a lavoratori specializzati dipendenti dallo Stato, chiamati "cantonieri" e alloggiati in apposite case dislocate a intervalli regolari lungo le strade stesse (la "case cantoniere" che ancor oggi sono un elemento caratteristico del paesaggio italiano).

Con il nuovo secolo, il problema stradale cominciò a creare nuove esigenze anche dal punto di vista tecnico. Le crescenti esigenze socio-economiche rendevano necessario trasformare le sedi del traffico per renderle adeguate alle nuove realtà.

Queste esigenze di ordine tecnico comportarono la creazione di collegamenti più diretti, secondo tracciati razionali e agevoli, con leggere pendenze e curve a largo raggio, senza attraversamenti di centri abitati o incroci al livello, con sezioni di ampiezza sufficiente e pavimentazioni solide e resistenti al rotolamento.

Nel 1923 il Regio decreto n. 2506³³⁰ modificò la precedente classificazione delle strade, raggruppandole in cinque classi: strade di prima classe, di competenza dello Stato; strade di seconda classe, che collegavano i capoluoghi di provincia e questi con i capoluoghi di circondario e con le città portuali: queste strade erano cogestite dallo Stato e dalle provincie; strade di terza classe che collegavano i capoluoghi comunali con i capoluoghi provinciali, di competenza delle provincie; strade di quarta classe che collegavano i centri comunali di competenza dei comuni; strade di quinta classe; strade militari, di competenza dello Stato.

Con la legge 17 maggio 1928, fu creato l'AASS (azienda autonoma delle strade statali) il cui compito era quello di gestire le strade importanti, ridenominate "statali", provvedendo alla loro manutenzione ordinaria alle riparazioni straordinarie e alle sistemazioni generali. Nelle intenzioni il nuovo organo sarebbe dovuto essere funzionale, agile, con finanziamento assicurato e indipendente dalle possibili variazioni del bilancio statale.

All'inizio del XX secolo, intorno agli anni '30, la struttura della rete della viabilità principale e degli organi preposti ad essa risulta completamente definita, più o meno com'è oggi.

330 L'attuazione di questo decreto, tuttavia, restò lettera morta fino al 1939, anno in cui la Cassazione risolse i vari conflitti di competenza amministrativa derivanti dal fatto che molti programmi già in corso all'epoca del decreto non potevano rientrare con precisione in nessuna delle nuove categorie. Subito dopo scoppiò la guerra e ancora una volta i piani stradali non poterono che essere affrontati in modo carente e parziale.

2) Inquadramento delle vie nel diritto moderno.

Ancor oggi, la moderna tecnica stradale, iniziata in Europa nel secolo XVIII, pur adoperando sistemi che gli ingegneri romani avevano solo timidamente abbozzato, non ha dimenticato né ha cancellato i tracciati romani.

In relazione alle vie si constata quindi la fondamentale importanza che l'insegnamento romano ha avuto per l'elaborazione di questa categoria nell'ambito del diritto moderno.

La nozione di strada è oggi ampia, in quanto abbraccia una tipologia notevolmente differenziata di beni che, se pur classificabili, come vedremo, secondo criteri diversi assolvono tutti ad una medesima finalità: quella di permettere la libera circolazione garantita dalla nostra Costituzione³³¹.

Alcune strade sono d'interesse collettivo e in quanto tali rientrano nella vasta categoria delle strade pubbliche; altre invece sono d'interesse individuale e quindi rientrano nelle strade private: queste ultime si confondono con la proprietà privata costituendone una porzione che segue di massima il regime dei beni privati³³².

L'individuazione di queste due categorie di strade, le pubbliche e le private, determina la necessità di fermare l'attenzione sui caratteri differenziali delle due categorie.

I criteri giuridici a cui la dottrina³³³ ricorre per operare la distinzione tra strade pubbliche e private sono due: quello della appartenenza del suolo e quello della destinazione³³⁴.

In base al primo criterio sono da considerarsi pubbliche le strade che

331 Art.16 Cost.:“Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza.”

332 G.C.MENGOLI, *Manuale di diritto urbanistico*, (Milano, 2009), pp.498 e ss..

333 Si veda L.ORUSA, “*Strade pubbliche, private e vicinali*”, in Nuovissimo digesto italiano XVIII, (Torino, 1971), p. 498. e C.TALICE, “*Strade*”, in Enciclopedia del diritto, XLIII, (Milano, 1990), p. 1114.

334 Cfr. per tutti A. SANDULLI, *Manuale di Diritto Amministrativo*, (Napoli, 2000), p.755.

appartengono allo Stato ed agli enti pubblici territoriali (art. 822 II com. c.c. per lo Stato; Art. 824 I com. c.c. per Province e Comuni; Art. 111.16-5-1970, n. 281 per le Regioni a statuto ordinario).

Il principio dell'appartenenza del suolo risulta canonizzato inoltre nell'art. 22 della l. n. 2248 del 1865 (legge sui lavori pubblici) che afferma: "*il suolo delle strade nazionali è di proprietà dello Stato, quello delle strade provinciali appartiene alle Province ed è proprietà dei Comuni il suolo delle strade comunali*". Oggi il nostro diritto include le strade pubbliche tra i beni che appartengono alla pubblica amministrazione a titolo pubblicistico e li definisce beni demaniali.

Anche il Codice Napoleone (code civil) vigente in Francia dal 1804, all'art. 538 cita il "domaine public", tradotto in italiano con "demanio pubblico". Il termine indica l'appartenenza allo Stato e insieme l'assoggettamento all'uso pubblico; esso fu recepito dal codice del 1865 all'art. 427 e dal codice del 1942 all'art. 822.

Il termine demanio, demaniale, come precedentemente affermato, in origine stava ad indicare l'appartenenza al *dominus*, e cioè al sovrano e quindi successivamente allo Stato. Con questo ultimo significato si mantiene ancora nel nostro codice civile.

I beni appartenenti allo Stato, secondo gli art. 822 e seg. del c.c., si distinguono in patrimoniali e demaniali. I patrimoniali sono distinti a loro volta in disponibili e non disponibili. Tra i beni patrimoniali e lo Stato intercede un rapporto di proprietà con lo scopo ordinario di trarne una utilità economica. I beni demaniali³³⁵ sono destinati all'uso pubblico e sono pubblici nel senso più stretto della parola. Proprio nella categoria dei beni pubblici in senso stretto troviamo cose destinate all'uso degli individui, come appunto le strade.

Le strade costituiscono il cosiddetto demanio stradale, che è accidentale, poiché composto di beni che possono appartenere anche ad altri soggetti e

335 N. CENTOFANTI, *I beni pubblici*, (Milano, 2007), pp.10 e ss..

che rivestono natura demaniale solo quando appartengono ad enti pubblici territoriali; nonché artificiale, poiché le strade non esistono come tali in natura ma richiedono per la loro esistenza una specifica attività di costruzione. Sono altresì pubbliche, sebbene non facenti parte del demanio stradale, le strade militari, che in quanto opere destinate alla difesa nazionale fanno parte del demanio necessario dello Stato.

E' da ritenersi inoltre principio ormai consolidato in giurisprudenza quello secondo cui la demanialità di una strada presuppone non solo la sua destinazione da parte dell'ente territoriale al pubblico transito ma richiede anche in via primaria che il suolo di essa appartenga all'ente stesso legittimato in forza di tale titolo ad imprimere al proprio bene la suddetta destinazione. La perdita del carattere demaniale della strada si ritiene avvenga per il verificarsi delle cause inverse a quelle che ne hanno determinato l'acquisto³³⁶.

Sono da considerarsi private le strade che appartengono ad altri soggetti, diversi dagli enti pubblici, a titolo di proprietà privata.

Il criterio dell'appartenenza non sembra però sufficiente a determinare il carattere pubblico di una strada. Ciò che infatti caratterizza il bene demaniale non è tanto la sua appartenenza alla Pubblica Amministrazione quanto soprattutto la sua specifica destinazione: è del tutto possibile oggi l'esistenza di strade che pur appartenenti ad enti pubblici non assolvono ad alcuna funzione pubblica.

Ben più esatto sembra perciò, ai fini della distinzione tra strade pubbliche e private, il criterio funzionale e quindi dell'uso cui le stesse sono adibite, per cui sono strade pubbliche non solo quelle che per diritto di proprietà appartengono allo Stato, alle Provincie, ai Comuni ed alle Regioni³³⁷, e sono destinate all'uso pubblico, ma pure quelle che, pur essendo in proprietà di soggetti privati sono gravate da un diritto reale pubblico di

336 M. DE TILLA, "Demanio stradale e atto di trasferimento di area privata," in *Rivista giuridica dell'edilizia*, n.1, (2011), pp.94-98.

337 P.LA ROCCA, *Il regime giuridico delle strade provinciali, comunali, vicinali e private*, Santarcangelo di Romagna (RM) (2006).

uso.

La strada per definizione quindi sarebbe sempre pubblica, pur potendosi poi distinguere fra quella pubblica *quoad proprietatem* e *quoad usum* e quella pubblica solo *quoad usum*³³⁸.

Comunque, perchè siano pubbliche sia le une che le altre, è necessario pur sempre un titolo costitutivo; in caso contrario, esse potranno essere considerate vie pubbliche di fatto, e diverranno demaniali allorchè sopraggiunga un titolo di acquisto del diritto di proprietà o del diritto reale pubblico di godimento da parte dell'Amministrazione pubblica. Una strada privata non può infatti diventare pubblica *quoad usum* solo perchè aperta al pubblico transito, o per il fatto che il proprietario tolleri il pubblico passaggio.

Il concetto di strada privata resta a sua volta individuato da un lato, nella appartenenza della medesima a persone giuridiche pubbliche, territoriali o non territoriali, ad enti morali od a privati soggetti, e dall'altro, nella assenza di diritti reali pubblici di uso gravanti sulla strada stessa.

La condizione giuridica di tali strade non differisce comunque da quella dei fondi di cui fanno parte, onde, per l'uso esclusivamente privato cui sono destinate, esse solo impropriamente meritano ancora il nome di strade. Esempi di strade meramente private possono rinvenirsi nelle vie di comunicazione interne agli edifici destinati a sedi di pubblici uffici, nei parchi e giardini appartenenti all'Amministrazione pubblica e in genere in tutte quelle strade che corrono all'interno delle private proprietà ed alle quali il pubblico non ha libero accesso.

Rivestono natura di strade private anche le cosiddette vie vicinali private o agrarie, che con impropria denominazione vengono frequentemente contrapposte alle vie vicinali vere e proprie, qualificate vie vicinali pubbliche³³⁹.

Le strade agrarie, o vicinali private, infatti sono strade private derivanti *ex*

338 Cfr. L. ORUSA, "*Strade pubbliche, private e vicinali*", cit., p. 499.

339 Cfr. C. TALICE, "*Strade*", in *Enciclopedia del diritto*, cit., p. 1113.

collatione privatorum agrorum, ovvero costituite a seguito del conferimento di zone di terreno ovvero anche di denaro o manodopera da parte dei proprietari dei fondi confinanti per la loro utilizzazione comune ed esclusiva ed il cui uso, limitato ai soli partecipanti della comunione incidentale che ne deriva, appare esercitato *iure proprietatis* e non *iure servitutis*. La giurisprudenza formatasi in tema di vie private agrarie sembra concordare con tale punto di vista³⁴⁰.

In relazione a tali vie, la suprema Corte ha precisato che esse “*servono soltanto alla privata utilità dei proprietari esterni e non debbono essere contraddistinte da un regolare tracciato stradale, potendo consistere anche in un tratto di terreno ben delimitato e non confondibile con altro, in cui si esercita il passaggio per soddisfare le esigenze dei singoli fondi latitanti..... Esse si differenziano dalle strade vicinali, serventi un’intera collettività territoriale, è necessariamente costituite da strade vere e proprie*”³⁴¹.

Occorre ricordare che il concetto di vie agrarie, è già presente in Ulpiano, in D. 43. 8. 2. 20 - 22 che le classifica private, ma con l’intendimento che esse possano anche venire assoggettate a servitù pubblica. Parallelamente nel nostro sistema, quando le strade agrarie sono regolate esclusivamente da norme privatistiche, possono appartenere a una o più persone, *pro diviso* o *pro indiviso*, e possono essere anche gravate da servitù prediale di passaggio. Quando sono regolate da una normativa parzialmente privata e parzialmente pubblica, il suolo resta privato, ma non di meno viene gravato da una servitù pubblica, a favore della comunità dei proprietari dei fondi serviti. Un’ipotesi particolare ricorre per certe strade appartenenti ai Consorzi di bonifica, il cui uso sia riservato ai proprietari dei fondi circostanti. Le vie agrarie infine devono ritenersi regolate esclusivamente da normativa pubblica, allorché anche il suolo appartenga alla collettività

340 Cass., sez. II 29/ 10/ '83 , n.6444, in Giur. agr.it. 1985, 54

341 Cass., sez. II 21/ 11/ '76 , n.4393, in Giur. agr.it. 1978, 24, con nota di G. GOGGI.

dei proprietari, che le possiedono e le usano *uti universi*³⁴².

Si ritrovano così quindi riprodotti nel nostro ordinamento giuridico, solo per citarne alcuni, i concetti secondo i quali la mera appartenenza allo Stato, non è sufficiente di per sé ad aprire una strada all'uso pubblico: D. 43. 8. 2. 4; pubblico in senso stretto è solo ciò che è dello Stato: D. 50 16. 15; per cui pubbliche, in senso strettissimo, sono le cose rientranti nel pubblico demanio, quali le strade statali aperte all'uso pubblico: D. 43. 7. 3 e D. 43. 8. 2. 21-22; quelle cittadine sarebbero invece pubbliche solo in senso lato, per il fatto di essere soggette ad un regime equiparato: D.50. 16. 15³⁴³.

Sono strade statali quelle che costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; che congiungono la rete di viabilità principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; che congiungono i capoluoghi di provincia tra loro; che costituiscono diretti e importanti collegamenti fra strade statali; che allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi o aeroporti o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

Appartengono alle Regioni le strade di interesse regionale e quelle già statali declassificate, nonché le strade di bonifica avente le caratteristiche delle strade regionali, le strade ferrate regionali e le strade appartenenti al demanio armentizio (tratturi, trazzere)³⁴⁴.

Sono strade provinciali quelle che allacciano ai capoluoghi di provincia i capoluoghi di singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro; che allacciano alla rete statale o provinciale i capoluoghi di comuni particolarmente importanti per popolazione o perché sede di notevoli industrie o di intensa attività commerciale; che costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade provinciali o sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole.

342 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit. p.557, in nt. 72.

343 G. IMPALLOMENI, "In tema di strade vicinali", cit. p.554.

344 Cfr. M. RAGOZZINO, "Strade ed Autostrade", in Enc. Giur. Treccani, vol.XXX, 3.

Sono strade comunali le strade non comprese tra quelle statali, regionali, provinciali, che congiungono il maggior centro del comune con le sue frazioni, con la prossima stazione ferroviaria, con un aeroporto o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale; le strade che congiungono le frazioni del comune tra di loro; le strade all'interno degli abitati.

Sono assimilate alle strade comunali le traverse interne degli abitati, cioè le strade statali, regionali e provinciali che attraversano i centri abitati con popolazione non superiore a 10.000 abitanti, e vengono considerate strade urbane³⁴⁵.

Inoltre sono assimilate alle strade comunali, le strade vicinali pubbliche, cioè sottoposte ad uso pubblico³⁴⁶. Il comune è tenuto a concorrere alle spese di manutenzione delle strade vicinali, può promuovere di ufficio la costituzione di un consorzio obbligatorio tra i proprietari (d. lgs 1/ 09/ 1918 n. 1446) ed esercita su tali strade poteri di tutela³⁴⁷. In concreto, il sedime della via vicinale, compresi accessori e pertinenze, è privato, di proprietà dei titolari dei terreni latitanti, mentre l'ente pubblico è titolare di un diritto reale di transito a norma dell'art. 825 c.c..

Tale diritto può essersi costituito nei modi più diversi, ossia mediante un titolo negoziale, per usucapione o attraverso l'uso della strada da parte della collettività da tempo immemorabile o della “*dicatio ad patriam*”, che si configura quando i proprietari mettono a disposizione del pubblico la strada, assoggettandola all'uso collettivo³⁴⁸. Già nel diritto romano era conosciuta la categoria delle strade private soggette a utenza di natura pubblica, così in D. 43 7. 3 e D. 43. 8. 2 . 22-24, e questa costituzione ad “uso pubblico” proveniva dalla sua destinazione ricavata dall'uso “immemorabile”, oltre che dalla loro funzionalità, quale collegamento a terreni e fondi interni ai villaggi.

345 Art. 2, comma 7 cod. strad..

346 F. FRANCHINI, “*Strade pubbliche, private e vicinali*”, cit., pp.911 e ss..

347 Art.14, comma 4 cod. strad..

348 Art. 2, comma 7 cod. strad..

É da evidenziare che una definizione di strada vicinale non è riscontrabile da alcuna fonte normativa, ma viene fatta rientrare all'interno di quelle categorie di strade soggette a servitù pubblica, per distinguerla dall'altra tipologia di strade, le vie agrarie, che, come abbiamo visto, pur avendo le stesse caratteristiche, sono prive di questo requisito. In altri termini, la strada privata si differenzia dalla strada vicinale ad uso pubblico (che è pur sempre strada privata) proprio in funzione dell'uso ulteriore che viene esercitato, oltre che dai privati, da parte della collettività.

Pertanto una strada vicinale pubblica (bene soggettivamente privato, ma di interesse oggettivamente pubblico, e come tale soggetto allo stesso regime di uso pubblico) rimane tale fino a quando mantenga la predetta attitudine a soddisfare l'interesse alla pubblica circolazione, al cui venire meno rimane una semplice via vicinale privata (non destinata, cioè, ad uso pubblico).

La giurisprudenza³⁴⁹ è concorde nel rilevare che a prescindere dall'uso pubblico o privato, l'espressione "strada vicinale" comporta, essenzialmente, una nozione pubblicistica.

L'utenza della strada vicinale, tanto privata che pubblica, può essere più o meno ampia andando dal mero passaggio pedonale a quello con autoveicoli, giusta la previsione del titolo costitutivo, il quale provvede pure a delimitare la cerchia dei beneficiari³⁵⁰. Costoro per quanto in numero ristretto, quando l'utenza abbia natura pubblica, esercitano pur sempre una loro pubblica facoltà *uti universi*, esorbitante l'ambito privatistico. Lo si desume, oltre che dalla logica del sistema, dalla stessa normazione scritta. Il D. l. n. 1446 del 1° settembre 1978, pur distinguendo all'art. 1 tra vie vicinali aperte e non aperte al pubblico transito, prevede all'art. 3 anche per le seconde la costituzione, sebbene facoltativa, di un consorzio con la partecipazione del comune al fine di provvedere alla loro manutenzione; e all'art. 15 l'affidamento al sindaco della vigilanza e

349 G. IMPALLOMENESE, "In tema di strade vicinali", cit. p.554.

350 G. IMPALLOMENESE, "In tema di strade vicinali", cit. p.557-558.

polizia, quasi in armonia con D. 43.8. 2.25. Orbene, tutto ciò si spiega in forza della natura pubblica implicitamente presupposta anche per le strade vicinali non aperte al pubblico transito; nel mentre tali disposizioni non avrebbero senso, se alla relativa utenza dovesse essere riconosciuto mero carattere privatistico. Del resto la precedente legge del 2 maggio 1865, n. 2248, All. F, sui lavori pubblici, all'art. 51 preferisce distinguere tra strade vicinali più o meno importanti, implicitamente riconoscendone la medesima natura evidentemente pubblica, pur ammettendo l'intervento contributivo del comune solo per le vie vicinali aperte al pubblico transito. Non par dubbio che tra le meno importanti debbano ricomprendersi le vicinali non aperte al pubblico transito, e che, pure per queste, alla relativa utenza debba essere riconosciuto carattere pubblico, così come in D. 43. 8.2.23.

Da quanto sopra risulta evidente e incontrovertibile che il bene, al di là della sua classificazione, riveste le caratteristiche di strada vicinale ad uso pubblico in quanto sussiste il passaggio esercitato *iure servitutis publicae* da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza ad un gruppo territoriale, la concreta idoneità della strada a soddisfare esigenze di interesse generale, un titolo valido a sorreggere l'affermazione di uso pubblico, che può identificarsi nella protrazione dell'uso stesso da tempo, sostenuto da una dichiarazione espressa del Comune che comporta un elemento presuntivo della sussistenza del diritto di transito, superabile in senso contrario solo in sede di giurisdizione ordinaria³⁵¹. Le vie vicinali quindi, così come è desumibile da D. 43.7.3 e D. 43.8.2.22-23, devono essere considerate pubbliche in senso lato: per esse, oltre all'art. 84 legge sui lavori pubblici, vietante qualsiasi immissione o opera che pregiudichi il libero passaggio sulle strade vicinali, sono di conseguenza applicabili l'art. 378 sulla remissione in pristino, nonché gli artt. 879 e 905 c.c., ai fini

351 TAR Toscana, sez. III, 11 aprile 2003, n. 1385; conformi, tra le molte: TAR Umbria, 13 gennaio 2006, n. 7; id., 21 settembre 2004, n. 545; ed in precedenza: Cons. di Stato, sez. IV, n. 1155/2001; Cons. di Stato, sez. V, n. 5692/2000; Cass. civ., sez. II, n. 7718/1991.

della applicazione delle regole sul buon vicinato.

Ne consegue che le controversie circa l'esistenza di diritti di uso pubblico su una strada privata, è devoluta alla giurisdizione del giudice ordinario³⁵², giacché investe l'accertamento dell'esistenza e dell'estensione di diritti soggettivi, dei privati o della pubblica amministrazione³⁵³. Spetta invece al giudice amministrativo la controversia sul disconoscimento della natura vicinale di una strada soggetta a pubblico transito ove il ricorrente non rivendichi l'esistenza di una servitù di passaggio ma tuteli la sua posizione di abitante di una frazione contigua a quella interessata al transito.

L'azione promossa dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria ha lo scopo di far dichiarare in via principale l'inesistenza del diritto di servitù, mentre spetta al giudice amministrativo accertare in via incidentale se sussiste o meno la servitù pubblica.

Una nuova classificazione delle strade³⁵⁴, introdotta dal codice della strada (art. 2 d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285) le distingue secondo le loro caratteristiche costruttive in:

- a) autostrada, caratterizzata da carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, con almeno due corsie di marcia, banchina pavimentata e corsia di emergenza, prive di intersezioni a raso e dotate di recinzione ;
- b) extraurbana principale, strada con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali;
- c) extraurbana secondaria, strada ad unica carreggiata, con almeno una corsia per senso di marcia e banchine;

352 Cfr. G.C.MENGOLI, *Manuale di diritto urbanistico*, cit., p.502.

353 Cfr. Corte di Cassazione, Sezioni Unite civile Ordinanza 27 gennaio 2010, n. 1624. Nella specie, le S.U. hanno affermato la sussistenza della giurisdizione del giudice ordinario in controversia promossa da privato proprietario di una strada sterrata, immettentesi su strada comunale, al fine di sentir dichiarare che la strada medesima, divenuta oggetto di provvedimento comunale di classificazione come strada vicinale ad uso pubblico, era di sua proprietà esclusiva.

354 Cfr. P. VIRGA, *"Beni degli enti pubblici"*, in *Diritto Amministrativo I*, (Milano, 2001), p. 259.

d) urbana di scorrimento, strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia ed una corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentate e dotate di marciapiedi con eventuali imperfezioni a raso semaforizzate;

e) locale, strada urbana ed extraurbana opportunamente sistemata, non rientrante nelle precedenti categoria.

La classificazione di una strada è atto vincolato formato sulla base di elementi obiettivi, concludenti sulla presenza di caratteri distintivi di ogni classe. È quindi esclusa ogni valutazione di merito. La classificazione ha natura dichiarativa.

Distinta dall'atto di classificazione è l'inclusione della strada negli elenchi delle strade di uso pubblico³⁵⁵. Le finalità dell'inclusione negli elenchi consiste nella necessità di rendere pubblica la classificazione per gli effetti che ne derivano. Anche tale atto ha quindi natura dichiarativa, con la conseguenza che una strada può ritenersi pubblica se in possesso di caratteri essenziali, anche prima dell'inclusione nell'elenco. L'inclusione di una strada nell'elenco non costituisce prova della proprietà del suolo.

Nel bene strada il diritto positivo (art. 2 cod. strad.) riconosce diverse parti componenti: la sede stradale, la carreggiata, le corsie, il marciapiede, la banchina, la sede cambiaria ecc..

Oltre al bene principale, che può essere identificato nella sede stradale, sono assoggettati al regime delle strade i beni accessori, ossia quelle parti integranti delle strade che non hanno una loro autonoma individualità, come i fossi laterali di scolo e le aiuole per deposito di materiali, e le pertinenze, cioè tutte le cose destinate in modo durevole al servizio od ornamento delle strade. Le pertinenza seguono finché dura la loro destinazione il regime dei beni demaniali o quello dei beni di diritto privato se destinate a servizio od ornamento di strade private.

Deriva dalla natura demaniale delle strade inoltre il carattere peculiare

³⁵⁵ G.ZANOBINI, *Corso di diritto amministrativo*, (Milano, 1955) p. 221; e ancora S. CASSESE, *I beni pubblici*, (Milano, 1969), p.164 e A. SANDULLI, *Manuale di diritto amministrativo*, cit.,p. 792.

dell'incommerciabilità³⁵⁶, nella quale è compresa l'inalienabilità. Incommerciabilità significa che il bene non può essere né venduto né formare oggetto di diritti a favore di terzi (art. 823 c.c.); il bene è quindi sottratto a qualsiasi atto di disposizione, dal più radicale come l'alienazione, fino alla costituzione di diritti parziali. Sulla strada, peraltro possono essere stabiliti diritti a favore di terzi, come nel caso di concessioni di suolo pubblico più o meno prolungate nel tempo.

Tali concessioni non costituiscono eccezioni al principio dell'incommerciabilità dei beni demaniali in quanto viene commerciata soltanto una porzione per rendere possibile l'utilizzazione da parte di chi può sfruttarla economicamente per fini i privati o comunque extra demaniali.

Il principio dell'incommerciabilità delle strade è quindi assoluto e comprende altri caratteri consequenziali, quali l'imprescrittibilità e l'inespropriabilità³⁵⁷.

Altre caratteristiche sono l'inimponibilità tributaria e l'inalutabilità, che si spiegano facilmente considerando l'essenza dei beni demaniali e la loro strumentalità rispetto ai fini dell'ente pubblico al quale sono affidati.

Per quanto riguarda la giurisdizione in materia di strade le controversie sulla proprietà del suolo sono attribuite al giudice ordinario³⁵⁸.

Una serie di misure protettive, alcune delle quali costituiscono limitazioni alle proprietà laterali, sono poste dal Codice della strada.

Infatti, nei confronti della generalità è disposto il divieto di danneggiare la strada o le opere e piantagioni che ad essa appartengono, alterarne la forma o invaderne il suolo, di danneggiare le pietre ed i cartelli indicatori (art. 6 del codice della strada).

Nei confronti dei proprietari di fondi contigui poi sono disposti divieti, obblighi e limitazioni³⁵⁹: divieto di impedire il libero scolo delle acque nei

356 R.CHIEPPA- R. GIOVAGNOLI , *Manuale di diritto amministrativo*, (Milano, 2011), pp.450 e ss.

357 Cfr. L. ORUSA, "Strade pubbliche, private e vicinali", cit., p.525.

358 R.CHIEPPA- R. GIOVAGNOLI , *Manuale di diritto amministrativo*, cit., p. 461.

359 P. VIRGA , "Beni degli enti pubblici", cit., p. 263.

fossi laterali delle strade; divieto di impedire il libero deflusso delle acque che si scaricano dalle strade sui terreni più bassi; divieto di aprire canali, fossi o fare qualunque escavazione nei terreni laterali a distanza minore della loro profondità partendo dal confine della strada.

Non possono inoltre essere stabiliti nuovi accessi o nuove diramazioni dalla strada ai fondi e fabbricati laterali senza preventiva autorizzazione.

I proprietari di fondi laterali devono poi mantenere le ripe in stato tale da impedire scoscendimenti del terreno, devono regolare l'irrigazione in modo da non danneggiare le strade, e così via.

L'accesso alla via pubblica è sempre garantito. Il proprietario del fondo intercluso o che non ha uscita sulla via pubblica ha diritto di passaggio sul fondo vicino per la coltivazione e il conveniente uso del proprio fondo.

Le strade di uso pubblico sono protette in molte forme anche dalle occupazioni temporanee, salvo che l'occupazione sia compatibile o come avviene in taluni casi sia addirittura utile alla strada.

È vietato eseguire opere e fare depositi sulle strade senza mandato o licenza dell'autorità competente.

Per le occupazioni con corsi d'acqua, condutture, o con altri impianti che possono menomare la buona conservazione delle strade e intralciare la circolazione, è necessaria la concessione; negli altri casi è necessaria la licenza.

Superata la tripartizione tradizionale dell'uso dei beni pubblici in comune, speciale, ed eccezionale, oggi l'uso delle strade si distingue in generale e particolare. L'uso generale delle strade, è rappresentato dalla circolazione, che è consentita a tutti sia pure nel rispetto delle norme del codice stradale a tutela della sicurezza del traffico. Nell'ambito dell'uso generale vanno ricomparse quelle fattispecie particolari subordinate al rilascio di un'autorizzazione, quali ad esempio, le competizioni sportive su strada e i trasporti o la circolazione di veicoli eccezionali³⁶⁰.

360 Art. 9 - 10 Codice della strada.

Dottrina e giurisprudenza³⁶¹ concordano nel ritenere che gli utenti abbiano una posizione di interesse semplice in ordine all'uso delle strade, che però si atteggia a vero e proprio diritto soggettivo a non essere impediti nell'uso, salvo motivi di interesse pubblico, finché permane la destinazione all'uso pubblico del bene. Usi particolari della strada sono invece quelli che in quanto potenzialmente pregiudizievoli per la libertà anche materiale della sede stradale sono subordinati a licenza o concessione degli enti proprietari delle strade.

Le licenze e le concessioni devono indicare le condizioni e le norme alle quali sono subordinate, la durata, le somme dovute.

Infine per quanto riguarda le competenze in materia di strade pubbliche complessa è la situazione relativa alle attribuzioni amministrative, frazionate tra numerosi enti ed organi, in conseguenza dei diversi interessi pubblici che si ricollegano alla strada.

La classificazione e la declassificazione³⁶² delle strade è stata disciplinata, nei suoi tratti essenziali, dall'art. 2, comma 8, C.d.S., che ha distinto tra strade statali e tutte le altre strade. A seguito di ciò, detta classificazione è stata attribuita, per le strade statali, al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio Superiore delle infrastrutture e dei trasporti e il C.d.A. dell'ANAS S.p.A., fondata sulle ceneri della vecchia A.A.S.S., amministrazione statale con ordinamento autonomo, e, per le rimanenti strade, alle Regioni interessate, sentiti gli Enti locali. Le strade così classificate sono oggi iscritte nell'Archivio nazionale delle strade, che distingue tra Rete di interesse nazionale (ai sensi del d.lgs. 29 ottobre 1999, n. 461 e succ. modif.) e Rete di interesse regionale (ai sensi del d.p.c.m. 21 febbraio 2000 e succ. modif.)³⁶³.

Inoltre, per effetto dell'art. 101, d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle

361 Cfr. L. ORUSA, "*Strade pubbliche, private e vicinali*", cit., p. 499.

362 C.TALICE, "*Strade*", cit., p. 1121.

363 A.SANDULLI, *Manuale di Diritto Amministrativo*, cit., p. 755.

Regioni e agli Enti Locali), ed in seguito alla ridefinizione, con d.lgs. 29 ottobre 1999, n. 461 della rete autostradale e stradale nazionale, un elevato numero di strade statali, o di loro tratti, sono confluite dal demanio stradale nazionale ai demani regionali e successivamente dalle regioni agli enti locali, svincolando, peraltro, negli anni, l'ANAS dalla loro gestione.

Sotto il profilo gestionale e manutentivo, va rilevato che, le Regioni, pur essendo proprietarie delle strade sopra descritte, sono normalmente prive di un servizio che ne curi la gestione da intendersi nel senso di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Pertanto, la manutenzione delle strade di interesse regionale³⁶⁴, spesso, risulta affidata all'ANAS, alle Province o ai Comuni, cui vengono delegate anche gran parte delle spese.

Per gli aspetti relativi alla circolazione è da rilevare che l'attività programmatica è affidata all'ANAS; è infatti l'ANAS che elabora il piano decennale della viabilità di grande comunicazione, composta dalle autostrade, dai trafori alpini, dai raccordi autostradali e così via. L'ANAS ha il compito di gestire le strade e le autostrade statali e provvedere alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria.

Per concludere penso possa tranquillamente affermarsi come l'insegnamento che si può trarre dai testi romani risulti utile per interpretare la vigente disciplina, che spesso manca di definizioni, date per scontate dal legislatore moderno appunto in base alla tradizione giuridica che si presuppone immanente.

Proprio riguardo alle vie si può constatare infatti quanto fondamentale sia stato l'insegnamento romano ai fini dell'elaborazione di questa categoria nell'ambito del diritto moderno. Il regime che ho descritto nei primi capitoli si riscontra, infatti, talvolta con le medesime incertezze, nei sistemi moderni, e tra questi nel nostro, derivati come sono da quello romano.

364 Cfr. S.CASSESE, *I beni pubblici*, cit., p.164.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

I risultati a cui sono pervenuta con questo lavoro provano, ancora una volta, quanto sia importante conoscere la regolamentazione romana e interpretare adeguatamente le sue fonti, per rendersi conto della pienezza del significato di via nel diritto attuale.

Nel mio lavoro, ho voluto mettere in evidenza come a Roma sia esistito un'apparato amministrativo di complessa struttura, integrato da istituzioni di ordine amministrativo a livello statale, provinciale, municipale, in grado di risolvere le problematiche che presentava una società viva e in costante espansione.

Certamente questa Amministrazione si sviluppò in modo proporzionale all'importanza storica e al grado di espansione della comunità politica romana.

Gli studiosi del moderno *ius publicum*³⁶⁵ sostengono che non si può parlare di un vero e proprio Diritto amministrativo prima del XIX secolo, principalmente per l'inesistenza presso i romani di un *corpus* di principi aventi carattere cogente.

Nocera³⁶⁶, sulla scia di autorevoli autori³⁶⁷, rileva che, mentre in ogni epoca sono esistiti sicuramente una attività amministrativa e organismi amministrativi, un vero e proprio diritto amministrativo sarebbe sorto solo dopo la rivoluzione francese, cioè con l'instaurarsi degli Stati moderni.

Diversa è però l'opinione della dottrina meno recente³⁶⁸: gli scrittori del secolo scorso infatti hanno affermato l'esistenza di un diritto

365 G.NOCERA, "Il centralismo amministrativo del Tardo-Impero", in Atti dell'Accademia romanistica constantiniana. VIII Congresso Internazionale degli studi, (Perugia, 1990), pp. 599 e ss.; A. TRISCIUOGGIO, "Le concessioni di beni pubblici nell'esperienza romana", in Labeo (1999), p.283.

366 G.NOCERA, "Il centralismo amministrativo del Tardo-Impero", cit., pp. 599 e ss..

367 R. IHERING, "Il Diritto Pubblico Romano nella storia della Istituzione e delle dottrine politiche", estratto degli Annali del seminario giuridico economico della R. Università di Bari, anno II, fasc. 1, (Bari, 1928); e F. SCHULZ, *Principios de Derecho Romano*, (Madrid, 1934), trad. esp. M. Abellán (Madrid, 1990) pp. 211 e ss..

368 Cfr. M.S.GIANNINI, "Profilo storico della scienza del diritto amministrativo", in Studi sassaresi, XVIII, (1940), pp.145 e ss.. e S.RICCOBONO, "Il problema della ricostruzione delle strutture amministrative romane", in Synteleia V.Arangio Ruiz, (Napoli, 1964), pp. 663 e ss.

amministrativo fin dall'epoca dei Romani, anzi fin da quando sarebbe esistito uno Stato, mentre solo la scienza del diritto amministrativo sarebbe sorta al principio di quel secolo.

Sicuramente la Rivoluzione francese incentivò, nei sistemi giuridici e politici occidentali, la creazione di veri e propri codici di Diritto amministrativo, che Roma non conosceva; ma è pur vero che, nell'analisi dei diversi campi dell'amministrazione romana, si trovano regole giuridiche che oggi potremmo chiamare "di natura amministrativa" e che sono certamente simili a quelle del diritto amministrativo attuale.

Alcuni studiosi di Diritto romano, quali Ihering³⁶⁹ già a metà del XIX secolo, successivamente Schulz³⁷⁰ e in tempi più recenti Nocera³⁷¹, hanno enfatizzato il valore di una ricostruzione dell'attività amministrativa romana, non soltanto per il suo interesse storico, ma anche per comprendere meglio gli ordinamenti giuridici moderni.

Anche la dottrina romanistica spagnola già da tempo ha iniziato a percepire l'utilità di una ricerca nel campo del "diritto amministrativo romano". In particolare, mi riferisco agli studi del professore Antonio Fernanàdez De Bujàn³⁷², che, a capo di un gruppo di ricerca di romanisti spagnoli, è attualmente impegnato nella ricostruzione del sistema amministrativo romano, con il fine precipuo appunto di dimostrare l'importantissima influenza esercitata dal Diritto Romano nello sviluppo e nell'evoluzione del Diritto amministrativo moderno e nel Diritto Pubblico in generale.

A questo punto, quindi, quando si parla dell'esperienza amministrativa romana, ritengo opportuno utilizzare la moderna espressione "Diritto Amministrativo romano", precisando comunque che essa non appartiene alla tradizione giuridica romana, bensì alla romanistica.

Proprio in questo ambito rientra la disciplina giuridica delle *viae*, oggetto

369 R. IHERING, *Geist des römischen Rechts I-III* (6), (Leipzig, 1906-1923).

370 F. SCHULZ, *Principios de Derecho Romano*, cit., pp. 211 e ss..

371 G. NOCERA, "Il centralismo amministrativo del Tardo-Impero", cit., pp. 599 e ss..

372 A. FERNANDEZ DE BUJAN, *Derecho Público romano*, 9 ed. (Madrid, 2006).

del mio lavoro.

La civiltà romana, come nessun'altra, seppe comprendere rapidamente l'importanza delle sue strade, dalla loro creazione al loro mantenimento e riparazione.

Creare una *via publica* o altra *opera publica* comportava in primo luogo la concessione d'uso del suolo statale, arricchendolo o privandolo di antichi monumenti ed edificazioni, concludendo contratti di affitto, a volte servendosi anche della manodopera dei cittadini, e stabilendo a tal fine i fondi necessari, ricavandoli dall'erario o dal fisco imperiale, o ancora dal bottino di guerra e dalle sanzioni imposte dai magistrati. Ma la creazione di una via comportava anche la necessità di reperire il personale adeguato, per la manutenzione, per esercitare la vigilanza e la custodia di ogni arteria, ponendo delimitazioni tra il suolo pubblico e quello privato.

Certo gli argomenti affrontati sono complessi e numerosi.

Nel cercare di delinare e chiarire alcuni punti oscuri della disciplina, ho rilevato comunque che la giurisprudenza ignorava una regolamentazione unitaria in materia di *viae*. Pertanto, ho cercato di individuare i reali centri di interesse della riflessione dei giuristi classici sulla base dell'interpretazione che i romanisti hanno dato delle fonti in materia. Così ho fatto soprattutto per quei casi che costituiscono maggiormente zone di difficile qualificazione e delimitazione: basti pensare alla categoria delle vie vicinali che, come ho messo in evidenza nel corso della mia trattazione, sono state oggetto di discussione fra i giuristi romani per quanto concerne la loro qualificazione giuridica.

L'esegesi delle fonti, in materia di *viae*, ha rivelato la maggiore ampiezza del catalogo delle *viae* attestato dai gromatici. In particolare, le singole nozioni fornite dal gromatico Siculo Flacco, dimostrano, innanzitutto, la complessità della realtà romana della viabilità, ma allo stesso tempo, anche l'eterogeneità di fini tra la riflessione giuriprudenziale e le elaborazioni dei tecnici.

Per esempio, le *viae communes*, agli occhi di Ulpiano, saranno state insuscettibili di venir isolate in una categoria a sé stante rispetto alle *viae publicae*, alle *viae privatae* e alle *viae vicinales*, forse perché, non dissimili - e tali non necessariamente ai soli fini della tutela interdittale - dalle vie private soggette alla titolarità di un *singulus*, magari funzionali all'esercizio di una *servitus* (D. 43.8.2.22), o dalle stesse *viae vicinales* costituite *ex collatione privatorum* di documentabile memoria (D. 43.7.3 pr.; D. 43.8.2.22).

Certo, se delle *viae communes* non avessero parlato le fonti gromatiche, lo storico sarebbe privato di un dato pur sempre utile ai fini della ricostruzione della concreta realtà nella quale i giuristi, comunque, operavano.

Con questo lavoro certamente non si sono potute colmare le lacune della ricerca romanistica, ma perlomeno si è cercato di analizzare e chiarire alcuni punti ancora oscuri e problematici in materia di *viae*, un settore rientrante in quello che a pieno titolo abbiamo ritenuto di poter qualificare, anche se con cautela, con l'espressione "Diritto Amministrativo romano", un settore che oggi non riveste solo un interesse per lo storico del diritto, ma può essere utile anche al giurista moderno per conoscere meglio il sistema giuridico amministrativo delle vie contemporaneo, che in larga parte ricalca quello conosciuto e regolato dalla comunità politica romana.

INDICE DEGLI AUTORI

ALBANESE B.,

pag.16 nt. 27.

ARANGIO-RUIZ V.,

47 nt.123; 47 nt. 124; 48 nt.126; 49 nt. 132; 50 nt. 137; 57; 57 nt.150.

ARCHI GG.,

46 nt. 119; 49 nt. 133.

BISCARDI A.,

115 nt. 308; 124 nt. 328.

BONFANTE P.,

14 nt. 22; 43 nt. 111; 47 nt. 124; 48 nt.128; 48 nt. 131; 52 ; 52 nt. 141;
53 nt. 144;58; 58 nt.151; 73;73 nt. 199; 74 nt. 200; 80;80 nt. 217.

BOVE L.,

122 nt. 324; 124 nt. 327.

BRANCA G.,

48 nt. 130; 55 nt. 147.

BRUGI B.,

1; 13 nt. 20; 59; 59 nt.154; 66 nt. 177; 68 nt. 182; 77 nt. 205; 77 nt. 206;
81 nt. 218; 81 nt. 219;81 nt. 222;81 nt. 224; 83 nt. 226; 83 nt. 228.

BURDESE A.,

1;13 nt. 20.

BUSACCA C.,

46 nt. 119; 46 nt. 122.

CANTARELLI L,

91 nt. 251; 97 nt. 268.

CAPITANI G. - GARELLI DELLA MOREA G. E.,

10 nt.16; 29 nt.62;34 nt. 79; 36 nt. 87; 38 nt. 89; 40 nt.99; 41 nt.102;
41 nt. 103; 63 nt. 166.

CAPOGROSSI COLOGNESI L.,

1;13 nt. 20; 60;60 nt. 159; 63 nt.163; 63 nt. 65; 64;64 nt. 167; 64 nt.168;
64 nt.172;65 nt.175;66 nt.177; 67 nt.178; 68 nt.184;71 nt.190;78 nt.207;
79 nt. 213; 82 nt. 225; 83 nt. 227; 84 nt. 230; 86 nt. 234; 88 nt. 237;

88 nt. 239.

CASSESE S.,

140 nt.355; 144 nt. 364.

CASTAGNOLI F.,

5 nt. 8; 77 nt. 205.

CENTOFANTI N.,

131 nt. 335.

CHAPOT V.,

5 nt. 8; 7 nt. 9; 9 nt.14; 10 nt. 17; 17 nt. 34; 17 nt.35; 18 nt. 36;20 nt. 41;
20 nt. 44; 21 nt. 48; 21 nt. 49; 23 nt. 51; 38 nt. 91; 41 nt. 102;42 nt.106;
67 nt. 180; 70 nt. 188; 91; 91 nt. 249; 91 nt. 253; 91 nt. 254; 96 nt. 264;
96 nt. 265; 97 nt. 269; 97 nt. 273; 98 nt. 274; 100 nt. 277.

CHEVALLIER R.,

5 nt. 8; 7 nt. 12; 32 nt. 71; 35 nt. 81; 26 nt.87.

CHIEPPA R. - GIOVAGNOLI R.,

141 nt. 356; 141 nt. 358.

CORBINO A.

1;13 nt. 20; 14 nt. 22; 16 nt. 30; 17 nt. 31; 60; 60 nt. 157; 73; 73 nt. 197.

COSTA E.,

48 nt. 127.

DE MARCO N.,

14 nt. 24; 15 nt. 25; 17 nt. 32; 65 nt. 173; 67 nt. 181.

DE MARTINO F.,

53 nt. 143; 91; 91 nt. 252; 94 nt. 263.

DE ROBERTIS F. M.,

74 nt. 202.

DE RUGGIERO E.,

30;30 nt. 64; 34 nt. 80; 35 nt. 81;35 nt. 83; 36 nt. 85; 36 nt. 86;38 nt.90;
39 nt. 93; 39 nt. 94;40 nt. 98; 41 nt.101; 42 nt.107;78 nt. 207;90 nt.244;
90 nt. 246; 91 nt. 247; 93 nt. 259; 94 nt. 261; 97 nt. 267; 101 nt. 279;
101 nt.280;101 nt. 281;101 nt. 284;101 nt. 285;102 nt. 288;104 nt. 290;
105 nt. 291;105 nt. 292;105 nt. 293; 106 nt. 295.

DE TILLA M.,

132 nt. 366.

DI PORTO A.,

55 nt. 147; 115 nt. 307; 119; 119 nt.317.

DESSAU H.,

102 nt. 286.

FERNANDEZ DE BUJAN A.,

146; 146 nt. 372.

FIorentini M.,

47 nt. 124; 48 nt. 127.

FRANCHINI F.,

31 nt. 66; 63 nt. 166; 136 nt. 346.

FRANCIOSI G.,

1;13 nt. 20; 13 nt. 21; 60; 60 nt. 158; 78 nt. 207.

GANDOLFI G.,

120 nt. 322.

GENOVESE M.,

44 nt. 112; 44 nt.115; 46 nt. 118.

GIANFROTTA P. A.,

3 nt. 2; 4 nt. 5; 5; 5 nt. 7; 7 nt. 13; 31 nt. 65; 33 nt. 72.

GIANNINI, M.S.,

145 nt. 368.

GROSSO G.,

43 nt. 108; 45 nt. 117; 47 nt. 124.

HERZIG H. E.,

1; 42; 42 nt. 104; 60; 60 nt. 155.

IHERING R.,

145 nt. 367; 143; 146;146 nt. 369.

IMPALLOMENI G.,

61; 61 nt.161; 69; 69 nt. 186; 71; 71 nt. 193; 72 nt. 194; 74; 74 nt. 201;
74 nt. 202; 106 nt. 295; 110 nt. 299; 112; 112 nt. 301; 114 nt. 305;
119 nt. 321;135 nt. 342; 135 nt. 343;137 nt. 349;137 nt.350.

LA ROCCA P.,

132 nt. 337.

LAMBERTI A.,

126 nt. 329.

LENEL O.,
62 nt. 162; 68 nt. 184.

LONGO G.,
62 nt. 162; 122 nt. 324; 124 nt. 327.

LUGLI G.,
5 nt. 8; 11 nt.19.

MANSUELLI G.,
27 nt. 57.

MASUELLI S.,
123 nt. 326.

MELILLO G.,
116 nt. 312.

MENGOLI G.C.,
130 nt. 332; 139 nt. 352.

MÖLLER C.,
13 nt. 20; 15 nt. 26; 16 nt. 28; 16 nt. 29; 63 nt. 164; 64 nt. 169.

MOMMSEN TH.,
23; 42; 50 nt. 137; 81 nt. 220; 100; 100 nt. 276; 116 nt. 331.

MORRONE M. T.,
4 nt. 4; 60 nt. 156; 85 nt. 232; 90 nt. 245; 106 nt. 296; 109 nt. 298;
114 nt. 306; 119 nt. 320; 121 nt. 323.

NICOSIA G.,
44 nt. 113.

NOCERA G.,
145; 145 nt. 365; 145 nt. 366; 146; 146 nt. 371.

ORESTANO R.,
64; 64 nt. 171.

ORUSA L.,
130 nt. 333; 133 nt. 338; 141 nt. 357; 143 nt. 361.

PACE,
4 nt.4.

PALMA A.,
61; 61 nt. 160 ; 64; 64 nt. 170; 65 nt. 174; 65 nt.176; 68; 68 nt. 183;69;
69 nt. 185; 70 nt. 188; 71; 71 nt.190; 71 nt.191 ;72 nt. 195; 73 nt.196;
80 nt. 216; 81 nt. 223; 84 nt. 229; 86 nt. 235; 88 nt. 240; 88 nt. 241;

89 nt. 242; 92 nt. 256; 92 nt. 257; 92 nt. 258; 94 nt. 262; 97; 97 nt. 270;
97 nt. 272; 100 nt. 278; 115 nt. 309; 117 nt. 313; 117 nt. 314; 119;
119 nt. 319.

PAOLI U.E.,

19;19 nt. 37; 20 nt. 42; 20 nt. 45.

PEREZ G.,

21 nt. 46.

PONTE V.,

17 nt. 33; 30 nt. 63; 34 nt. 78; 34 nt. 79; 35 nt. 84; 40 nt. 95 ; 40 nt. 96;
77 nt. 204; 80 nt. 214; 90 nt. 243; 97 nt.271; 99 nt. 275; 101 nt. 284;
103 nt. 289; 115 nt. 310; 117 nt. 315.

PURPURA G.,

47 nt. 124.

QUILICI L.,

96 nt. 266.

RADKE G.,

7 nt. 11; 39 nt. 92.

RAGOZZINO M.,

135 nt. 344.

RICCOBONO S.,

145 nt. 368.

ROTONDI G.,

31 nt. 67; 51 nt. 138.

SANDULLI A.,

130 nt. 334; 140 nt. 355; 143 nt. 363.

SANTAGATI L.,

21 nt. 47.

SCHERILLO G.,

43 nt.109;45 nt.117;46 nt.119; 46 nt.121; 47 nt.124; 48 nt.129;49 nt.134;
49 nt.135; 84 nt. 231; 86 nt. 233; 119; 119 nt. 318.

SCHULZ F.,

145 nt. 367;146; 146 nt. 370.

SCIALOJA V.,

43 nt. 108; 45 nt. 117; 48 nt. 129; 51 nt. 140.

SOLAZZI S.,

13 nt. 20; 14 nt. 22.

TALAMANCA M.,

77 nt. 205.

TALICE C.,

130 nt. 333; 133 nt. 339; 143 nt. 362.

TESORIERE G.,

23 nt. 52.

TOZZI P.,

5 nt. 8.

TRISCIUOGLIO A.,

34 nt.80; 35 nt. 83; 145 nt. 365.

UGGERI G.,

23 nt. 50; 25 nt. 54.

VAN BERCHEM D.,

5 nt. 8.

VASSALLI F.,

52 nt. 142; 53 nt. 143; 54 nt. 146.

VIRGA P.,

139 nt. 354; 141 nt. 359.

VOIGT M.,

1; 59;59 nt. 153; 77 nt. 205.

ZANOBINI G.,

140 nt. 355.

ZOZ, M. G.,

43 nt. 110; 88 nt. 238; 106 nt. 295; 112 nt. 300.

INDICE DELLE FONTI

Fonti Giuridiche		
	43.8.2.11	115
	43.8.2.17	118
	43.8.2.20	62; 62 nt.162; 63;117; 120
<u>FONTI PREGIUSTINIANEE</u>	43.8.2.21	62; 63; 64; 70; 84;135
	43.8.2.22	62; 64; 65;67;70;72; 74 nt. 203; 76;84; 113nt.302; 135;136; 138;148
<i>Lex XII Tabularum</i>		
	43.8.2.23	14;62, 65; 70; 71; 74 nt 203; 136;138
7.1 pag. 80	43.8.2.24	71 nt.192; 106;136
	43.8.2.25	106 nt.294; 138
<i>Gai Institutiones</i>	43.8.2.26	120
	43.8.2.27	120
2.1 45	43.8.2.28	120
2.2 45	43.8.2.29	120
2.3 45	43.8.2.30	120
2.4 45	43.8.2.32	27
2.8 45	43.8.2.34	119
2.9 44 nt. 114; 45;	43.8.2.35	117;121
2.10 45;46;52;	43.8.2.43	121
2.11 45;46;52;	43.8.2.45	117;122
	43.8.3 pr	58
<u>FONTI GIUSTINIANEE</u>	43.10	106
	43.10.1pr	107
<i>Codex</i>	43.10.1.1	107
	43.10.1.2	108; 113 nt. 303
11.64.1 41	43.10.1.3	102 nt. 287; 108
	43.10.1.4	108
	43.10.1.5	109
<i>Digesta</i>	43.11.1	27
	43.11.1 pr	117;122
1.1.6 pr 56nt.149	43.11.1.1	27;49;109;123
1.2.2.30 93	43.11.1.2	27;27 nt. 55;123
1.2.2.31 99	43.11.2	70; 123
1.2.2.33 99	43.11.3 pr	112
1.2. 36 27 nt. 55	43.11.3.1	122 nt. 325
1.8.1 pr 44nt.114;45;46 nt.120;50	43.12.1.3	57
1.8.2 pr 47	43.12.1.22	115
1.8.2. 1 57	43.13.1.9	115
1.8.4.1 57	43.13.1.10	115
1.8.10 57	43.19.3.15	27
8.3.8 16	43.19.3.16	27nt.56
8.3.13.2 16	49.18.4.1	27 nt.55
8.3.23 pr 15	50.4.18.15	27nt.55
8.1.15.1 110	50.5.11	27nt.55
8.6.14.1 75;112	50.10.5.1	118 nt. 316
39.2.15.8 27 nt.56	50.16.15	135
39.2.31 pr 27 nt.56	50.16.17	57
39.4.1.1 36	50.16.59	57
43.1.1pr 58	50.16.157 pr	13;14
43.7.1 55;68 nt.184	50.16.157.1	13
43.7.3 68;135;136;138;148		
43.7.3.1 68; 70 nt.188;70 nt.189; 84	<i>Institutiones</i>	
43.8.2 115;119	2.1 pr	49
43.8.2 pr 117; 119	2.1.6	50; 50 nt.136
43.8.2.1 115;119		
43.8.2.2 55;57; 72; 115; 119		
43.8.2.3 116		
43.8.2.4 54 nt.145;116;135		
	<u>LEGES MUNICIPALES E COLONIALES</u>	

*Lex coloniae Genetivae Iuliae sive
Ursonensis*

73	105
75	105

Lex Iulia Municipalis

20-23	102
24-28	104
32-45	37
53-55	102
55-67	103
68-73	104

FONTI GIURIDICHE MODERNE

Code civil Francais

Art. 538	131
----------	-----

Legge sui lavori pubblici (l. 20 marzo
1865 n. 2248)

Art. 22	131
Art. 51	138
Art. 84	138

Codice civile italiano (1865)

Art. 427	131
----------	-----

D.lgs 1 Settembre (1918)

Art.1	137
Art.3	137
Art.15	137

Codice civile italiano (1942)

Art.378	138
Art.822	131
Art.823	141
Art.824	131
Art.825	136
Art 879	138
Art 905	138

Costituzione Italiana

Art. 16	130 nt. 331
---------	-------------

Codice della strada (d.lgs. 30 aprile
1992, n. 285)

Art. 2	136 nt.345;136 nt.348 139;140; 143
--------	---------------------------------------

Art. 6	141
Art. 9	142 nt.360
Art. 10	142 nt.360
Art. 14	136 nt.347

Fonti Letterarie

CICERO

De leg.

3.3.7	27
1.4.12	40 nt. 97
2.23.59	40 nt. 97

In Verrem

66.169	25 nt.53
--------	----------

Ad Att.

1.1.2	92
-------	----

DIONIGI di ALICARNASSO

Antiq.

III, 13	3 nt.1
VIII, 76	19 nt.38

FESTUS GRAMMATICUS

De verborum significatu

s.v. "actus"	78 nt.207
s.v. "ambitus"	80
s.v. "viae"	16; 64

ISIDORO DE SEVILLA

Origenes

15.15.4	78 nt.207
15.15.5	78 nt.207
15.16	33 nt.73
15.16.6	28 nt. 60

T. LIVIUS

Ab urbe condita

2.7	19 nt.40
2.12	19 nt.40
10.23	5 nt.6; 27
10.47	5 nt. 6;27
38.28	27
38.28.3	5 nt.6

(91.7)	85
128.7 (91.8)	73 nt.198

SICULO FLACCO

De condicionibus agrorum

145.19 (109.19)	113
(110.2)	84
146.4 (110.4)	114 nt. 304
146.6 (110.6)	67 nt.169;84
(110.21)	110
(111.2)	85
(111.6)	87
(111.9)	85;87
147.2 (111.3)	73 nt.198
158.8 (122.18)	80 nt. 215
159.9 (123.19)	78 nt.207

Fonti Epigrafiche

C.I.L. (Corpus Inscriptionum Latinarum)

I. 206	27; 91 nt. 248
III. 14202.4	27
V. 8102	27
VI.1270	93
VI.1283	91 nt. 250
VI. 3536	96
VI. 3824	27; 91 nt. 250
VI. 31540	101
VI. 31541	101
VI. 31542	101
VI. 31603	27; 91 nt. 250
VII.1054	96
VIII. 8701	33 nt.74
VIII. 8828	33 nt.74
VIII. 10401	27
IX. 2345	91 nt. 255
IX. 6257	33 nt. 75
IX. 6072	42 nt. 105
IX. 6075	42 nt. 105
X. 6854	27
X. 7587	96
XIV. 4259	34 nt.76

INDICE GENERALE

Premessa	pag. 1
CAPITOLO I	
Evoluzione storica delle linee di comunicazione romane	
1) Genesi	pag. 3
2) Terminologia.....	pag. 13
3) Denominazione.....	pag. 19
4) Le strade romane in Sicilia.....	pag. 21
CAPITOLO II	
Le vie e la viabilità	
1) Tecnica del sistema stradale.....	pag. 27
2) I costruttori delle <i>viae</i>	pag. 33
3) Il finanziamento delle vie: origine dei fondi per la loro costruzione.....	pag. 39
CAPITOLO III	
Le cose pubbliche nel diritto romano	
1) Le <i>Res</i> e loro principali classificazioni.....	pag. 43
2) Le <i>res publicae</i> : evoluzione del concetto e relative distinzioni	pag. 51
CAPITOLO IV	
La classificazione delle <i>viae</i>	
1) La letteratura romanistica sul pensiero dei giuristi in materia di <i>viae</i>	pag. 59
2) Tripartizione ulpiana: <i>viae privatae, vicinales, publicae</i>	pag. 62
3) Relazione tra <i>limitatio</i> e viabilità.....	pag. 77
4) Le <i>viae</i> negli scritti dei gromatici.....	pag. 84

CAPITOLO V

La tutela delle *viae*

- 1) Magistrati e funzionari preposti alla tutela delle *viae*..... pag. 90
- 2) Misure di protezione e di polizia stradale..... pag. 99
- 3) Regolamentazione della tutela interdittale..... pag. 110

CAPITOLO VI

Le vie nel diritto moderno

- 1) Dal diritto romano ai nostri giorni..... pag. 125
- 2) Inquadramento delle vie nel diritto moderno..... pag. 130

Considerazioni conclusive..... pag. 145

Indice degli Autori pag. 149

Indice delle Fonti..... pag. 155