

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo II/2023

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

Anno 6, n. 11 (II-2023)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di marzo 2024

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico e tecnico/Scientific and Technical Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma e Pont. Ist. Orientale)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (L.U.I.S.S. “G. Carli” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università “Roma Tre” e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università degli studi di Teramo)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Prof.ssa Flaminia Aperio Bella	Avv. Raissa Frascella	Dott. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Prof.ssa Yolanda Bustos Moreno	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Avv. Francesco Scalia
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Prof.ssa Martina Sinisi
Dott. Federico Di Palma	Dott. Antonio Mitrotti	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Avv. Giovanni Terrano
Avv. Francesco Ferrara	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Dott. Simone Francario	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Il δρόμος dell'Impero Romano d'Oriente tra “geografia” del potere e diritto*

Danilo Ceccarelli Morolli

*Membro Corr. del Pontificio Comitato di Scienze Storiche
Pontificio Istituto Orientale
Università Telematica G. Marconi*

Abstract

The “dromos” of the Eastern Roman Empire between “Geography” of Power and Law.

The paper focuses on the δρόμος – i.e. the Imperial Postal Service of the Eastern Roman Empire – as an example for “mapping” the administrative power through the law, with special reference to the 30th title of 6th book of the Βασιλικά, that was the legal source of the heyday of the Empire.

Key words: postal service in Byzantium, δρόμος, Βασιλικά, Byzantine law.

Sommario — 1. Introduzione — 2. Il δρόμος: tra “geografia” del potere e diritto — 3. Alcune brevi riflessioni in margine.

1. Introduzione

Le comunicazioni, ovvero le linee di trasporto e con esse la veicolazione di informazioni, anche riservate, in certi casi addirittura ritenute vitali, sono state sempre un nodo nevralgico per ogni Stato e Impero così come oggi per le entità e le organizzazioni altamente strutturate.

Come ben noto, i Romani, nella loro saggezza e genialità organizzativa, crearono un sistema articolato, complesso ed efficiente per tali necessità, ovvero il così detto *cursus publicus*. Questo consisteva in una vera e propria rete di strade, stazioni di rifornimento e quindi trasporto di persone, di merci e di messaggeri di interesse per lo “Stato”. Ecco perché era detto “*publicus*” in quanto non era ad uso dei privati, bensì utilizzabile solo per i fini statuali¹. Ben duecento mila chilometri di vie di comunicazione che,

* Sottoposto a referaggio.

¹ Cfr.: R. ESCUTIA ROMERO, *Reflexiones sobre el cursus publicus*, in A. FERNÁNDEZ DE BUJÁN (ed.), *Hacia un derecho administrativo, fiscal y medioambiental romano IV*, Madrid, 2021, p. 185-209; P. BIAVASCHI, *Vicende del cursus publicus al tempo del foedus gothicum (382 d.C.)*, in *Revista General de Derecho Romano*, 19, 2012; M. FELICI, *Intorno ad alcuni problemi giuridici relativi al controllo delle frontiere e delle strade nell'impero romano tardoantico*, in *Archivio Giuridico F. Serafini* CLII/2, 2020, p. 579-592; L. DI PAOLA, *Il cursus publicus in età tardoantica: storia di un servizio di Stato tra conservazione e*

irraggianti dal miglio aureo (situato al centro dell'Urbe), percorrevano tutto l'Impero. Da qui il celebre motto: "tutte le strade portano a Roma". In breve, il *cursus publicus*, i cui costi erano elevatissimi, ebbe però vita duratura e soprattutto fu altamente efficace nel perseguire i propri scopi. Gli imperatori, da Adriano in poi, si preoccuparono quindi di perfezionare tale sistema dal punto di vista organizzativo e gestionale, nonché i ruoli del personale addetto. Ecco allora che il *cursus* può costituire una sorta di mappatura dell'estensione del potere centrale – rappresentato chiaramente dall'imperatore – che così dal centro di Roma vedeva irradiare la sua volontà su tutte le provincie anche quelle più remote. Ma, essendo l'Impero Romano una civiltà giuridica, gli imperatori provvidero con varie costituzioni a legiferare su tale sistema. Così l'imperatore Teodosio, nel *Codex Theodosianus* (CTh) dedicava un titolo ai funzionari che sovrintendevano e ispezionavano il *cursus publicus*, costoro erano detti *curiosi* (CTh. VI, 29).

Allorquando Costantinopoli-Bisanzio trasla le istituzioni tardo imperiali romane occidentali assumendole e facendole proprie per la nuova capitale dell'Impero Romano d'Oriente, il *cursus publicus* viene appellato, in greco, come δρόμος; questo avrà una sua vita propria sviluppandosi ovviamente in base alle esigenze dell'impero che – come ha sostenuto l'insigne bizantinista britannico John HALDON² – "non voleva morire" e che perdurò a Roma per più di un millennio. Orbene, una recentissima monografia di Jason Fossella, che indaga in profondità le vicende storiche del δρόμος³, sembra aver posto nuovamente sul tappeto del dibattito scientifico tale "sistema" postale.

Pertanto, oggetto delle righe che seguono è quello di cercare di offrire alcune riflessioni sul δρόμος secondo un'ottica forse differente da quella tradizionale; ciò poiché come sosteneva qualcuno: "il vero viaggio di scoperta, non consiste nel cercare nuove terre, ma nell'aver nuovi occhi".

2. Il δρόμος: tra "geografia" del potere e diritto

Il δρόμος, essendo una rete viaria, si dipanava chiaramente in uno spazio fisico, ovvero geografico e dunque era espressione visibile di un sistema di trasporto (sia di merci che di persone che di messaggi che si portavano a destinazione); sappiamo che la rete viaria imperiale d'oriente si dipanava sia per terra che per i corsi d'acqua. Ma il δρόμος rappresentava anche un elemento della prossemica del potere⁴, in quanto era un sistema che, essendo al servizio dell'imperatore (βασιλεύς) e quindi dell'amministrazione imperiale, svolgeva una funzione duplice: da un lato realizzava un servizio e dall'altro esprimeva il potere del βασιλεύς stesso. Questo potere era chiaramente costituito per lo

mutamento, in *Antiquité Tardive. Revue Internationale d'Historie et d'Archéologie (IV^e-VII^e siècle)*, 24, 2017, p. 57-80; EADEM, *I curiosi in età tardoantica: riflessioni in margine al titolo VI, 29 del teodosiano*, in *Code théodosien: diversité des approches et nouvelle perspectives*; «Collection de l'École Française de Rome», 412, Rome 2009, p. 1-23; EADEM, *Per la storia degli "occhi del re". I servizi ispettivi nella Tarda Antichità*, «Collana del Dip. Di Scienze dell'Antichità dell'Univ. di Messina» 12, Soveria Mannelli, 2005.

² J. HALDON, *The Empire that would not die. The Paradox of Eastern Roman Survival, 640-740*, Harvard University Press, 2016.

³ J. FOSSELLA, *The dromos and Byzantine Communication, Diplomacy and Bureaucracy, 518-1204*, «Medieval Mediterranean. Peoples, Economies and Cultures» 137, Leiden-Boston, 2023.

⁴ Sul tema, cfr.: A. CARILE, *La prossemica del potere: spazi e distanze nei cerimoniali di corte*, in AA. VV., *Uomo e spazio nell'alto Medioevo* (Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, L, 4-8 aprile 2002), t. II, Spoleto, 2003, p. 549-656; D. CECCARELLI MOROLLI, *Per una geopolitica del diritto dell'Impero Romano d'Oriente*, Roma, 2020, p. 30 ss.

più dal fatto che il βασιλεύς otteneva le informazioni necessarie e, certe volte, di vitale importanza per la difesa dell'impero stesso.

Giova ricordare che, in origine, il δρόμος era posto sotto l'autorità del *magister officiorum* ed alcuni sostengono, probabilmente a ragione, che esso era una delle due maggiori spese dello "Stato" (l'altra ovviamente era l'esercito)⁵; tenendo presente che le stime del PIL "bizantino" vengono basate sull'assunzione che il bilancio dello Stato fosse compreso tra il 5 e l'8%⁶, non ci è dato di sapere per quanti punti percentuale esatti il δρόμος pesasse, anche perché sappiamo solo che, durante l'età giustiniana, questo costava all'anno ben sette milioni di *nomisma*⁷. Tuttavia da alcune fonti – come ad esempio Psello, grande intellettuale bizantino dell'XI sec. – siamo informati che il δρόμος non veniva finanziato dall'erario imperiale, bensì mediante obblighi imposti alla popolazione, ovvero per mezzo di *corvées* locali atte a mantenere le stesse strade⁸.

In linea generale, in accordo con Haldon⁹, abbiamo per l'Impero Romano d'Oriente tre "rotte": una balcanica, una anatolica, ed una attraverso la catena del Tauro; ovviamente accanto a queste direttrici si sfruttavano anche i corsi d'acqua (che consentivano per via fluviale o per via marittima spostamenti più veloci rispetto a quelli terrestri). Anche il δρόμος bizantino al pari del *curusus publicus* tardo romano¹⁰ conosceva due tipologie. Secondo Louis Bréhier¹¹ vi era il πλαυτὸς δρόμος e l'ὄξυς δρόμος, ossia quello per i corrieri (διατρέχοντες) di messaggi e dispacci. Tale ipotesi, sostenuta a suo tempo da Vitalien Laurent (1896-1973), in realtà oggi sembrerebbe ridimensionandosi alquanto; così, ad esempio, Jonathan Shea sostiene, appoggiandosi anche ad altri studiosi, che questo distinguo non fosse praticato¹².

Tra il VII e l'VIII sec., età in cui la struttura amministrativa dell'Impero si modifica, soprattutto a seguito delle riforme attuate dall'imperatore Eraclio¹³, viene istituito il *logoteta* del δρόμος (λογοθέτης τοῦ δρόμου). In base alle fonti sembra che il primo logoteta del δρόμος sia stato un certo Eutychios nell'anno 762. L'ufficio del logoteta, secondo alcuni, sarebbe derivato dal *curiosus* del *cursus publici praesentialis*¹⁴, che era

⁵ M. F. HENDY, *Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450*, Cambridge, 1985, p. 606.

⁶ Cfr. J. FOSSELLA, *op. cit.*, p. 51.

⁷ Ved. J. FOSSELLA, *op. cit.*, p. 52. Per la cronaca, il "nomisma" (νόμισμα) era la moneta dell'Impero d'Oriente; la sua coniazione era aurea (24 kt) in origine e venne chiamata dagli occidentali come "solidus" (poi "bisante"); dall'XI sec., su impulso dell'imperatore Alessio I Comneno, la moneta fu denominata come ὑπέρπυρον (*iperpero*), ma conteneva 20,5 kt d'oro. Cfr. Ph. GRIERSON, s.v., *Nomisma*, in *Oxford Dictionary of Byzantium*, vol. III, Oxford 1991, p. 1490; IDEM, s.v. *Hyperpyron*, in *Oxford Dictionary of Byzantium*, vol. II, Oxford 1991, p. 964-965. Qui di seguito l'*Oxford Dictionary of Byzantium* viene sempre abbreviato con la seguente sigla: *ODB*.

⁸ J. FOSSELLA, *op. cit.*, p. 77.

⁹ J. HALDON, *The Palgrave Atlas of Byzantine History*, London 2005, p. 13.

¹⁰ Nel tardo impero si distingueva tra *cursus velox* e *cursus clabularis* (da *clabula*, ossia carro pesante) col quale si trasportavano beni e approvvigionamenti per i soldati. Cfr. A. BERGER, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia reprint, 1991, p. 422.

¹¹ L. BRÉHIER, *Le monde byzantin. Les institutions de l'Empire byzantin*, vol. II, Paris, 1949, p. 264.

¹² J. SHEA, *Politics and Government in Byzantium. The Rise and Fall of the Bureaucrats*, London, 2020, p. 101. Haldon parla esplicitamente di trasporto unificato: "(...) it seems that a unified transport and courier service continued to operate through the Byzantine period" (J. HALDON, *The Palgrave Atlas*, cit., p. 12). Evidentemente il *cursus-dromos* dall'età costantiniana e poi soprattutto da quella giustiniana in poi si adattò alle esigenze pratiche dei tempi, ovvero il *cursus* così come lo conosceva l'Impero Romano d'Occidente non era più evidentemente "sostenibile".

¹³ Egli istituì la struttura dei *themata*; per una panoramica generale su tale riforma, ved. G. OSTROGORSKY, *Storia dell'Impero Bizantino*, ed. it., Torino, 1968, p. 88 ss.

¹⁴ Cfr. A. KAZHDAN, s.v. *Logothetes tou dromou*, in *ODB*, vol. II, Oxford, 1991, p. 1247.

un subalterno del *magister officiorum* incaricato del servizio postale imperiale. In breve il logoteta divenne indipendente dal *magister officiorum* e vide un ampliamento delle proprie prerogative fino a quando, nel XII sec., divenne consigliere personale dell'imperatore. Tuttavia dall'XI sec. al XIII sec., l'amministrazione imperiale venne di nuovo rimodellata e si impose la figura del *mesazon* (μεσάζων, letteralmente "intermediario" che fungeva da vero e proprio "primo ministro"), sotto la cui autorità venne posto il logoteta del δρόμος¹⁵.

Quindi il δρόμος più che un ufficio costituiva un vero e proprio "dicastero" – e come tale sembra essere rimasto fino al 1204 – alle cui dipendenze vi erano numerosi funzionari (come il *protonotarios*, i *chartularioi*) e poi gli *episkeptitai*, gli interpreti, ecc. Alcuni vedono nelle funzioni, ampliate, del logoteta del *dromos* anche un ruolo attivo nel ciclo dell'*intelligence*, in quanto egli raccoglieva, inevitabilmente, le informazioni, soprattutto politiche, che poi inoltrava all'imperatore. Orbene dal momento che Costantinopoli sembra aver attuato una forma di *intelligence* "multilivello"¹⁶, è chiaro che ogni funzionario o dignitario che avesse informazioni era in dovere di farle pervenire, in qualche modo, all'orecchio dell'imperatore stesso; dunque non stupisce che il logoteta riferisse anche informazioni "sensibili". Tuttavia il δρόμος non era uno strumento di *intelligence strictu sensu*, ma semplicemente un insieme di mezzi predisposti per realizzare un fine concreto: spostamento di persone e beni e quindi anche la trasmissione di messaggi.

Volendo addentrarci, seppur per rapidissimi istanti, nella geografia del potere, è rilevante ricordare che il *logoteta* del δρόμος non proveniva dal *cursus honorum* bensì veniva nominato direttamente dall'imperatore (βασιλεύς), il quale provvedeva così *intuitu personæ*. Chiaramente il titolo e le funzioni del logoteta erano rilevanti e per ciò l'imperatore lo sceglieva personalmente; probabilmente anche perché egli doveva possedere doti di organizzatore (diremmo noi oggi *management*). Il logoteta, come accennato sopra, era assistito dal *protonotarios* (πρωτονοτάριος)¹⁷.

L'ampliarsi del potere del logoteta del δρόμος, tuttavia paradossalmente non andò a rafforzare il servizio postale imperiale stesso, in quanto molti territori del vicino Oriente furono strappati all'impero dalla nascente potenza islamica; quindi il δρόμος vide progressivamente un drastico ridursi. Così – come, già a suo tempo, ricordava Bréhier¹⁸ – solo l'Asia Minore e l'Alta Mesopotamia vede il protrarsi della posta imperiale fino all'invasione selgiuchide dell'XI secolo. Sotto la dinastia dei Comneni vi è stata una ulteriore riduzione del "sistema" δρόμος fino a quando poi 1024 esso cessò di esistere. Gli effetti del sacco di Costantinopoli ad opera della IV Crociata e il susseguente instaurarsi del Regno Latino d'Oriente, provvidero così a spezzare la compagine geopolitica che si era creata nei secoli precedenti. Così sotto i Paleologi, l'ultima dinastia regnante, le fonti ci parlano di una sempre crescente difficoltà di corrispondenza e di

¹⁵ J. HALDON, *The Palgrave Atlas*, cit., p. 133.

¹⁶ D. CECCARELLI MOROLLI, *Arcana Imperii Orientis, ovvero alcune note circa l' "Intelligence" dell'Impero Romano d'Oriente*, in *Studi sull'Oriente Cristiano* 22/1, 2018, p. 113-131.

¹⁷ Giova ricordare che i "protonotari" erano di due tipologie come segue. Quelli imperiali – detti anche *proedroi* (da πρόεδροι) oppure anche *primikeroi* (πριμικήριοι), i quali erano addetti, nei vari *sekreta*, cioè dipartimenti o dicasteri. Dunque costoro non erano "notai" nel senso odierno del termine, mentre i "notai" come li intendiamo noi oggi erano detti ταβουλάριοι o ταβελλάριοι, così come sono descritti nel *Libro dell'Eparca* (cap. 1°); per tale fonte ved.: J. KODER, *Das Eparchenbuch Leons des Weisen*, «Corpus Fontium Historiæ Byzantinæ» 23 – Series Vindobonensis, Wien, 1991, p. 74 ss.

¹⁸ L. BRÉHIER, *Le monde byzantin*, cit., p. 267.

comunicazioni¹⁹, ma ormai l'Impero, anche quello "riconquistato" proprio dai Paleologi, è ridotto a Costantinopoli.

Sul piano storico-giuridico, occorre brevemente ricordare che dopo Teodosio, Giustiniano, nel suo celeberrimo *Codex*, pose nuovamente attenzione all'argomento, dedicandovi un apposito titolo (C. XII, 22).

Successivamente, nel IX sec., gli imperatori della dinastia macedone portarono a compimento una fonte giuridica che rappresenta una sorta di "monumento" della civiltà giuridica dell'Impero Romano d'Oriente, i così detti *Basilici* (Βασιλικά; qui di seguito sempre abbreviati come "B.")²⁰. All'interno dei Βασιλικά vi appare uno specifico titolo che è dedicato proprio al δρόμος ed ai suoi "funzionari", si tratta del trentesimo titolo del libro sesto; infatti B. VI, 30 possiede come rubrica la seguente: Περὶ φροντιστῶν τοῦ δρόμου ("di coloro che curano il δρόμος). Si tratta di un titolo particolarmente breve dei B. che si riallaccia direttamente a quello precedente, ovvero il 29° (che si dedicava agli *agentes in rebus*, essendo intitolato: Περὶ τῶν πραττόντων ἐν πράγμασιν).

Al fine di poter illustrare la "geografia" del diritto, si riportano, qui di seguito, i singoli paragrafi del titolo 30° del 6° libro dei Βασιλικά²¹ accompagnati, in nota, da una traduzione non letterale.

B. VI, 30, 1: "Οἱ τοῦ δρόμου φροντίζοντες καὶ οἱ κατὰ τὸν στατίζοντες ταξεῶται μηνυέτωσαν περὶ τῶν τὰ ἐγκλήματα ἀμαρτανόντων εἶδοτες, ὅτι κινδυνεύουσι συκοφαντοῦντες, καὶ μὴ αὐτοὶ ἐμβαλλέτωσαν δεσμοτηρίοις"²².

I φροντίζοντες potrebbero essere i *curiosi* del sistema tardo imperiale²³, mentre gli στατίζοντες sembrerebbero riferirsi direttamente agli *stationarii*²⁴. In estrema sintesi si potrebbe affermare che i *curiosi* erano incaricati di ispezionare il *cursus publicus*, mentre gli *stationarii* avevano compiti di polizia e pubblica sicurezza del *cursus*. Entrambi erano dunque pubblici ufficiali con l'evidente conseguenza di riferire all'autorità giudiziaria di eventuali crimini commessi. Qui i B. si rifanno esplicitamente a quanto asserito nel *Codex* di Giustiniano, ovvero C. XII, 22, 1, che riporta una costituzione dell'imperatore Costanzo; tuttavia, per sintesi effettuata, probabilmente dall' *Index* al *Codex* di Taleleo, la norma dei B. sembra apparire meno chiara rispetto al *Codex* giustiniano²⁵. Ad ogni modo la *ratio* della norma è verosimilmente la seguente: controllo e ispezione del δρόμος e denuncia, attenta, di crimini commessi da soggetti; in caso contrario l'agente si sarebbe

¹⁹ L. BRÉHIER, *Le monde byzantin*, cit., p. 268.

²⁰ Sui Βασιλικά la manualistica contemporanea è la seguente: S. TROIANOS, *Le fonti del diritto bizantino*, Torino, 2015, p. 165 ss.; D. CECCARELLI MOROLLI, *Il diritto dell'Impero Romano d'Oriente. Introduzione alle fonti e ai protagonisti*, «Kanonika» 21, Roma, 2016, p. 85 ss.; D. PENNA, R. MEIJERING, *A Sourcebook on Byzantine Law. Illustrating Byzantine Law through the Sources*, «Medieval Law and Its Practice» 34, Leiden-Boston, 2022, p. 123 ss.

²¹ L'*editio* dei Βασιλικά qui usata è quella curata da H. J. SCHELTEMA, N. VAN DER WAL, D. HOLWERDA, *Basilicorum Libri LX*, Groningen, 1953-1988 (*Series A: Text*, 8 voll.; *Series B: Scholia*, 9 voll.; in toto 17 voll.).

²² Si offre una traduzione: "coloro che sorvegliano [n.d.t. ovvero i *Curiosi*] il δρόμος e gli *Stationarii* presso i luoghi, devono denunciare coloro che commettono crimini, sapendo che [n.d.t. se accusano senza ragione] sono esposti alla diffamazione, e che gli stessi non siano gettati in prigione [n.d.t. senza una accusa fondata]".

²³ Sul tema dei *curiosi*, ritengo ancora fondamentale lo studio redatto a suo tempo da: G. PURPORA, *I curiosi e la schola agentium in rebus*, in *Annali del Seminario Giuridico di Palermo*, vol. XXXIV, Palermo, 1973, p. 165-265.

²⁴ Sul tema, ved.: M. F. PETRACCIA, *Gli "stazionarii" in età imperiale*, «Serta Antiqua et Mediaevalia» 3, Roma, 2001.

²⁵ C. XII, 22, 1: "*Curiosi et stationarii, vel quicumque funguntur hoc munere, crimina iudicibus nuntianda meminerint et sibi necessitatem probationis incumbere, non citra periculum sui, si insontibus eos calumnias nexuisse constiterit. Cesset ergo prava consuetudo, per quam carceri aliquos immittebant*".

reso colpevole di diffamazione; dunque, viene ribadito un principio di vera e propria legalità.

B. VI, 30, 2: “Οἱ μαγιστρίανοι καὶ μόνον ὀφείλουσι γίνεσθαι κουριόσοι καὶ περιεργάζεσθαι τὰ συνθήματα τῶν ὀδευόντων, καὶ μηδένα ἄνευ συνθήματος ἐπιτρέπειν ὀδεῦσαι ἢ παρεξιέναι τὸ σύνθημα· εἰ δέ τι τοιοῦτον γένηται, χρή τοῖς ἄρχουσι μηνύεσθαι κατὰ τοῦ παρὰ τὴν διάταξιν πεποιηκότος, εἰ καὶ λέγει ἑαυτὸν σπουδάζειν <ἢ> ἀξιώματικὸν εἶναι. Καὶ μὴ παρεχέτω ἀργύριον ὑπὲρ τῶν ἵππων, οἷς ἐχρήσατο· ὁ δὲ λαβὼν τετραπλάσιον ὅπερ ἔλαβεν ἀποδιδότω”²⁶.

Il brano dei B. ora riportato menziona esplicitamente i *magistrianoi* (μαγιστρίανοι) che sono gli “eredi” o meglio i procuratori diretti degli *agentes in rebus*; costoro possiedono poteri ispettivi sui documenti di trasporto (τὰ συνθήματα τῶν ὀδευόντων) in quanto il δρόμος è riservato alle attività imperiali cioè pubbliche non private. Quindi costoro vengono esortati ad adempiere con attenzione e solerzia l’attività ispettiva anche per ciò che concerne l’eventuale prezzo dei mezzi da soma o da trasporto; la pena è fissata al quadruplo del prezzo qualora qualcuno contravvenga a tale disposizione. I *Curiosi* – esplicitamente menzionati come κουριόσοι – vengono scelti dai μαγιστρίανοι. Qui i B. si rifanno a C. XII, 22, 2 in modo più nitido²⁷.

Infine, il terzo ed ultimo brano, ovvero B. VI.30.3, che asserisce: “Τοὺς μαγιστρίανους, ἐφ’ ὅσον σεμνῶς προσπαραμένουσιν τῷ δρόμῳ, οὐ καταδικάζουσιν οἱ ἐπαρχοὶ τῶν πραιτωρίων· ἐὰν δὲ τινες ἀσέμνως διαγίνωνται, οὐ μόνον καταδικάζονται, ἀλλὰ καὶ μείζονα τιμωρίαν ὑπομένουσιν”²⁸.

In tale disposizione, viene ribadita la facoltà degli eparchi (cioè i prefetti) del pretorio di punire i *magistrianoi* ma solo quando il loro comportamento sia biasimevole ovvero disonorevole (ἀσέμνως) ed in tal caso la punizione dovrà essere molto severa. I B. qui riprendono C XII, 22, 3²⁹. Dunque, δρόμος e μαγιστρίανοι sembrano “accavallarsi” e coincidere fra loro; proprio questo passo ha fatto supporre che il δρόμος fungesse da veicolo per l’*Intelligence* di Costantinopoli (cosa cui si è accennato qualche sopra) Chiaramente il δρόμος spostava uomini pubblici (alti funzionari e dignitari, vescovi, ecc.), beni mobili e quindi messaggi (diretti alla curia imperiale). Ma non si può asserire

²⁶ Si offre una traduzione: “i *Magistrianoi* devono essere i soli ad essere nominati *Curiosi* e devono sorvegliare gli spostamenti di coloro che partono e non permettere a nessuno di partire senza l’autorizzazione, né di superare l’autorizzazione concessa. Se, però, qualcosa del genere accade, la denuncia contro chi abbia violato tale costituzione deve essere presentata alle autorità, anche se dichiara di andare di fretta o di essere stato posto in una posizione di dignità. E non deve pagare denaro per i cavalli che ha usato: chiunque l’abbia accettato deve restituire quattro volte l’importo che ha ricevuto”.

²⁷ C. XII, 22, 2: “*Agentes in rebus in curiis agendis et evectioibus publici cursus inspiciendis nostrorum memores praeceptorum credimus in omnibus velle profutura rei publicae: ideoque solos agentes in rebus in hoc genere iussimus obsequium adhibere, et non ab alio penitus officio. 1. Hi vero pervigili diligentia providebunt, ne quis contra evectiois auctoritatem moveat cursum vel amplius postulet, quam concessit evectio. Quisquis igitur aliquid tale perpetrare temptaverit, improbi coepti privetur effectum. 2. Demonstratur etiam iudicibus vel curiosis evectio, etiamsi quis nobis iubentibus festinare memoret in obsequium necessarium, nec praevaleat contumacia vel dignitas. 3. Ergo nummum vetamus exposci pro animalibus in cursu minime constitutis. Quod si forte aliquis aestimaverit perpetrandum, eius quadruplum quod accepit inferre cogatur”.*

²⁸ Si offre una traduzione non letterale: “I *magistrianoi*, fino a quando agiscono in modo leale riguardo al δρόμος, non sono condannati dai Prefetti [Eparchi] del Pretorio; ma se alcuni di loro si comportano in modo disonesto, non solo vengono condannati, ma subiscono anche una pena maggiore”.

²⁹ C. XII, 22, 3: “*Per id tempus, quo cursus tuendi sollicitudinem sustinetis, condemnationes praefectorum praetorio circa eos solos irritae sunt futurae, qui servaverint honestatem. Erga eos vero, qui inhoneste et contra decus saeculi vel honorem militiae versabuntur, non solum condemnatio mansura est, verum etiam gravior poena statuenda”.*

che questo fosse un canale esclusivo o *de iure* per l'*Intelligence*³⁰, in quanto l'Impero Romano d'Oriente appare anche in ciò essere strutturato a più livelli, o se si preferisce, a geometrie variabili. Tutto poteva risultare utile alla sicurezza dell'Impero e dunque le informazioni ovviamente erano ambito privilegiato in tal senso.

L'aspetto normativo del δρόμος espresso dai Βασιλικά riflette, come accennato sopra, l'impianto del *Codex* giustiniano. Non vi è tuttavia una nitida precisione normativa, né avrebbe potuto essere diversamente in quanto i compilatori dei Βασιλικά si rifecero, come ben noto, alle opere degli *antecessores*. Si potrebbe dire che non vi sia stato un vero e proprio sostanziale "emendamento" della normativa quale quella espressa dal *Codex* di Giustiniano, senza alcun particolare spirito innovativo.

Si può rimarcare che giuridicamente abbiamo molto poco rispetto ad un "sistema", la cui importanza è stata rilevante per diversi secoli. Le fonti sopra menzionate rappresentano così una specie di "geografia" giuridica o se si vuole una sorta di "mappatura", nonostante i Βασιλικά appaiano meno esaurienti rispetto al *Codex* di Giustiniano.

Molto probabilmente allorquando i Βασιλικά vengono redatti il δρόμος è utilizzato già solo per veicolare messaggi; dunque verosimilmente questa importante fonte giuridica non ci vuole mostrare direttamente quello che noi giuristi indichiamo come *ius vigens*, bensì un altro dato, direi meta-giuridico, cioè l'importanza di "codificare" (anzi "ricodificare") un aspetto che era ritenuto importante: ossia il mantenimento del δρόμος, dimostrando così anche con ciò il desiderio – per ricordare ancora una volta John Haldon – "di non voler morire".

3. Brevi riflessioni in margine

Il *dromos* a Costantinopoli ha conosciuto una vita lunga: dalle origini fino al 1204, il fatidico *annus horribilis* dell'Impero Romano d'Oriente, che troverà una sua *reconquista* solo sotto i Paleologi, nel 1261. In questa sua lunga esistenza, il δρόμος è però differito dal *cursus publicus* romano, sviluppando certamente, *de facto* più che *de iure*, una propria "identità". In questo percorso che si accavalla, necessariamente, con il mutare della geografia politica dell'impero d'Oriente, le fonti giuridiche posteriori a Giustiniano, purtroppo, non ci assistono. Infatti, i Βασιλικά – che appaiono ancora oggi una fonte di cognizione privilegiata, almeno per la loro mole – non ci sono di ausilio in quanto si limitano a riportare, tutto sommato, una normativa di quasi tre secoli precedente. Anzi il fatto che per questa materia i redattori e i compilatori dei Βασιλικά si rifacciano evidentemente all'*Index* di Taleleo, non ci aiuta, in quanto il testo dei Βασιλικά appare, per tale motivo, alquanto sintetico rispetto ai brani delle costituzioni riferite nel *Codex* giustiniano. Secondo Fossella il δρόμος è stato simbolo concreto per "promuovere" l'autorità dello "Stato"³¹, anche se egli sottolinea che resta aperto in che modo la *leadership* "bizantina" usasse lo stesso per mantenere la propria immagine ed identità ma non di meno esso è stato una caratteristica dell'impero stesso³². Ecco perché ho azzardato l'accostamento di "geografia" del potere e del diritto, in quanto il δρόμος è stato segno tangibile di una dinamica amministrativa e di potere, ma anche, a parere di chi scrive ora,

³⁰ Cfr. J. FOSSELLA, op. cit., p. 126.

³¹ J. FOSSELLA, op. cit., p. 139.

³² *Ibidem*.

un elemento della prossemica del potere stesso che in Costantinopoli si è espressa in vario modo e varie forme³³ attraverso la sua millenaria storia.

³³ Cfr. D. CECCARELLI MOROLLI, *Per una geopolitica del diritto dell'Impero Romano d'Oriente*, «Geo» 1, Roma, 2020, p. 22 ss.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI