

ATTA 31 - 2021

**ATLANTE TEMATICO
DI
TOPOGRAFIA ANTICA**

**STRADE SECONDARIE DELL'ITALIA ANTICA
ROMA MONUMENTI TERRITORIO**

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

ATLANTE TEMATICO DI TOPOGRAFIA ANTICA

ATTA 31 - 2021

ATTA 31 - 2021

ATLANTE TEMATICO
DI
TOPOGRAFIA ANTICA

STRADE SECONDARIE DELL'ITALIA ANTICA
ROMA MONUMENTI TERRITORIO

Rivista di Studi di Topografia Antica

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER
Roma - Bristol

Direttori

Lorenzo Quilici
Stefania Quilici Gigli

Comitato Scientifico

Giovanna Cera
Giuseppe Ceraudo
Enrico Giorgi
Paolo Liverani
Dieter Mertens
Maria Pia Muzzioli
Josep M. Palet Martínez
Jeremia Pelgrom
Isabel Rodà de Llanza
Christopher Smith
Marcello Spanu

Comitato di Redazione

Paola Carfora
Giovanna Cera
Stefania Quilici Gigli
Giuseppina Renda

Atlante tematico di topografia antica : ATTA : rivista di studi di topografia antica. -
31 (2021) Roma : «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER, 2021. - volumi : ill.; 26 cm
(Atlante tematico di topografia antica ; 31)

ISSN: 2036-3834
ISBN: 978-88-913-2119-0 (cartaceo)
ISBN: 978-88-913-2120-6 (digitale)

CDD 930.1
1. Topografia

Tutti gli articoli pubblicati sono stati sottoposti a revisione, secondo le procedure del Regolamento per la classificazione delle riviste classe A nelle aree non bibliometriche (Delibera consiglio Direttivo ANVUR n. 42 del 20.02.2019)

© Copyright 2021 by «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER - Via Marianna Dionigi, 57 - 00193 Roma. <http://www.lerma.it>. 70 Enterprise Drive, Suite 2 Bristol, CT 06010 - USA lerma@isdistribution.com. Tutti i diritti riservati.

È vietata la riproduzione di testi e illustrazioni senza il permesso scritto dei direttori della rivista e dell'editore.

INDICE

STRADE SECONDARIE DELL'ITALIA ANTICA

Strade secondarie dell'Italia antica: motivazioni e intenti del tema, LORENZO QUILICI, STEFANIA QUILICI GIGLI	p. 9
<i>Introduce LUIGI CAPOGROSSI COLOGNESI, La viabilità rurale romana, tra logiche private e publica utilitas.....</i>	» 11
MARCO PAVESE, <i>La viabilità secondaria nell'esperienza giuridica romana</i>	» 17
CAMILLA CAMPEDELLI, <i>La gestione della viabilità nelle leggi municipali</i>	» 35
PATRIZIA BASSO, PIERGIOVANNA GROSSI, <i>Miliari e viabilità secondaria</i>	» 41
<i>Introduce PAOLO LIVERANI, Strade secondarie dalle Alpi al medio Tirreno</i>	» 57
CRISTINA BASSI, <i>Viabilità minore nel Trentino: municipium Brixiae et municipium Tridenti</i>	» 59
MARIA STELLA BUSANA, ALICE VACILOTTO, <i>Il sistema itinerario della fascia costiera tra Sile e Tagliamento in età romana. Punti di snodo per la ricostruzione della viabilità secondaria in un'area tra terra e acque</i>	» 79
GIULIO CIAMPOLTRINI, <i>Decumani e kardines, mansiones e tabernae. Paesaggi con strade nell'agro centuriato di Lucca</i>	» 97
STEFANO CAMPANA, <i>Considerazioni sulla diagnostica e caratteristiche materiali della viabilità secondaria nell'ager Rusellanus</i>	» 113
GIORGIO F. POCOBELLI, <i>La viabilità di collegamento tra Vulci, la via Aurelia e la fascia costiera</i>	» 125
<i>Introduce MARCELLO GUAITOLI, Strade secondarie nell'Italia centrale. Osservazioni sui risultati, metodi di studio e spunti di discussione</i>	» 139
ENRICO GIORGI, <i>Diramazioni della Salaria sul versante adriatico</i>	» 147
MARCELLO SPANU, <i>Via Claudia Nova. Note topografiche e storiche</i>	» 167
ZACCARIA MARI, <i>Percorsi viari minori tra Salaria e Prenestina</i>	» 183
ALESSIO DE CRISTOFARO, <i>Da via Cornelia a via di Boccea. Storia, percorso e paesaggi di una strada suburbana</i>	» 201
PATRIZIA TARTARA, <i>Viabilità minore e viabilità rurale nel territorio a nord ovest di Roma, tra le vie Aurelia, Cornelia e Clodia</i>	» 219
STEFANIA QUILICI GIGLI, <i>Allacciamenti e diramazioni della via Appia nella Pianura Pontina</i>	» 243

<i>Introduce TESSE STEK, La viabilità secondaria nelle aree interne centro-meridionali tra monti e pianure.....</i>	» 265
GIOVANNA CERA, <i>La viabilità tra Venafro e Teano.....</i>	» 269
GIUSEPPINA RENDA, <i>Dalla Piana Campana al Sannio Pentro: vie secondarie della media Valle del Volturno.....</i>	» 283
PAOLA CARFORA, <i>La viabilità secondaria dalla Piana Campana al Sannio Caudino tra la tarda età repubblicana e la prima età imperiale.....</i>	» 297
VERONICA FERRARI, <i>La via Aemilia in Hirpinia.....</i>	» 309
GIUSEPPE CERAUDO, <i>La via Minucia: riflessioni topografiche.....</i>	» 321
MARIA LUISA MARCHI, GIOVANNI FORTE, <i>La viabilità minore della Daunia: nuove letture e riflessioni.....</i>	» 347
PATRIZIA GENTILE, <i>Viabilità secondaria nel Tavoliere di Puglia dalla fase dauna alla romanizzazione e sopravvivenze medievali.....</i>	» 363
BARBARA PEZZULLA, <i>Percorsi minori nella Puglia meridionale: recupero della viabilità radiale dei centri messapici.....</i>	» 379
<i>Introduce OSCAR BELVEDERE, Strade secondarie in Basilicata, Calabria e Sicilia tra esperienze e prospettive.....</i>	» 399
LORENZO QUILICI, <i>Da Sibari a Siris attraverso il Pollino.....</i>	» 403
AURELIO BURGIO, <i>La viabilità minore nella Sicilia centro-meridionale: il comprensorio di Cignana tra la via Selinuntina e la Catina-Agrigentum.....</i>	» 417
RODOLFO BRANCATO, EDOARDO TORTORICI, <i>Insediamiento rurale e viabilità secondaria nella Sicilia sud-orientale: tre casi studio dall'area Ionico-Etnea.....</i>	» 437
ROMA MONUMENTI TERRITORIO	
PAOLA CIANCIO ROSSETTO, <i>Portico d'Ottavia: fase severiana.....</i>	» 459
JACOPO BONETTO, SIMONE DILARIA, <i>Circolazione di maestranze e saperi costruttivi nel Mediterraneo antico. Il caso dei rivestimenti in malta delle cisterne punico-romane di Nora.....</i>	» 495
LORENZO QUILICI, <i>Tra le valli del Sinni e del Noce.....</i>	» 521
ABBREVIAZIONI.....	» 539

STRADE SECONDARIE DELL'ITALIA ANTICA

Strade secondarie dell'Italia antica: motivazioni e intenti del tema

Le grandi strade romane, con i loro percorsi e testimonianze hanno costituito un campo privilegiato di ricerca, con ricostruzioni di ampio respiro della rete viaria o l'analisi e la puntualizzazione di percorsi di singole strade. Agli studi e pubblicazioni si sono affiancati mostre, convegni, iniziative di comunicazione e valorizzazione anche con la creazione di Parchi archeologici.

L'Atlante tematico di Topografia antica in questo contesto ha promosso studi e riflessioni con i fascicoli dedicati alla Tecnica stradale, ai Percorsi e infrastrutture, ai Ponti e viadotti, alla Viabilità e insediamenti, alla Via Appia. Con lo stesso spirito ha accolto studi incentrati sulle maggiori strade, in particolare la via Regio-Capuam, la via Herculia, la via Appia Traiana, la via Latina, la via Salaria, la via Emilia, la via Flaminia, la via Popilia Annia, la via Postumia. Il quadro che ne risulta è abbastanza chiaro, pur con lacune e incertezze che riguardano soprattutto cambiamenti di tracciato, rapporto tra viabilità preromana e romana, riconoscimento diacronico delle caratteristiche tecnico costruttive. La ricostruzione della viabilità nel paesaggio ambientale e storico e il rapporto con i suoi mutamenti ha visto esiti positivi quando condotto parallelamente allo studio sistematico diretto sul campo, integrato da nuove tecnologie. Quest'ultimo, tuttavia, è un tipo di approccio che in tempi recenti si è sempre più rarefatto, per le trasformazioni indotte dalle riforme dell'Università e del Ministero dei Beni Culturali, le difficoltà e limitazioni poste alla ricerca da normative di stampo prettamente burocratico. Ha inciso molto anche, negativamente, la carenza di fondi destinati alla conoscenza di base, la promozione e il finanziamento in ambito nazionale di un numero quanto mai esiguo di progetti.

Ove le ricerche sono state più complete e sistematiche è apparso in tutta evidenza come la vitalità del sistema stradale romano sia dovuta anche a quella fitta e complessa rete di viabilità che vi si innerva e dirama. Sono quelle strade che, resistendo alla tentazione di avvalerci delle gerarchizzazioni canoniche di Festo, Siculo Flacco, Ulpiano e Isidoro, abbiamo scelto di chiamare "vie secondarie", per comprendere tutti quei casi, e sono molteplici, che si prospettano nella ricerca.

Le indagini di archeologia preventiva, con l'apertura di saggi pur in genere estremamente ristretti, hanno consentito per altro verso di recuperare una documentazione che restituisce una capillarità di testimonianze di tratti di strade, spesso rimasti "sospesi" per quanto riguarda il percorso e la funzione. Al contempo, la superficialità o carenza di preparazione che purtroppo a volte accompagna la redazione (e approvazione) delle valutazioni del rischio archeologico, nelle quali non appare indicata la rete stradale e financo il reticolo delle divisioni agrarie, comporta la perdita di dati essenziali alla ricostruzione del tessuto antico e la distruzione di importanti testimonianze.

Per questi motivi ci è parso che fosse il momento di promuovere l'attenzione sul tema delle strade secondarie, in un respiro volto alla comprensione profonda del territorio, all'evolversi del paesaggio, con la scelta dei percorsi tra gli insediamenti, nel rapporto con l'ambiente sociale, l'economia, lo sfruttamento dei suoli, la normativa giuridica. L'intento non è stato tuttavia quello di giungere a un quadro coerente e organico, ma quello di proporre la varietà degli apporti e delle esperienze, le diversità di metodi negli approfondimenti, ed anche di fare emergere, se vi fossero, lacune e criticità in ambito scientifico o in contesti territoriali.

Con Luigi Capogrossi Colognesi, Giovanna Cera, Marcello Guaitoli, con i quali abbiamo condiviso l'organizzazione scientifica, ci siamo impegnati a coinvolgere studiosi che potessero declinare il tema sotto aspetti e con prospettive diverse: colleghi delle Università, delle Soprintendenze, del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ricercatori indipendenti. Gli studi sono riusciti, a nostro avviso, a prospettare la complessità e l'incidenza nel paesaggio delle "strade secondarie". Le introduzioni critiche alle varie sezioni, elaborate da Luigi Capogrossi Colognesi, Paolo Liverani, Marcello Guaitoli, Tesse Stek e Oscar Belvedere, prospettano ulteriori stimolanti riflessioni. La redazione dei testi è stata curata da Paola Carfora, Giovanna Cera, Giuseppina Renda, l'impaginazione da Rossella Corcione. Alla sensibilità di Roberto Marcucci, per la casa editrice «L'Erma» di Bretschneider, si deve la possibilità di avere accolto un numero particolarmente elevato di contributi, senza restrizioni.

I condizionamenti posti dalla situazione sanitaria, con le difficoltà o divieti di spostamenti e incontro non hanno consentito quella discussione tra gli autori dei lavori e i partecipanti all'Incontro di studio che avevamo previsto. Nonostante la situazione estremamente critica di accesso alle biblioteche, grazie anche a una grande "solidarietà di scansioni", con la consapevolezza del rischio di omissioni ma la fiducia che venissero comprese, è stato concordemente deciso di procedere alla pubblicazione e di rimandare la discussione a dopo l'uscita del volume.

Sarà forse così possibile una più matura comune riflessione sul contributo che offrono i lavori all'avanzamento delle conoscenze, anche per delineare prospettive di ricerca e su come adoperarsi per ovviare al silenzio in questo campo che si registra in alcuni territori. Da parte nostra, potremo valutare quale sia la risposta all'intento che avevano accarezzato di promuovere una cosciente riflessione sulla esigenza di un avanzamento delle conoscenze volto a integrare l'indagine diretta sul campo, punto fondamentale di partenza, con approcci che a metodologie consolidate uniscano acquisizioni da confronti interdisciplinari e l'apporto di nuove tecnologie.

LORENZO QUILICI e STEFANIA QUILICI GIGLI

LUIGI CAPOGROSSI COLOGNESI

LA VIABILITÀ RURALE ROMANA, TRA LOGICHE PRIVATE E *PUBLICA UTILITAS*

Cara Stefanella e carissimi amici: questo è il prezzo che voi pagate, coinvolgendo nel vostro lavoro un vecchio ottuagenario immerso nei suoi ricordi, che irrimediabilmente vorrà dividerli con voi, in modo tanto più indiscreto, ohimè, in quanto ormai inconsapevole della loro intrinseca irrilevanza. Era prevedibile, d'altra parte, che il tema al centro di questa giornata mi riportasse agli anni beati della giovinezza, quando lavoravo sulla struttura delle più antiche servitù d'acqua e di passaggio, nel diritto romano, e sulla loro peculiare storia. È legato a questo tema della viabilità romana – certo non riducibile alla sola figura delle servitù prediali – un particolare episodio di quegli anni.

In effetti, uno dei maggiori e più durevoli benefici che m'è derivato dallo stretto rapporto con il mio maestro, Edoardo Volterra, è stata la possibilità di conoscere e frequentare alcuni dei massimi studiosi viventi del mondo antico, come altri importanti intellettuali e politici. Volterra, infatti, non era solo uno dei grandi accademici dei suoi tempi, ma, per storia personale e familiare, era espressione di quella circoscritta *élite* che il nostro paese ha saputo produr-

re nel corso della sua storia, che, per sua stessa natura spaziava in una *societas* di intellettuali e scienziati che non conosceva confini nazionali o barriere linguistiche e culturali. Uno dei più stretti amici del mio maestro era senz'altro Emilio Sereni, grande dirigente comunista, ma, soprattutto autore d'un libro di straordinario interesse, per me, quali erano le sue *Comunità rurali*: è ancor vivo il ricordo dell'emozione con cui, un giorno, Volterra mi convocò per invitarmi ad accompagnarlo a casa di questo mitico personaggio. Fu l'inizio di un lungo rapporto, fondamentale nei miei *Wanderjahre*, che qui richiamo per l'episodio che intervenne, se non in questo, in uno dei successivi incontri tra i due grandi amici (m'era già noto come Volterra, al tempo della Resistenza, avesse sottratto Sereni dal braccio della morte in cui era imprigionato dai tedeschi).

Non di rado s'aprivano amichevoli e scherzose schermaglie tra loro che spesso avevano a che fare con il significato e l'importanza di qualche istituto giuridico. In una di queste occasioni, Sereni, sfidando il sorriso ironico del suo amico, sostenne che ben più importante del diritto romano, fosse stata, per la storia del

mondo antico e per la sua eredità alle epoche venture, la costruzione da parte dei Romani del formidabile complesso di strade che avevano unificato l'Italia e poi l'intero mondo provinciale. Era una delle tante sue battute scherzose: le serate passavano così, in mezzo ai fuochi d'artificio intellettuale di cui Sereni era assoluto maestro, che mi restò impressa, tuttavia, per la serietà dei problemi che essa evocava e di cui, in fondo, tutti e tre gli interlocutori di quella sera erano consapevoli.

Perché, come lo stesso Sereni c'illustrava con il suo sterminato sapere, il percorso delle grandi strade pubbliche romane attestava quanto i Romani avessero sviluppato le tecniche necessarie a progettare e disegnare il più razionale e agevole tracciato delle grandi *viae militares* in grado di adeguarsi al meglio alla naturale configurazione dei luoghi. E, non a caso, egli insisteva sulle pochissime varianti ad esse apportate nelle età successive, quando si poté disporre di conoscenze scientifiche e di un bagaglio tecnologico più elevato. Gli antichi percorsi restarono praticamente immutati sino a quando la grande rivoluzione del cemento armato rese possibile, nel Novecento,

progettare percorsi secondo logiche affatto diverse, in grado di svincolarsi dalla servitù dei luoghi, e che proprio in quegli anni, attraverso le nuove autostrade, stavano rivoluzionando totalmente i paesaggi della Penisola¹.

Ma i problemi evocati da Sereni erano ancora più complessi, giacché per lui era ben chiara la diversità funzionale che le strade venivano ad avere, da un lato, nella forma ora richiamata delle grandi vie pubbliche fatte costruire e controllate dai governanti repubblicani e dal Principe, come diretto strumento politico-militare, ma anche economico. Ma il grande storico dell'economia agraria antica ci ricordava anche un altro e non meno importante aspetto della viabilità romana – che potremmo chiamare rozzamente 'minore', in considerazione della dimensione dei singoli impianti, ma non certo per l'importanza economico-sociale – associandolo intimamente alla vita stessa dei comprensori rurali. Essa costituiva così la struttura portante di quelle peculiari relazioni tra città e campagna cui, allora, quella storiografia marxista di cui Sereni era uno dei rappresentanti di spicco, dedicava particolare attenzione.

Probabilmente il mio ricordo di questo episodio è restato così vivo perché in questa vicenda io ero direttamente implicato. Allora, infatti, nella metà degli anni '60, quando era appena apparso il mio primo libro sulle servitù d'acqua, ero impegnato a fondo in quelle ricerche che m'avrebbero portato alla pubblicazione dei due volumi sulla *Struttura*

della proprietà, nel 1969, il primo e nel 1976 il secondo. Dove una parte piuttosto estesa ed approfondita era dedicata appunto alla storia delle servitù di passaggio nel quadro della viabilità pubblica e privata romana. Già allora, per quanto possibile, nel mio approccio allo studio dei fenomeni giuridici nel mondo romano, io cercavo di tenere in adeguata considerazione il nesso tra le costruzioni giuridiche e il gioco degli interessi materiali oltre che i vincoli derivanti dai processi tecnologici e dalle strutture materiali della produzione agraria. Ma, proprio rispetto alla viabilità agraria romana, dove per certi versi poteva apparire immediato il significato pratico delle categorie giuridiche, le mie ricerche incontrano molteplici difficoltà. Anzitutto perché si rivelò impossibile ripetere, in questo campo, la fruttuosa valorizzazione di un fondamentale testo epigrafico a riscontro dei numerosi indizi presenti nell'opera dei giuristi romani, come m'era stato invece possibile nelle *Servitù d'acqua*. Dove in effetti avevo potuto cogliere la presenza di pratiche agrarie, legate a specifici orientamenti del ceto proprietario, anche in aperta contraddizione con le innovazioni portate avanti dalla scienza giuridica romana, più attenta a temperare la libertà negoziale dei privati con l'interesse di carattere generale a massimizzare l'utilità delle acque, anche private². Nel campo della viabilità lo sforzo ricostruttivo si poneva in termini assai più complessi, anzitutto per la quantità dei fronti su cui ci si doveva mi-

surare, primo tra tutti la storia della *limitatio*. Si pensi anzitutto allo stato delle ricerche archeologiche e topografiche dell'epoca ed ai progressi successivi, di cui questo stesso convegno è una recente testimonianza. Ma si pensi anche allo stato ancora abbastanza rudimentale delle nostre conoscenze relative al ricco materiale costituito dai difficili testi degli agrimensori romani, caduti, non solo tra i romanisti del Novecento, in totale oblio. Solo di recente la valorizzazione dei risultati della fotografia aerea e l'opera pionieristica di Ferdinando Castagnoli, da noi, aveva riavviato un'attenzione che avrebbe poi dato i suoi frutti nella generazione successiva. Così come del tutto trascurati – questo sarebbe stato frutto del grande insegnamento, maturato peraltro solo in parte e tardivamente, della *Storia del paesaggio agrario* di Sereni – erano ancora i vari tipi d'indagine sulle relazioni tra le costruzioni giuridiche e ideologiche, le strutture materiali e la stessa organizzazione dei processi produttivi, nel campo della storia agraria romana³.

Naturalmente studi specifici s'erano già avuti, e parecchio si sapeva già intorno alla grande rete viaria costruita dai romani, anzitutto sul piano tecnico: del resto come non pensare allo straordinario studio archeologico-antiquario incorporato nello splendore delle stampe di Piranesi? Così come gli storici del diritto avevano ricavato sufficienti indicazioni dalle antiche fonti giuridiche, in relazione alle varie tipologie di strade, pubbliche e private, con un'abbon-

¹ Ed i cui sviluppi, a loro volta, avrebbero contribuito ad orientare gli altri complessi schemi da loro adottati per ridisegnare secondo peculiari forme geometrizzanti tanta parte del territorio da loro dominato,

nelle forme della *centuriatio*.

² Si veda L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Ricerche sulla struttura delle servitù d'acqua in diritto romano*, Milano 1966, pp. 88-96, con l'analisi della splendida epigrafe di

Viterbo, *CIL* XI, 3003 = *ILS* 5771.

³ Si veda sul punto la mia panoramica, in L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Padroni e contadini nell'Italia romana*, Roma 1912, capp. I-II.

danza di studi che s'estendevano anche alla loro tutela giuridica: dagli interdetti *de locis et itineribus publicis*, e *ne quid in loco publico vel itinere fiat*, alla complessa disciplina delle servitù di passaggio, nelle relazioni tra privati. Mancava tuttavia un quadro che riuscisse a individuare con maggior precisione il rispettivo ruolo giocato dal governo centrale, dalle comunità locali: municipi e colonie, ma anche entità minori come i *pagi*, e dai privati, sia insieme consorziati nella titolarità e nello sfruttamento di quelle *viae communes* che pure erano talora evocate nelle fonti, sia nei rapporti definiti all'interno del sistema romano delle servitù.

Nel mio libro del 1976, partivo in effetti da queste consapevolezza, addentrandomi in un percorso che mirava a cogliere le matrici arcaiche di quello che sarebbe divenuto il sistema tardo-repubblicano ed alto-imperiale regolativo dei rapporti di diritto privato nel campo della viabilità agraria romana. Dove naturalmente non rilevavano solo i rapporti tra i proprietari fondiari mediati attraverso le figure civilistiche che

disciplinavano l'interazione tra i vicini, anche attraverso le varie servitù prediali, ma anche l'azione dei soggetti pubblici. E qui andava esplorato il ruolo svolto, non solo dai municipi e dalle colonie, ma anche dalle minori comunità rurali, quali i *pagi*, dove, non meno importanti delle fonti giuridiche risultavano senz'altro le ricche indicazioni fornite dagli scritti degli agrimensori romani: un materiale largamente trascurato, ancora dalla romanistica dell'epoca⁴. Un limite forte che s'impose tuttavia alla ricerca allora condotta – ma che si sarebbe anche riproposto in seguito, nel corso di altri tentativi, miei e di altri autori – fu il tipo d'informazioni ricavabile dalla pur ricca documentazione epigrafica. Se nel libro del '76, l'utilizzazione fattane era tutt'altro che esaustiva, in seguito la bella indagine di Pavese ce ne avrebbe dato il quadro completo⁵: eppure anche in tal caso, mi sembra difficile andar oltre ad un valore pratico, in sé abbastanza evidente, ma anche circoscritto nella sua efficacia, sostanzialmente all'ambito possessorio e processuale⁶.

Ma non è su questi aspetti, importanti, ma troppo specialistici, che vorrei richiamare la vostra attenzione: altri infatti sono i nodi centrali che si pongono, anche per il giurista, in relazione alla storia della viabilità agraria romana. Perché il primo e più importante suo significato ha a che fare con gli sviluppi stessi di un'organizzazione fondiaria legata a quei sistemi di appropriazione di tipo individualistico che in genere si ritiene diffusi, se non preminenti, in Roma, sin dall'età decemvirale. Come del resto parrebbe confermare la stessa base economica dell'ordinamento centuriato che ne definisce la fisionomia politica sin dall'ultima età monarchica. Mi limiterò a enunciare il tema, senza approfondimenti ulteriori, ma andando oltre alle annotazioni già effettuate alcuni anni or sono, intorno alla fisionomia del paesaggio agrario del quinto secolo, quale possiamo intuirlo dai frammenti di norme arcaiche a noi pervenuti. Un paesaggio reso compatto dalla piccola e piccolissima proprietà, non necessariamente identificabile nei più o meno leggendari *bina iugera* dell'età romu-

⁴ Cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *La struttura della proprietà e la formazione dei 'iura praediorum' nell'età repubblicana*, II, Milano 1976, pp. 52-100.

⁵ In effetti un deciso progresso rispetto alle aperture contenute nella mia analisi dei testi epigrafici, in CAPOGROSSI COLOGNESI, *op. cit.* a nota precedente, pp. 52-64, è l'esemplare analisi svolta da M. PAVESE, *Iter, actus ricerche sulla viabilità privata nell'esperienza giuridica romana. I documenti della prassi*, Torino 2013. Tuttavia, proprio la completezza dell'analisi svolta da questo autore mi sembra confermare la difficoltà di poter ricavare da queste fonti sicure indicazioni circa gli specifici ambiti applicativi degli strumenti possessori

romani nel campo dei diritti di passaggio. Siffatta documentazione sembra, in effetti, da un lato confermare la forte e diffusa tendenza a pubblicizzare lo statuto legale delle singole vie 'private', soprattutto in ambito rurale, facendocene bene intuire le ricadute pratiche. Ma, dall'altro, poco ci diceva circa la specifica configurazione delle relazioni intercorrenti tra questi stessi privati e sino a che punto lo schema nuovo del *ius in re aliena* veniva ad essere proposto – o imposto – in sostituzione delle antiche forme proprietarie.

⁶ Perché è chiarissima la funzione pratica cui miravano queste innumerevoli avvertenze pubbliche intorno al regime dei singoli sentieri e passaggi, volta ad escludere

che la loro utilizzazione potesse offrire qualche ombra di legittimazione a vantar diritti su di essi. Ed è quindi evidente la relazione intercorrente tra tali scritte pubbliche e i problemi relativi alla legittimazione attiva alla relativa tutela possessoria. Ma assai meno chiara resta, a mio giudizio, la sicura rilevanza che questa stessa tutela processuale aveva in ordine alla titolarità dei diritti in questione. Rinvio coloro che volessero rendersi conto dei difficili rapporti tra tutela interdittale e il petitorio in tema di servitù, alla mia, CAPOGROSSI COLOGNESI, *op. cit.* a nota 4, pp. 368-415, e soprattutto a L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Proprietà e diritti reali*, Roma 1999, pp. 129-152.

lea, ma segnato già dalla presenza di un sistematico intervento umano, volto a disegnare precisi confini tra i fondi, protetti anzitutto dall'arcaicità di norme a base religiosa, ma anche da prescrizioni assai più moderne e legate alla stessa struttura agraria. Il punto su cui vorrei insistere ora è però l'assoluta centralità di quella che io chiamerei una 'microviabilità' agraria, in funzione della generalizzata presenza di piccole unità fondiarie ripartite tra una moltitudine di piccoli proprietari fondiari. Consideriamo piuttosto la realtà presupposta dagli schemi generalmente adottati dagli studiosi moderni a interpretare la prima età repubblicana, in stretto collegamento con la fioritura dell'esercito centuriato⁷.

L'accesso al proprio fondo di terra, indipendentemente da qualsiasi autorizzazione di proprietari vicini, non può essere considerato infatti un 'vantaggio aggiuntivo' arrecato ad una proprietà fondiaria già in essere (un po' quello che è, in sé e per sua natura, la ragion d'essere di una servitù prediale della tarda repubblica, con la sua *utilitas*). È elemento intrinseco alla pienezza del dominio la più ampia disponibilità dell'oggetto: ma questo significa che la possibilità d'accedere al fondo è un aspetto costitutivo della proprietà su

di esso, condizione per poterlo anzitutto 'possedere', *secundum suam causam*. E questa considerazione m'induce a tornare, ancora una volta alle antiche discussioni intorno al carattere mitico degli *heredia* romulei e del collegamento tra centurie territoriali e curie di popolazione⁸. Perché, il problema, non è ora di riscoprire una possibile verosimiglianza storica di queste ricostruzioni, ma quello di capire quanto esse siano funzionali a rappresentare la pienezza del dominio privato fatto risalire alle origini stesse della città. Ed è da questo che noi possiamo procedere per individuare il vero problema storico che si pone. Che non è tanto – come in fondo un'illustre tradizione storiografica che risale almeno a Mommsen, ma che giunge sino agli ultimi tentativi di Viglietti, tende a fare – quello di dimostrare la plausibilità storica dei *bina iugera* romulei. È piuttosto quello di ricollocare all'interno di uno stesso sistema organizzativo, e quindi anche in una dimensione cronologica coerente, l'emersione della pienezza individuale (seppure sempre del singolo *pater*) del dominio sull'*ager*, divenuto quindi *fundus*, e l'esistenza di una rete di comunicazioni rurali atta ad assicurare l'accesso alle singole unità fondiarie.

Lo ripeto: la rappresentazione delle origini romulee e la fissazione, *ab origine*, della saldatura tra geni della città, origine della proprietà fondiaria individuale e presenza delle *centuriae* territoriale resta, a mio giudizio, una costruzione tardiva, di fine repubblica, e artificiale. Essa non ci legittima a rivalutare la verità storica delle ricostruzioni relative agli *heredia* romulei, ma richiama la nostra attenzione sulla natura del processo formativo della proprietà individuale della terra di cui la formazione di un sistema di viabilità non può considerarsi un elemento aggiuntivo, ma un fattore costitutivo di questo stesso processo⁹.

Questa conclusione ci porta a riconsiderare il modo relativamente astratto in cui, tradizionalmente, nei nostri trattati, viene rappresentata la figura del *dominus* come il titolare di una signoria piena, ma indeterminata su un oggetto: nel nostro caso, in particolare, sul fondo di terra, il cuore dell'intero sistema economico romano. Una signoria, dunque, limitata solo, all'esterno, dalla presenza di altri proprietari e dai vincoli imposti dalla città, nell'interesse pubblico, interpretata in modo del tutto adeguato a darci conto del suo significato e del suo ruolo all'interno della società romana medio- e tardo

⁷ Era essenziale infatti che ciascun proprietario potesse avere uno sbocco sul reticolo di maggiori vie 'pubbliche' impiantate e di pertinenza diretta della comunità cittadina. E questo poteva realizzarsi solo attraverso una cooperazione più o meno forzata tra proprietari vicini, con la formazione di quelle *viae communes*, di cui resta traccia nelle fonti antiche, ma attestata indirettamente anche dalla disciplina relativa agli spazi lasciati liberi dalla cultura lungo le

linee di confine dei vari fondi: cfr. da ultimo CAPOGROSSI COLOGNESI, *op. cit.* a nota 3, pp. 85-103.

⁸ Vedi in particolare L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Cittadini e territorio*, Roma 2000, pp. 229-242; IDEM, «Curie, centurie ed heredia», in *Studi in onore di Francesco Grelle* (a cura di M. SILVESTRINI, T. SPAGNUOLO VIGORITA, G. VOLPE), Bari 2006; IDEM, «Das 'Macht der Zahlverhältnisse'. Una gabbia per le forme istituzionali

antiche o un fantasma dei moderni?», in *Athenaeum* 2007, ora in L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Itinera. Pagine scelte*, Lecce 2017, pp. 243-256.

⁹ Esse ci fanno trovare, piuttosto, di fronte ad un vuoto delle nostre conoscenze che non possiamo semplicemente obliterare disinteressandoci di un problema centrale, nella prima storia di Roma, rispetto a cui non conosciamo le soluzioni concretamente adottate.

repubblicana e della prima età imperiale dai giuristi di quell'epoca¹⁰.

Rispetto a questo quadro avevo già avuto modo di esprimermi sul pericolo d'insistere eccessivamente sulla figura isolata del singolo *dominus*, come portatore di diritti, senza integrarlo, in termini funzionali, all'interno di un sistema d'interazioni reciproche che, pure, il sistema sociale, oltre che giuridico, presupponeva e necessitava. Già nel relativamente arcaico sistema normativo delle XII Tavole, si può cogliere in effetti un disciplinamento funzionale allo sfruttamento della singola unità fondiaria in una logica cooperativa cui configurare le condotte tipiche del singolo proprietario¹¹. Riferendomi a tale quadro avevo ovviamente già insistito sui presupposti istituzionali già definiti a favore della costituzione di un sistema capillare di viabilità agraria. Ma è proprio su questo punto che mi sembra si debba andare oltre, riesaminando anche il nostro modo d'immaginare la maniera in cui dovettero definirsi i singoli meccanismi giuridici all'interno di un ordinamento cittadino ancora in formazione.

Sono ora venuto maturando infatti il sospetto che una tale rappresentazione non sia in grado di aiutarci gran ché nell'analisi dei processi che pur l'hanno prodotta, e che, ovviamente, hanno a che fare con fasi storiche più antiche. Quando, appunto, la stessa comunità cittadina e, con essa, il compiuto paradigma del sistema arcaico dei diritti del *pater familias* erano ancora in una fase di formazione. Perché, ben prima che i nuovi ordinamenti cittadini venis-

sero imponendosi nel Lazio del settimo secolo, un sistematico ricorso alle attività agricole era già presente nelle precedenti comunità di villaggio, a garantire un più solido rapporto dei gruppi umani con il proprio ambiente naturale. Ma se questo tipo di sfruttamento della terra era già antico, non lo era altrettanto il modo in cui esso iniziò ad essere praticato, legato alla trasformazione delle strutture sociali resa possibile e, insieme, indotta dai sinecismi cittadini, con l'autonoma configurazione dei singoli gruppi familiari e il ruolo riconosciuto al *pater* dal nuovo diritto della città. In questa fase, infatti, dovè meglio definirsi la ristrutturazione territoriale legata alla configurazione delle piccolissime unità fondiarie, funzionali al nuovo ruolo cittadino assunto dalle *familiae proprio iure*, nella città delle curie, ancor prima dunque, che esistesse un '*meum esse aio ex iure Quiritium*'.

Ma questo processo appare necessariamente parallelo all'inizio di quelle pratiche di divisione della terra le cui tracce vengono studiate con crescente attenzione dai nostri archeologi, impegnati a indagare le prime radici di quelle forme destinate alla successiva rielaborazione ed agli straordinari sviluppi realizzati dai *mensores* romani. Come spesso m'avviene ormai, le domande che pongo sono in partenza destinate a non ricevere risposte sicure e, talora, neppure un inizio di risposta. Ma sono domande che debbono egualmente esser poste: come in questo caso.

Perché noi ci troviamo ad un groviglio problematico che non può essere considerato solo in modo set-

toriale. Dobbiamo infatti renderci conto che i primi sviluppi delle attività agrarie, la formazione di un sistema di unità fondiarie ad esse funzionali, ma anche la determinazione degli spazi destinati ad assicurare la libertà d'accesso di uomini, animali e materiali da ed a quelle stesse unità fondiarie fanno parte d'un modo relativamente nuovo d'organizzare le forme economiche, maturato in occasione del passaggio dalla società dei villaggi alla prima civiltà urbana e da esso accelerato. E questo costringe lo storico del diritto ad andare a scuola dall'archeologo, dallo studioso di preistoria e protostoria, e magari anche dall'antropologo, per meglio interrogarsi sul modo in cui dovette formarsi pratiche consuetudinarie che si consolidarono in regole, solo in seguito divenute 'giuridiche' a tutti gli effetti. E di cui il prodotto finale appare ancora sopravvivere negli istituti e nelle norme che si conservano del sistema giuridico romano arcaico, dove, appunto incontriamo i riferimenti alle *viae privatae*.

Queste considerazioni mi costringono a rivedere criticamente la stessa prospettiva entro cui avevo collocato il successivo rapporto tra la disciplina giuridica della terra agraria, in Roma, e lo sviluppo delle forme di governo del territorio attraverso la *limitatio*. Io infatti ho ritenuto possibile interpretare tale sistema come il risultato del processo di traduzione e di formalizzazione, nella forma del disegno materiale del territorio e della riorganizzazione delle strutture funzionali al suo sfruttamento, del precedente processo innescato dalla disciplina giuridica della proprietà fondiaria avviato

¹⁰ Rinvierei, sul punto, al classico modello offerto da P. BONFANTE, *Corso di diritto*

romano. II.1, *La proprietà*, Roma 1925, capp. 10-19.

¹¹ Vedi sopra, nota 7.

sin da età predecemvirale¹². Perché, se facciamo coincidere la definizione del *fundus* come l'artificiale unità della terra agricola di pertinenza del singolo *pater* con la sua integrazione all'interno di un sistema di comunicazioni spaziali, reso possibile da una qualche forma di pianificazione delle aree territoriali, dobbiamo retrodatare l'avvio di questo stesso processo. E questo ci riporta ad una fase assolutamente iniziale della stessa esperienza giuridica cui applicherei la qualificazione, un tempo così diffusa tra noi romanisti, di 'precivica'.

Con il che, ben prima che dagli antichi *mores* fossero ricavate quelle norme che abbiamo visto regolare la prima viabilità agraria in età decemvirale, si erano sviluppate pratiche consuetudinarie che avevano retto non solo la coesistenza dei piccoli agricoltori ma anche la fruizione di spazi comuni, come le strade, appunto, o di terre destinate al pascolo, aperte a gruppi più ampi di legittimati, preesistenti anch'esse all'ordinamento cittadino ed alla sua onnivale bipartizione tra 'pubblico' e 'privato', e di cui, ancora in epoca

storica resterà precisa testimonianza nei *compascua*¹³.

Sin qui, dunque, la mia storia congetturale: ma è da qui, appunto, che mi volgo agli archeologi, ai topografi ed agli specialisti di preistoria e protostoria italica, ma anche ai filologi ed agli storici, giacché non sono privo di speranza che i nostri interrogativi e le nostre ipotesi, più o meno avventurose, possano trovare qualche conferma in quelle evidenze che in modo sempre più raffinato essi ci stanno offrendo.

¹² CAPOGROSSI COLOGNESI, *op. cit.* a nota 3, pp. 97-103.

¹³ Cfr. U. LAFFI, «L'ager compascuus», in *REA* 100, 1998, ora in LAFFI, *Studi di*

storia romana e di diritto, Roma 2001, pp. 381-412; L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Persistenza e innovazione delle strutture territoriali dell'Italia romana*, Napoli

2002, pp. 22-41; IDEM, *Il diritto delle città e le situazioni marginali* (2011), ora in CAPOGROSSI COLOGNESI, *Itinera*, *op. cit.* a nota 8, pp. 313-324.

MARCO P. PAVESE

LA VIABILITÀ SECONDARIA NELL'ESPERIENZA GIURIDICA ROMANA

ABSTRACT

Secondary roads in Roman times represent an archeologically documented and historically significant phenomenon but its qualification in the context of legal experience requires particular remarks. Both jurisprudential sources and ancient surveyor reports primarily provide a point of view that gives priority to the distinction between public and private streets, not without letting further typological peculiarities shine through: public rule characterizes both the large consular roads and the routes at the centurial *limites* of sufficient width for road use, while the transit along a private road could be allowed, sometimes only precariously, to an indeterminate quantity of subjects or single users; in the latter case, the establishment of land easements was not uncommon. Finally, a different regime characterized the *viae vicinales* and those *duum communes*.

Key words: public and private roads, *viae vicinales*, *viae duum communes*

RIASSUNTO

La viabilità secondaria in età romana rappresenta un fenomeno archeologicamente documentato e storicamente significativo ma la sua qualificazione nell'ambito dell'esperienza giuridica richiede una particolare riflessione. Sia le fonti giurisprudenziali sia le testimonianze degli agrimensori antichi prioritariamente assumono, infatti, un punto di vista che privilegia la distinzione tra vie pubbliche e vie private, non senza lasciar trasparire ulteriori peculiarità tipologiche: il regime di pubblicità caratterizza tanto le grandi strade consolari quanto i percorsi in corrispondenza dei *limites* centuriali di ampiezza sufficiente all'uso viario, mentre il transito lungo una via privata poteva essere consentito, talora solo precariamente, a una quantità indeterminata di soggetti ovvero a singoli utilizzatori; in quest'ultimo caso non era infrequente la costituzione di servitù prediali. Un regime particolare caratterizzava infine le *viae vicinales* e quelle *duum communes*.

Parole chiave: strade pubbliche e private, *viae vicinales*, *viae duum communes*

1. Premessa

Per quanto la nozione di strada secondaria, presente agli studi di topografia, non trovi espres-

sa definizione nell'esperienza giuridica di Roma antica, le fonti disponibili, essenzialmente costituite da testi giurisprudenziali e opere di interesse gromatico, in qualche modo la pre-

suppongono accanto alla distinzione fra vie pubbliche e vie private che costituisce il più ricorrente paradigma di classificazione in materia di viabilità¹.

Marco P. Pavese, Università degli Studi di Genova, Dipartimento di Giurisprudenza, marco.pavese@unige.it.

¹ Lo schema di classificazione delle strade romane fondato sull'alternativa pubblico/privato, per quanto adottato sia dai giuristi sia, con rilevanza attenuata, dagli scrittori di agrimensura, presenta aspetti evidenti di problematicità, segnatamente con riguardo a fattispecie in qualche modo intermedie come le *viae vicinales* o i diritti di passaggio riconosciuti in capo a una collettività (vedi

oltre, rispettivamente par. 2 e parr. 4, 5.1); cfr. CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, *passim*, in particolare p. 34: «Ulpiano sembra ondeggiare tra una classificazione ispirata al criterio rappresentato dalla pubblicità o meno del terreno su cui si trova la strada ed una classificazione che appare invece fondata su un criterio ben diverso, rappresentato sostanzialmente dalla funzione assoluta dalla strada»; nello stesso senso PALMA 1982, p. 853 ss. ove si osserva che «Se, nel paragrafo 21 [di D. 43, 8, 2], Ulpiano

tende a tipizzare la classificazione, successivamente è indotto, dalla stessa complessità della situazione reale, ad articolare l'analisi, introducendo la categoria delle *viae vicinales*, e caricando il termine *privatus* di un valore semantico indubbiamente 'eccentrico' ove si consideri che privata è la via lungo la quale *omnibus commeari liceat*». Vedi in seguito RATHMANN 2003, p. 3 ss.; RANDAZZO 2016, p. 263; FRÜHINSFELD 2017, *passim*.

Intendimento della presente relazione è quello di rappresentare sinteticamente, sotto il profilo del corrispondente regime giuridico, le varie forme assunte, nell'età del principato, dai percorsi viari di minore rilievo quali appaiono attraverso le testimonianze ora indicate, non senza qualche significativo riscontro fornito dalla superstita documentazione epigrafica. La scelta dell'impostazione tipologica, senza dissimulare i non pochi problemi interpretativi emergenti dalle fonti, anche in prospettiva diacronica, tende a restituire un quadro d'insieme del fenomeno costituito dalle informazioni più condivise, auspicabilmente significative anche per la ricerca topografica.

2. Le viae vicinales

La menzionata distinzione fra vie pubbliche e vie private corrisponde,

fra altre attestazioni, al punto di vista assunto da Ulpiano fra i secoli II e III, nell'ambito di una trattazione in cui appare verosimile ravvisare il retaggio di una tradizione giurisprudenziale più antica²:

D. 43, 8, 2, 22, ULP. 68 *ad ed.*: *Viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales. Publicas vias dicimus, quas Graeci βασιλικάς, 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 communem habet.*

² A una stratificazione di opinioni allude esplicitamente il riferimento a quanti sostenevano (*quidam dicunt*) la pubblicità di tutte le vie vicinali; cfr. CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, p. 30 s.; PALMA 1982, p. 850.

³ Il paragrafo riportato di seguito nel testo è preceduto da D. 43, 8, 2, 21, ULP. 68 *ad ed.*, ove si adotta una distinzione fondata sulla proprietà del fondo stradale: *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 commeteretur.* Di rilievo, in prospettiva definitoria, anche Fest. s.v. *Viae*, 508 L.: *viae sunt et publicae, per ... e omnibus licet, et privatae, quibus neminem uti ... praeter eorum quorum sunt.* Cfr. CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, p. 1 ss.; PALMA 1982, pp. 853 ss., 859.

⁴ Sul frammento e sui relativi problemi esegetici, oltre alla fondamentale analisi di CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, in part. p. 21 ss., cfr. G. GROSSO, *Corso di diritto romano. Le cose*, Torino 1941, ora in *Rivista di Diritto Romano*, I, 2001 (con una nota di lettura di F. Gallo), p. 61 e nota 189; PALMA 1982, p. 854 ss.; RATHMANN 2003, p. 5 ss.; DE MARCO 2004, p. 151 ss.; PONTE 2007, p. 121 ss.; FRÜHINSFELD 2017, p. 112 ss.

⁶ Su tali vie cfr. HERZIG 1974, p. 607 s.; CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, in part. p. 28 ss.; ECK 1979, p. 76 e nota 238 (= IDEM 1999, p. 78 e nota 271); PALMA 1982, pp. 856 s., 873 ss.; G. IMPALLOMENE, «In tema di strade vicinali», in *Studi in memoria di Vittorio Bachelet*, III, Milano 1987, pp. 269-297 (= *Scritti di diritto romano e tradizione romanistica*, Padova 1996, pp. 541-559); CHOUQUER, FAVORY 2001, p. 192; RATHMANN 2003, p. 4 ss.; DE MARCO 2004, p. 158 ss.; PONTE 2007, p. 127 ss.; MÖLLER 2014, p. 68 ss. La *via vicinalis* è ancora ricordata accanto alla

Impostata nel paragrafo precedente la distinzione fra vie pubbliche e private³, in questo testo⁴ alla menzione delle vie consolari e a un rapido richiamo alla viabilità privata in ambito agrario segue, quasi come *tertium genus*, il riferimento alle *viae vicinales*⁵ delle quali è indicata la funzione, trasparente anche sul piano etimologico, di viabilità interna ai territori vicini, utile anche al collegamento degli stessi *vici* alla rete viaria principale⁶. Si apprende da un altro frammento che quest'ultima era comprensiva delle *viae militares*⁷ e che, a differenza di esse, le *viae vicinales* potevano anche terminare senza alcuna confluenza in altre strade⁸.

Dal punto di vista del regime giuridico è utile osservare come D. 43, 8, 2, 22 riveli già nell'elencazione incipitaria l'esistenza di un'incertezza dottrinale sulla qualificazione di tali vie nell'alternativa sopra ac-

via publica in età giustiniana: cfr. I, 4, 3, 5 che riprende D. 9, 2, 31, PAUL. 10 *ad Sab.*, ove tuttavia non è menzione di strade ma genericamente di luoghi pubblici e privati.

⁷ Sull'organizzazione vicina dei territori italici cfr., orientativamente, L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Persistenza e innovazione nelle strutture territoriali dell'Italia romana. L'ambiguità di una interpretazione storiografica e dei suoi modelli*, Napoli 2002.

⁷ Sulle vie militari, oltre alle trattazioni generali in materia di viabilità, cfr. specificamente R. REBUFFAT, «*Via militaris*», in *Latomus* XLVI, 1, 1987, pp. 52-67; PONTE 2007, pp. 151 ss.; V. MANTAS, «*Iter Populo Debetur: rede viária e legislação no Império Romano*», in *Pólis/Cosmópolis Identidades Globais & Locais* (edd. C. SOARES, M. DO CÉU FIALHO, T. FIGUEIRA), São Paulo 2016, pp. 273-371.

⁸ D. 43, 7, 3, ULP. 33 *ad Sab.*: *Viae vicinales, quae ex agris privatorum collatis factae sunt, quarum memoria non exstat, publicarum viarum numero sunt. Sed inter eas et ceteras*

cennata fra pubblico e privato⁹. Al riguardo il giurista, dissentendo da quanti vorrebbero pubbliche tutte le strade vicinali, non manca di fornire un'indicazione per attribuirle ora all'uno ora all'altro di tali ambiti: si devono considerare pubbliche quelle che non siano state istituite *ex collatione privatorum* e quelle la cui manutenzione sia posta collettivamente a carico dei privati utilizzatori. In un diverso frammento si aggiunge tuttavia che, anche in caso di formazione della via vicinale *ex collatione privatorum* la stessa sarebbe pubblica qua-

lora di tale *collatio* non si conservi memoria¹⁰.

Per quanto concerne le fonti gromatiche¹¹, alla distinzione tra vie pubbliche e vie private è riferibile, fra altre, anche una testimonianza di Iginio, autore di età traiana¹², ove pure tale alternativa non esaurisce le specie riconosciute di viabilità, in particolare secondaria, poiché accanto alla vie definite pubbliche sono menzionate quelle vicinali, quelle comuni a due proprietari e quelle private di un soggetto diverso dall'utente¹³:

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 condicio est: nam pars earum in militares vias exitum habent, pars sine ullo exitu intermoriuntur. Ha proposto attendibilmente l'attribuzione del frammento a Pomponio anziché a Ulpiano O. LENEL, *Palingenesia iuris civilis*, II, Lipsiae 1889, c. 145; cfr. CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, p. 23 nota 24; PALMA 1982, p. 854 s. nota 16; sugli aspetti contenutistici vedi ancora CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, in part. p. 32 ss.; PALMA, *ibidem*, p. 856 s.; RATHMANN 2003, pp. 5 ss., 29; DE MARCO 2004, in part. p. 159 e nota 366; PONTE 2007, p. 127 s. e *passim*; FRÜHINSFELD 2017, p. 115.

⁹ Cfr. sopra, nota 1.

¹⁰ D. 43, 7, 3, ULP. 33 *ad Sab.*, riportato sopra, nota 7. Alla luce dei testi considerati non appare agevole indicare quando le *viae vicinales* sarebbero state ritenute private: se infatti si considerano contestualmente sia le indicazioni fornite in D. 43, 8, 2, 22 sia quelle contenute in D. 43, 7, 3 pr., se ne può dedurre che sarebbero state private quelle costituite *ex collatione privatorum cuius (collationis) memoria extat* la cui *refectio* non derivasse a sua volta dalla *collatio* dei proprietari interessati. Un'indicazione può forse venire da SIC. FLACC. *de condic. agror.* 110, 2 ss. Th. (riportato infra, nel testo) da cui si apprende che accanto a una forma di manutenzione affidata ai *magistri*

pagorum, quindi a una *collatio* comunitaria, ne esisteva un'altra a cura dei proprietari individualmente coinvolti.

¹¹ L'interesse degli agrimensori per i problemi di viabilità era correlato al loro coinvolgimento nelle *controversiae agrorum*, in particolare quella *de itineribus*, di cui dovevano frequentemente occuparsi nell'esercizio dell'attività professionale; sul loro ruolo in ambito giudiziario cfr. segnatamente L. MAGANZANI, *Gli agrimensori nel processo privato romano*, Roma 1997.

¹² Su Iginio e la datazione della sua opera cfr., dopo BRUGI 1897, p. 73 ss., F. GRELLE, *L'autonomia cittadina fra Traiano e Adriano*, Napoli 1972, p. 31; TONEATTO 1994, p. 5 («primi tempi del principato di Traiano, tra l'inizio del 98 e la fine del 102»); CAMPBELL 2001, p. xxxv; VON CRANACH 1996, p. 132 ss.; A. GONZALES, «*Codices artis mensoriae: histoire et typologie de la transmission de la tradition manuscrite*», in *Dialogues d'histoire ancienne* XXIII, 2, 1997, p. 198 (rec. a Toneatto, *cit.*); CHOUQUER, FAVORY 2001, p. 26; GUILLAUMIN 2010, p. VII s.

¹³ Sulla classificazione delle vie da parte dei gromatici anche con riferimento al passo iginiano cfr. CAPOGROSSI COLOGNESI 1976, p. 36 ss. e PALMA 1982, p. 866 ss. (in particolare, sul passo, p. 876 e nota 90). Sulle *viae duum communes* vedi qui, par. 5.3; su quelle *privatae alterius*, par. 5.1 e 5.2.

¹⁴ Su Siculo Flacco e sulla datazione della sua opera cfr. TONEATTO 1994, p. 7:

HYG. *De gener. contrrov.* 91, 7 s. Th.: *itemque <via> utrum publica aut vicinalis aut duum communis aut privata alterius.*

Un'impostazione suscettibile di confronto con quella di Ulpiano si riflette in un passo di Siculo Flacco, la cui opera, verosimilmente databile fra gli ultimi anni del secolo I e la fine del secolo III, è largamente ispirata ad autori precedenti, in particolare Iginio¹⁴; ivi l'agrimensore, in una prospettiva funzionale e non classificatoria, si sofferma in particolare sugli aspetti relativi alla manutenzione stradale¹⁵:

«possiamo attribuirlo al periodo compreso tra la fine del principato di Domiziano (anno 96) e l'istituzione delle province italiane da parte di Diocleziano (290-291)»; CAMPBELL 2001, pp. xxxvii-xxxix: «there is some reason to think that he was writing in the second century A.D.»; GUILLAUMIN 2005, p. 41: «il aurait écrire, lui aussi, autour de la charnière de l'année 100, ce qui ne peut bien sûr être proposé ici qu'à titre d'hypothèse»; IDEM 2010, p. xxxv s.: «Nous considérerons donc le *De conditionibus agrorum* de Siculo Flaccus comme ayant été rédigé juste avant ou juste après l'année 300, c'est-à-dire deux cents ans après l'oeuvre d'Hygin à laquelle il a beaucoup emprunté».

¹⁵ Sulla manutenzione stradale nell'esperienza romana cfr. HERZIG 1974, p. 642 ss.; A. PALMA, *Le Curiae pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*, Napoli 1980, pp. 186 ss., 196 ss.; P.C. ERTMAN, *Curatores viarum. A study of the superintendents of the highways in ancient Rome*, Ann Arbor 1987; W. ECK, «*Strassenbau und Strassenverwaltung*», in IDEM, *Die staatliche Organisation Italien in der hohen Kaiserzeit*, München 1979, pp. 25-87 (trad. it. rived., «Costruzione e amministrazione stradale», in *L'Italia nell'impero romano. Stato e amministrazione in epoca imperiale*, Bari 1999, pp. 26-92); IDEM, «*Cura viarum und cura operum publicorum als kollegiale Ämter im frühen Prinzipat*», in *Klio* LXXIV, 1992, pp. 237-245 (= *Die Verwaltung des Römi-*