

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO

Dottorato di Ricerca in Diritto Romano e Diritto Pubblico Interno e
Sovranazionale

(Discipline Romanistiche: Diritto Romano e Diritti dell' Antichità)

Dipartimento di Scienze Giuridiche, della Società e dello Sport

Ius/18 "Diritto Romano e Diritti dell' Antichità"

***MENSURA, PROBATIO E GARANZIE CONTRO IL RISCHIO DELLA
NAVIGAZIONE, NEL REGIME DEI TRASPORTI PUBBLICI IN ETÀ
IMPERIALE***

IL DOTT.

DANILO CICERO

IL COORDINATORE

CHIAR.MO PROF. GIUSEPPE FALCONE

IL TUTOR

CHIAR.MO PROF. GIANFRANCO PURPURA

CICLO XXV

ANNO ACCADEMICO 2015-2016

**“*Mensura, probatio* e garanzie contro il rischio della navigazione,
nel regime dei trasporti pubblici in età imperiale”**

- Introduzione

PARTE I

1. Breve premessa sulle prerogative giudiziarie del *praefectus annonae*
2. Le garanzie contro il rischio della navigazione
 - a) Un primo riscontro in epoca repubblicana
 - b) Meccanismi di assunzione del rischio per il trasporto in epoca imperiale
 - c) L'età dei Severi: un momento chiave per il passaggio al controllo statale
3. Gli ulteriori interventi in età tardo imperiale
4. Il ruolo degli *epiplooi* nell'assunzione del rischio e la *probatio*

PARTE II

1. I meccanismi di retribuzione dei *navicularii*, il *periculum* della navigazione e la contrattazione 'diretta' nel Digesto
2. La terminologia usata per i contratti pubblici di trasporto
3. L'identificazione del contratto di trasporto annonario e il contratto di *misthoprasia*

- Conclusioni

- Appendice Papiri

- Indice delle principali fonti

- Bibliografia

Introduzione

Lo studio del regime dei trasporti pubblici di età imperiale e dei profili giuridici del sistema annonario necessita, ai fini di una corretta impostazione metodologica, di una breve premessa sullo stato attuale delle ricerche, al fine di far comprendere quale sia il punto di partenza e indicare al contempo gli obiettivi che s'intenderanno raggiungere con il presente lavoro.

Come si vedrà, diversi autori hanno già affrontato tali tematiche, evidenziando in proposito molti interessanti elementi, ma focalizzando tuttavia l'attenzione su quelli che rappresentano i caratteri più propriamente economici di questo argomento¹. Tale circostanza ha comportato un mancato approfondimento degli aspetti giuridici dell'annona, che qui, invece, s'intendono esaminare.

De Salvo², ad esempio, nel suo libro sui *corpora naviculariorum*, riprendendo in parte quanto già argomentato da Sirks³, affronta le questioni generali concernenti il commercio ed il trasporto via acqua nell'impero romano, per poi proseguire con un'analisi delle problematiche riguardanti il mercato del grano ed incentrare tutto il resto della ricerca sullo studio del ruolo delle corporazioni dei naviganti in età tardo imperiale.

Sulla stessa linea si pone anche quanto sostenuto da Rickman, il quale descrive il ricorso frequente ad armatori e mercanti per i trasporti pubblici, non solo sul finire dell'età repubblicana, ma anche nel corso del II e III sec. d.C.⁴

¹ Come ad esempio: l'analisi della politica economica adottata dagli imperatori, l'identificazione delle merci scambiate, delle zone di produzione, della circolazione dei prodotti, delle tecniche di navigazione e delle rotte commerciali.

² L. DE SALVO, *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina, 1992.

³ B. SIRKS, *Food for Rome. The Legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople*, in *Studia Amstelodamensia ad Epigraphicam, Ius Antiquum et Papyrologicam pertinentia*, Amsterdam, 1991, p.13.

⁴ Tra gli autori che si sono occupati di questo argomento, si possono citare infatti: G. RICKMAN, *Roman granaries and Store Buildings*, Cambridge, 1971; ID, *The grain Trade under the Roman Empire*, in *The Seaborne Commerce*, Rome, 1980, p. 269; 271; ID., *The corn Supply of ancient Rome*, Oxford, 1980; E. TËNGSTROM, *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockholm, 1974; P. GARNSEY, *Grain for Rome*, in GARNSEY-HOPKINS-WHITTAKER, *Trade in the Ancient Economy*, pp. 118-130; 201-203. Sugli aspetti

Pavis d'Escurac, invece, conducendo degli studi sui vari personaggi che hanno ricoperto nel corso dei secoli la carica di prefetto dell'annona, si sofferma altresì sulla nascita e sviluppo dell'*officium*, accennando però solo in maniera sporadica ai legami contrattuali instaurati in adempimento del servizio⁵. Benché sostenitrice dell'importante ruolo svolto dal commercio privato nell'ambito dei rifornimenti pubblici, l'autrice al contempo riconosce la forte influenza esercitata dalla prefettura dell'annona, che, però, non fu mai di portata tale da causare l'instaurarsi di un rigoroso regime di dirigismo pubblico⁶.

Posizione simile è supportata, infine, da Baldacci, il quale, in riferimento alla spedizione delle derrate, afferma che i *navicularii* ricevevano regolare retribuzione e che il problema non stava nel servire o meno l'Impero, ma nei termini e nelle condizioni di questo servizio⁷.

Di diverso tenore è invece la ricerca proposta da Höbenreich, la quale, facendo riferimento a numerose testimonianze, sembra piuttosto focalizzare le proprie indagini sulle modalità di repressione dei crimini annonari⁸.

Studiosi come Geraci⁹ e Sijpestejin¹⁰, infine, pur proponendo un'attenta rassegna delle fonti papirologiche legate al trasporto pubblico, non collegano tali testimonianze, se non in maniera limitata, ai provvedimenti imperiali ad esse

non propriamente giuridici dei rifornimenti annonari: L. CRACCO RUGGINI, *L'annona di Roma nell'età imperiale*, in AA. VV., *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio, i materiali di Roma e del suburbio*, Roma, 1985, pp. 224-236; E. LO CASCIO, *L'organizzazione annonaria*, in AA.VV., *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Torino, 1990, pp. 229-248; per completezza, si veda anche P. HERZ, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*, Historia Einzelschr. Heft 55, Stuttgart, 1988.

⁵ H. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture de l'annone. Service administratif imperial d'Auguste à Costantin*, Rome, 1976.

⁶ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*. cit., pp. 296 ss.

⁷ P. BALDACCI, *Negotiatores e mercatores frumentarii nel periodo imperiale*, RIL 101, 1967, pp. 273-291; ID., *Commercio e stato nell'età dei Severi*, *ibid.*, pp. 729-747.

⁸ E. HÖBENREICH, *Annona, Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz, 1997.

⁹ GERACI G., *Mensura, pondus e probatio di stato nel rifornimento granario di Roma imperiale (e di Costantinopoli)*, in *Politica, retorica e simbolismo del primato: Roma e Costantinopoli 2*, 2002.

¹⁰ SIJPESTEIJN P. J., *What happened to Tax Grain upon Arrival at Alexandria?*, Chron. d'Ég., 69, Amsterdam, 1994.

relativi, che disciplinavano i metodi di retribuzione e il regime del *periculum* e di esenzione dai *munera*, riconosciuti ad armatori e mercanti che agivano per conto dell'annona.

Ebbene, rilevata la difficoltà di muoversi in un ambito così vasto e articolato, qual è quello del commercio e dell'annona nel mondo romano, non resta che seguire quel saggio ammonimento metodologico che consiglia, ai fini dell'esecuzione di una ricerca efficace ed approfondita, di limitare le indagini solo ad aspetti particolari e precisi dell'argomento trattato.

In questa prospettiva, intento del presente lavoro sarà, anzitutto quello di individuare le esatte competenze e prerogative del prefetto dell'annona, per poi concentrare l'analisi sull'evoluzione, sulle caratteristiche e sugli obiettivi perseguiti della legislazione imperiale avente ad oggetto i trasporti pubblici. Particolare attenzione verrà posta ai meccanismi di assunzione del rischio e al controllo scrupoloso rivolto dall'*officium annonae* nei confronti delle prestazioni effettuate da armatori e mercanti; in particolare, verrà dato risalto al ricorso, da parte dei funzionari annonari, alla figura degli ufficiali di scorta e dei *mensores* addetti ai controlli nei centri di stoccaggio.

Successivamente, dopo aver esaminato il contenuto di taluni contratti conclusi dai *navicularii* per l'adempimento del servizio annonario, attestanti più che altro la realtà della provincia frumentaria d'Egitto, si cercherà di identificare lo schema giuridico adottato per la realizzazione di tal genere di trasporti, cercando di evidenziarne al meglio caratteristiche ed elementi essenziali.

Infine, a testimonianza del molteplice e vario assetto di interessi che coinvolgeva questo tipo di accordi, si farà riferimento ad un'ulteriore tipo di contratto, la *misthoprasia*, il cui uso per scopi annonari appare emergere dalle fonti papirologiche prese in esame.

1. Breve premessa sulle prerogative giuridiche del *praefectus annonae*

Prima di procedere all'analisi dei profili giuridici del sistema annonario di epoca imperiale¹¹, occorre soffermarsi, seppur brevemente, sull'esatto inquadramento dei fatti, che portarono, agli inizi del I sec. d.C., all'istituzione da parte di Augusto dell'*officium annonae*. Già Cesare nel 44 a.C., a causa dei ripetuti casi di carestia e difficoltà di approvvigionamento alimentare, aveva incaricato due magistrati – gli *aediles ceriales* – di occuparsi stabilmente della *cura annonae*¹². Ancor prima, l'organizzazione era affidata direttamente agli edili, con compiti che miravano in prevalenza alla 'supervisione' dei mercati, Cicerone, infatti, nel *De Legibus*, descriverà la loro competenza come *cura urbis annonae ludorumque sollemnium*¹³, indicandone la responsabilità, sia per la gestione dei servizi annonari, che per l'organizzazione di giochi celebrativi¹⁴. Dopo la seconda guerra punica, le autorità ne indirizzarono le prerogative prevalentemente verso la raccolta di decime in natura provenienti da Sicilia e Sardegna, con l'effetto che il mercato del *frumentum* di tali province fu orientato quasi esclusivamente al

¹¹ Facendo cenno anche a precedenti di età repubblicana.

¹² Cfr. Dio 43.51.3., su cui vd. CARDINALI, s.v. *frumentatio*, in *Dizionario epigrafico di antichità romane*, a cura di E. De Ruggiero (d'ora in poi abbreviato in *DE*), vol. III, Roma 1922, 229 ss.; 237; VAN BERCHEM, *Les distributions de blé et d'argent à la plèbe romaine sous l'empire*, Genève, 1939, 18, p. 67; PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 21-22; HÖBENREICH, *Annona*, cit., p. 34; VIRLOUVET, *L'approvvigionamento di Roma imperiale: una sfida quotidiana*, in *Roma imperiale. Una metropoli antica*, a c. di E. Lo Cascio, Roma 2000, p. 114.; SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 13. Anche in precedenza, si verificarono alcuni episodi in cui singoli personaggi vennero incaricati, mediante la nomina a *praefectus* o *curator*, di porre rimedio a situazioni di temporanee difficoltà dei rifornimenti. A tal proposito, nel 57 a.C., Pompeo fu nominato *curator* per un periodo di cinque anni, al fine di provvedere all'acquisto di grano dai territori d'oltremare.

¹³ Cic. *leg.* 3.7 (52 a.C.): *Suntoque aediles curatores urbis annonae ludorumque sollemnium, ollisque ad honoris amplioris gradum is primus ascensus esto. Censoris populi aevitates suboles familias pecuniasque censento, urbis templa vias aquas aerarium vectigalia tuento, populique partis in tribus describunto, exin pecunias aevitatis ordinis partiunto, equitum peditumque prolem describunto, caelibes esse prohibento, mores populi regunto, probrum in senatu ne relinquonto. Bini sunt, magistratum quinquennium habento eaque potestas semper esto, reliqui magistratus annui sunt.*

¹⁴ Cfr. G. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., pp. 34-36; SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 12 nt. 7, il quale, richiamando ulteriore bibliografia, fa riferimento alla "responsibility for the *annona* of Rome and for the solemn games" (*cura urbis annonae ludorumque sollemnium*) di cui parla Cicerone nel suindicato luogo del *De Legibus*.

rifornimento della madrepatria, e con il verificarsi, al contempo, di ripetute oscillazioni di prezzo, a causa dei tentativi di speculazione dei mercanti nei periodi di scarsità dei raccolti¹⁵.

La conseguenza principale di quanto appena descritto fu che, fin dall'età dei Gracchi, la *cura annonae* risultò legata inscindibilmente alla pratica delle *frumentationes*, vale a dire alle distribuzioni gratuite di grano ai *cives* Romani, provenienti solitamente dalle fila della plebe¹⁶. Tale attività perdurò anche in età imperiale, tanto da costituire - secondo parte della letteratura - una caratteristica imprescindibile del sistema di governo adottato dal *princeps*¹⁷. Secondo quanto sostenuto da parte della dottrina, invero: «Era l'imperatore ad assicurare alla città di Roma il pane e gli spettacoli di cui parla Giovenale. Egli le procurava talvolta anche i bagni gratuiti, e lo stesso facevano i notabili municipali nelle rispettive

¹⁵ Secondo RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., pp. 38-42, al procedimento di raccolta seguiva anche la successiva vendita da parte delle autorità pubbliche ai commercianti privati. In proposito, SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 12, sostiene che con i proventi delle vendite gli ufficiali statali avrebbero potuto acquistare una grande quantità di frumento; lo stesso autore prosegue affermando, abbastanza contraddittoriamente, che i Romani riservarono per i propri bisogni l'intero mercato siciliano, vietando ai locali di accettare offerte da altri operatori commerciali e che, allo stesso tempo, agirono in qualità di fornitori, in concorrenza con i privati stessi.

¹⁶ Questa aspetto evidenzia l'importanza politica assunta dalla *cura annonae*, specialmente sul finire dell'età repubblicana, atteso che le distribuzioni erano indirizzate a soggetti che potevano votare nelle assemblee. In età imperiale, inoltre, ciò rappresentava un mezzo per assicurare la pace sociale. A tal proposito, si veda P. VEYNE, *Il pane e il circo. Sociologia storica e pluralismo politico*, Bologna, 1984, p. 453, il quale ipotizza una probabile differenza tra l'evergetismo senatoriale e municipale, da un lato, e quello imperiale dall'altro: «I notabili municipali offrono giochi grazie alla loro distanza sociale, e perché il loro rapporto con la politica (con la piccola politica dei comuni autonomi) è delicato. I senatori repubblicani, che si occupano di grande politica, offrono i giochi per dimostrare al popolo che, anche se non fanno nulla che esso voglia, fanno molto per lui, e anche che i loro elettori sono i loro protetti e non i mandanti. Ma il principe? Egli non si accontenta di far parte della grande politica: egli è l'unico sovrano, e lo stato è lui».

¹⁷ Cfr. VEYNE, *Il pane e il circo*, cit., p. 453, che richiama Dione di Prusa, il quale, interrogandosi nella sua opera su quale fosse il fondamento del potere imperiale, sosteneva che il principe regnava come evergete e veniva divinizzato grazie ai suoi benefici.

Secondo C. SORACI, *Dalle frumentationes alle distribuzioni di pane. Riflessioni su una riforma di Aureliano*, «Quaderni Catanesi di studi antichi e medievali», n.s. anno IV-V, 2005-2006, pp. 354-355, (si veda anche la copiosa bibliografia ivi richiamata): «Le condizioni per accedere alle frumentazioni erano quindi: cittadinanza, residenza a Roma, maggiore età, oltre che, naturalmente, il sesso, giacché solo gli uomini potevano parteciparvi. Già a partire dalla seconda metà del I sec. a.C. i nomi degli aventi diritto erano registrati nei registri ufficiali e periodicamente aggiornati in seguito alle procedure di *subsortitio*; in epoca imperiale, tuttavia, il diritto alle frumentazioni poteva essere acquisito anche con la donazione della cittadinanza da parte del *princeps*, con l'affrancamento, perfino con l'acquisto della tessera frumentaria, la tavoletta su cui era inciso il nome del cittadino beneficiario delle distribuzioni gratuite».

città...Le *Res gestae* di Augusto sono pertanto l'iscrizione funebre di un mecenate di stato»¹⁸.

L'organizzazione del servizio risentì molto delle modifiche sociali ed economiche verificatesi sul finire dell'età repubblicana, causate dall'incremento della popolazione, tant'è che la nuova amministrazione imperiale procedette, dapprima, all'accentramento dei relativi poteri nelle mani del *princeps* e, successivamente, all'istituzione di una nuova figura – il *praefectus annonae* – le cui prerogative sarebbero state rivolte all'approvvigionamento alimentare dell'*Urbe*¹⁹. Quest'ultimo fu istituito da Augusto fra il 8 e il 14 d.C. e posto a capo dell'*officium annonae*, dopo che nel 22 a.C. egli assunse su di sé la *cura annonae*, creando due amministrazioni differenti per il vettovagliamento e per la distribuzione delle derrate²⁰. A tale funzionario, di rango dapprima equestre e successivamente senatorio²¹, furono affidati diversi compiti che andavano dalla percezione delle tasse in natura, al trasporto delle merci annonarie, dalla soprintendenza all'immagazzinamento negli *horrea* (di Ostia, *Portus Uterque*, *Puteoli* e Roma), alla gestione del *fiscus frumentarius*²². La sua sfera

¹⁸ Cfr. VEYNE, *Il pane e il circo*, cit., p. 453.

¹⁹ Pompeo esercitò la *cura annonae* a partire dal 57 a.C. (Cic. *Ad Att.* 4. 1,7): *Legem consules conscripserunt qua Pompeio per quinquennium omnis potestas rei frumentariae toto orbe terrarum daretur*. Cesare per primo comprese l'importanza della *cura annonae*, imponendo il versamento di tributi in olio a città africane (Plut. *Caes* 55: *De bell. Afr.* 97) per distribuirlo agli abitanti di Roma *extra ordinem* dopo il suo trionfo del 44 a.C. (Suet. *Caes.* 38,1; Cass. Dio 43,21,3).

²⁰ Ad esso furono affidate le competenze, una volta proprie degli *aediles ceriales*. Ricapitolando, dunque, nel 22 a.C., quando ricevette dal popolo, a titolo straordinario, la *cura annonae*, Augusto incaricò due antichi pretori (ai quali, nel 18 a.C., se ne aggiunsero altri due) di occuparsi unicamente della distribuzione del frumento, mentre la *cura annonae* rimase nelle mani degli edili; vennero creati così i *praefecti frumenti dandi*. Tra il 6 o l'8 ed il 14 d.C. il *princeps* sottrasse la *cura annonae* agli edili e l'affidò ad un altro prefetto, il *praefectus annonae*, che aveva il compito di controllare sul mercato di Roma i prezzi dei prodotti agricoli principali, soprattutto frumento e olio. Sull'argomento è possibile citare: OEHLER, s.v. *Annona*, in *RE*, vol. I, 1894, col. 2318; D. VAN BERCHEM, *Les distributions de blé*, cit., p. 67-69; CARDINALI, s.v. *frumentatio*, cit., p. 240-241; PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 21-26; 29-39; RICKMAN, *Corn supply*, cit., pp. 186; 193-195; E. LO CASCIO, *L'organizzazione annonaria*, in *Civiltà dei Romani*, I, *La città, il territorio, l'impero*, a c. di S. Settis, Milano 1990, p. 240; J. REMESAL RODRÍGUEZ, *Politica e regimi alimentari nel Principato di Augusto: il ruolo dello stato nella dieta di Roma e dell'esercito*, in *Demografia, sistemi agrari, regimi alimentari nel mondo antico*. Atti del Convegno internazionale di Studi (Parma, 17-19 ottobre 1997), Bari 1999, p. 249; HÖBENREICH, *Annona*, cit., pp. 35-68; C. VIRLOUVET, *L'approvvigionamento di Roma imperiale*, cit., pp. 114-115.

²¹ Secondo PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 48 nt. 20, soltanto nel 328 d.C. si rinviene la prima attestazione di un *clarissimus*.

²² Quest'ultimo, dopo Aureliano, prese il nome di *arca frumentaria*. Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 551 ss.; PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 281 ss.; L. CRACCO

giurisdizionale era limitata, nel territorio di Roma, alla zona commerciale dell'emporio, e si estendeva, presumibilmente, agli *horrea* presenti nelle aree di stoccaggio. A queste competenze, bisogna aggiungere la regolamentazione del commercio privato, nell'ambito del quale questi entrava in rapporto con i *negotiatores* provinciali, oltretutto l'organizzazione della spedizione attraverso l'opera dei *navicularii*, con la conseguente conclusione dei relativi contratti di trasporto²³. Di notevole rilievo era, altresì, la sua giurisdizione per qualsiasi questione riguardante gli illeciti commessi dai membri dei *corpora* dei trasportatori ai danni dell'amministrazione annonaria²⁴. I compiti di distribuzione veri e propri, invece, erano affidati ad un'altra categoria di funzionari di rango senatorio, i *praefecti frumenti dandi*, ai quali furono affiancati un *procurator ad Minuciam*, in età traianea, nonché un *praefectus Minuciae* (di rango pretorio) e un *curator aquarum et Minuciae* (di rango consolare) dall'epoca di Commodo²⁵, alle dirette dipendenze del *praefectus urbi*.

In base alla descrizione fornita da Cassio Dione, il *praefectus annonae* aveva competenze relative alla gestione del grano e del mercato in generale²⁶, e, come descritto da Seneca, doveva fronteggiare la prevenzione delle frodi, controllare il corretto uso dei pesi e delle misure, occuparsi delle *orbis terrarum rationes*²⁷, oltretutto approvare o meno le richieste di esportazione di cereale verso

RUGGINI, *L'annona di Roma nell'età imperiale*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio: materiali da Roma e dal Suburbio*, Roma, 1985, p. 228; A. CHASTAGNOL, *La Préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris, 1960, pp. 57-63; 297 ss.

²³ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 157 ss.; DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 552.

²⁴ Cfr. D. 48.12 *De lege Iulia de annonae*, la quale riguarda, tra l'altro, la repressione dei *crimina dardanarii* e delle speculazioni compiute durante i periodi di scarsità di approvvigionamenti. Secondo DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 552, tra le prerogative del prefetto, rientrava anche la giurisdizione civile per ogni controversia riguardante la compravendita di derrate annonarie; la competenza per la repressione degli illeciti più gravi era riservata invece al *praefectus urbi*, senza che ciò comportasse, tuttavia, una subordinazione di un funzionario all'altro.

²⁵ Di rango pretorio il primo, consolare il secondo. Essi, fin dalla prima metà del IV sec., con la progressiva perdita di poteri da parte del prefetto dell'annona, agirono alle dipendenze del prefetto del pretorio.

²⁶ Cfr. Dio. 52.24.6: il quale afferma che il prefetto dell'annona apparteneva all'ordine equestre ed era titolare di una carica a termine, come i magistrati eletti dalla classe senatoriale.

²⁷ In base a quanto riferito da Seneca a Pompeo Paolino (cfr. Sen., *De Brevit. Vitae* 18.3: *tu quidem orbis terrarum rationes administras tam abstinerenter quam alienas, tam diligenter quam tuas, tam*

luoghi diversi da quelli cui veniva indirizzato²⁸. Sembra ipotizzabile, pertanto, che tale funzionario non fosse paragonabile ad una carica magistratuale, ma piuttosto ad un delegato dell'imperatore dal cui *imperium* traeva i propri poteri²⁹; ciò a maggior ragione ove si consideri che, secondo quanto indicato nel Digesto, quest'ultimo si pronunciava sugli appelli proposti avverso le decisioni del prefetto stesso³⁰. Stante il fatto che la sua competenza precipua atteneva alle questioni riguardanti il mercato dei vettovagliamenti, qualsiasi doglianza o questione che era *propter utilitatem ad annonam pertinentem* poteva essere portata alla sua attenzione³¹. Inoltre, come si vedrà nel prosieguo della ricerca, quantunque poco documentata in maniera diretta³², la conclusione di contratti con armatori e

religiose quam publicas. in eo officio amorem consequeris, in quo odium uitare difficile est: sed tamen, mihi crede, satius est uitae suae rationem quam frumenti publici nosse; 19.1: Recipe te ad haec tranquilliora, tutiora, maiora. simile tu putas esse, utrum cures, ut incorruptum et a fraude aduehentium et a neglegentia frumentum transfundatur in horrea, ne concepto umore uitietur et concalescat, ut ad mensuram pondusque respondeat, an ad haec sacra et sublimia accedas sciturus, quae materia sit dis, quae uoluptas, quae condicio, quae forma? quis animum tuum casus expectet, ubi nos a corporibus dimissos natura componat? quid sit quod huius mundi grauissima quaeque in medio sustineat, supra leuia suspendat, in summum ignem ferat, sidera uicibus suis excitet? cetera deinceps ingentibus plena miraculis), che aveva ricoperto la carica di *praefectus annonae* nel 49 d.C.

²⁸ Come sostenuto da RICKMAN, *Roman Granaries*, cit., p. 310, il quale richiama in proposito *Epictetus* 1.10.2 e 9 ss. Competenze economiche e finanziarie ipotizzate anche da PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 267 ss., la quale fa riferimento in proposito anche a copioso materiale epigrafico.

²⁹ Come già accennato sopra, infatti, nell'*Enchiridion* (D. 1.2.2.33 - *De iustitia et iure*) Pomponio afferma espressamente: *nam praefectus annonae et vigilum non sunt magistratus, sed extra ordinem utilitatis causa constituti sunt. et tamen hi, quos cistiberes diximus, postea aediles senatus consulto creabantur.*

³⁰ Cfr. con l'ultimo periodo di D. 14.5.8.: *sed quia videbatur in omnibus eum suo nomine substituisse, sententiam conservavit imperator* e con quanto narrato da Dio. 52.33.1.

³¹ Cfr. D. 48.2.13 (*Marcianus 1 de publ. iudic.*): *Mulierem propter publicam utilitatem ad annonam pertinentem audiri a praefecto annonae deferentem divus severus et antoninus rescripserunt. famosi quoque accusantes sine ulla dubitatione admittuntur. milites quoque, qui causas alienas deferre non possunt, qui pro pace excubant, vel magis ad hanc accusationem admittendi sunt. servi quoque deferentes audiuntur*, includendo tra i legittimati, anche soggetti che ne sarebbero stati esclusi, come donne e schiavi.

³² Fatta eccezione per il materiale papirologico esaminato (limitato al territorio dell'Egitto) e per qualche testimonianza epigrafica, non vi sono testimonianze dirette di contratti conclusi, nell'interesse dell'annona, tra prefetto e vettori o mercanti.

negotiatores (cfr. D. 14.1.1.18; D. 50.6.6.3)³³, costituiva in larga parte una delle sue prerogative più importanti³⁴.

Ciò premesso, si osserva altresì che la provenienza dell'approvvigionamento annonario romano era varia: si trattava infatti di tributi in natura corrisposti dai provinciali, di rendite dei terreni del demanio e infine di derrate requisite o acquistate dallo stesso imperatore, per il tramite dei suoi *praepositi* e *procuratores*³⁵. I *frumenta fiscalia* costituivano la parte di *species annonariae* derivanti dal tributo imposto alle province, corrisposto parte in denaro e parte in natura³⁶ e chiamato, per i primi tre secoli dell'impero, *tributum*, *stipendium* o *vectigal*³⁷. Per l'età tardoantica, invece, la locuzione maggiormente usata e riscontrabile nel Teodosiano è *annonaria praestatio* o *annona* (εὐθηνία in lingua greca)³⁸.

In aggiunta alle imposte ordinarie, se la quantità di frumento versato a titolo di tributo non era sufficiente ai bisogni del fisco, poteva essere richiesto un supplemento in denaro, o, altrimenti, si faceva ricorso a elargizioni straordinarie nonché a veri e propri acquisti. In questo caso si verificavano delle requisizioni, come per il *frumentum imperatum*, oppure dei pagamenti in aggiunta alle quantità

³³ Alla cui disciplina sarà dedicato, però, un limitato numero di costituzioni imperiali.

³⁴ Sembra cogliere nel segno RICKMAN, *Roman Granaries*, cit., pp. 309 ss., quando, volendo descrivere la figura del prefetto dell'annona, sostiene che: "He held an irregular magistracy with limited powers to carry out an overall supervision of a largely free market, a post which demand not only administrative ability but also tact and discretion. Success in the job might pass unnoticed: failure was bound to touch the feelings of the people and the stability of the Emperor".

³⁵ Al riguardo si vedano: BALDACCI, *Negotiatores*, cit., p. 278, oltre che PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 174 ss.

³⁶ Seguendo l'ipotesi ormai consolidata in dottrina: si vedano J. MARQUARDT, *De l'organisation financière chez les romains*, tr. par. A. Vigié, Paris, 1888, pp. 291 ss.; G. CARDINALI, *Frumentatio*, cit., pp. 294 ss.

³⁷ Cfr. F. GRELLI, *Stipendium vel tributum. L'imposizione fondiaria nelle dottrine giuridiche nel II e III s.i.*, Napoli, 1963, secondo il quale i termini *tributum* e *stipendium* si equivalgono. Secondo PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 177 e 180 e CARDINALI, *Frumentatio*, cit., p. 294, in alcuni casi questo tributo era configurato come decima, secondo quanto attestato, anche se per l'epoca repubblicana, per le province d'Asia, Sicilia e Africa.

³⁸ Si vedano: C.Th. 13.5.14 (371), in cui si parla di *annonaria praestatio* o C.Th. 11.1.18 (381) ove si riscontra altresì l'espressione *annonae urbis aeternae annua praestatio*. A tal proposito DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 102 ss., rileva la presenza delle varianti: *annonaria pensitatio*, *annonaria ratio*, *annonaria functio*. Della parola greca *euthenia* parla invece ROSTOVTZEV, *The Social and Economic History of the Roman Empire*, Oxford, 1926, pp. 116 ss.

corrisposte³⁹. Come si vedrà nel paragrafo successivo, una variazione a questo sistema⁴⁰ fu rappresentata dalla politica di Traiano, il quale, in base a quanto testimoniato da Plinio il Giovane, dispose che il frumento venisse non più confiscato, bensì acquistato (*emit fisci quidquid videtur emere*) dai procuratori imperiali, mediante libero accordo (*Inde copiae, inde annonam de qua inter licentem vendentemque, conveniat*) e in base alla fecondità dell'anno e ai proventi delle regioni⁴¹.

Ultima 'fonte dell'annona' era costituita, infine, dalle rendite dei latifondi imperiali provenienti in prevalenza dalle province d'Egitto e Africa, oltre che, sebbene in misura minore, dalla Betica⁴².

Stante quanto sopra, sembra dunque che il prefetto assolvesse compiti differenti a seconda dell'origine e della proprietà del frumento: con l'acquisizione progressiva di sempre maggiori estensioni di territorio provinciale e di numerosi

³⁹ Secondo PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 185, in questi casi responsabili delle operazioni erano i governatori provinciali e funzionari straordinari come *promagistri* e *dispensatores*. Per l'età repubblicana, sono attestati diversi tipi di grano acquistato per conto 'pubblico' (*frumentum in cellam, emptum, imperatum*), tra i quali rientrava anche il *frumentum mancipale*, ossia il cereale acquistato per via ordinaria, coincidente, tra l'altro, con la parte in natura corrisposta dagli affittuari dell'*ager publicus* nelle province senatorie (Cfr. CARDINALI, *Frumentatio*, cit., p. 293).

⁴⁰ Sebbene non si sappia con precisione quale sia stata la sua durata, il ricorso alla *publica comparatio* o *coemptio* è attestata fino all'età tardo imperiale (cfr. *ex multis* C.Th. 11.5.1 del 361 d.C., C.Th. 11.15.2 del 384, in cui si riscontra l'espressione *comparatio specierum*).

⁴¹ Plin. *Paneg.* 29,5: *...inde copiae, inde annona, de qua inter licentem vendentemque conveniat*. Secondo parte della dottrina (ROUGÉ, *Recherches*, cit., pp. 466 ss.), l'espressione contenuta nel passo dell'opera pliniana deve essere intesa nel senso che l'amministrazione imperiale si occupava del grano annonario, non soggetto al principio dell'offerta e della domanda, ma allo stesso tempo non interveniva sul mercato libero. Nondimeno, in base a quanto verrà dimostrato nel prosieguo della ricerca, e aderendo ad altra parte della letteratura (DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 70 ss.), sembra molto più plausibile che l'autore romano avesse voluto evidenziare solo che il frumento era acquistato al prezzo forense.

A questa tesi si contrappone il pensiero di chi, come SCHWARTZ, *Le Nil et le ravitaillement de Rome*, in BIFAO, 47, 1948, pp. 194 ss. sostiene che il mercato annonario fosse caratterizzato da un rigido dirigismo, sospeso temporaneamente dalla parentesi traiana. Di diverso avviso sono invece: T. FRANK, *Notes on Roman commerce*, JRS 27, 1937, p. 72 e ROSTOVTZEV, *Frumentum*, cit., p. 137, i quali ipotizzano l'esistenza di un commercio libero, saldamente nelle mani dei privati, sul quale solo più tardi sarebbe intervenuta l'amministrazione annonaria al fine di regolarne i prezzi. Tesi intermedia, infine, è quella sostenuta da PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 186, la quale afferma che il commercio privato, seppur esistente, era sempre sotto l'attenta supervisione del controllo pubblico, che si estendeva non solo ai prezzi, ma anche alle quantità di cereale esportate e importate.

⁴² In quest'ultimo caso soprattutto per l'olio, altro prodotto che veniva distribuito, allo stesso modo del grano.

horrea sotto il dominio imperiale⁴³, specialmente a partire da Nerone⁴⁴, uno dei doveri principali del sistema annonario sarebbe stato infatti quello dell'organizzazione capillare del trasporto e del processo di verifica della corrispondenza tra quantità prodotte e importate⁴⁵.

Il prefetto dell'annona, dal canto suo, vide inoltre gradualmente erodere le proprie competenze, già a partire dal III sec. d.C., a vantaggio del *praefectus urbi* e del prefetto del pretorio⁴⁶. Se, infatti, al primo funzionario venivano affidati ormai semplici compiti di verifica del trasporto e distribuzione di grano e olio, allo stesso tempo le sue precedenti mansioni, relative alla percezione di imposte provinciali, venivano ora acquisite dagli altri due, e in special modo, dal prefetto del pretorio e dai governatori provinciali⁴⁷: le funzioni del *praefectus annonae* cominciavano pertanto quando le derrate giungevano al porto dell'*Urbe*. Il Teodosiano mostra, tra l'altro, come le prerogative dell'uno o dell'altro dei suddetti burocrati risultino non più ben delineate e definite⁴⁸. Ciononostante,

⁴³ Come descritto in ROSTOVTZEV, *The Social and Economic History*, cit., pp. 101 ss.

⁴⁴ Cfr. Plinio, *NH* 18.35. In realtà, il processo di progressiva acquisizione delle terre provinciali da parte degli imperatori, aveva avuto inizio già in età augustea, con la trasmissione per via ereditaria da parte di Agrippa di gran parte del *Chersoneso* della Tracia, area agricola molto produttiva.

⁴⁵ Ovviamente non si può essere così netti come è RICKMAN, *Roman Granaries*, cit., p. 311, quando, riferendosi al prefetto, sostiene che: "He would have the administering and organising of his master's own property, acting in short as a steward and using imperial slaves and freedmen to help him", giacché l'autore non tiene conto di tutte le altre importanti prerogative del funzionario. Ciononostante, si è pienamente d'accordo con la seconda parte dell'affermazione, nella quale viene fatto riferimento al ricorso a schiavi e liberti per l'adempimento di compiti annonari; al riguardo, si veda quanto descritto da G. CAMODECA, *Puteoli porto annonario e il commercio del grano in età imperiale*, in *Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbaines des début de la République jusqu'au Haut Empire*, Actes du Coll. Intern. Éc. Franç. de Rome-Centre J. Bérard, 14-16 feb. 1991, Rome-Naples 1994, p. 114, nt. 72, il quale, facendo riferimento ad alcune testimonianze rinvenute a *Puteoli*, sostiene la presenza, almeno per l'età giulio-claudia, di numerosi liberti di vari *praefecti annonae* (C. *Turranius*, L. *Faenius Rufus*, Ti. *Claudius Athenodorus*).

⁴⁶ Cfr. A. CHASTAGNOL, *La Préfecture urbaine*, cit., pp. 302 ss.; DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 552 ss.

⁴⁷ Cfr. A. CHASTAGNOL, *La Préfecture urbaine*, cit., p. 302.

⁴⁸ Si veda F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, II, Bari, 1971, p. 181. Secondo l'autore, le costituzioni contenute in C.Th. 1.6.5 e 1.6.7 mostrano la volontà del legislatore di mantenere ben distinte le rispettive competenze. I funzionari che si trovavano spesso in conflitto, con riferimento alle questioni sorte all'arrivo dei vettovagliamenti a Roma, erano infatti il *praefectus annonae* e il *praefectus urbi*, attesa ormai la competenza del prefetto del pretorio per i trasporti d'oltremare. Secondo gli studi di PAVIS

ancora nel IV sec., è possibile riscontrare la presenza del *praefectus annonae* sia in Africa che ad Alessandria: il primo, sebbene alle dipendenze del prefetto del pretorio d'Italia, assolveva la funzione dell'organizzazione dei trasporti da Cartagine a Roma⁴⁹, il secondo, si occupava delle medesime competenze sotto la direzione di quello d'Oriente⁵⁰.

Come si vedrà nello sviluppo della ricerca, i passi all'interno del Codice Teodosiano e del *Corpus* riguardanti i rapporti giuridici tra armatori e *praefectus annonae* in età imperiale risultano alquanto limitati, pertanto, si procederà all'analisi anche di fonti epigrafiche, letterarie e papirologiche, per tentare di ricostruire e svelare in maniera esaustiva i meccanismi giuridici che regolavano il funzionamento dell'approvvigionamento. Lo studio di tali meccanismi risulta inoltre difficoltoso a causa della penuria di fonti sulla prefettura, i suoi agenti e gli strumenti contrattuali utilizzati dai funzionari con le controparti private.

Appare immediatamente evidente, infatti, in riferimento alle competenze del *praefectus annonae*, che esso rappresenti l'unico dei quattro descritti da

D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., p. 286, la revoca al prefetto dell'annona della funzione di soprintendenza ai trasporti marini, a vantaggio del prefetto del pretorio, sembra risalire all'età tetrarchica. DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 554, inoltre, sostiene che la subordinazione del primo nei confronti del secondo funzionario è testimoniata anche da *CIL XIV 185*, contenente una dedica dei *codicarii navicularii infra pontem Sublicium* al prefetto del pretorio d'Italia. Secondo la studiosa, questa fonte è sicuramente posteriore al rinnovamento degli uffici annonari da parte di Costantino, quando le competenze del prefetto dell'annona furono assorbite in maniera graduale dal *PPO*. Di conseguenza, la spiegazione della dedica a tale funzionario può, con ogni probabilità, ricondursi alla circostanza che da quest'ultimo dipendeva il *praefectus annonae Africae*.

Per quanto concerne la questione del conflitto di competenze tra prefetto dell'annona e *praefectus urbi*, parte della dottrina ha proposto due differenti soluzioni: per CHASTAGNOL, *La Préfecture urbaine*, cit., p. 299 ss., già a partire dal 331/333 d.C. si sarebbe verificata la subordinazione del primo funzionario nei confronti del secondo, giacché la sua autonomia fino al 328 sarebbe provata dal riscontro di alcune costituzioni a lui indirizzate. Pertanto, all'inizio del IV sec., al *PU* spettavano, tra le altre cose, anche la responsabilità finanziaria, la giurisdizione sui membri dei *corpora* oltre che l'adozione di provvedimenti eccezionali in caso di carestia. Questa tesi è stata messa in discussione però da A. GIARDINA, *Sulla concorrenza tra prefettura urbana e prefettura dell'annona*, *SicGymn*, 30, 1977, pp. 65-74, il quale, sulla base dell'epigrafe di *Pancharius*, prefetto dell'annona nel 357 (cfr. S. MAZZARINO, *Intorno alla carriera di un nuovo corrector Lucaniae et Brittii e all'adventus di Costanzo II a Roma*, *Helikon* 9-10, 1969-1970, pp. 604 ss.) e della testimonianza di Simmaco (*Symm. ep.* 9, 58), ipotizza l'autonomia del prefetto dell'annona ancora sul finire del IV sec. Secondo lo studioso, infatti, è evidente che se l'amministrazione del canone oleario fosse dipesa esclusivamente dal *PU*, Simmaco si sarebbe certamente rivolto a tale funzionario, che tra l'altro in quel momento era il suo amico *Florentinus*.

⁴⁹ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 58 nt. 73, che richiama C.Th. 11.30.4, in cui viene fatta menzione del prefetto dell'annona d'Africa, *Amabilianus*, agli inizi del IV sec. d.C.

⁵⁰ C.Th. 12.6.3 del 349 d.C.

Pomponio nel *liber singulariis enchiridii* al quale non è dedicata un'autonoma trattazione ed al quale neanche Giustiniano, nel Digesto, sembra riservare alcun titolo o libro. Secondo A. Dell'Oro, una possibile spiegazione potrebbe ascriversi al fatto che l'attività di quest'ultimo fosse quasi esclusivamente di natura amministrativa, ragion per cui essa aveva poco a che fare con i privati, perlomeno sotto il profilo giudiziario⁵¹. A sostegno dell'ipotesi, l'autore richiama le rare fonti riguardanti l'argomento, riscontrando un riferimento a tale competenza, solo in due frammenti del Digesto: D. 14.1.1.18 (Ulp. 28 *ad ed.*) e D. 14.5.8 (Paul. 1 *decret.*).

Nondimeno, sembra molto più verosimile sostenere - accanto ai poteri amministrativi - la configurabilità di una specifica competenza giudiziaria ed economica del *praefectus annonae*, che gli venne riconosciuta in forza di quel processo evolutivo, che consentì in epoca classica l'introduzione di tutta una serie di rimedi giuridici non più da parte dei pretori, bensì ad opera di altri organi che nella prassi burocratica finirono per sostituirsi alle magistrature repubblicane, specialmente in provincia⁵². Seguendo tale orientamento, può sostenersi dunque che anche il prefetto dell'annona, come del resto altri funzionari, abbia cominciato a prendere cognizione delle controversie riguardanti i settori rientranti nella sua competenza fin dal momento della sua istituzione; in base alle testimonianze pervenuteci, tra l'altro, questi riguardavano il commercio ed il trasporto del grano e la polizia dei porti marini e fluviali.

Per quanto concerne D. 14.1.1.18⁵³, si osserva che il presente passo è stato inserito dai compilatori all'interno del titolo relativo all'*actio exercitoria*: in esso

⁵¹ Cfr. A. DELL'ORO, *I libri 'de officio' nella giurisprudenza romana*, Milano, 1960, p. 231.

⁵² A sostegno di tale ipotesi e della sostanziale attendibilità di D. 14.1.1.18: PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 270 ss.; S. RICCOBONO, *Lineamenti della dottrina della rappresentanza diretta in Diritto Romano*, in AUPA, 14, 1930, pp. 398 ss.; F. DE MARTINO, *La giurisdizione nel diritto romano*, Padova, 1997, p. 335 nt. 3; M. MICELI, *L'actio institoria e l'azione concessa al preponente contro i terzi che hanno negoziato con un preposto libero*, in Studi per Giovanni Nicosia, I, Catania, 2007 pp. 369 ss. Inoltre, sul ruolo del prefetto dell'annona nell'applicazione dell'*actio institoria* nell'ambito della *cognitio extra ordinem*, si veda S. RICCOBONO, *Cognitio extra ordinem. Nozione e caratteri del «ius novum»*, in RIDA 3, 1949, p. 288.

⁵³ D. 14.1.1.18 (Ulp. 28 *ad ed.*): *Sed ex contrario exercenti navem adversus eos, qui cum magistro contraxerunt, actio non pollicetur, quia non eodem auxilio indigebat, sed aut ex locato cum magistro, si mercede operam ei exhibet, aut si gratuitam, mandati agere potest. solent plane praefecti propter ministerium annonae, item in provinciis praesides provinciarum extra ordinem eos iuvare ex contractu magistrorum.*

Al riguardo cfr. L. MITTEIS, *Römisches Privatrecht bis auf die Zeit Diokletians*, I, Leipzig, 1998, p. 228; RICCOBONO, *Lineamenti della dottrina*, cit., pp. 416-417; GHIONDA, *Sul magister*

viene fatto riferimento esplicito ad un'*actio* concessa all'*exercitor* contro i terzi che hanno stipulato con un *magister* non soggetto a potestà. Nel suo commentario all'editto, Ulpiano, dapprima sostiene che il terzo contraente poteva a scelta convenire il *magister* o l'*exercitor* (D. 14.1.1.17), successivamente, afferma che non era concessa un'*actio* all'*exercitor* contro coloro che avevano concluso negozi con il *magister*. Il preponente poteva, tuttavia, agire *ex locato* nei confronti del *magister* se costui avesse prestato la propria opera in cambio di una mercede, oppure *ex mandato*, qualora il primo avesse lavorato gratuitamente.

Proprio all'interno di questo assetto di interessi si inseriva – in base a quanto si evince dal dato letterale del brano – la competenza giudiziaria del prefetto dell'annona e dei presidi in provincia, volta a tutelare *extra ordinem* gli *exercitores* per i contratti conclusi per loro conto dai *magistri navium*⁵⁴.

Stessa soluzione viene adottata in D. 14.5.8 (Paul. 1 *decr.*), secondo il quale il prefetto interviene pronunciando una sentenza contro il *dominus* dello schiavo, che era fuggito non pagando la controparte⁵⁵.

navis, in RIDA I, 1953, p. 353; M. KASER, *Das Römische Privatrecht*, I, München, 1971, p. 263 nt. 30; B. ALBANESE, *Atti negoziali nel diritto privato romano*, Palermo, 1982, p. 362 nt. 459; G. LONGO, *Actio exercitoria, actio institoria, actio quasi institoria*, in Studi Scherillo II, Milano, 1972, p. 596; A. DI PORTO, *Impresa collettiva e schiavo manager in Roma antica*, Milano, 1984, pp. 39, 195 ss.; R. FIORI, *La definizione della 'locatio conductio'*. *Giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli, 1999, p. 265 nt. 12; G. HAMZA, *Aspetti della rappresentanza negoziale in diritto romano*, Index, 9, 1980, p. 197 nt. 43; A. WACKE, *Alle origini della rappresentanza diretta: le azioni adiettizie*, in *Nozione, formazione e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al Prof. Gallo*, II, Napoli, 1997, pp. 607 ss. CERAMI – DI PORTO – PETRUCCI, *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Torino, 2004, pp. 45-46; M. MICELI, *L'actio institoria*, cit., pp. 369 ss.

⁵⁴ La fondamentale importanza della categoria economica dei *negotiatores*, insieme a quella dei *navicularii*, si può riscontrare nella legislazione imperiale di I-III sec. d.C., finalizzata a concedere a tali soggetti privilegi ed esenzioni dai *munera* cittadini. Questo aspetto verrà affrontato comunque nei paragrafi successivi.

⁵⁵ D. 14.5.8 (Paulus 1 *decr.*) *Titianus primus praeposuerat servum mutuis pecuniis dandis et pignoribus accipiendis: is servus etiam negotiatoribus hordei solebat pro emptore suscipere debitum et solvere. cum fugisset servus et is, cui delegatus fuerat dare pretium hordei, conveniret dominum nomine institoris, negabat eo nomine se conveniri posse, quia non in eam rem praepositus fuisset. cum autem et alia quaedam gessisse et horrea conduxisse et multis solvisse idem servus probaretur, praefectus annonae contra dominum dederat sententiam. dicebamus quasi fideiussionem esse videri, cum pro alio solveret debitum, non pro aliis suscipit debitum: non solere autem ex ea causa in dominum dari actionem nec videtur hoc dominum mandasse. sed quia videbatur in omnibus eum suo nomine substituisse, sententiam conservavit imperator.* Secondo il commento che ne fornisce S.P. SCOTT, *The Civil Law*, Cincinnati, 1932: “We stated that he appeared to be a kind of surety, since he was paying the debts of another, for he assumed payment in behalf of others, but that it was not usual for an action to be granted against a master for a reason of this kind, nor did it appear that the master had directed him to do this. But as he seemed to have appointed the slave to act in his behalf in all these transactions, the Emperor confirmed

Fermo quanto sopra e soffermando l'attenzione sul primo brano, due sono gli aspetti da valutare: l'esistenza di eventuali alterazioni e la possibilità di rintracciare una plausibile spiegazione circa la competenza giudiziaria del funzionario imperiale.

Con riferimento al primo problema, sembra che il passo sia stato modificato, almeno dal punto di vista formale⁵⁶; in proposito, parte della dottrina identifica un'interpolazione nell'inciso “*quia non eodem auxilio indigebat*” e nella chiusura, ritenuta un completamento di età giustiniana⁵⁷. Altri autori, invece, notano un semplice rimaneggiamento dal punto di vista stilistico consistente nel mutamento improvviso del soggetto, per il quale, *cum magistris* diventa soggetto di *exhibet* ed *exercenti navem* si trasforma in soggetto di *indigebat* e *agere potest*⁵⁸; le modifiche apportate a questo frammento appaiono finalizzate quindi più a semplificare e generalizzare quanto sostenuto da Ulpiano, che ad alterarne il significato⁵⁹. Nonostante la presenza di queste notazioni stilistiche, si può ritenere verosimile la genuinità del brano, rintracciando per l'effetto un indizio utile per dimostrare l'esistenza della competenza giuridica del prefetto dell'annona e dei governatori provinciali nel campo del commercio marittimo⁶⁰.

Altro aspetto da esaminare è la natura del rimedio concesso dal prefetto; secondo parte della dottrina essa non sembra costituire un ostacolo alla 'classicità'

the decision”. A tal proposito, RICCOBONO, *Lineamenti della dottrina*, cit., p. 398 sostiene che nella *cognitio extra ordinem* fu concessa alle controparti contrattuali l'azione in solido contro il *dominus negotii* per qualsiasi tipo di affari conclusi dagli institori, anche andando oltre i limiti della *praepositio*. Secondo l'autore, in questo caso, quanto riferito da Paolo è rimarchevole, perché il giurista, dapprima riporta le considerazioni opposte fondate sul diritto comune, successivamente però afferma che non solo il *praefectus annonae contra dominum dederat sententiam*, ma anche che l'imperatore ha confermato tale soluzione (*quia videbatur, in omnibus, eum suo nomine substituisse, sententiam conservavit imperator*).

⁵⁶ Nella *Palingenesia*, Lenel lo inserisce nel libro XXVIII “*De rebus creditis*”, sotto il titolo *De exercitoria actione*.

⁵⁷ Cfr. LONGO, *Actio exercitoria*, cit., p. 596; si vedano anche: G. BESELER, *Beiträge zur Kritik der römischen Rechtsquellen*, I, Tübingen, 1913, p. 82; F. DE MARTINO, *La giurisdizione nel diritto romano*, Padova, 1937, p. 335 nt. 3.

⁵⁸ Cfr. MICELI, *Actio Institoria*, cit., p. 376 ss.

⁵⁹ Sul punto si veda MICELI, *Sulla struttura formulare delle a.a.q.*, Torino, 2001, pp. 210-211; *Ead.*, *Actio institoria*, cit., pp. 379.

⁶⁰ Soprattutto alla luce della copiosa documentazione riguardante la navigazione fluviale nella provincia romana d'Egitto e della suaccennata legislazione imperiale, riguardante l'assunzione del *periculum* e il 'pagamento' dei *navicularii* e *negotiatores* incaricati di tale servizio.

del frammento, considerato che le fonti – come autorevolmente sostenuto - attestano un riconoscimento pieno della 'rappresentanza' anche nelle *cognitiones extra ordinem*⁶¹: il fenomeno sembra potersi ricondurre infatti alla forte influenza prodotta dalle consuetudini di matrice ellenistica sugli istituti sostanziali e processuali romani, usati nella prassi del commercio. In proposito, certamente emblematica è la posizione di Rabel, volta non soltanto a stigmatizzare la convinzione di quanti ascrivevano l'introduzione della novità al solo intervento tardo dei compilatori, ma soprattutto, a configurare un influsso dei diritti provinciali già a partire dal II sec. a.C., momento in cui, sia i contatti con le popolazioni mediterranee, che l'attività di produzione, ricezione ed elaborazione del diritto erano già in pieno sviluppo⁶². Seguendo questo orientamento, non sono da escludere quindi la classicità di D. 14.1.1.18 nonché l'intervento del prefetto dell'*annona* nell'ambito della *cognitio extra ordinem*, proprio al fine di colmare le lacune del sistema formulare che i rapporti commerciali contribuivano a mettere in luce. Non sembra casuale dunque l'inserimento del rimedio sotto il titolo *De exercitoria actione*, ossia all'interno di una disciplina che riguardava, con chiara evidenza, l'ambito dei traffici mercantili e marittimi ed in cui inevitabili erano i contatti con consuetudini di stampo ellenistico e mediterraneo, nonché gli interventi di magistrati provinciali prima e funzionari imperiali successivamente. Di conseguenza, citando Riccobono, la soluzione proposta nel passo non deve essere considerata né anomala né arbitraria: "Essa prova piuttosto che nella prassi commerciale ed in particolare nella «cognitio extra ordinem», si vien formando e consolidando una nuova tradizione giuridica, guidata come sempre dai giuristi, ma che ripete la sua origine dall'autorità imperiale. Nella specie infatti, i limiti e ragioni del diritto pretorio sono ben valutati"⁶³.

⁶¹ Cfr. RICCOBONO, *Lineamenti della dottrina* cit., p. 398 che riprende MITTEIS, *Trapezitika*, in *ZSS*, 19, 1898, pp. 198 ss., 211 ss.; ID., *Römisches Privatrecht* cit., pp. 224 ss.

⁶² Cfr. E. RABEL, *Ein Ruhmesblatt Papinians*, in *Festschrift für Zitelmann*, Leipzig, 1913, pp. 1-25 ora in *Gesammelte Aufsätze, IV Arbeiten zur altgriechischen, hellenistischen und römischen Rechtsgeschichte 1905-1949*, Tübingen, 1971, pp. 269-293. Tale orientamento si contrappone certamente a quanti sostengono, non solo l'esistenza di una differenza inconciliabile tra diritto romano e giustiniano sull'istituto della rappresentanza, ma soprattutto il cambiamento che quest'ultimo subì solo in età bizantina a causa del contatto con le prassi ellenistiche, circostanza questa, che provocò un largo numero di interventi dei compilatori all'interno della compilazione.

⁶³ Cfr. S. RICCOBONO, *Lineamenti della dottrina*, cit., pp. 398-399.

Sarà pertanto lo sviluppo dei commerci, sia privati che pubblici, ad esigere sempre di più una tutela dei terzi, imponendo il riconoscimento di una piena responsabilità del *dominus negotii* per gli affari esercitati per suo conto da *institores* ed *exercitores*.

Altro luogo in cui è possibile riscontrare riferimenti espliciti al prefetto e alle sue competenze è un passaggio del libro *de iudiciis publicis* di Marciano (D. 48.2.13), nel quale viene citato un rescritto di Settimio Severo e Caracalla (probabilmente sostituibili con Marco Aurelio e Lucio Vero⁶⁴), che autorizza le donne, per gli affari concernenti l'annona, a denunciare di fronte al prefetto stesso⁶⁵; tale dato sembra testimoniare l'esistenza di una funzione giudiziaria almeno a partire dal regno dei *divi fratres*, ma soprattutto il grande rilievo assunto da tali attività, tanto da reputarne necessario l'inserimento in una raccolta di decisioni imperiali⁶⁶.

Sul punto giova richiamare altresì Paolo, il quale nel *liber singularis de excusationibus* cita un rescritto di Marco Aurelio e Commodo indirizzato al prefetto dell'annona in cui viene accordata l'*excusatio tutelae* ai *mensores frumentarii*⁶⁷, oltreché citare i *Fragmenta Vaticana* 233-234-235, che menzionano il coinvolgimento di tale funzionario nel riconoscimento dell'*excusatio tutelae* a *mensores* e *pistores*⁶⁸. Queste ultime testimonianze potrebbero rappresentare

⁶⁴ Atteso che una disposizione simile, citata da Papirio Giusto nel primo libro *de constitutionibus*, viene ricondotta a un rescritto di Marco Aurelio e Lucio Vero (D. 48.12.3.1).

⁶⁵ D. 48.2.13 (*Marcianus 1 de publ. iudic.*): *Mulierem propter publicam utilitatem ad annonam pertinentem audiri a praefecto annonae deferentem divus severus et antoninus rescripserunt. famosi quoque accusantes sine ulla dubitatione admittuntur. milites quoque, qui causas alienas deferre non possunt, qui pro pace excubant, vel magis ad hanc accusationem admittendi sunt. servi quoque deferentes audiuntur.*

⁶⁶ Cfr. B. KÜBLER, *Zeitschrift der Savigny – Stiftung für Rechtsgeschichte*, 11, 1890, p. 50, ripreso da PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 270 ss.

⁶⁷ Paulus, *l.S. de excus.* (D. 27.1.26): *Mensores frumentarios habere ius excusationis apparet ex rescripto divorum marci et commodi, quod rescripserunt praefecto annonae.*

⁶⁸ *Frag. Vat.*, 233: *Ulpianus de officio praetoris tutelaris. Sed qui in collegio pistorum sunt, a tutelis excusantur, si modo per semet ipsos pistrinum exerceant sed non alios puto excusandos, quam qui intra numerum constituti centenarium pistrinum secundum litteras divi Traiani ad sulpicium similem exerceant; quae omnia litteris praefecti annonae significanda sunt.*

Frag. Vat., 234: *Ulpianus libro supra scripto. Sed ostienses pistores non excusantur, ut Philumeniano imperator noster cum patre rescripsit.*

Frag. Vat., 235: *Item. Urbici pistores a collegarum quoque filiorum tutelis excusantur, quamvis neque decuriales neque qui in ceteris corporibus sunt excusentur. Et ita Hadriano rescripto ad Claudium Iulianum praefectum annonae significatur, quam epistulam quodam rescripto ad vernam et montanum pistores imperator noster cum patre interpretatus est et ad pistores pertinere, cum in eo negotio frumentum agentibus daretur a collegarum filiorum tutelis vacatio.*

viepiù un ulteriore tassello in favore dell'identificazione delle competenze giuridico-economiche del prefetto; allo stesso tempo, però, non bisogna escludere che il compito descritto potesse limitarsi soltanto alla detenzione delle liste degli appartenenti al *corpus*, ai quali, all'esito di una verifica positiva, sarebbero state consegnate le *litterae testimoniales*, veri e propri certificati necessari per ottenere e giustificare la pretesa all'esenzione sopra descritta⁶⁹ e la cui presenza pare riscontrarsi in *Fragmentum Vaticanum* 233.

In luce di quanto detto, sembra dunque molto probabile che le attribuzioni giudiziarie del prefetto siano state riconosciute, di pari passo con quelle amministrative, da successivi provvedimenti imperiali, che tenevano conto dell'evoluzione e dei mutamenti dei bisogni pubblici; da qui deriva anche la rilevanza di far ricoprire tali cariche burocratiche da importanti e preparati giuristi come Meciano, sotto il regno di Antonino Pio, Papirio Dionisio sotto Commodo e, anche se per breve tempo, Ulpiano, durante l'epoca dei Severi⁷⁰.

Ebbene, in conclusione di questa breve introduzione sulle caratteristiche della prefettura dell'annona, a testimonianza dell'importanza ricoperta da tale figura fin dalla sua istituzione in età augustea, si può fare riferimento ancora una volta al contenuto delle *Res Gestae*. Certamente emblematico, invero, è che dopo

Plus etiam imperator noster indulisit, ut a tutelis, quas susceperant ante quam pistorum essent, excusarentur; sed hoc ab ipso creatis pistoribus praestitit et ita Marco Diocae praefecto annonae rescripsit.

Secondo Mommsen (MOMMSEN, *Frag. Vat. In Coll. libr.*, 3, 72) i *Fragmenta* derivano dal *De Cognitionibus* di Paolo. Al riguardo cfr. anche con SECKEL – KÜBLER, *Jurispr. Antejust.*, 2, 2, 1927, p. 277 n. 6; J. BAVIERA, *Fontes juris antejustiniani*, Firenze, 2, 1940, p. 510.

⁶⁹ Di *litteris allatis testimonialibus negotiationis* si parla anche in *Fragmentum Vaticanum* 236, sebbene con riferimento al *praefectus urbi*. Questa sembra essere anche la tesi di DELL'ORO, *I libri de officio*, cit., p. 231, il quale sostiene che: “la destinazione del rescritto non implica necessariamente l'attribuzione della competenza giurisdizionale sul caso, potendo esso aver riferimento ad altre cause”.

⁷⁰ Il quale, secondo gli studi di PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 82, fece parte della categoria: “*des grands préfets du prétoire juristes de l'époque sévérienne*”, ricoprendo, seppur brevemente (dal 31 marzo 222 all'1 dicembre 222 circa) la carica di prefetto dell'annona. A ciò bisogna aggiungere comunque, che le decisioni dei funzionari imperiali erano spesso 'suggerite' dal *consilium*, formato anch'esso da esperti giuristi.

Per quanto concerne il *cursus* dei vari funzionari, si fa presente che almeno dagli anni 140 fino alla piena età severiana, il passaggio dall'ufficio palatino di *a rationibus* ad una grande prefettura come l'annona era tanto frequente da potersi definire tipica. Al riguardo si veda G. CAMODECA, *La carriera di un nuovo praefectus annonae in un'inedita iscrizione puteolana*, in *Atti XV Rencontre epigr.* Paris 3-4 ott. 2008, in *MEFRA* 121, 2009, pp. 307 ss., il quale sostiene che se ne possano contare finora otto casi, fra Antonino Pio e Caracalla, tra i quali rientra quello di *Iulianus*, attestato in un'epigrafe ritrovata a Pozzuoli.

avere illustrato il modo in cui aveva conseguito il potere e gli onori concessigli dal popolo e dal senato romano, il primo atto che Augusto propone nel suo testamento politico è quello di avere soccorso prontamente a proprie spese tutti gli abitanti di Roma in un anno di carestia⁷¹. Ciò indica che il principe si occupò fin dall'inizio delle esigenze alimentari della città, ritenendo tale compito come essenziale per lo stesso Impero e mantenendo sotto il suo diretto controllo il rifornimento fino all'istituzione della prefettura, tra l'8 e il 14 d.C.⁷².

Il potere politico conferito dal controllo dell'approvvigionamento di Roma è del resto testimoniato da un luogo di Plinio il Giovane, il quale nel Panegirico a Traiano, ricordando avvenimenti di un secolo e mezzo prima, evidenzia come la cura del rifornimento urbano era quella che aveva dato la massima gloria a Pompeo e che essa figurava fra i grandi meriti di Traiano⁷³. In questa prospettiva, anche tale testimonianza dimostra palesemente la consapevolezza nelle élites romane del carattere strategico assunto dalla gestione dei vettovagliamenti. Svetonio, allo stesso modo, manifesta la medesima convinzione quando espone il pensiero del Principe sulle *frumentationes*, mostrando la contrapposizione fra la convenienza di abolirle e il rischio politico di un tale atto⁷⁴.

Da ciò ne deriva che già Augusto, cosciente degli effetti prodotti in tal modo sull'economia agraria della penisola italiana nonché dell'influenza esercitata su larghi strati della popolazione, decise di occuparsene in prima persona, istituendo la prefettura dell'annona e inaugurando, come si vedrà nei paragrafi successivi, quello che rappresentò un vero e proprio sistema, destinato a perdurare

⁷¹ *Res Gestae* 5.2: *Non sum] depreca[tus] in s[umma] f]rum[enti] p]enuria curatio[n]em an[non]ae. [Qu]am ita ad[mi]nist[ravi], ut] in[tra] die[s] paucos metu et periculo p[r]aesenti civitatem univ[ersam] liberarem impensa et] cura mea.* Con ogni probabilità la testimonianza si riferisce alla carestia del 22 a.C.

⁷² Al riguardo cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 14 ss.; J. REMESAL RODRIGUEZ, *Politica e regimi alimentari nel principato di augusto: il ruolo dello stato nella dieta di Roma e dell'esercito*, in *Demografia, Sistemi Agrari, Regimi Alimentari nel Mondo Antico - Atti del Convegno Internazionale di Studi (Parma 17-19 ottobre 1997)* a cura di Domenico Vera, pp. 247 ss.

⁷³ Plin. *Pan.* 29, 1: *Instar ego perpetui congiarii reor affluentiam annonae. Huius aliquando cura Pompeio non minus addidit gloriae, quam pulsus ambitus campo, exactus hostis mari, Oriens triumphis Occidensque lustratus.*

⁷⁴ Suet., *Aug.* 42, 2: *Magno vero quondam sterilitate ac difficili remedio cum venalicias et lanistarum familias peregrinosque omnes exceptis medicis et praeceptoribus partimque servitiorum urbe expulisset, ut tandem annona convaluit, impetum se cepisse scribit frumentationes publicas in perpetuum abolendi, quod earum fiducia cultura agrorum cessaret; neque tamen perseverasse, quia certum haberet posse per ambitionem quandoque restitui.*

fino alla tarda età imperiale.

2. Le garanzie contro il rischio della navigazione

In questo capitolo si procederà all'analisi di fonti letterarie e giuridiche⁷⁵ dalle quali traspare la tendenza delle magistrature repubblicane prima, e degli imperatori dopo, a 'favorire' i trasporti di vettovaglie e di beni alimentari per conto dell'*annona* attraverso l'assunzione del rischio causato dai pericoli della navigazione nonché l'esenzione da tributi e *munera publica*.

Si fa presente fin d'ora che questo argomento è stato già affrontato dalla dottrina attraverso il cenno sporadico ad alcune soltanto delle testimonianze che si prenderanno in esame, senza che tuttavia ne venisse mai fornita una spiegazione esaustiva né fosse portata a termine l'esegesi della totalità delle fonti. La letteratura ha infatti ipotizzato soltanto l'esistenza del fenomeno, limitandosi all'analisi di alcuni passi del Digesto e non prendendo in considerazione al contempo le fonti papirologiche ad esso conferenti⁷⁶.

Alla luce di quanto detto, scopo precipuo della prima parte di questa ricerca consisterà nella dimostrazione dell'esistenza di una plausibile connessione sistematica tra le testimonianze che si prenderanno in esame, al fine di fornire una spiegazione della ricorrenza dei meccanismi giuridici ed economici da esse descritti.

⁷⁵ Queste ultime tratte in prevalenza dal Codice Teodosiano e dal Digesto.

⁷⁶ *Ex multis*: DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 361 ss.; PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 205 ss.; CIMMA, *Ricerche sulle società di publicani*, Milano, 1981, pp. 5 ss.; GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., pp. 33 ss.; SIRKS, *Food for Rome*, cit., ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce*, cit., pp. 321 ss.

a) Un primo riscontro in epoca repubblicana

Come si vedrà, caratteristica peculiare del servizio annonario era rappresentata dal riconoscimento, da parte delle magistrature repubblicane prima e degli imperatori in seguito, non soltanto di tutta una serie di privilegi e remunerazioni per il servizio reso, ma anche della garanzia contro i pericoli che i naviganti⁷⁷ potevano correre durante il viaggio⁷⁸; seppur le fonti riguardanti tali aspetti risultano certamente esigue, tuttavia, da un'attenta analisi delle stesse, si può ricavare, sia l'evoluzione dell'atteggiamento dell'ordinamento romano nell'affrontare tali tematiche, sia lo sviluppo del fenomeno giuridico in sé.

Ma procediamo con ordine.

La testimonianza che tradizionalmente viene considerata come il primo esempio di 'contratto' per l'adempimento di servizi annonari, concluso in questo caso tra un pretore di età repubblicana e soggetti appartenenti alle *societates publicanorum*, è rintracciabile in un luogo dell'*Ab Urbe Condita* di Tito Livio (23,48,10).

Prima di procedere all'analisi del passo, però, occorre premettere che lo storico patavino non sempre attua un attento vaglio critico e scientifico delle proprie fonti e non tenta di colmare le lacune della tradizione storiografica con il ricorso a documentazione di altro genere, (manoscritti, iscrizioni e risultati delle ricerche degli antiquari della precedente generazione, come Attico o Varrone); nell'opera, infatti, manca un'impostazione storiografica in senso moderno, atteso che l'analisi si arresta al livello del riconoscimento della contraddittorietà delle

⁷⁷ Per quanto riguarda le differenze concettuali e terminologiche tra responsabilità e rischio (o *periculum*), si veda il prezioso contributo di C.A. CANNATA, *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano*, IURA, XLIV, Catania, 1993, pp. 63 ss. L'autore, dapprima sostiene che il rischio non può essere considerato un criterio di responsabilità, successivamente, però, afferma come non risulti esaustiva l'impostazione corrente che considera i problemi di rischio nettamente distinti da quelli di responsabilità. Secondo Cannata, le fonti parlano di *periculum* con riferimento ad eventi dannosi, che la parte cui sono messi a carico, non è in grado di controllare, in modo da poterli evitare in ogni caso; di conseguenza, anche i criteri di imputazione possono prevedere un'attribuzione di rischio, ove non vengano concepiti come puramente soggettivi. Tuttavia, l'autore prosegue: "il termine *periculum* si trova del resto spesso usato nelle fonti in contesti chiaramente allusivi a problemi di responsabilità. Ve ne sono di assai generiche, come quando il termine fa allusione complessivamente ad 'ogni rischio' nel senso di 'ogni tipo di rispondenza nel caso'. In altri casi, *periculum (omne periculum)* fa chiara allusione ad una estensione, pattizia o no, dei rischi di custodia e colpa (o anche della responsabilità per il dolo) a comprendere pure il rischio della forza maggiore". Lo studioso, nel prosieguo dell'articolo, cita anche alcuni esempi di assunzione pattizia del *periculum* dovuto a forza maggiore.

⁷⁸ J. ROUGE', *Recherches sur l'organisation du commerce*, cit., p.359.

fonti a lui disponibili e all'ammissione della propria incertezza: non vengono approfondite dunque le ragioni della contraddizione, considerato che l'autore privilegia la tradizione intellettuale e culturale all'indagine critica, che avrebbe potuto minare le basi della memoria consolidata. Nella maggioranza dei casi, inoltre, Livio rinuncia a ricercare le cause, in particolar modo quelle sociali ed economiche, che danno origine agli avvenimenti descritti⁷⁹.

Ad ogni modo, tenendo presenti tali premesse sulle caratteristiche dell'opera liviana, la fonte presa in considerazione rappresenta ad oggi la prima testimonianza di un contratto 'pubblico' di approvvigionamento di cui si conoscano aspetti ed elementi essenziali, e merita pertanto una breve analisi.

In base a quanto testimoniato dallo storico, si desume che i *navicularii* che viaggiavano per conto del servizio pubblico erano garantiti, già a partire dall'età repubblicana, contro i rischi derivanti dal viaggio; in particolare la Repubblica fece ricorso, nel 215 a.C., a varie *societates publicanorum* per rifornire l'esercito in Spagna durante le guerre puniche.

Tito Livio, 23,48,10: *...Prodeundum in contionem Fulvio praetori esse, indicandas populo publicas necessitates cohortandosque, qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua crevissent, tempus commodarent conducerentque ea lege praebenda, quae ad exercitum Hispaniensem opus essent, ut, cum pecunia in aerario esset, iis primis solveretur. Haec praetor in contione; edixit <que diem> quo vestimenta frumentum Hispaniensi exercitui praebenda, quaeque alia opus essent navalibus sociis, esset locaturus.*

Ben diciannove cittadini facenti parte di tre società risposero all'invito del pretore di partecipare all'appalto per i rifornimenti alle truppe; essi posero però due condizioni che, dato il momento di bisogno, furono accettate senza esitazioni: (I) che i contraenti fossero esonerati dal servizio militare per tutta la durata dell'accordo; (II) che l'ordinamento repubblicano si assumesse la responsabilità nel caso di danni cagionati da intemperie ed incursioni nemiche⁸⁰.

In dottrina è opinione corrente che tale provvedimento abbia conferito condizioni privilegiate in favore di membri di un determinato collegio per

⁷⁹ Sul punto cfr. G. MONACO, G. DE BERNARDIS, A. SORCI, *Tito Livio*, in *La Letteratura di Roma Antica - Contesto, Scrittori, Testi*, Palermo, 1996, pp. 499-500.

⁸⁰ Come si vedrà nel prosieguito, l'uso di siffatte clausole si presenterà anche successivamente in epoca imperiale.

l'esercizio di servizi di pubblica utilità⁸¹. In realtà, la situazione narrata da Livio risulta essere ancora più complessa e articolata rispetto a quanto detto finora nella letteratura⁸², atteso che la pratica di ingaggio descritta non sembra essere frutto di improvvisazione, ma piuttosto di un metodo di approvvigionamento che, seppur dettato da circostanze particolari come quelle della guerra in Spagna, rispondeva con ogni probabilità a forme commerciali già in uso in epoca repubblicana.

L'episodio è generato infatti da una richiesta epistolare di sostegno economico e materiale da parte degli Scipioni Publio e Gneo, a causa della mancanza di denaro necessario per provvedere alle paghe dei soldati e al rifornimento di vestiario e grano per l'esercito e la flotta presenti nella penisola iberica. In quel determinato momento non si poteva far ricorso a prelievi di tributi da Sicilia e Sardegna perché le due province, molto fruttifere prima della guerra, adesso avevano risorse sufficienti solo per il mantenimento degli eserciti ivi stanziati; inoltre, non era possibile aumentare ulteriormente il peso del prelievo gravante sui cittadini, in quanto il numero dei contribuenti era vertiginosamente diminuito a causa delle stragi provocate dalla battaglia del Trasimeno e di Canne, profilandosi altresì l'imminente guerra contro la Macedonia, per la quale sarebbe stato necessario allestire un poderoso esercito e una grande flotta.

Livio sostiene che il problema del pagamento del denaro poteva essere risolto chiedendo il dovuto agli Ispani, mentre vestiario e provviste dovevano essere reperite a Roma: di qui il ricorso al credito da parte della Repubblica per sopperire all'insufficienza dei fondi venutasi a creare: "*Itaque nisi fide staretur, rem publicam opibus non staturam*"⁸³.

Secondo lo storico, per fronteggiare la penuria di rifornimenti, bisognava che il pretore Fulvio si presentasse di fronte al popolo (*Prodendum in contionem*

⁸¹ Cfr. F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni e del regime*, cit., pp. 114 ss.; A. TORRENT, *Fraudes contables de societates publicanorum*. Cic. in Verrem 2.2.71.173, in IAH 6, 2014, pp. 57 ss.; ID., *La lex locationis de los tres societates publicanorum concurrentes sub hasta en el 215 a.C.*, SDHI, 80, 2014, pp. 71-100.

⁸² Sull'argomento degli appalti per le forniture militari si vedano: T. FRANK, *The Financial Activities of the Equestrian Corporations, 200-150 B.C.*, in *Classical Philology*, XXVIII, 1933, p. 2; ID., *An Economic Survey of Ancient Rome, I: Rome and Italy of the Republic*, Paterson N.J., 1959, p. 149; H. HILL, *The Roman Middle Class in the Republican Period*, Oxford, 1952, p. 88 ss.; F. CASSOLA, *I gruppi politici romani nel III sec. a.C.*, Trieste, 1962, pp. 71 ss.; E. BADIEN, *Publicans and Sinners. Private Enterprise in the Service of the Roman Republic*, Oxford, 1972, pp. 16 ss.

⁸³ Tito Livio, 23,48,10.

Fulvio praetori esse), gli palesasse le pubbliche necessità (*indicandas populo publicas necessitates cohortandosque*) ed esortasse quelli che si erano arricchiti per mezzo degli appalti (*qui redempturis auxissent patrimonia*) a concedere un prestito a tempo alla Repubblica, che fino a quel momento aveva incrementato i loro guadagni (*ex qua crevissent*). Questi, dal canto loro, dovevano assumere l'impegno di somministrare quanto occorreva all'esercito di Spagna (*quae ad exercitum Hispaniensem opus essent*), a patto che, quando il tesoro si fosse rimpinguato, sarebbero stati i primi a essere rimborsati (*ut, cum pecunia in aerario esset, iis primis solveretur*). Dall'ultima parte del passo si ricava anche che il pretore avrebbe annunciato il giorno in cui avrebbe appaltato la fornitura del vestiario e del frumento occorrenti all'esercito iberico e quant'altro necessitava alla flotta.

Concentrando l'attenzione sul passo successivo (Tito Livio, 23,49) emergono ulteriori dati, utili per comprendere quali saranno gli elementi essenziali dell'appalto di servizi di pubblica utilità anche in età imperiale.

49, 1-4. *Ubi ea dies venit, ad conducendum tres societates aderant hominum undeviginti, quorum duo postulata fuere: unum, <ut> militia vacarent, dum in eo publico essent, alterum, ut, quae in naves imposuisset, ab hostium tempestatisque vi publico periculo essent. utroque impetrato, conduxerunt, privataque pecunia res publica administrata est*⁸⁴.

Viene descritto infatti che le tre *societates* che avevano presentato l'offerta avevano richiesto al contempo, sia l'esenzione dal servizio militare durante l'adempimento della prestazione resa (*ut militia vacarent, dum in eo publico essent*), sia che il rischio di perdere le merci caricate sulle navi, per la violenza dei nemici e della tempesta, fosse 'pubblico' (*ut, quae in naves imposuisset, ab hostium tempestatisque vi publico periculo essent*). Soltanto dopo che entrambe le richieste furono accordate gli appaltatori assunsero l'incarico, cosicché il servizio

⁸⁴ Cfr. anche Liv. 23,48,10 ss.; 25,3,8-11. Al riguardo si vedano T. FRANK, *The financial activities of the equestrian corporations 200-150 B.C.*, Cph 27, 1933, 2; C. NICOLET, *L'ordre équestre à l'époque républicaine*, Paris, 1974, pp. 321 ss.; M.R. CIMMA, *Ricerche*, cit., pp. 6 ss.; F. DE MARTINO, *Storia economica di Roma antica*, 1, Firenze, 1979, pp. 136. Secondo parte della dottrina, E. BADIAN, *Publicans and Sinners*, cit., pp. 16 ss., tra l'altro, quello succitato rappresenta il primo contratto relativo all'approvvigionamento alimentare di cui si ha notizia. Secondo l'autore, inoltre, le modalità di conclusione del contratto fanno intendere che si tratti di un modello negoziale già utilizzato e sperimentato.

di approvvigionamento per la Repubblica fu realizzato mediante l'uso di denaro privato.

Dal prosieguo del passo si evince altresì uno degli indizi che porterebbe ad ipotizzare che, almeno per l'età in cui Livio scrive, le concessioni pubbliche di privilegi e i meccanismi adoperati fossero stati dello stesso genere di quelli descritti per la fornitura dell'esercito in Spagna. Lo storico, infatti, quantunque si lasci andare ad un'esaltazione dello spirito repubblicano, indica espressamente che quelli erano gli usi e la carità della patria (*Li mores eaque ai caritas patriae per omnes ordines velut tenore uno pertinebat*). Ora, si potrebbe sostenere che quest'espressione rientri appieno nello stile encomiastico-celebrativo dell'autore e, come tale, non sia attendibile in questa sede; tuttavia, la restante parte della narrazione liviana fa intuire che quello descritto non rappresenti il primo contratto di questo genere, giacché il pretore invitava proprio *qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua crevissent, tempus commodarent*. In altre parole venivano esortati all'assunzione di un gesto in favore della patria coloro che avevano incrementato il loro patrimonio attraverso l'assunzione di appalti pubblici⁸⁵.

Livio inoltre menziona il ricorso nientemeno che a tre società di appaltatori per lo svolgimento di tale compito, senza rilevare in alcun modo l'eccezionalità dell'avvenimento e facendone trasparire pertanto l'ordinarietà; il fenomeno dell'elevato numero dei soggetti coinvolti, oltre che comprensibile logicamente data la grande quantità dei rifornimenti richiesti, viene spiegato dalla dottrina facendo riferimento alla molteplicità degli affari gestiti dai *publicani*, che richiedeva dunque l'organizzazione del lavoro di numerosi prestatori d'opera⁸⁶.

⁸⁵ Molti autori, al contrario, tendono a sottovalutare la portata di questa testimonianza liviana e dell'intero episodio, sostenendo che si trattasse del primo contratto del genere concluso con privati e che il capitale messo a disposizione dagli appaltatori fosse limitato, tantoché gli stessi furono costretti ad associarsi per far fronte all'impegno proposto dal pretore. A tal proposito si vedano: FRANK, *An Economic Survey of Ancient Rome*, cit., p. 102; HILL, *The Roman Middle Class*, cit., p. 54; H. H. SCULLARD, *Roman Politics 220-150 B.C.*, Oxford, 1973, p. 15, nt. 1. La tesi che propende per l'entità ridotta dei capitali sembra palesemente contraddittoria, atteso che, si era reso necessario l'intervento di tre compagnie per poter ottenere il credito necessario per il rifornimento di due legioni, nonché per l'equipaggiamento delle navi necessarie al trasporto. A sostegno di tale tesi sono: CIMMA, *Ricerche*, cit., 1981, pp. 6 ss.; G. DE SANCTIS, *Storia dei Romani*, III, 2, Firenze, 1968, p. 239; BADIAN, *Publicans and Sinners*, cit., pp. 21 ss.

⁸⁶ Cfr. C.G. DIETRICH, *Beiträge zur Kenntniss des römischen Staatspächtersystems*, Lipsia, 1877, pp. 12 ss.; M. ROSTOVTZEV, *Geschichte der Staatspacht in der römischen Kaiserzeit bis Diokletian*, Lipsia, 1902, p. 371; V. IVANOV, *De societibus vectigalium publicorum populi*

Naturalmente, in assenza di fonti specifiche al riguardo, si può soltanto supporre che il ricorso ad appaltatori per la fornitura di serviziannonari fosse presente già nel IV sec. a.C. o comunque in epoca anteriore a quella di cui parla Livio⁸⁷. Di sicuro, comunque, in seguito alle guerre di conquista condotte dalla Repubblica a partire dal III sec. a.C. e alla creazione delle province nella maggior parte dei territori conquistati, l'attività delle società di pubblicani andò sempre più incrementandosi attraverso l'impiego di sempre maggiori capitali nei diversi settori della finanza pubblica⁸⁸.

A supporto di quanto detto, si osserva altresì che lo storico richiama in vari punti dell'opera l'episodio sopra descritto, rimarcando lo stato di necessità in cui versava l'ordinamento repubblicano a causa del susseguirsi di conflitti, nonché l'importante ruolo giocato dai *publicani* e dal meccanismo giuridico dell'appalto (*redemptura, locatio conductio*) in connessione con l'assunzione di responsabilità per i rischi dell'opera. In Liv. 25,3,10, ad esempio (come vedremo *infra*), viene fatto riferimento, in occasione del tentativo di frode perpetrato dagli esattori coinvolti nella vicenda, alla garanzia posta a carico dell'erario statale per il trasporto delle merci organizzato da privati⁸⁹.

Anche nel prosieguo dell'opera vengono menzionati l'appalto per la fornitura di grano e vettovaglie⁹⁰ oltreché la partecipazione dei *publicani* a tale procedura⁹¹. In Liv. 34,6,13, ad esempio, dopo aver narrato le tragiche difficoltà in cui versava la popolazione a causa della sconfitta di Canne e della presenza di Annibale sul suolo italico, lo storico evoca nuovamente l'episodio dei *publicani* che avevano promesso di somministrare frumento e quant'altro occorreva ai

Romani, Pietroburgo, 1910, p. 14; HILL, *The Roman Middle Class*, cit., p. 52; J. A. ARIAS BONET, *Societas publicanorum*, in AHDE, XIX, 1948-1949, pp. 231 ss. Parzialmente in disaccordo è E. BADIAN, *Publicans*, cit., pp. 67 ss.

⁸⁷ Cfr. C.G. DIETRICH, *Beiträge*, cit., pp. 12 ss.; E. SZLECHTER, *Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome*, Parigi, 1947, p. 322, il quale, tuttavia, colloca le costruzioni di opere pubbliche solo a partire dalla fine del III sec. a.C.

⁸⁸ CIMMA, *Ricerche*, cit., pp. 6 ss.

⁸⁹ Liv. 25,3,10: *Hi, quia publicum periculum erat a vi tempestatis in iis quae portarentur ad exercitus et ementiti erant falsa naufragia et ea ipsa quae vera renuntiaverant fraude ipsorum facta erant, non casu.*

⁹⁰ Liv. 34,6,13: *In eandem diem pecuniae frumentum et cetera quae belli usus postulabant praebenda publicani se conducturos professi erant.*

⁹¹ Liv. 34,9,12: *id erat forte tempus anni ut frumentum in areis Hispani haberent; itaque redemptoribus vetitis frumentum parare ac Romam dimissis «bellum» inquit «se ipsum alet».*

bisogni di guerra (*in eandem diem pecuniae frumentum et cetera quae belli usus postulabant praebenda publicani se conducturos professi erant*). In Liv. 34,9,12, inoltre, viene ricordata la circostanza nella quale Catone, durante la sua permanenza ad *Emporiae*, in assenza di necessità di rifornimenti, revoca l'ordine agli appaltatori di comperare frumento rimandandoli al contempo a Roma.

Ebbene, dall'esame di queste testimonianze sembra evincersi come l'unico evento da considerare 'eccezionale' nella vicenda narrata da Livio sia la posticipazione del pagamento agli appaltatori al momento in cui il denaro fosse stato presente nelle casse dell'erario (*ut, cum pecunia in aerario esset, iis primis solveretur*), mentre altrettanto non può essere affermato per il ricorso allo schema contrattuale utilizzato, atteso che l'uso di un contratto di questo tipo viene inteso dallo storico come una procedura di carattere ordinario, già collaudata in epoca antecedente, tant'è che il pretore si rivolge ai *publicani qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua crevissent*, ovvero a coloro che la Repubblica aveva arricchito con le *redempturae*.

Tuttavia, da un attento esame delle fonti, si ricava che anche il dato riguardante la posticipazione del pagamento non sembra essere poi così raro. La convinzione che contratti di questo genere dovessero rappresentare ormai una prassi costante, quantomeno per l'epoca descritta da Livio, si evince da quanto raccontato altre volte dallo stesso⁹² e da Valerio Massimo⁹³; quest'ultimo ripresenta le stesse condizioni del primo anche se con riferimento ad un anno successivo. Viene descritto infatti il ricorso all'appalto esterno di servizi di pubblica utilità per far fronte alla penuria delle casse del tesoro (usando ancora l'espressione *inopiam aerarii*). Proprio a causa di questa condizione, i censori furono esortati da coloro che *hastae huius generis adsueverant* ad affidare il mantenimento degli edifici sacri, la somministrazione dei cavalli curuli ed altri servizi. Ancora una volta il capitale necessario per le opere pubbliche viene anticipato dagli stessi appaltatori; i censori, infatti, concedono in appalto i servizi

⁹² Liv. 24,18,10-11: *Cum censores ob inopiam aerarii se iam locationibus abstinerent aedium sacrarum tuendarum curuliumque equorum praebendorum ac similium his rerum, convenire ad eos frequentes qui hastae huius generis adsueverant, hortarique censores ut omnia perinde agerent locarent ac si pecunia in aerario esset: neminem nisi bello confecto pecuniam ab aerario petiturum esse.*

⁹³ Valerio Massimo 5,6,8: *Nam, cum secundo Punico bello exhaustum aerarium ne deorum quidem cultui sufficeret, publicani ultro aditos censores hortati sunt ut omnia sic locarent, tanquam respublica pecunia abundaret, seque praestatuos cuncta nec ullum assem, nisi bello confecto, petituros polliciti sunt.*

come se il denaro necessario fosse presente in maniera regolare nella casse del tesoro (*censores ut omnia perinde agerent locarent ac si pecunia in aerario esset*) a condizione, però, che il corrispettivo fosse loro richiesto a guerra finita. Questa clausola risulta simile a quanto già visto in Liv. 23,48,10, giacché ivi viene indicato che *ut, cum pecunia in aerario esset, iis primis solveretur*.

Valerio Massimo, allo stesso modo, ponendo l'accento sulla crisi di liquidità generata dal conflitto, pur lasciandosi andare ad un'esaltazione dello spirito della popolazione e dei protagonisti della guerra annibalica, che rappresenta del resto la caratteristica principale della sua opera⁹⁴, richiama il medesimo episodio nel quale gli esattori delle imposte avevano spontaneamente interpellato i censori per esortarli a fornirsi di quanto servisse loro, concordandone il rimborso a guerra finita (*publicani ultro aditos censores hortati sunt ut omnia sic locarent, tanquam respublica pecunia abundaret, seque praestatueros cuncta nec ullum assem, nisi bello confecto, petituros polliciti sunt*).

La dimostrazione della redditività della partecipazione ai trasporti pubblici di grano e vettovaglie si deduce del resto dall'esame dei passi dell'opera di Livio già analizzati, i quali dimostrano come l'uso delle *locationes* in tali circostanze doveva risultare, già in epoca repubblicana, molto vantaggioso; come si evince da Liv. 23,48,10, infatti, esse dovevano offrire la possibilità di conseguire utili notevoli oltretutto garanzie redditizie, quali quella della copertura del servizio e l'esenzione dalla leva militare, (come già anticipato *supra*) al punto che gli stessi offerenti, pur di aggiudicarsi l'asta, erano disposti ad anticipare i capitali necessari all'impresa.

La garanzia 'pubblica' ottenuta sembra aver sortito appieno i propri effetti visto che la prospettiva di ottenere il rimborso delle merci perdute costituirà proprio la base di un tentativo di frode ai danni dell'amministrazione annonaria da parte di due dei *publicani*, appartenenti ai diciannove precedenti. M. Postumio Pirgense e T. Pomponio Veientano, in occasione di un trasporto, ricorsero infatti

⁹⁴ Valerio Massimo, infatti, riferisce che: "*ac ne beneficio senatus quidem, qui muneribus his functos tributi onere liberaverat, quisquam uti voluit, sed insuper id omnes promptissimis animis praestiterunt*". In sostanza, nessuno volle godere del beneficio del senato, che aveva esentato dal pagamento del tributo tutti coloro che si erano dimostrati grati e rispettosi verso la patria, anzi i medesimi, in aggiunta a quanto donato all'erario, vollero corrispondere anche l'imposta. Tale aspetto, ovvero sia l'elogio della tradizione, caratterizza tutta l'opera di Valerio Massimo. Il *Factorum et dictorum memorabilium libri IX* rappresenta, infatti, una raccolta di *exempla* descritti attraverso i comportamenti virtuosi (oppure tramite quelli più sleali) dei grandi uomini del passato romano e non. Lo scopo dell'autore era pertanto quello di fornire al pubblico, una serie di indicazioni di carattere morale.

all'espedito di caricare in maniera fittizia delle imbarcazioni con merci di scarso valore, facendole successivamente naufragare e denunciando l'incidente al pretore per ottenere il rimborso della perdita subita, in adempimento di quanto prescritto dal contratto⁹⁵.

Tito Livio 25,3,8-11: *Dilectum consulum M. Postumi Pyrgensis cum magno prope motu rerum factum impedi<i>t. publicanus erat Postumius, qui multis annis parem fraude avaritiaque neminem in civitate habuerat praeter T. Pomponius Veientanum, quem populantem temere agros in Lucanis ductu Hannonis priore anno ceperant Carthaginenses, hi, quia publicum periculum erat a vi tempestatis in iis, quae portarentur ad exercitus, et ementiti erant falsa naufragia et ea ipsa, quae vera renuntiaverant, fraude ipsorum facta erant, non casu. in veteres quassatasque naves paucis et parvi pretii rebus impositis, cum mersisset eas in alto exceptis in praeparatas scaphas nautis, multiplices fuisse merces ementiebantur.*

Il Senato, informato dell'accaduto, non ritenne opportuno però perseguire i colpevoli. Ciononostante, la questione fu portata all'attenzione dell'assemblea popolare dai tribuni della plebe, al cospetto della quale i sostenitori dei due

⁹⁵ Nell'anno 213 a.C. Livio descrive anche una *fraus publicanorum* architettata da un certo *M. Postumius Pyrgensis*, un pubblicano che escogitava falsi naufragi imbarcando merci scadenti su imbarcazioni vecchie e danneggiate per provocarne volontariamente il naufragio, previa messa in salvo dell'equipaggio e asserendo falsamente che le perdite e i danni subiti fossero stati di notevole entità. L'imbroglio era stato denunciato nel 214 a.C. al pretore M. Emilio e tramite lui comunicato al senato; tuttavia il senato aveva deciso di non emettere nessun senatoconsulto per evitare di suscitare il malcontento dei pubblicani, la cui grande influenza in questo periodo è evidenziata numerose volte dallo storico. Ciononostante, mossi dall'indignazione popolare, i due tribuni della plebe *Carvili* (*Sp. Carvilius* e *L. Carvilius*) condannarono M. Postumio al pagamento di una multa di duecentomila assi, fissando anche il giorno della discussione della causa innanzi ai concili della plebe (o forse comizi tributi). Giunti alla fine della controversia, Livio lascia presumere che l'orientamento della plebe era nel senso della condanna e l'unica speranza per l'imputato di essere assolto sarebbe stato l'intervento del tribuno della plebe C. Servilio Casca (*C. Servilius Casca*), *cognatus* di Postumio, che avrebbe potuto opporre l'*intercessio* prima che le tribù fossero state chiamate a votare. I *publicani* spingevano affinché quest'ultimo opponesse il suo veto, mediante *intercessio*, di fronte al popolo. Di fronte al mancato intervento del tribuno Casca (*cui simul metus pudorque animum versabat*), al fine di recare scompiglio (*turbandae rei causa*), i *publicani* intervennero, facendo irruzione e venendo a diverbio con il popolo e con i tribuni. Probabilmente per evitare l'inizio di una vera e propria battaglia, il console Fulvio arringò i tribuni per invitarli a sciogliere i *concilia plebis*. Venne quindi convocato il senato, il quale fu informato dai consoli della violenza e sfrontatezza dei *publicani*: non si era giunti ad uno scontro armato, infatti, solo per la moderazione e la tolleranza dei tribuni, che avevano preferito sciogliere l'assemblea. A questo punto, il senato decise che quell'atto di violenza compiuto contro lo stato non poteva restare impunito, soprattutto perché avrebbe costituito un *exemplum* pericoloso; i tribuni della plebe *Carvili*, allora, tralasciata la questione dell'irrogazione della multa, *diem dixerunt*, ossia fissarono il giorno per la comparizione *rei capitalis*. Inoltre, stabilirono che l'accusato avrebbe dovuto presentare dei garanti (*vades*) e che, se non li avesse dati, il *viator* avrebbe potuto prenderlo e incarcerarlo. La narrazione si conclude con la richiesta di comparire a tutti i *conciatores*, incarcerando al contempo coloro che non presentavano i *vades*; di fronte al pericolo, tuttavia, molti decisero di andare in esilio.

colpevoli non esitarono al ricorso alla violenza pur di evitare la votazione; soltanto in seguito a questo grave episodio Postumio Pirgense e Pomponio Veientano furono condannati.

Tali espedienti, vale a dire quelli dei *falsa naufragia*, sembrano diventare piuttosto frequenti e permanere nel tempo, visto che diverse costituzioni del titolo *De naufragiis* e *De Naviculariis* del *Codex Theodosianus* saranno, ancora in età tardo imperiale, dedicate alla disciplina delle modalità d'inchiesta per individuare la responsabilità dei colpevoli in casi analoghi.

Invero, le circostanze alla base dei passi che precedono evidenziano lo stato di necessità in cui versava la Repubblica a causa degli eventi bellici che la vedevano coinvolta: bisognava ottenere al più presto i rifornimenti necessari per l'approvvigionamento dell'esercito a causa della condizione deficitaria delle casse pubbliche o comunque garantire repentinamente l'erogazione di servizi di pubblica necessità (Liv. 23,48,10; *ob inopiam aerarii* – Liv. 24,18,10). Gli eventi si svolgono infatti durante le guerre puniche, in condizioni quindi di continua ed ingente spesa, indispensabile per provvedere alle esigenze militari.

Vero è inoltre che i dati forniti da Tito Livio e Valerio Massimo possono aver risentito dello stile narrativo peculiare dei due storici.

Nondimeno, si osserva che anche a fronte della scarsa entità di fondi e di uno stato di vera e propria emergenza, il ricorso ad operatori esterni organizzati in società (prevalentemente *societates publicanorum*) non appare esser dettato dall'improvvisazione, ma piuttosto sembra essere frutto del ricorso sistematico a strumenti contrattuali già utilizzati o quantomeno conosciuti. Livio, sia nel primo che nel secondo brano, evidenzia proprio come gli appaltatori fossero abituati a concludere accordi con magistrati della *res publica* (consoli e censori): viene narrato infatti che il pretore avrebbe dovuto *cohortandosque qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua crevissent* e il censore *convenire ad eos frequentes qui hastae huius generis adsueverant*. Il riferimento a precedenti rapporti commerciali dello stesso genere tra appaltatori e rappresentanti pubblici risulta pertanto chiaro.

A tal proposito, oltre a quanto testimoniato dallo storico patavino, si fa presente come non manchino fonti anteriori al III sec. a.C. che attestino la

presenza di appalti di opere conclusi tra organi della Repubblica e locatori⁹⁶. In base a quanto sostenuto dalla dottrina, la prassi dei censori di concludere accordi per la costruzione, la riparazione e il compimento di opere pubbliche era infatti probabilmente più antica di quella relativa alla riscossione dei tributi⁹⁷. Quantunque riferite a servizi non concernenti l'annona, tali testimonianze attestano l'esistenza di negozi dello stesso tipo già in epoca anteriore a quella dei luoghi precedenti, evidenziando inoltre la ricorrenza al loro interno della *probatio*, istituto questo, che assumerà rilievo decisivo negli schemi contrattuali usati dal sistema annonario e alla cui analisi si procederà nel prosieguo della ricerca.

Tra l'altro, l'esistenza di *publicani* anche in età imperiale è attestata da una serie di iscrizioni di anfore del Testaccio provenienti dalla Betica, nonché da testimonianze epigrafiche ritrovate ad Efeso e risalenti ai primi anni del II sec. d.C.⁹⁸; tuttavia, come vedremo, durante il Principato le fonti fanno trasparire anche il progressivo abbandono del ricorso a tale figura, in quanto per i servizi di pubblica utilità verranno impiegati le figure del *manceps*, *redemptor* e *conductor*, e non più del *publicanus*.

Orbene, alla luce di quanto sopra, è possibile affermare che l'episodio dell'appalto dei rifornimenti del 215 a.C. narrato da Livio, sebbene collegato a circostanze contingenti causate da esigenze belliche, pur tuttavia descrive in maniera verosimile lo strumento contrattuale ordinario attraverso il quale la Repubblica, avvalendosi in questo caso dei servizi dei *publicani*, provvedeva al rifornimento dell'esercito o della popolazione⁹⁹.

⁹⁶ Tra queste, è possibile citare in primo luogo Dion. Hal. 6,17,2, che rappresenta verosimilmente la testimonianza più antica (493 a.C.) di appalto di opere pubbliche di cui si ha notizia: secondo Dionigi di Alicarnasso, il console Postumio Comino appaltò la costruzione di un tempio dedicato alla divinità Cerere. Dello stesso periodo è anche Liv. 4, 22, 7: *Eo anno C. Furius Paculus et M. Geganius Macerinus censores villam publicam in campo Martio probaverunt, ibique primum census populi est actus*. Il passo assume importanza notevole perché descrive anche il momento della *probatio*, circostanza questa che sottintende, con ogni probabilità, la conclusione di una precedente *locatio*.

⁹⁷ Cfr. CIMMA, *Ricerche*, cit., pp. 9 ss.

⁹⁸ Per i quali si rimanda a CIMMA, *Ricerche*, cit., pp. 115 ss., oltreché a DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 208 ss.

⁹⁹ Come già indicato nel precedente paragrafo, al quale si rimanda, in quest'epoca, ossia prima della riforma augustea, tali compiti venivano assolti ordinariamente dagli edili, in considerazione del fatto che le proporzioni delle provviste non raggiungevano ancora quelle di età imperiale.

Altro aspetto rilevante è che il mezzo contrattuale adoperato non solo avrà un ruolo fondamentale nell'appalto per la realizzazione di opere e servizi per conto dell'*annona*, ma costituirà allo stesso tempo lo strumento giuridico utilizzato da armatori e navigatori per l'adempimento dei trasporti pubblici. Il consolidato impiego di tale contratto per gli scopi descritti risulta tra l'altro, come visto sopra, confermato più volte dalle fonti. I *publicani* erano soliti infatti partecipare a questo genere di aste pubbliche (*convenire ad eos frequentes qui hastae huius generis adsueverant*) tant'è che Valerio Massimo riferisce che erano stati loro stessi a proporre l'appalto ai censori (*ultra aditos censores hortati sunt ut omnia sic locarent, tamquam res publica pecunia abundaret*) data la situazione di crisi generata dalla seconda guerra punica.

Risulta dunque attestato l'impiego della *locatio*, fin dall'età repubblicana, quale veicolo contrattuale necessario per la conclusione di appalti per conto del servizio pubblico di approvvigionamento, nonché la documentazione del consolidamento, al suo interno, di meccanismi giuridici – quali assunzione del *periculum*, esenzioni e *probatio* – la cui presenza è testimoniata anche nella legislazione imperiale.

Come vedremo, questo schema, ovverosia esenzione da doveri di derivazione pubblicistica e assunzione del *periculum* da parte del servizio pubblico, si ripeterà anche in età imperiale, testimoniando indi l'adozione di un meccanismo giuridico 'tipico' stratificatosi nel tempo e riscontrabile anche in documenti di trasporto del II e III d.C., attestanti l'opera di mercanti e navigatori al servizio del *praefectus annonae*; da quest'ultimi, provenienti dalla provincia frumentaria d'Egitto, emerge altresì l'adozione ripetuta e costante di clausole contrattuali specifiche che sembrano essere il frutto di un sistema di trasporto 'a rischio pubblico' oramai ben consolidato.

b) Meccanismi di assunzione del rischio per il trasporto in epoca imperiale.

Il ricorso a meccanismi di assunzione del rischio contro i pericoli della navigazione e la serie di privilegi ed esenzioni per tali motivi accordati ai *navicularii* sono testimoniati - questa volta ampiamente - anche in età imperiale. A tal uopo, al fine di ottenere una migliore comprensione, occorre in primo luogo identificare i passi relativi, in modo da ricavarne un ordine espositivo. Si osserva infatti che la quasi totalità delle fonti relative alla prima età imperiale risulta contenuta all'interno del *De vita Caesarum* di Svetonio e del Digesto, mentre si fa riferimento al Codice Teodosiano, per le testimonianze di epoca più tarda. In linea con quanto detto, in questo paragrafo si procederà, dapprima all'esegesi dei passi del *De Vita Divi Claudii* nei quali sono stati rintracciati riferimenti alla legislazione imperiale utili ai nostri fini, salvo poi procedere all'analisi dei luoghi del Digesto e del Teodosiano in cui è possibile individuare gli sviluppi verificatisi in età successiva. Per concludere, si esaminerà nuovamente il contenuto del Codice per descrivere ulteriori aspetti del controllo statale sulle derrate trasportate, quali ricorso alla pratica del *deigma* e al procedimento di *probatio* del carico, per concentrare l'attenzione infine sulle testimonianze papirologiche ed epigrafiche giunte a noi, riguardanti i *navicularii* egiziani e della Betica.

Tra le fonti più importanti da citare sull'argomento, si richiamano anzitutto i provvedimenti di Claudio, descritti da Svetonio nel *De vita Caesarum*, finalizzati ad incentivare i mercanti di grano (*negotiatores*) ad effettuare il trasporto della merce anche durante la stagione invernale, ponendo i relativi rischi a carico dell'amministrazione imperiale¹⁰⁰. Considerato infatti che la preoccupazione principale dell'imperatore era quella di far circolare convogli anche durante periodi non favorevoli (carestie, stagioni e condizioni temporali avverse), qualora le necessità del vettovagliamento lo richiedessero, soltanto la predisposizione di rimedi sicuri a prevenire i rischi di un eventuale naufragio potevano indurre i navigatori ad affrontare l'impresa.

¹⁰⁰ Cfr. B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., pp. 41 ss. secondo il quale, durante il periodo di tempo compreso tra i mesi di novembre (seconda metà circa) e marzo, la navigazione era sospesa in quanto si entrava nella cd. stagione di «*mare clausum*». A tal proposito, si veda anche E. SAINT-DENIS, *Mare clausum*, R.E.L., XXV, 1947, pp. 106 ss.; J. ROUGE', *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, R.E.A., LIV, 1952, pp. 316 ss.; J. ROUGE', *Recherches*, cit., pp. 33.

Il *De Vita Divi Claudii* di Svetonio è giunta a noi attraverso un'autorevole tradizione manoscritta¹⁰¹. Nonostante sia la più breve tra le biografie dedicate ai sovrani della dinastia giulio-claudia, essa presenta, soprattutto ai capp. 18-25 (e in special modo in quelli compresi tra il 23 e il 25, dedicati dallo stesso Svetonio all'attività normativa promossa dall'imperatore Claudio), un elevato numero di informazioni sugli interventi legislativi realizzati dal Principe, in prima persona o attraverso il Senato. A tal proposito, alcuni autori hanno affermato che «la vita di Claudio finisca forse con l'essere la più seria delle vite svetoniane»¹⁰², o, secondo quanto sostenuto da Bauman, essa risulti «*rich in content but poor in structure*»¹⁰³.

Le vicende narrate presentano tuttavia una serie di limiti oggettivi, dovuti all'assiduo ricorso da parte dell'autore a fonti storiche (Cluvio Rufo, Plinio il Vecchio, Audio Basso) e all'autobiografia *De vita sua* di Claudio, in luogo del riferimento agli *acta senatus*¹⁰⁴. Tali circostanze impongono dunque un uso molto cauto delle notizie contenute nella narrazione svetoniana, atteso che occorre valutare, per ogni singolo provvedimento, la relativa attribuzione al Senato o

¹⁰¹ Su Svetonio cfr.: P. BUONGIORNO, *Senatus consulta Claudianis temporibus facta: una palingenesi delle deliberazioni senatorie dell'età di Claudio (41-54 d.C.)*, Collana della Facoltà di Giurisprudenza, Università del Salento. Nuova serie, 22, Napoli, 2010, pp. 24 ss. Il quale rimanda ad altri autori, tra cui: K. SALLMANN, P.L. SCHMIDT, in *HLL*. IV, 404, pp. 14 ss.

Sulla tradizione manoscritta attraverso cui l'opera di Svetonio è giunta fino a noi e sull'analisi dei capp. da 23 a 25 – dedicati da quest'ultimo all'attività normativa promossa da Claudio – si veda: D. W. HURLEY, *Suetonius: Diuus Claudius. Part of Cambridge Greek and Latin Classics*, Cambridge, 2001, pp. 20 ss., 160 ss.

¹⁰² Riprendendo un'espressione di A. MOMIGLIANO, *L'opera dell'imperatore Claudio*, Firenze, 1932, p. 319.

¹⁰³ Si veda R.A. BAUMAN, *The Resumé of Legislation in Suetonius*, SZ 99, p. 111. Per un commento storico-giuridico dell'opera si rimanda ad HURLEY, *Suetonius*, cit. e a J. MOTTERSHEAD, *Suetonius Claudius*, Bristol, 1986.

¹⁰⁴ Sulle fonti della *vita divi Claudii* cfr. HURLEY, *Suetonius*, cit., pp. 14 ss. e inoltre K. SALLMANN, P.L. SCHMIDT, in *HLL*. IV, 404 C, p. 50.

Secondo la ricostruzione più risalente, Svetonio avrebbe fatto un ampio ricorso agli *acta senatus* nella redazione della sua opera. Di diverso avviso sono invece BAUMAN, *The Resumé*, cit. e J. GASCOU, *Suétone Historien*, Rome, B.E.F.A.R. 255, 1984, pp. 480 ss. Quest'ultimo ipotizza che Svetonio avrebbe consultato quella parte di *acta senatus* che confluiva negli *acta diurna*; tale tesi si basa sul riscontro di alcune congruenze di forma e di contenuto all'interno delle *Vitae* svetoniane. Su quest'ultimo aspetto si veda anche quanto teorizzato da L. DE CONINCK, *Les sources documentaires de Suétone "Les XII Césars": 1900–1990, Aufstieg und Niedergang der römischen Welt II.33.5*, 1991, p. 3694.

all'effettiva attività politica del *Princeps*, oltre che l'influenza dello stile retorico dell'autore sulla stessa organizzazione dell'opera.

Per quanto concerne la struttura, la vita di ciascun imperatore ha inizio con riferimenti alla nascita e, solitamente, anche alla stirpe; la descrizione del regno è inoltre organizzata *per species*, ossia rubriche, nelle quali vengono spesso enfatizzate la generosità del sovrano nei confronti della popolazione, lo stile di governo e le conquiste militari, alle quali vengono aggiunte altresì aspetti della vita privata, come abitudini e condotta¹⁰⁵.

La descrizione del principato di Claudio segue anch'essa questo schema ma la demarcazione tra aspetti pubblici e vita privata risulta decisamente meno nitida. La carriera pubblica è caratterizzata in particolare da una lunga serie di misure politico amministrative (cfr. par. 10-25 all'interno dei quali si trovano i nostri riferimenti), dalle quali emergono finanche dettagli poco favorevoli al sovrano che finiscono «*to undercut the portrait of the conscientious emperor*»¹⁰⁶. La vita del Principe perciò non sembra essere, come le altre, influenzata totalmente dagli influssi della retorica, in quanto lo stile narrativo adottato risulta essere più diretto, efficace e non vincolato dai parametri della narrativa storica¹⁰⁷. Al suo interno infatti si incontrano anche citazioni di fonti latine, estratti di editti e orazioni che rendono l'opera non limitata a scopi narrativi bensì più diretta¹⁰⁸. Questi aspetti fanno sì che il testo rappresenti una messe di informazioni alquanto attendibile sull'età in oggetto, specialmente in relazione ai provvedimenti di natura legislativo-amministrativa adottati.

La presenza di aspetti retorici non risulta però completamente scongiurata, tant'è che l'influsso del linguaggio ciceroniano¹⁰⁹ e la *variatio* tipica di Tacito possono essere facilmente riscontrate anche nella *Vita Divi Claudii*.

¹⁰⁵ Cfr. HURLEY, *Suetonius*, cit., pp. 18 ss.

¹⁰⁶ Cfr. HURLEY, *Suetonius*, cit., pp. 18 ss.

¹⁰⁷ Secondo parte della dottrina Cfr. G. W. MOONEY, *C. Suetonii Tranquilli de Vita Caesarum. Libri VII-VIII*, London, 1930, p. 611; J GASCOU, *Suetone historien*, cit., pp. 569-582, Svetonio, più di ogni altro autore latino, usa il participio per trasmettere il suo messaggio. Questi vengono spesso inseriti dopo il verbo principale, quasi a rappresentare una riflessione ulteriore dell'autore. E' diffuso anche l'uso di ablativi assoluti.

¹⁰⁸ Secondo HURLEY, *Suetonius*, cit. p. 19: "Suetonius wrote a kind of ancient journalistic style, straightforward, business like".

¹⁰⁹ Cfr. 12.3, 15.3, 21.5. In maniera meno evidente: 2.3, 10.3, 16.1, 26.2.

Suet. Cl. 18.4: *Nihil non ex[eo]cogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset et naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: civi vacationem legis Papiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum; quae constituta hodieque servantur.*

Rivolgendo l'attenzione al testo (Suet. Cl. 18.4), si osserva ad un primo esame come la regolamentazione descritta appaia finalizzata al riconoscimento, da parte dell'imperatore, di ben precisi benefici ai commercianti, mediante l'assunzione dell'impegno di risarcire i danni che potessero derivare dalle tempeste, oltre che al riconoscimento agli armatori, che costruivano navi per il commercio statale, di ingenti vantaggi secondo la condizione di ciascuno.

Anche qui, come in Tito Livio, il sistema di incentivi per i rifornimenti non sembra rappresentare né il frutto di una scelta improvvisata né un episodio sporadico, ma piuttosto il ricorso ad un provvedimento dagli effetti già conosciuti, adattato alle nuove circostanze specifiche di età imperiale, e del tutto simile a quello descritto dallo storico patavino. Quanto detto si ricava, tanto dall'interpretazione letterale del passo, quanto dal riferimento ai restanti dati presenti nell'opera svetoniana.

Vero è infatti che lo storico romano narra che l'imperatore pensò a tutte le soluzioni possibili (*nihil non excogitavit*)¹¹⁰ per risolvere i problemi di approvvigionamento, collocando tale riferimento subito dopo la descrizione dei tumulti generati dalla carestia del 51 d.C., tuttavia, da un'attenta analisi della restante parte dell'opera, emerge come le misure di Claudio volte alla 'regolarizzazione' dell'*annona* avessero avuto inizio già nel 41 d.C., in seguito ad un'altra carenza di scorte¹¹¹. Pertanto, il provvedimento in oggetto, ponendosi nel solco di quanto visto nell'*Ab Urbe Condita*, sembra rappresentare la conferma di una vera e propria regolarizzazione del sistema, piuttosto che una soluzione contingente finalizzata a risolvere l'emergenza venutasi a creare. La dottrina, al

¹¹⁰ Al riguardo cfr. con il commento alla Vita di Claudio di HURLEY, *Suetonius Divus Claudius*, cit., p. 141.

¹¹¹ Cfr. Suet, Cl., 20.3, nel quale vengono descritti tutti i lavori eseguiti dall'imperatore, tra cui quello riguardante il porto di Ostia, cominciato già dopo la carestia del 41 d.C. (*Portum Ostiae extruxit circumducto dextra sinistraque brachio et ad introitum profundo iam solo mole obiecta*); cfr. anche Dio, 60.11.1-5.

riguardo, pur sostenendo tale ultima tesi non propone alcun riferimento al restante contenuto della Vita di Claudio ¹¹², soffermando l'attenzione solo sull'eccezionalità di quanto accaduto unitamente alla descrizione delle pratiche di distribuzione di grano alla popolazione (*frumentationes*).

Uno degli aspetti più rilevanti di Suet. *Cl.* 18.4 sta infatti nella frase '*quae constituta hodieque servantur*', espressione questa che sembra testimoniare come ancora all'epoca di Svetonio, ossia nella prima parte del II sec. d.C., questi meccanismi premiali risultassero ancora in vigore, confermando quindi la continuità del provvedimento claudio non solo con la testimonianza di epoca repubblicana di Livio ma anche con la legislazione di circa un secolo successiva.

Prima di procedere all'analisi del passo, al fine di una corretta comprensione della terminologia usata, occorre aprire una breve parentesi sui termini *navicularius*, *mercator* e *negotiator*, chiarendone il senso alla luce del contesto storico in cui tali espressioni vengono utilizzate. Il significato dei termini in questione sembra essersi infatti trasformato nel passaggio dall'età repubblicana a quella imperiale. In epoca repubblicana, la distinzione tra di essi appare essere netta, tantoché Cicerone usa la congiunzione disgiuntiva nell'espressione: *navicularius aut mercator*¹¹³; sembra infatti che il *negotiator* rappresenti un grande commerciante che può svolgere al contempo anche l'attività di armatore o essere proprietario terriero, invece, con l'espressione *mercator* si indica un mercante di livello economico inferiore, che si occupa in pratica di commercio al dettaglio¹¹⁴. Ciò risulta confermato dall'etimologia dei due termini, dato che il *negotium* comprende la *mercatura*¹¹⁵. Al riguardo, significativo risulta essere quanto rilevato da Nicolet, secondo il quale, mentre la *mercatura* non risulta mai associata a uomini di rango elevato, al contrario risultano numerosi i casi di ricchi esponenti del ceto equestre che esercitano la professione di *negotiatores*¹¹⁶. Non si tratta quindi, almeno fino alla prima età imperiale, di una diversità di funzioni,

¹¹² Fondamentale per comprendere il significato di Suet. *Cl.* 18.4.

¹¹³ Cfr. Cic., *Manil.* 11, nella quale il termine *navicularius* risulta opposto a *mercator*.

¹¹⁴ Al riguardo si vedano: BALDACCI, *Negotiatores*, cit., pp. 273 ss.; DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 225 ss., oltre che la copiosa letteratura da essi richiamata.

¹¹⁵ Si vedano al riguardo i riferimenti di BALDACCI, *Negotiatores*, cit., pp. 273 ss.

¹¹⁶ Cfr. NICOLET, *L'ordre équestre*, cit., pp. 358-362.

bensì di differente mole di affari gestiti. Probabilmente, proprio per l'incremento delle attività commerciali in età successiva (metà del I sec. d.C. circa) le due espressioni cominceranno a confondersi ed ad essere usate anche per indicare i *navicularii*¹¹⁷. L'uso indifferente dei termini appare testimoniato sia a livello epigrafico¹¹⁸, sia nei Codici, nei quali i *domini navium* sono chiamati allo stesso tempo: *navicularii*, *nauleri*, *negotiatores* e *mercatores*¹¹⁹.

Alla luce di quanto sopra, sembra dunque possibile individuare nel termine *navicularius* ciò che ha già ravvisato Velissaropoulos in riferimento al corrispettivo greco *naukleros*, ossia una molteplicità di significati, che variano per ragioni di natura geografica e cronologica¹²⁰. Così saranno riscontrabili: il *navicularius-nauta-mercator* che si occupa solo del trasporto o del piccolo scambio, accompagnando personalmente il carico, il *navicularius-negotiator*, che commercia grandi quantità di merci essendo proprietario al contempo di numerose imbarcazioni ed infine i “*naviculaires honoraire*”¹²¹, che partecipano all'impresa solo attraverso l'impegno di grandi quantità di capitali. Nondimeno, si osserva comunque che fra il II e il III sec. d.C., pur assolvendo in pratica le stesse funzioni, le categorie dei *navicularii* e dei *negotiatores* saranno considerate in maniera distinta, atteso che i primi verranno deputati prevalentemente al trasporto, mentre i secondi prenderanno in carico la gestione del commercio delle derrate annonarie (cfr. D. 50.6.6.3, Call.1 *cogn.*).

Giova ora procedere all'analisi delle misure citate da Svetonio, dividendone il contenuto, per comodità espositiva, in due parti.

Nella prima, viene fatto riferimento all'eventualità di riconoscere un risarcimento e di far ottenere dei guadagni a quei *negotiatores* che avessero subito la perdita intera o di una parte del loro carico a causa di naufragio o getto delle

¹¹⁷ Cfr. il già richiamato BALDACCI, *Negotiatores*, cit., p. 276. Al contrario, per HEICHELHEIM, *Storia economica del mondo antico*, tr. it. con introd. di M. MAZZA, Bari, 1972, p. 766, i termini erano sinonimi già a partire dall'età di Cesare e Cicerone.

¹¹⁸ Si vedano, tra molti, *CIL* VI 1625b e *CIL* VI 1620, nei quali non sembra ravvisabile alcuna differenza, rispettivamente, tra i *negotiatores olearii* della Betica e i *mercatores frumentarii olearii Afrari*, i quali pongono entrambi una dedica al prefetto dell'annona.

¹¹⁹ Al riguardo si veda: C.Th. 14.15.2, oltre alle varie testimonianze che verranno esaminate in seguito.

¹²⁰ Cfr. VELISSAROPOULOS, *Les nauclères*, cit., pp. 48 ss.

¹²¹ Mutuando un'espressione di ROUGÉ, *Recherches*, cit., p. 245.

merci cagionato dalle tempeste invernali. Lo storico romano, dopo aver affermato che l'imperatore [...] *nihil non ex[eo]cogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus*, prosegue dicendo: *Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset* [...].

Il primo problema interpretativo che qui sorge è quello di individuare esattamente quali fossero i diretti destinatari del provvedimento imperiale descritto. Secondo certa parte della dottrina, dal tenore letterale della disposizione si desume che essa sia volta a compensare soltanto i *negotiatores* per il danno subito dalle navi utilizzate¹²², escludendo in tal modo i *navicularii* che si occupavano soltanto del trasporto. In realtà, in assenza di una specifica distinzione ricavabile dal testo, da un confronto con le testimonianze di epoca successiva provenienti dal Digesto, che verranno trattate appresso e alla luce della precisazione terminologica suindicata, sembra plausibile ritenere che la misura dell'imperatore Claudio si rivolgesse già ad entrambe le categorie di operatori coinvolte nel commercio di derrate annonarie: i mercanti, che erano allo stesso tempo *domini navium* e conducevano il trasporto personalmente o quantomeno avvalendosi di propri mezzi, e quelli che, invece, affidavano il viaggio ai navigatori, occupandosi soltanto degli aspetti più propriamente economici dell'impresa; i *navicularii*, infatti, seppur non indicati in maniera espressa, risultavano già allora coinvolti a pieno titolo nel sistema di trasporto delle derrate annonarie¹²³.

¹²² Tale regime di responsabilità ha generato un vivace dibattito dottrinale. Secondo SIRKS, *Food for Rome*, cit., pp. 42 ss., infatti, i *negotiatores* potevano subire un danno sia se il grano era di loro proprietà e rimaneva invenduto, sia se era già stato oggetto di acquisto. Invero, se i mercanti erano anche proprietari delle imbarcazioni, rimaneva a loro carico l'obbligo di consegna del grano; se invece altri soggetti provvedevano al trasporto per loro conto, i *negotiatores* erano sempre sottoposti ai vincoli di consegna se i vettori non avevano agito in maniera diligente. Sempre secondo l'autore, tali disposizioni non venivano applicate nel caso in cui si fosse ricorso al *receptum nautarum*, strumento utile ad incrementare il grado di responsabilità della parte contrattuale che si occupava del trasporto, ad eccezione dei casi di atti di pirateria e *naufragium*. Un diverso punto di vista è viceversa sostenuto da RICKMAN, *The Corn supply of Ancient Rome*, cit., pp. 33; 75; secondo l'autore, infatti, l'eventualità di un risarcimento nel caso di danni dovuti a tempesta non era riconosciuta ai commercianti, in quanto erano già previsti separatamente dei meccanismi volti alla incentivazione della costruzione di navi da parte dei privati.

¹²³ Tale tesi risulta in contrasto con quanto sostenuto al riguardo da SIRKS, *Food for Rome*, cit., pp. 41 ss. che limita immotivatamente i destinatari ai *negotiatores* che fossero stati al contempo proprietari della nave (ciò non traspare certamente dal tenore letterale della fonte). Al riguardo veda anche l'opinione di PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture de l'annone*, cit., pp. 219-220, secondo la quale: «ainsi les contrats conclus entre la préfecture de l'annone et les naviculaires pouvaient comporter, le cas échéant, une clause de garantie stipulant l'assurance fournie par l'Etat dans le cas où le transporteur, par cas de force majeure, avarie grave ou naufrage, ne pouvait s'acquitter de ses obligations».

Proseguendo nell'analisi e andando alla seconda parte del testo, si può chiaramente desumere che l'intenzione di Claudio di favorire in maniera prolungata e stabile il rifornimento annonario fosse confermata dalla concessione di determinate esenzioni e vantaggi anche a coloro che avessero fabbricato imbarcazioni per il trasporto pubblico.

Svetonio. Cl. 18-19...*naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: civi vacationem legis Papiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum; quae constituta hodieque servantur*

Dal contenuto del provvedimento si ricava infatti che agli armatori che costruivano navi per il commercio sarebbero stati assicurati grandi vantaggi, secondo la condizione di ciascuno; i destinatari della misura sembrano in questo caso non solo i fabbricanti di vascelli, ma anche i latini *Iuniani* e le donne, ossia una platea di beneficiari che poteva investire il proprio patrimonio nella *mercatura*; a ciascuno di costoro, sarebbero stati concessi benefici quali la *vacatio* o il riconoscimento di privilegi specifici¹²⁴.

L'importanza assunta dalla normativa claudiana in quest'ambito è testimoniata anche dal richiamo fatto dai giuristi dei secoli successivi; Gaio, infatti, nel primo libro delle sue Istituzioni, a proposito dei modi di acquisto della cittadinanza, indica proprio l'editto di Claudio con il quale veniva concesso lo *ius Quiritium* a quei soggetti che avessero costruito imbarcazioni della capacità di non meno di diecimila *modii* mettendole al servizio dell'*annona* per sei anni¹²⁵. Anche Ulpiano, nel libro terzo delle Regole, ricorda in maniera specifica lo stesso provvedimento: *Navem Latinus civitatem Romanam accipit, si non minorem quam decem milium modiorum navem fabricaverit et Romam sex annis frumentum portaverit, ex edicto divi Claudii*.

A tal proposito, ulteriore elemento che depone in favore del carattere non improvvisato della misura, si ricava dal tonnellaggio richiesto per le imbarcazioni (diecimila *modii*). Secondo parte della dottrina, l'indicazione di tale limitata

¹²⁴ Con ogni probabilità veniva riconosciuta: la *vacatio* dalla legge *Papia Poppea* ai cittadini romani, il *ius Quiritium* ai latini *Iuniani* e lo *ius quattuor liberorum* alle donne.

¹²⁵ Gai. *inst.* 1, 32c: *Item edicto Claudii Latini ius Quiritium consecuntur si navem marinam aedificaverint quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque navis vel quae in eius locum substituta sit sex annis frumentum Romam portaverit.*

portata va spiegata a causa dell'urgenza delle circostanze, considerato che il rifornimento doveva avvenire il più rapidamente possibile e le navi più piccole consentivano una maggiore facilità di manovra, soprattutto alla foce del Tevere, ossia nel corso d'acqua che dovevano risalire al loro arrivo sul suolo italico¹²⁶. Nondimeno, alla luce delle fonti di epoca successiva e con particolare riferimento a quanto testimoniato da Scevola nel terzo libro delle *Regulae*, si potrà riscontrare che, sebbene i battelli annonari potevano raggiungere la misura di cinquantamila *modii* o più, pur tuttavia, quella indicata da Svetonio rappresentava la capacità minima richiesta per il trasporto di vettovaglie, posto che verrà finanche stabilita la possibilità di sostituire una nave di cinquantamila con cinque da diecimila¹²⁷.

Infine, ultimo indizio che porta a ritenere che la misura di Claudio mirasse a far conseguire una certa continuità al processo di rifornimenti è costituito dalla testimonianza di Tacito; negli *Annales*, infatti, lo storico romano, riferendosi all'operato di Tiberio, narra come l'imperatore, di fronte alle proteste della plebe per l'eccessivo costo dei viveri, stabilì il prezzo d'acquisto del frumento e promise ai mercanti l'integrazione, in loro favore e a sue spese, di due nummi al moggio¹²⁸. Questo dato fa comprendere quindi che anche in un'età di poco successiva alla repubblicana, quella annonaria rappresentasse una questione che, prima la Repubblica e successivamente l'Impero, si trovarono a fronteggiare adottando le più svariate strategie.

Gli aspetti fondamentali che emergono da questo passo sono pertanto due: la volontà da parte dell'Impero¹²⁹, nel corso della prima metà del I sec. d.C., di concludere accordi con gli operatori commerciali che rifornivano i granai pubblici, nonché la circostanza che tale regolamentazione vigesse anche al tempo

¹²⁶ Cfr. DE SALVO, *Economia privata e pubblici servizi*, cit., pp. 34; 382.

¹²⁷ D. 50.5.3 (Scaev. 3 reg.): *His, qui naves marinas fabricaverunt et ad annonam populi romani praefuerint non minores quinquaginta milium modiorum aut plures singulas non minores decem milium modiorum, donec hae naves navigant aut aliae in earum locum, muneris publici vacatio praestatur ob navem. senatores autem hanc vacationem habere non possunt, quod nec habere illis navem ex lege iulia repetundarum licet.*

¹²⁸ Tac., *Ann.* 2,87: *Saevitiam annonae incessante plebe statuit frumento pretium quod emptor penderet, binosque nummos se additurum negotiatoribus in singulos modios.*

¹²⁹ Come vedremo, provvedimenti dello stesso tenore saranno presi anche da Nerone.

di Svetonio, ovvero agli inizi del II sec., in base a quanto sostenuto dall'autore stesso nel prosieguo del brano¹³⁰.

Questa spiegazione risulta in contrasto con l'opinione di parte della dottrina, secondo la quale tali misure avevano in questo momento carattere straordinario mentre cominceranno ad intensificarsi solo a partire dal IV secolo d.C.¹³¹. In realtà, in base a quanto si vedrà in seguito, la politica imperiale di sostegno all'annona ricoprirà un ruolo da protagonista già a partire dal primo secolo d.C.

Si osserva infatti che, quantunque l'editto claudiano avesse tratto origine dall'episodio della carestia del 51 d.C., tuttavia, non si può escludere che anche durante il periodo di *mare non clausum*, strumenti di garanzia fossero usati dall'amministrazione annonaria al fine di favorire i carichi di grano ed evitare carestie. Con il provvedimento per la navigazione invernale, Claudio sembra aver 'esteso', piuttosto che introdotto, una copertura 'giuridica' per gli operatori economici che agivano in stagioni non propizie, invertendo il relativo onere del rischio e ponendolo direttamente a 'proprio' carico (*suscepto in se damno*).

Del resto, il disegno politico-economico del *Princeps* mirava proprio ad assicurare una continuità dei rifornimenti per tutto l'anno, altrimenti non sarebbe comprensibile l'uso dell'espressione "*Urbis annonaeque curam sollicitissime semper egit*" (Suet. *Cl.* 18.1) da parte dello storico all'esordio del paragrafo riguardante le misure in favore della popolazione¹³², ma soprattutto, depone in tal senso il già citato ampliamento del porto di Ostia, avvenuto intorno al 41 d.C. e rievocato nel prosieguo della narrazione¹³³.

A tal uopo, un'assicurazione importante come quella di provenienza imperiale, comportando l'eliminazione del pericolo economico per gli appaltatori

¹³⁰ Suet., *Cl.* 19: *...quae constituta hodieque servantur.*

¹³¹ Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 361 ss. In contrasto è invece ROUGE', *Recherches*, cit., p. 359, secondo l'autore infatti: «*les précautions prises par les bureaux impériaux pour contrôler la réalité des naufrages des navires transportant des cargaisons annonnaires montrent bien que cet usage était devenu le règle*».

¹³² Tra le quali, vengono ricordate anche quelle che furono necessarie per domare un incendio.

¹³³ Suet., *Cl.* 20: *Portum Ostiae extruxit circumducto dextra sinistraque brachio et ad introitum profundo iam solo mole obiecta; quam quo stabilius fundaret, navem ante demersit.*

e rendendo la navigazione *tempore adverso* sicura¹³⁴, avrebbe rappresentato un incentivo giuridico-economico formidabile.

Questo regime continuerà, evolvendosi, anche in età successiva. In proposito, ancora Tacito descrive come l'imperatore Nerone esonerò i trasportatori marittimi dal pagamento delle imposte¹³⁵. Secondo tale testimonianza, il provvedimento rientrava all'interno di una più generale riforma fiscale voluta dal Principe, i cui effetti erano andati però via via attenuandosi a causa della forte opposizione espressa dal Senato. Invero, di fronte alle ripetute proteste popolari contro l'esorità dei pubblicani, Nerone fu in dubbio se disporre o no l'abolizione di tutte le imposte, trovando però la strenua opposizione dei senatori, che tentarono in ogni modo di frenare questo gesto impulsivo, prospettandogli la dissoluzione dell'Impero al venir meno dei proventi generati dai tributi. I *patres* sostenevano infatti che le società di appaltatori di imposte erano state fondate, nella maggior parte dei casi, dai consoli e dai tribuni della plebe, nel momento in cui la libertà del popolo romano era ancora 'vitale'; i provvedimenti successivi inoltre erano stati presi al fine di pareggiare il bilancio delle entrate con le necessità delle spese. Ciononostante il Principe, al fine di contenere la rapacità dei pubblicani, onde evitare che oneri sopportati per tanti anni senza proteste non si trasformassero, con le più recenti vessazioni, in motivi di odio, con editto dispose che le norme relative a ciascuna imposta, fino allora rimaste segrete, diventassero di pubblico dominio, che dopo il termine di un anno non fossero esigibili le riscossioni pregresse e che a Roma il pretore e nelle province i propretori o i proconsoli istruissero processi diretti contro i pubblicani. Infine, stabilì che per i soldati fosse mantenuta l'esenzione dalle imposte, salvo quella sui beni commerciabili, e altri equi provvedimenti, i quali rimasero però in vigore per breve tempo per poi essere successivamente elusi. Tuttavia, Tacito conclude che restarono valide l'abolizione delle tasse addizionali del due e mezzo e del due per cento e altre esazioni inventate illecitamente dai pubblicani. Vennero pure ridotti i diritti di trasporto del frumento in province d'oltremare e si stabilì che le navi non fossero registrate tra i beni dei mercanti, i quali in tal modo non avrebbero dovuto pagarne le relative tasse.

¹³⁴ Del resto, l'uso di viaggiare per mare in periodo invernale risulta attestato con certezza. Cfr. E. SAINT-DENIS, *Mare Clasum*, REL 25, 1947, pp. 196-214.

¹³⁵ Tac. *Ann.* 13,51,3: *Temperata apud transmarinas provincias frumenti subvectio, et ne censibus negotiatorum naves adscriberent tributumque pro illis penderent, constitutum.*

Quanto stabilito nel 58 d.C. con editto imperiale sembra rappresentare dunque un'evoluzione rispetto agli stessi privilegi concessi da Claudio: siamo di fronte, infatti, alla previsione di veri e propri vantaggi fiscali per l'investimento del patrimonio in navi o, comunque, nell'impresa marittima¹³⁶. Si fa presente comunque che la politica neroniana volta alla disciplina dei vettovagliamenti non si ridusse soltanto all'adozione di misure fiscali. Trovandosi nel 64 d.C. di fronte all'ennesima crisi alimentare, causata dall'incendio divampato a Roma che aveva lasciato la città priva di scorte di cereali, l'imperatore pensò di sospendere le *frumentationes*, richiamando al contempo le riserve di Ostia e riducendo il prezzo del grano da acquistare sul mercato: in questo modo egli favorì l'insieme della popolazione cittadina e non solo la *plebs frumentaria* (destinataria tradizionale delle distribuzioni). In precedenza, tra l'altro, lo stesso si era reso protagonista di un altro episodio, ovverosia del getto nel Tevere di parte del grano destinato alle distribuzioni perché avariato (*frumentum plebis vetustate corruptum in Tiberim iecit*)¹³⁷.

Per l'età traianea non mancano né testimonianze 'economiche' dell'intervento imperiale, né misure di concessione di privilegi ad operatori commerciali che agivano per conto dell'annona. Traiano infatti non soltanto ristrutturò il porto di Ostia – snodo strategico per le operazioni di sbarco delle merci – facendone costruire perfino un secondo per permettere l'approdo di navi di grandi dimensioni ma, come ricordato da Plinio nel Panegirico, fece anche acquistare grano al prezzo di mercato, secondo la fecondità dell'anno e i proventi

¹³⁶ Cfr. P. HERZ, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*, Historia Einzelschr., Heft 55, Stuttgart, 1988, pp. 102 ss. e ntt. 72-73, per il quale l'esenzione fiscale accordata da Nerone era rivolta alle imbarcazioni usate per i servizi annonari. Secondo parte della dottrina (cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit. p. 318), la nave, almeno per un certo periodo, non sembra essere stata soggetta a tassazione perché ritenuta alla stregua di *instrumentum*. Al riguardo si veda anche L. NEESEN, *Die Entwicklung der Leistungen und Amter (munera et honores) im römischer Kaiserreich des zweiten bis vierten Jahrhunderts*, Historia 30, 1981, pp. 230 ss., nt. 59, 2, il quale mette in connessione il passo di Tacito con D. 33.7.12.1 (Ulp., 20 Sab.: ...sed et ea, quae exportandum fructuum causa parantur, instrumenti esse constat, veluti iumenta et vehicula et naves et cuppae et cullei) nel quale la nave è annoverata tra gli *instrumenta*.

¹³⁷ Sul getto del frumento nel Tevere si veda Tac., *Ann.* 15.18.2; sulla politica frumentaria di Nerone: Dio 62,18,5, Tac., *Ann.* 15,39,2, Suet., *Nero* 38,3. Inoltre cfr. CARDINALI, s.v. *frumentatio*, in *DE*, cit., 237; L. GAVAZZI, *Alcuni aspetti della popularitas di Nerone*, in *AIV*, 134, 1975-76, pp. 421-437; DE MARTINO, *Storia economica*, vol. II, Firenze 1979, p. 348; G. RICKMAN, *Corn supply*, cit., p. 187; D. VAN BERCHEM, *Les distributions de blé et d'argent à la plebe romaine sous l'Empire*, Genève, 1939, pp. 74-76; P. GARNSEY, *Carestia nel mondo antico. Risposte al rischio e alla crisi*, La Nuova Italia Editrice, Scandicci, 1997, pp. 313-314; LO CASCIO, *Ancora sugli "Ostia's services to Rome": collegi e corporazioni annonarie a Ostia*, Roma, École française de Rome, 2002, p. 94.

garantiti dalle regioni, in luogo del ricorso al *frumentum imperatum*. Secondo l'autore, con tale misura l'*optimus princeps*¹³⁸ aveva disposto che il cereale non venisse confiscato nelle varie province, bensì acquistato (*emit fiscus quidquid videtur emere*) con libero accordo (*Inde copiae, inde annona, de qua inter licentem vendentemque conveniat*), sì da incitare i *domini navium* a portare spontaneamente nella capitale quantità maggiori di frumento, a fronte dei vantaggiosi premi garantiti¹³⁹.

Ora, a dispetto del tono encomiastico dell'opera pliniana¹⁴⁰, che potrebbe far dubitare della bontà delle misure traiane, l'intervento del Principe è riscontrabile anche nel Digesto: l'imperatore infatti concesse ai *domini navium* molti privilegi, fatta eccezione per la *vacatio tutelae*; Callistrato nel quarto libro *de cognitionibus* (D. 27.1.17.6) afferma al riguardo che: '*Domini navium non videntur haberi inter privilegia, ut a tutelis vacent, idque divus traianus rescripsit*'¹⁴¹. Questo indizio, tra l'altro, induce a pensare che la categoria godesse

¹³⁸ Traiano è definito da Plinio '*optimus princeps*', poiché, tra le altre cose, aveva reintrodotta la libertà di parola e di pensiero; con i suoi ottimi provvedimenti l'imperatore viene contrapposto al tirannico Domiziano. Plinio ne esalta il rispetto per le magistrature e per il Senato, a cui era stata assicurata la *dignitas* e la *securitas*: tra gli scopi dell'oratore c'è infatti quello di incoraggiare una politica filosenatoria. Egli riconosce all'imperatore il potere assoluto, pur richiamandosi alla *libertas* che quest'ultimo aveva ripristinato, presentandola però come un dono gratuito frutto della generosità del sovrano.

¹³⁹ Plin. *Paneg.* 29,2-5: *Nec vero ille civilis, quam parens noster, auctoritate, consilio, fide reclusit vias, portus patefacit, itinera terris, litoribus mare, litora mari reddidit, diversasque gentes ita commercio miscuit, ut, quod genitum esset usquam, id apud omnes natum esse videretur. Nonne cernere datur, ut sine ullius iniuria omnis usibus nostris annus exuberet? Quippe non, ut ex hostico raptae perituraeque in horreis messes, nequidquam quiritantibus sociis auferuntur. Devehunt ipsi, quod terra genuit, quod sidus aluit, quod annus tulit: nec novis indictionibus pressi ad vetera tributa deficiunt. Emit fiscus, quidquid videtur emere. Inde copiae, inde annona, de qua inter licentem vendentemque conveniat: inde hic satietas, nec fames usquam.*

¹⁴⁰ Nel Panegirico, Plinio intende esaltare l'azione traiana di incentivazione del commercio, che, riprendendo un'idea cara alla filosofia stoica, favoriva l'affratellamento tra i popoli. Altresì, egli riconosce all'imperatore il potere assoluto, pur richiamandosi alla *libertas* che quest'ultimo aveva ripristinato, presentandola però come un dono gratuito frutto della generosità del sovrano; raccomanda ai futuri imperatori di seguire inoltre l'esempio di Traiano per agire, in concordia con il Senato e il ceto equestre, per il bene dell'impero.

¹⁴¹ Si legga *habere* al posto di *haberi*. Secondo SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 70 nt. 94, il termine *haberi* ha assunto la forma passiva sotto la 'influenza' della parola *videntur*, *videri* infatti somiglia molto a *haberi*.

L'esenzione dalla *tutela* era stata invece accordata ai *pistores* di Roma, come si evince da *Fragm. Vat.*, 233. Nondimeno, i *domini navium* non dovettero tardare a ottenerla, visto che in *Fragm. Vat.* 236 Ulpiano segnala che questo vantaggio finì per essere concesso a tutti quelli che lavoravano per l'annona del popolo romano (*sed nunc eis dari eam quae data est is qui annonam populi Romani iuvant*).

già di altro genere di esenzioni, come ad esempio quella dai *munera municipalia*¹⁴².

La politica legislativa volta a disciplinare i servizi annonari subirà un'evoluzione negli anni successivi, quando, durante l'età degli Antonini, particolare attenzione verrà posta ai controlli sull'effettivo svolgimento del servizio: cominciava ad essere avvertita, dunque, l'esigenza di riconoscere vantaggi soltanto a chi effettivamente avesse prestato il trasporto. La necessità di ottenere, nel più breve tempo possibile, ingenti quantità di approvvigionamenti, aveva indotto infatti gli imperatori, almeno nel primo secolo d.C., a concedere privilegi e immunità in maniera quasi indiscriminata; tutto ciò aveva comportato la nascita di fenomeni elusivi da parte degli operatori coinvolti, i quali, consapevoli dell'importanza assunta, avevano tentato in ogni modo di accaparrarsi quanti più vantaggi possibili. La dottrina, in proposito, riferendosi al rapporto bilanciato venutosi a creare in questo periodo tra *officium annonae* e operatori al suo servizio, usa il termine '*ausgeglichen*', proprio per sottolineare che gli interessi e i vantaggi accordati si rivelavano equilibrati per entrambi i contraenti¹⁴³.

La situazione dei secoli II e III d.C. è chiaramente descritta da alcuni passi dei *libri de cognitionibus* di Callistrato, inseriti nel cinquantesimo libro del Digesto sotto la rubrica '*De iure immunitatis*'.

In particolare, viene narrato che Adriano, attraverso un rescritto, aveva concesso l'immunità ai possessori di navi adatte alla navigazione marina, a condizione che queste venissero impiegate realmente al servizio dell'annona¹⁴⁴. Ancora più significativo è però quanto si trova in D. 50.6.6.9 (Call. *I cogn.*), dove viene riferito che il Divo Pio (probabilmente Antonino Pio) aveva predisposto dei controlli al fine di frenare gli abusi di coloro che volevano soltanto rivestire *imaginem navicularii effugiendorum munerum causa*, senza quindi svolgere

¹⁴² A ciò bisogna aggiungere che il successore di Nerva, secondo un'espressione di Plinio molto discussa (*paulo minus...quinque milia ingenuorum fuerunt quae liberalitas principis nostri conquisivit, invenit, adscivit*), avrebbe avuto il merito di includere, tra i beneficiari del frumento gratuito, cinquemila fanciulli; tuttavia, secondo quanto sostenuto da parte della dottrina (si veda C. SORACI, *Dalle frumentationes alle distribuzioni di pane. Riflessioni su una riforma di Aureliano*, «Quaderni Catanesi di studi antichi e medievali», n.s. anno IV-V, 2005-2006, pp. 345-437), alla quale si ritiene di aderire, il passo sopra citato sembra far riferimento piuttosto ai destinatari dei *congiaria* e non alla *plebs frumentaria*. Al riguardo cfr. Plin., *Paneg.* 28.4.

¹⁴³ Cfr. HERZ, *Wirtschaftsrechtsgeschichte*, cit., p. 115.

¹⁴⁴ D. 50.6.6.5 (Call., *I cogn.*): *Divus Hadrianus rescripsit immunitatem navium marinarum dumtaxat habere, qui annonae urbis serviunt*.

effettivamente alcun servizio¹⁴⁵. Entrambi i provvedimenti presentano inoltre un elemento in più rispetto a quanto stabilito da Claudio, atteso che essi si rivolgono a tutti gli armatori - allargando la platea dei destinatari - e non soltanto a quelli che, costruendo nuove imbarcazioni, le avessero messe a disposizione dell'annona; Adriano, infatti, conferisce ai proprietari navali che riforniscono Roma l'immunità dai *munera* municipali - esenzione successivamente confermata da Antonino Pio - precisandone anche le esatte condizioni.

In età successiva, secondo quanto riferito da Scevola in un passo tratto dal terzo libro delle *Regulae*, Marco Aurelio concede con editto l'esenzione dai *munera publica* a coloro che costruiscono e adibiscono a usi pubblici vascelli da cinquantamila *modii*, oppure più imbarcazioni da diecimila, fintantoché queste siano poste al servizio 'effettivo' dell'annona¹⁴⁶. Al riguardo, si potrebbe ipotizzare che il provvedimento avesse come scopo quello di restringere la categoria di soggetti che potevano godere dell'esenzione dai doveri municipali, avvantaggiando in tal modo le comunità cittadine, in quanto la *vacatio muneris publici* poteva così essere richiesta da un numero limitato di persone; la capacità di costruire navi del tonnellaggio indicato rientrava infatti tra le possibilità di pochi grandi armatori o di cittadini abbienti.

Un rescritto dei *Divi Fratres*, inoltre, pur rendendo ancora più restrittivo l'accesso al godimento dell'*immunitas*, sì da escludere tutti coloro che intendono sfuggire al *munus*, al contempo sembra estendere la possibilità anche a coloro che impegnavano la maggior parte del patrimonio nell'impresa marittima, oltretutto ai naviganti stessi¹⁴⁷. Come anticipato prima, qui Callistrato pone l'accento

¹⁴⁵ D. 50.6.6.9 (Call., *I cogn.*): *Divus quoque Pius rescripsit, ut, quotiens de aliquo naviculario quaeratur, illud excutiat, an effugiendorum munerum causa imaginem navicularii induat.*

¹⁴⁶ D. 50.5.3. (Scaev., *3 reg.*): *His, qui naves marinas fabricaverunt et ad annonam populi romani praefuerint non minores quinquaginta milium modiorum aut plures singulas non minores decem milium modiorum, donec hae naves navigant aut aliae in earum locum, muneris publici vacatio praestatur ob navem. senatores autem hanc vacationem habere non possunt, quod nec habere illis navem ex lege iulia repetundarum licet.* A tal proposito, una parte della dottrina (s.v. G. MARASCO, *Su alcune leggi relative ai 'negotiatores' in età imperiale*, Prometheus 15, 1989, pp. 64 ss.) ha ritenuto che il provvedimento non sia riconducibile a Marco Aurelio ma sia addirittura anteriore ad esso, tanto da risalire al tempo di Adriano.

¹⁴⁷ D. 50.6.6.6 (Call. *I de cogn.*): *Licet in corpore naviculariorum quis sit, navem tamen vel naves non habeat nec omnia ei congruant, quae principalibus constitutionibus cauta sunt, non poterit privilegio naviculariis indulto uti. idque et divi fratres rescripserunt in haec verba: ἦσαν και ἄλλοι τινε ἐπι προφάσει τῶν ναυκλήρων και τον σῆτον και ἔλαιον ἐμπορευομένων εἰ την ἀγοραν τοῦ δήμου τοῦ Ρωμαϊκοῦ ὄντων ἀτελῶν ἀξιούντε τᾶ λειτουργία διαδιδράσκειν, μήτε ἐπιπλέοντῃ μήτε το πλέον μέρος τῆ οὐσίᾳ ἐν ταῖ ναυκληρίαι και ταῖ ἐμπορίαι ἔχοντῃ. ἀφαιρεθῆτω τῶν τοιούτων ἡ ἀτέλεια.*

sull'inasprimento dei controlli da parte degli imperatori, volti ad arginare i fenomeni elusivi posti in essere da armatori e appaltatori che volevano usufruire dei vantaggiosi privilegi garantiti per il trasporto pubblico. Il provvedimento descritto prende in considerazione, infatti, il caso di quei soggetti che, pur facendo parte del *corpus naviculariorum*, non erano possessori di imbarcazioni e, per l'effetto, non avrebbero potuto godere delle esenzioni accordate per legge. Per inquadrare tale fattispecie, parte della dottrina ha proposto la distinzione tra *navicularii* 'attivi ed effettivi', che affrontavano i rischi della navigazione ed erano proprietari di navi, e 'onorari', i quali si limitavano semplicemente a finanziare l'impresa marittima con l'apporto di capitali¹⁴⁸.

Il contenuto di tale costituzione è da leggere in combinato disposto con un altro rescritto di Adriano, nel quale viene stabilito che non potrà godere dei privilegi chi avesse acquistato navi, investendo soltanto una modica parte del proprio patrimonio, al solo fine di ottenere i privilegi e utilizzare i guadagni ottenuti per investimenti che non fossero quelli dell'attività marittima¹⁴⁹.

Disposizioni di contenuto simile non mancano neanche nel corso del III sec. d.C., a riprova del fatto che quelli analizzati non rappresentavano meri episodi, ma rientravano all'interno di un vero e proprio programma imperiale di disciplina degli aspetti giuridico-economici della politica annonaria.

Al riguardo, celebre è il passo contenuto nel primo dei "*libri de cognitionibus*" di Callistrato, secondo il quale, sia ai *navicularii, qui annonae urbis serviunt*, sia ai *negotiatores, qui annonam urbis adiuvant*, veniva garantita l'immunità.

¹⁴⁸ Cfr. HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., pag. 122, il quale, pur operando la distinzione tra partecipazione diretta all'impresa e partecipazione puramente finanziaria, ipotizza la presenza contestuale di piccoli *navicularii*, che svolgevano in prima persona il trasporto e grandi armatori, che invece fornivano soltanto i capitali per la navigazione. DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 254, peraltro, richiamando l'esempio di Catone riportato da Plutarco (*Plu. Cat.*, 21) sostiene che la partecipazione all'impresa marittima poteva avvenire anche al di fuori di una *societas* o di un *corpus*.

¹⁴⁹ D. 50.6.6.8 (Call., *I de cogn.*): *Negotiatio pro incremento facultatum exercenda est. alioquin si quis maiore pecuniae suae parte negotiationem exercebit, rursus locuples factus in eadem quantitate negotiationis perseveraverit, tenebitur muneribus, sicuti locupletes, qui modica pecunia comparatis navibus muneribus se publicis subtrahere temptant: idque ita observandum epistula divi hadriani scripta est.*

D. 50.6.6.3 (Call.1 *cogn.*)

Negotiatores, qui annonam urbis adiuvant, item navicularii, qui annonae urbis serviunt, immunitatem a muneribus publicis consequuntur, quamdiu in eiusmodi actu sunt, nam remuneranda pericula eorum, quin etiam exhortanda praemiis merito placuit, ut qui peregre muneribus et quidem publicis cum periculo et labore fungantur, a domesticis vexationibus et sumptibus liberentur, cum non sit alienum dicere etiam hos rei publicae causa, dum annonae urbis serviunt, abesse¹⁵⁰.

In questo specifico caso sembra di poter riscontrare un'evoluzione del sistema, posto che il giurista, nella prima parte del brano narra di come verrà riconosciuto un regime particolare di esenzioni ai *negotiatores* e ai *navicularii*, *quamdiu in eiusmodi actu sunt*, ossia per il tempo in cui essi sono posti al servizio dell'*annona* stessa, mentre nella seconda parte del testo procede alla descrizione delle ragioni che portarono all'adozione del provvedimento, affermando che sembrò giusto ricompensare per i pericoli corsi, incoraggiare con premi oltreché esentare da prestazioni e spese private, coloro che, con rischio e fatica, svolgono un servizio, assentandosi 'per causa pubblica' al fine di occuparsi dell'*annona* dell'*Urbe*; questi soggetti, secondo l'autore, venivano liberati *a domesticis vexationibus et sumptibus*, perché, rendendo un servizio all'*annona*, lo rendevano alla propria città.

Prima di proseguire con l'analisi del frammento, occorre accennare al diverso significato che assumono qui i termini *navicularius* e *negotiator*, indicativi delle scelte politiche adottate in quest'epoca; dalla lettera del testo si evince che, mentre la prima figura 'serve' l'*annona* ed è con essa in rapporto diretto, la seconda, ossia il *negotiator*, 'collabora' semplicemente, fungendo quindi da intermediario¹⁵¹. In realtà, la distinzione non sembra essere poi così netta: Rickman ha sostenuto, infatti, che sia nel corso della Repubblica che durante il Principato, la maggior parte degli armatori, in grado di trasportare nonché

¹⁵⁰ Per quanto riguarda la datazione, una parte della dottrina ritiene che il passo sia riconducibile all'età di Traiano (cfr. SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 47 ss.). DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 496 ss., invece, sostiene che il provvedimento descritto risalga all'età di Pertinace. Per GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., pp. 78 ss., infine, la misura è riconducibile a Caracalla.

¹⁵¹ Cfr. RODRIGUEZ ALMEIDA, *Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro*, in D'ARMS – KOPFF, *The Seaborne Commerce*, pp. 278 e 288.

scambiare per conto proprio le merci¹⁵², esercitava al contempo l'attività di mercante. Ciò è dimostrato, tra l'altro, dal materiale anforario proveniente dalla Betica, in cui nomi di *mercatores* che trasportavano olio per l'annona si trovano coinvolti anche in commerci di altre *species* distribuite in varie parti dell'impero, testimoniando indi l'esistenza di figure polivalenti, che agivano sia da privati che per il servizio pubblico. Dai *tituli* di età severiana, si possono ricavare quindi elementi utili per comprendere il rapporto tra *navicularii* e *mercatores*, non escludendosi che le due funzioni fossero compatibili l'una con l'altra, potendo lo stesso soggetto agire, talvolta da commerciante, talaltra da trasportatore, con l'effetto che questi *olearii* rappresentavano in realtà figure ibride di armatori-mercanti¹⁵³.

Ciò premesso, e tornando al contenuto del frammento di Callistrato, appare dunque valorizzato da parte dell'*officium annonae* il ruolo delle corporazioni professionali, attraverso il riconoscimento di alcune, l'uso di altre per l'esecuzione dei *publica munera* e soprattutto l'intensificazione dei controlli. L'intenzione era infatti quella di fronteggiare i tentativi dei cittadini che si trasferivano nelle campagne limitrofe o ricorrevano ad altri espedienti pur di sottrarsi agli obblighi scaturenti dalla propria *origo*¹⁵⁴. Dovette essere abbastanza usuale, tanto da essere attestato anche in età successiva (fine III-IV d.C.), che un membro della curia, il cui *status* era diventato pressoché ereditario, stanco dei gravosi oneri da dover sostenere, tendesse a far parte del *corpus naviculariorum*, funzione questa, che veniva tutto sommato ricompensata con numerosi vantaggi¹⁵⁵. Lo stesso

¹⁵² Si veda RICKMAN, *The Grain Trade*, cit., p. 269.

¹⁵³ A tale conclusione giunge J. REMESAL RODRIGUEZ, *La annona militaris y la exportación de aceite betico a Germania*, Madrid, 1986, p. 111, pur sottolineando la difficoltà di determinare con esattezza tale dato, facendo riferimento esclusivo alle epigrafi ispaniche. Cfr. anche HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., p. 129, il quale però non riesce a spiegare se questi agissero in qualità di agenti o se comprassero i prodotti autonomamente. Probabilmente, è a questa figura che si riferisce Scevola nelle *Regulae* (D. 50.4.5), quando afferma che per godere della *vacatio* dai *munera* questi dovevano investire *magnam partem patrimonii*.

¹⁵⁴ Significativo in proposito è D. 50.5.1.2 (Ulp., *l. sing. de off.*): *Qui in fraudem ordinis in honoribus gerendis, cum inter eos ad primos honores creari possint qui in civitate munerabantur, evitandorum maiorum onerum gratia ad colonos praediorum se transtulerunt, ut minoribus subiciantur, hanc excusationem sibi non paraverunt*. Cfr. SANTALUCIA, I «*libri opinionum*» di Ulpiano, I, Milano, 1971, pp. 212 ss., il quale descrive le modalità con cui Ulpiano tentò di schematizzare e ridefinire «l'oppressivo sistema di liturgie che sotto i Severi si avviava a divenire uno dei principali mezzi con cui il potere centrale tentava di far fronte alla crisi economica sempre più diligante».

Gothofredo, infatti, seppur in riferimento al IV sec., indica che avveniva “*plerumque et ordinarie*” l’ingresso dei curiali tra le fila dei *navicularii*. A tal proposito, significativa risulta anche la serie di passi del Digesto, tratti da opere di giuristi severiani, dai quali traspaiono gli espedienti adoperati dagli armatori e dai mercanti per sottrarsi ai gravosi *munera*, nonché gli sforzi posti in essere dall’Impero per scongiurarli. Tra questi, come già indicato *supra* in riferimento a D. 50.6.6.6-9, ricorrente doveva essere l’acquisto di navi a basso prezzo per simulare l’adempimento in prima persona del servizio, onde poter godere dei privilegi e delle esenzioni, visto che, in un frammento dei *Libri opinionum* di Ulpiano, viene espressamente indicato che coloro che fingano di esercitare attività collegate con il commercio annonario *nulla constitutione immunitatem a muneribus civilibus habent*¹⁵⁶.

La tendenza a sottrarsi agli oneri della città è evidente anche in altri luoghi del Digesto, non riguardanti però il naviculariato: si pensi ad esempio a D. 3.2.2.2 (Ulp., *l.6 ad. ed.*), in cui Ulpiano presenta il caso di uomini che, pur di sottrarsi a quanto sopra descritto, si arruolano tra le fila dell’esercito imperiale; ed ancora, si ricordi quanto espresso da Callistrato nel primo dei *libri de Cognitionibus* (D. 50.2.11), nel quale viene descritta la fattispecie di municipali anziani, che chiedendo in anticipo di accedere al decurionato, facevano in modo che i doveri pubblici andassero a gravare sui cittadini più giovani.

La politica severiana fu del resto caratterizzata dall’introduzione progressiva, sia di *munera publica* volti a garantire le esigenze della vita delle comunità, sia dall’accrescimento delle richieste provenienti dall’*aerarium*. Tra questi, doveva rientrare molto probabilmente la costruzione di navi, considerato che Ulpiano, nel *de officio proconsulis*, riportando quanto disposto da Severo e

¹⁵⁵ Al riguardo, significativo è l’esempio citato da Libanio (*Ep.* 705, del 362), il quale narra il caso di un decurione che chiede di poter far parte di “quelli che portano il grano dall’Egitto” per evitare di dover adempiere ai *munera curialia*. A.H.M. JONES, *The Greek City from Alexander to Justinian*, Oxford, 1940, p. 189, in proposito, sostiene che, benché molti membri della curia non volessero rinunciare al loro *status* sociale, allo stesso modo, si verificavano casi di altri, che tentavano di uscirne per poter ottenere l’immunità.

¹⁵⁶ D. 50.6.1pr. (Ulp., 3 *Opin.*): *Qui ob hos tantum in navibus sint, ut in eis agendi causa operarentur, nulla constitutione immunitatem a muneribus civilibus habent*. Si veda in proposito anche D. 50.6.6.9: (Callistratus 1 *de cogn.*): *Divus quoque pius rescripsit, ut, quotiens de aliquo naviculario quaeratur, illud excutiatur, an effugiendorum munerum causa imaginem navicularii induat*.

Caracalla in proposito, afferma proprio che i veterani verranno esonerati dalla requisizione dei battelli (D. 49.18.4).

Infine, un passo di Scevola degli inizi del III sec. riferisce della *vacatio muneris publicis* accordata a *navicularii e mercatores olearii* che, per la durata di un quinquennio, mettono a disposizione del fisco gran parte del loro patrimonio¹⁵⁷.

Come si può notare, dunque, il sistema di esenzione sembra delinearsi in maniera sempre più specifica: non solo viene richiesto che il servizio sia effettivo e controllato in maniera progressivamente più rigida, ma viene regolata altresì la durata dell'esenzione.

Ricapitolando dunque: il legame con la legislazione precedente (I sec.) appare qui (cfr. D. 50.6.6.3) evidente sotto diversi punti di vista. In primo luogo, perché si stabilisce, non soltanto che il rischio sostenuto verrà remunerato, ma che l'azione intrapresa verrà incoraggiata tramite premi (*nam remuneranda pericula eorum, quin etiam exhortanda praemiis merito placuit*), espressione questa, che evidenzia come venga data ormai quasi per scontata l'incentivazione dell'insidioso servizio pubblico e che testimonia una consuetudine legislativa già certamente riconosciuta, quantomeno al tempo di Callistrato. Parte della dottrina ha ritenuto infatti che il contenuto di D. 50.6.6.4¹⁵⁸, in cui si parla di '*certa forma*' della *immunitas* rappresenti la prova che almeno al tempo di Severo e Caracalla l'insieme delle esenzioni riconosciute fosse stabilito ormai in via definitiva¹⁵⁹. Pur non condividendo appieno la tesi sostenuta da De Robertis, giacché essa necessiterebbe del supporto di ulteriori fonti, nondimeno, non si può non riscontrare la presenza di elementi che fanno propendere per il consolidamento del sistema.

Anche il richiamo a entrambi gli operatori commerciali - *negotiatores* e armatori – risulta perfettamente in linea con quanto indicato nella *Vita Divi Claudii* di Svetonio e nelle altre fonti di cui sopra, quando si è descritta la differente funzione svolta dalle due categorie. Secondo l'esegesi proposta, infatti,

¹⁵⁷ D. 50.4.5 (Scaevola 1 reg.): *Navicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonii ei rei contulerunt, intra quinquennium muneris publici vacationem habent.*

¹⁵⁸ Callistratus 1 de cogn.: *Immunitati, quae naviculariis praestatur, certa forma data est: quam immunitatem ipsi dumtaxat habent, non etiam liberis aut libertis eorum praestatur: idque principalibus constitutionibus declaratur.*

¹⁵⁹ Cfr. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, cit., pp. 116-117.

la concessione sarà garantita in maniera indistinta, sia ai mercanti che intraprendono da sé la navigazione, sia agli armatori che abbiano ricevuto l'appalto per lo svolgimento del servizio¹⁶⁰.

Il mancato riferimento alla stagione invernale, indicato invece da Svetonio, evidenzia altresì una graduale trasformazione del processo, giacché conferma il carattere non più 'stagionale' di tali concessioni¹⁶¹: queste vengono accordate, non più per indurre armatori ed appaltatori ad affrontare i pericoli della navigazione in periodo di *mare clausum*, ma costituiscono ormai il corrispettivo ordinario garantito per i serviziannonari resi¹⁶².

Ebbene, alla luce di quanto sopra, quantunque si possa notare una certa continuità tra i provvedimenti dei primi imperatori e quelli del III sec., non può non rilevarsi al contempo lo sviluppo e la presenza sempre più costante dell'elemento dei *munera* all'interno della politica fiscale di quest'età. La centralità assunta dalla scelta di uno specifico modello fiscale, che ponesse al centro la materia dei *munera* fondiari, in special modo dopo la riforma del 199-200 d.C. compiuta in Egitto¹⁶³, portò infatti, nelle intenzioni dei Severi, alla rielaborazione della categoria del *munus publicum* e, riprendendo le parole di Giangrieco Pessi: “alla trasformazione, in chiave unitaria, della categoria [...] con l'emergere della funzione pubblica dell'imposta e con il graduale affermarsi dell'autonomia dell'obbligo fiscale (sempre più connesso al patrimonio e alla persona e sempre più lontano dalla carica e dalla funzione pubblica svolta)”¹⁶⁴. È quindi nella ricostruzione che i giuristi severiani e Papiniano in particolare

¹⁶⁰ Cfr. SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 47.

¹⁶¹ Qualora si aderisse all'interpretazione secondo la quale l'editto di Claudio conferiva privilegi solo per la stagione invernale.

¹⁶² Al riguardo, si ritiene di aderire alla tesi proposta da HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., pp. 144 ss., che colloca i *negotiatores* all'interno della categoria dei commercianti e dei mercanti che provvedevano volontariamente all'approvvigionamento della città.

¹⁶³ Cfr. SHA, *vita Sev.*, 17.3.

¹⁶⁴ Si veda GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., pp. 48-49. L'ipotesi avanzata dall'autrice, alla quale si ritiene di aderire, inquadra tale fenomeno come conseguenza del processo di costruzione di un'amministrazione centrale dell'Impero avente lo scopo di controllare e governare le varie comunità, superando le differenze tra i diversi ordinamenti locali e trasformando gradualmente le magistrature provinciali in semplici organi dell'amministrazione stessa. In un tale contesto, sarebbe emersa la necessità di codificazioni normative idonee a garantire un'azione rapida ed efficace ai rappresentanti del potere centrale, che fornissero al contempo veri e propri 'prontuari di norme di diritto tributario' utili al controllo sul conferimento degli *honores*, l'imposizione dei *munera* e la dispensa dalle funzioni pubbliche.

propongono dei *munera publica* che si coglie una delle novità politico-economiche dell'età dei Severi. Proprio in questo quadro, l'irrigidimento del sistema di tali obblighi contribuirà al mutamento dei rapporti tra *officium annonae*, *navicularii* e *negotiatores* e all'eliminazione di qualsivoglia ulteriore intermediazione. Agendo in una prospettiva più ampia, infatti, i giuristi severiani, ricomprendendo le *collationes* tra i doveri pubblici¹⁶⁵ e sostenendo il carattere personale della contribuzione individuale, qualificheranno l'onere tributario come vero e proprio strumento utile per modellare la comunità imperiale.

¹⁶⁵ Quanto detto sembra ricavarsi dal brano tratto dal primo libro dei *Responsa* di Papiniano (D. 50.5.8.3), nel quale viene affermato che: *Qui muneris publici vacationem habet, per magistratus ex improviso collationes indictas recte recusat; eas vero, quae e lege fiunt, recusare non debet*. Il giurista, delineando la *vacatio* dai *munera publica*, indica altresì che le *collationes* rientrano al loro interno secondo quanto stabilito dalla cancelleria imperiale e dalla giurisprudenza. A tal proposito cfr. GRELLE, *Stipendium*, cit., pp. 87 ss., il quale prende le mosse da tale frammento per ritenere che proprio all'età di Papiniano le *collationes* erano qualificabili come *munera publica*.

c) L'Età dei Severi: un momento chiave per il passaggio al controllo statale

L'epoca severiana è quindi considerata dalla maggior parte della letteratura come uno snodo fondamentale nel processo organizzativo dei servizi annonari, all'esito del quale si potrà assistere ad un ricorso sempre minore al commercio privato per il rifornimento dei granai imperiali, a causa dell'introduzione di un forte regime vincolistico¹⁶⁶; questo fenomeno viene in parte ricondotto alla eliminazione del ricorso agli intermediari nel commercio del grano, al fine di operare una riduzione drastica dei costi, necessari per la raccolta.

Ma procediamo con ordine.

Le ragioni di questo mutamento possono essere spiegate alla luce dalle riforme economiche intraprese da Settimio Severo nel corso del suo regno. Secondo quanto narrato nella *Historia Augusta*, il *princeps* si occupò costantemente e con solerzia dell'annona, procedendo alla elargizione quotidiana e gratuita al popolo di abbondanti quantità di viveri, arrivando finanche a lasciare, alla sua morte, un canone di grano di sette anni e olio sufficiente per ulteriori cinque anni.

Il progetto politico dei Severi di riorganizzazione dell'apparato burocratico ed amministrativo dell'Impero trova il suo fulcro nelle riforme di politica fiscale portate avanti nel corso del III sec.¹⁶⁷. La tendenza della dinastia ad accontentare le richieste del ceto equestre, che andava ad alimentare proprio l'apparato burocratico, comporterà, tra le altre cose, che la politica legislativa in campo economico sarà caratterizzata dalla tendenza ad espandere l'attività negoziale del

¹⁶⁶ Si vedano su tutti: L. DE SALVO, *Pubblico e privato in età severiana: il caso del trasporto dell'olio betico e l'epigrafia anforaria*, in *Navires et commerces de la Méditerranée antique*, Hommage à J. ROUGÉ, CH 33, 1988, pp. 333-334; HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung* cit., p. 153; in parte anche PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture* cit., pp. 207; 224.

¹⁶⁷ Naturalmente queste problematiche sono connesse alle esigenze di cambiamento economico e sociale che caratterizzarono l'intero terzo secolo. Al riguardo cfr. S. MAZZARINO, *L'impero romano*, Roma, 1973, pp. 601; 921; M. MAZZA, *Lotte sociali e restaurazione autoritaria nel III secolo d.C.*, Catania, 1970; DE MARTINO, *Storia economica*, II cit., pp. 357 ss. Secondo M.V. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale e politica finanziaria sotto i Severi*, Roma, 1988, pp. 33 ss. quanto detto risulta collegato con le vicende della crisi agraria e militare, con il fenomeno della municipalità e con la necessità di una configurazione giuridica precisa dei diritti e doveri dei funzionari imperiali, con particolare riferimento ai *procuratores*. Nel disegno politico della dinastia vi era infatti l'intenzione di ottenere l'appoggio incondizionato del ceto equestre a discapito dell'ordine senatorio. Secondo F. GRELLE, *Stipendium vel tributum. L'imposizione fondiaria nelle dottrine giuridiche del II e III secolo*, Napoli, 1963, p. 89: «per comprendere la politica sociale severiana bisognerebbe distinguere fra interessi della classe senatoria in Roma e nelle province e quelli dei "ceti medi" che alimentano la burocrazia (ed esprimono i giuristi). I militari vengono assimilati proprio a questa classe intermedia».

fisco, per giungere alla pressoché completa sostituzione dello stesso all'*aerarium populi romani*¹⁶⁸, atteso che, militari e cavalieri venivano individuati come 'elementi di stabilità' dell'impero stesso¹⁶⁹. In questo contesto di continuo aumento delle erogazioni statali ed in particolar modo delle spese militari, nell'ottica del potenziamento dell'esercito quale espressione di un nuovo ceto medio e strumento di legittimazione del consenso imperiale, Settimio Severo andò alla ricerca di tutti i mezzi utili al reperimento di entrate finanziarie¹⁷⁰. Di conseguenza, la legislazione e la giurisprudenza di questa età, essendo finalizzate alla costruzione di un'amministrazione finanziaria unitaria sottoposta all'*imperium* esclusivo del Principe, risultano del tutto incentrate sull'obiettivo di rafforzare l'efficienza e la posizione privilegiata del fisco¹⁷¹. In *HA, Sev. 12, 1-4*, ad esempio, viene descritto come dopo la battaglia di *Lugdunum* del 197, Settimio Severo avesse provveduto alla istituzione della *res privata*¹⁷².

A seguito delle confische imperiali, inoltre, il ricorso all'acquisto di *frumentum* dai privati si era ridotto in maniera costante, comportando che, a

¹⁶⁸ Non a caso si registrano proprio in questo periodo i primi tentativi di elaborazione sistematica della materia riguardante il fisco. Basti ricordare il *de iure fisci* di Callistrato nonché i *Fragmenta de iure fisci* di Paolo e il *Liber singularis de delatoribus* di Marciano, che rappresentano le prime 'monografie' sul tema.

¹⁶⁹ Sul punto cfr. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., p. 37 e la copiosa bibliografia da essa richiamata.

¹⁷⁰ In linea con le motivazioni di ordine politico-economico che spingevano la sua dinastia (volte all'incentivazione del ceto equestre), devono essere interpretati i provvedimenti di Settimio Severo, finalizzati alla concessione di esenzioni a soldati e veterani. Basti pensare a quei rescritti imperiali, riferiti dai giuristi dell'epoca (Ulp., *l. 3 opin.*) D. 49.18.2, in cui viene concesso ai veterani di potersi avvalere delle immunità, non solo nella città di origine, ma anche in qualsiasi provincia dell'impero. Di tenore simile è quanto detto da Papiniano nel trentaseiesimo libro delle *Quaestiones* (D. 50.5.7), ma nello stesso senso si colloca anche D. 3.2.2.2, dove si legge che sarebbero stati dispensati da oneri di natura non patrimoniale tutti quei *milites* che avessero portato a termine il servizio militare. Principio questo, che verrà confermato successivamente da Caracalla con rescritto (C.I. 10.55.1).

¹⁷¹ Secondo la dottrina (su tutti DE MARTINO, *Storia*, cit, IV, 2, pp. 893 ss. con l'ampia letteratura ivi citata e GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., pp. 37 ss.) questo processo, che ebbe inizio con il graduale esautoramento dell'erario a vantaggio della cassa imperiale, rappresenta una caratteristica peculiare di tutto il Principato.

¹⁷² Al riguardo, si vedano su tutti: DE MARTINO, *Storia della costituzione romana*, 4, 2, Napoli 1975, p. 915; A. MASI, *Ricerche sulla res privata del princeps*, Milano, 1971, pp. 49 ss.

. Sull'età in cui collocare tale fenomeno la dottrina è divisa. Secondo MASI, *Ricerche*, cit., pp. 12 ss., infatti, ciò avvenne durante il principato di Antonino Pio; BALDACCI, *Commercio e stato*, cit., pp. 738 ss. e T. SPAGNUOLO VIGORITA, *Secta temporum meorum, Kleiò 3*, Palermo, 1978, p. 71, fanno risalire il passaggio dall'età adrianea in avanti. Posizione parzialmente diversa assume invece E. LO CASCIO, *Patrimonium, ratio privata, res privata*, AIIS 3, 1972, pp. 108 ss., secondo il quale Settimio Severo non fece altro che sostituire la *res privata* alla *ratio privata*.

differenza di quanto riscontrato in età traiana, in quest'epoca si fece fronte al fabbisogno di cereale mediante il prelievo delle imposte in natura, ed in misura minore, attraverso il sistema degli appalti.

Quanto detto trova conferma anche nel materiale anforario proveniente dalla Betica, che dimostra la progressiva eliminazione del ricorso agli intermediari in favore della contrattazione diretta con i *navicularii* stessi, la cui funzione – a differenza del passato nel quale spesso le figure di armatori e mercanti coincidevano – adesso veniva limitata esclusivamente al trasporto. Il dato interessante che emerge a partire dall'età di Settimio Severo è infatti quello della presenza, nell'iscrizione *beta* collocata sul ventre delle anfore, della scritta *fisci rationis patrimonii* in luogo della solita indicazione del *mercator-navicularius*¹⁷³. Questi *tituli* sostituiscono del tutto i nomi dei mercanti privati fino all'età di Alessandro Severo, quando quest'ultimi ricompaiono, per coesistere nuovamente con i primi.

In questa prospettiva va altresì collocata la trasformazione dell'*annona militaris* in imposta ordinaria, precisamente a partire dalla data del viaggio di Settimio Severo in Egitto (199-200), momento che segnò anche la concessione dello stato municipale a tale provincia. Con la trasformazione di tale riscossione in tassa stabile e non più eccezionale, oltretutto ben vista dai soldati in quanto riscossa in natura e, come tale, non soggetta alla diminuzione del potere d'acquisto del denaro, l'imperatore aveva cercato infatti di far fronte alla sempre crescente spesa pubblica, e in particolar modo, a quella militare.

Ciò posto, lo spartiacque fondamentale per l'introduzione del regime vincolistico nei rapporti tra Impero e *navicularii* è rappresentato dalla età di Aureliano; quest'ultimo, ponendosi sullo stesso solco tracciato in precedenza da Settimio Severo, andò finanche oltre, arrivando ad istituire nuove corporazioni statali in Egitto e nel Lazio; secondo quanto narrato nella *Historia Augusta*, infatti, egli *navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posuit*¹⁷⁴. La *vita* del *Divus Aurelianus* riporta infatti un'epistola indirizzata dal

¹⁷³ Cfr. RODRIGUEZ ALMEIDA, *Novedades de epigrafia anforaria del Monte Testaccio*, in BALDACCI et ALII, *Recherches sur les amphores romaines*, Rome, 1972, pp. 197 ss.; ID., *Bolli anforari del Monte Testaccio I*, BCAR 84, 1974-1975, pp. 209 ss.

¹⁷⁴ Cfr. *HA Aur.* 47,2-3: *Aurelianus Augustus Flavio Arabiano praefecto annonae. inter cetera, quibus dis faventibus Romanam rem publicam iuvimus, nihil mihi est magnificentius quam quod additamento unciae omne annonarum urbicarum genus iuvi. 3 quod ut esset perpetuum,*

princeps al prefetto dell'annona, nella quale viene fatto riferimento proprio a questo intervento volto all'incremento dei trasporti fluviali. Ora, a prescindere dalle valutazioni circa l'attendibilità o meno dell'*epistula*, bisogna concentrare l'attenzione in questa sede su un altro aspetto del testo, ossia il riferimento fatto nella narrazione all'istituzione di corporazioni di battellieri fluviali. Parte della letteratura spiega il fenomeno, e in special modo il richiamo ai *navicularii amnici*, con la creazione di *corpora* prima inesistenti facenti il loro ingresso soltanto adesso nel campo dei trasporti¹⁷⁵. Questa tesi risulta però ampiamente smentita dalle testimonianze epigrafiche¹⁷⁶ del *Corpus Inscriptionum Latinarum*, che attestano la sussistenza di rapporti tra *codicarii* e amministrazione annonaria in varie iscrizioni di età anteriore. Ciò è testimoniato, in primo luogo, dalla presenza di una *statio* a loro dedicata nel Piazzale delle Corporazioni di Ostia (*CIL* XIV 4549, 43), ma non mancano fonti, come *CIL* XIV 309 e *CIL* XIV 4234, in cui si citano personaggi che ricoprono più cariche, tra cui quella di *codicarius*: M. Caerellius Iazemis, ad esempio, era *quinquennalis pistorum, codicarius e mercator frumentarius* mentre L. Calpurnius Chius era stato *quinquennalis corporis frumentariorum pistorum* oltreché *codicarius*; alla prima metà del III sec. d.C. risale inoltre una dedica dei *codicarii navicularii* ad un *procurator portus utriusque*.

Pertanto, essendo evidente che le associazioni di battellieri erano già attive e ben organizzate in epoca precedente a quella di Aureliano, bisognerà interpretare in maniera diversa quanto emerge dalla *Historia Augusta*, ravvisando piuttosto un interesse specifico dell'impero a incrementare i carichi di frumento mediante la creazione di *corpora* da affiancare a quelli già esistenti¹⁷⁷. Stessa spiegazione può essere fornita per l'accento ai *navicularios Niliacos apud Aegyptum novos*, dato che il trasporto fiscale di grano in tale provincia ha origini

navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posuit, Tiberinas exstruxi ripas, vadum alvei tumentis effodi, dis et Perennitati vota constitui, almam Cererem consecravi.

¹⁷⁵ Cfr. SIRKS, *Food for Rome*, cit., p. 140.

¹⁷⁶ Su tutti: WALTZING, *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, Louvain, 1895-1900, 2, Louvain, 1895-1900, pp. 70 ss.; ROUGÉ, *Recherches*, cit., p. 195; DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 388.

¹⁷⁷ Aggiunta resa necessaria dalle mutate circostanze economiche.

antichissime, risalendo addirittura all'età tolemaica¹⁷⁸; al riguardo, l'aggettivo *novi* potrebbe essere inteso, secondo quanto ipotizzato da De Salvo, come 'nuovo tipo di rapporto con lo stato'¹⁷⁹.

Dall'analisi delle fonti indicate emerge dunque un quadro abbastanza chiaro, quantomeno con riferimento ai primi tre secoli di età imperiale. Il sistema di incentivazione ed esenzione delineato sembra riguardare, infatti, dapprima soltanto la navigazione invernale, come risulta dal frammento della *Vita Divi Claudii* di Svetonio (Suet. *Cl.* 18.4)¹⁸⁰, salvo poi rivelarsi esteso, a prescindere dalla stagione, a coloro che costruivano battelli di un certo tonnellaggio e trasportavano grano fiscale per un periodo determinato, secondo quanto si evince, tra gli altri, da Gai. *inst.* 1, 32 c e Ulp. *reg.* 3.6. Quest'ultimo aspetto non è certamente di poca rilevanza, atteso che la dottrina, fino ad oggi, ha ritenuto quello claudiano come un provvedimento dettato dall'emergenza, non collegandolo debitamente alle testimonianze di epoca successiva. Senza voler ripercorrere l'intera evoluzione dei secoli seguenti, si osserva comunque, come già poco tempo dopo gli interventi imperiali fossero diventati sempre più costanti: Nerone infatti garantirà con editto veri e propri vantaggi fiscali per l'investimento del patrimonio in navi o, comunque, nell'impresa marittima (Tac. *Ann.* 13,51,3) e ridurrà il prezzo del grano da acquistare sul mercato.

La situazione dei secoli II e III d.C., chiaramente descritta da frammenti dei *libri de cognitionibus* di Callistrato di cui sopra, evidenzia inoltre un vero e proprio irrigidimento del sistema, testimoniato dallo sviluppo di provvedimenti imperiali, miranti più alla verifica attenta dello svolgimento effettivo del servizio, che alla disciplina di *privilegia e immunitates*.

Infine, prima di concentrare l'attenzione sulle testimonianze del Codice Teodosiano, si rileva come già da Settimio Severo, ma in special modo con Aureliano, cominciano a delinearsi misure, come l'eliminazione degli intermediari nell'acquisto del grano e la creazione di nuovi *corpora* di battellieri, che caratterizzeranno pienamente il regime vincolistico imperiale di età successiva.

¹⁷⁸ Cfr. con quanto si dirà nel terzo capitolo. A tal proposito, si veda LIEBENAM, *Zur Geschichte und Organisation des römischen Vereinswesens*, Leipzig, 1890 (rist. 1964).

¹⁷⁹ Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., pag. 388.

¹⁸⁰ Aderendo all'interpretazione secondo la quale l'editto di Claudio conferiva privilegi solo per la stagione invernale.

L'occasione fornita dalla carestia del 51 d.C. di cui parla Svetonio¹⁸¹, ma probabilmente la stessa politica legislativa di Claudio, sembrano aver inaugurato quindi una prassi commerciale tra Impero, armatori e *negotiatores*, destinata a protrarsi, in base a quanto si evince dal Teodosiano, fino ai secoli IV e V sec. d.C.

L'incentivazione a effettuare traversate in periodo avverso trova infatti riscontro anche oltre tre secoli dopo. Al riguardo, è possibile citare C.Th. 13.9.3. (380 d.C.), costituzione emanata il 6 febbraio dagli imperatori Graziano, Valentiniano e Teodosio e indirizzata ai *navicularii* africani, congiuntamente a quella di C.Th. 13.5.16.

C.Th. 13.9.3.2 (*De naufragiis*)

Imppp. Gratianus, Valentinianus et Theodosius aaa. naviculariis Afris salutem.

Ut omnis in posterum ... ut a duarum semis centesimarum, quae ex hibernis oneribus postulantur a vobis, petitio conquiescat.

Qui viene affermato che in futuro, in qualunque circostanza, cesserà (o sarà sospesa) la percentuale di *duarum semis centesimarum* (metà di due centesime) richiesta per la navigazione invernale: sembra quindi che almeno fino alla fine del IV sec. d.C., non solo fosse praticato dai *navicularii* il trasporto invernale, ma che fosse per di più ancora incentivato¹⁸². Si può osservare, infatti, subito dopo la lacuna del testo, il riferimento alle percentuali di pagamento da accordare ai *navicularii* in caso di viaggi invernali: “*ut a duarum semis centesimarum, quae ex hibernis oneribus postulantur a vobis*”. Secondo un'interpretazione letterale, l'espressione equivale ad una parte di retribuzione che può variare dal 2,50% al 4% del carico trasportato¹⁸³, corrisposta agli armatori oltre il nolo ordinario, al fine di ricompensarli per i rischi corsi durante il viaggio

¹⁸¹ Suet. Cl. 18.2: *Artiore autem annona ob assiduas sterilitates detentus quondam medio Foro a turba conviciisque et simul fragminibus panis ita infestatus, ut aegre nec nisi postico evadere in Palatium valuerit, nihil non excogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus.*

¹⁸² In quanto in C.Th. 13.9.3 *pr* e 13.9.3.1 si parla delle indagini del prefetto dell'annona in caso di perdita del carico e di naufragio della nave; in C.Th. 13.9.3.4, invece, gli imperatori ordinano ai *navicularii* d'Africa il reclutamento per la navigazione di uomini che non sono già impegnati in altri servizi pubblici (*quoscumque vacuos publico invenerit officio*).

¹⁸³ Cfr. PHARR, *ad l.*; E. TENGSTRÖM, *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockolm, 1974; P. HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., p. 249.

compiuto in stagione non favorevole. Parte della dottrina¹⁸⁴ sostiene che questo numero coincida con quello ordinariamente corrisposto (cfr. anche C.Th. 13.5.7 del 334 d.C. che si riferisce agli armatori orientali), non rappresentando dunque una somma più alta concessa in occasioni particolari¹⁸⁵. In realtà, nonostante la lacuna presente nel testo, il riferimento ad una percentuale del carico trasportato, probabilmente il 2 e mezzo per cento corrisposto in cambio del servizio fornito, appare abbastanza chiaro¹⁸⁶.

Di conseguenza sembra accettabile l'ipotesi proposta da Rougé, secondo il quale il senso da attribuirvi sia quello di una provvigione in più che gli armatori africani avrebbero ottenuto per i viaggi invernali¹⁸⁷, la cui concessione viene nel caso di specie negata in considerazione del fatto che il termine ultimo per concludere la traversata scadeva con ogni probabilità in ottobre. Tale conclusione sembra sorretta tra l'altro dal prosieguo della costituzione (C.Th. 13.9.3.3)¹⁸⁸, in cui appare sancito il divieto di navigazione nel mese di novembre (*novembri mense navigatione subtracta*) e precisato che le *susceptiones* debbano avvenire tra il mese di aprile e di ottobre.

C.Th. 13.9.3.3

Placuit sane, ut, novembri mense navigatione subtracta, aprilis, qui aestati est proximus, susceptionibus adplicetur. Cuius susceptionis necessitas ex kal. aprilib. in diem kal. octob. mansura servabitur; in diem vero iduum earundem navigatio porrigetur.

Ricapitolando dunque: nel terzo paragrafo del testo viene stabilito che nel mese di novembre la navigazione verrà interrotta e che il mese di aprile, prossimo all'estate, sarà impiegato per l'accettazione del carico; nella parte successiva, viene affermato che la necessità di tale accettazione, dalle calende di aprile a

¹⁸⁴ Cfr. con quanto verrà detto al paragrafo successivo.

¹⁸⁵ H. PIGEONNEAU, *De convectione urbanae annonae et de publicis naviculariorum corporibus apud Romanos*, thèse, S. Cloud, 1876, p. 79.

¹⁸⁶ Secondo PHARR, *ad l.*, si tratta del *two and one half per cent*.

¹⁸⁷ J. ROUGÉ, *La navigation hivernale sous l'empire romain*, REA 54, 1952, pp. 323 ss.; ID., *Recherches*, cit., p. 377; HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., nt. 169.

¹⁸⁸ I contenuti di C.Th. 13.9.3 e C.Th. 13.5.16 sembrano rappresentare un vero e proprio regolamento, indirizzato espressamente ai *navicularii* d'Africa.

quelle di ottobre, sarà mantenuta in modo permanente e la navigazione permessa nelle idi dei suindicati mesi.

Dal tenore letterale del passo sembra dunque che a partire dal 380 d.C. il trasporto via mare di derrate per conto dell'annona¹⁸⁹, nel periodo compreso tra il mese di novembre e la fine di marzo, non fosse più consentito, giacché gli imperatori, riferendosi ad aprile e ottobre, sanciscono che: *'in diem vero iduum earundem navigatio porrigetur'*.

Ciò posto, si ritiene comunque di non aderire a quella parte della dottrina che fa discendere da quest'espressione la sussistenza di un generale divieto di traversate durante il *mare clausum*, considerato che appare decisamente improbabile che una pratica antica come questa venisse addirittura vietata in un'epoca in cui erano stati raggiunti progressi tecnologici notevoli nella costruzione delle imbarcazioni¹⁹⁰. Piuttosto, considerata anche la corruzione del testo, sembra che il frammento del Teodosiano sia da interpretare nel senso che non verranno più corrisposte percentuali maggiori di pagamento a coloro che affrontano l'impresa da novembre a marzo. A sostegno di quanto detto, si fa presente che non vi è più traccia di questo presunto divieto nel corrispondente passo contenuto nel *Codex*¹⁹¹, residuando solo il riferimento al lasso temporale in cui si effettuerà la *mensura*.

Fermo restando quanto sopra, ciò che interessa in questa sede è che anche dall'esame di fonti di età tardo imperiale si possa riscontrare l'esistenza di un sistema di incentivi in favore dei *navicularii*. La percentuale di *duarum semis centesimarum* richiesta dai trasportatori per la navigazione invernale (*quae ex hibernis oneribus postulantur a vobis*), che non viene più accordata dagli stessi imperatori, fa presumere la permanenza di tale pratica fino a quel momento, in continuità con quanto visto in età anteriore. Si potrebbe obiettare in proposito che questo provvedimento, seppur contenuto all'interno del Codice, sia indirizzato esclusivamente agli armatori africani e quindi rappresenti una peculiarità riferita ad essi. Oltre a ciò, l'elevato lasso temporale intercorrente tra l'ultima

¹⁸⁹ Quanto detto risulta chiaramente dal contenuto della costituzione, atteso che viene citato lo stesso *praefectus annonae* e che la *lex* viene rivolta ai *navicularii* africani.

¹⁹⁰ SAINT-DENIS, *Mare clausum*, cit., R.E.L., XXV, 1947; L. CASSON, *The Isis and her Voyage*, TAPhA 81, 1950, pp. 43-56.

¹⁹¹ C.J.11.6.3.3: *Imperatores Gratianus, Valentinianus, Theodosius. Susceptionis autem necessitas ex kalendis aprilibus in diem kalendarum octobrium mansura servabitur.<a 380. d.VIII id.Febr.Triveris Gratiano v et Theodosio aa.Conss.>*.

testimonianza di Aureliano e quella degli imperatori Graziano, Valentiniano e Teodosio, potrebbe far sollevare qualche perplessità su quanto accaduto *medio tempore*.

Per fugare ogni dubbio, a dimostrazione della persistenza di questo genere di provvedimenti, giova richiamare il contenuto di un'altra costituzione, di circa cinquanta anni precedente: si tratta di C.Th. 13.5.7, emanata da Costantino e Costanzo nel dicembre del 334 d.C. e indirizzata questa volta ai *navicularii* d'Oriente.

CTh.13.5.7 (*De naviculariis*)

Idem a. naviculariis Orientis. Pro commoditate urbis, quam aeterno nomine iubente deo donavimus, haec vobis privilegia credidimus deferenda, ut navicularii omnes a civilibus muneribus et oneribus et obsequiis habeantur immunes et ne honores quidem civicos, ex quibus aliquod incommodum sentiant, subire cogantur. Ab administratione etiam tutelae, sive legitimae sive eius, quam magistratus aut provinciae rectores iniungunt, habeantur immunes. Et vacatione legis iuliae et papiae potiantur, ut etiam nullis intervenientibus liberis et viri ex testamento uxorum solidum capiant et ad uxores integra voluntas perveniat maritorum. De proprietate etiam vel hereditate vel qualibet alia civili causa pulsati ne ex rescripto quidem nostro ad extraordinarium iudicium evocentur, sed agentibus in suo foro respondeant. Et ad exemplum alexandrini stoli quaternas in frumento centesimas consequantur ac praeterea per singula milia singulos solidos, ut his omnibus animati et nihil paene de suis facultatibus expendentes cura sua frequentent maritimos commeatus. Accepta kal. dec. Optato et Paulino cons. (334 dec. 1).

Questo testo costituisce un vero e proprio catalogo dei tipi di esenzioni riconosciute nonché delle misure economiche garantite: nella prima parte della *lex*, infatti, viene disposto l'esonero dall'assolvimento dei *munera* pubblici - ancora nel IV sec. - agli armatori che prestavano il servizio pubblico; nella seconda parte, inoltre, viene stabilito che gli armatori, questa volta d'Oriente, otterranno il 4 per cento (*quaternas in frumento centesimas*) nonché un *solidus* ogni mille misure di carico, in accordo con il precedente stabilito per il caso della flotta alessandrina. Anche qui non si fa cenno alcuno a divieti di navigazione invernale e l'intero contenuto della *lex* risulta finalizzato ad incentivare il trasporto pubblico. Ciò si evince, in particolare, dall'ultima parte del frammento dove viene sancito che: *ut his omnibus animati et nihil paene de suis facultatibus expendentes cura sua frequentent maritimos commeatus*, facendo trasparire

proprio l'intenzione di incentivare una frequente navigazione, riducendo al minimo le spese dei soggetti coinvolti. Secondo il provvedimento, infatti, i *navicularii*, incoraggiati da tutti questi benefici e non spendendo praticamente nulla di loro proprietà, saranno incoraggiati a intraprendere di propria iniziativa e con frequenza le spedizioni marittime.

La necessità di garantire i soggetti impegnati nel trasferimento delle specie annonarie si desume anche da un'altra costituzione di poco successiva (C.Th. 13.5.9 del 357 d.C.); in questo caso Costantino e Giuliano, rivolgendosi al *praefectus urbi* Olibrio, ordinano espressamente che deve essere riconosciuta ogni sicurezza a coloro che sono impegnati in tal genere di trasporti: “*venientes ac remeantes omni securitate potiri*” ed ancora “*nullam vim oportet navicularios sustinere delegata species annonarias transferentes*”. In tal modo, le autorità cittadine e statali venivano obbligate a provvedere al sostegno dei *navicularii* affinché quest'ultimi effettuassero in breve tempo la loro prestazione.

Per concludere, l'attenzione dei principi al corretto svolgimento del servizio ed il ruolo ormai essenziale dei *corpora*, oltre che dai passi che verranno esaminati al paragrafo successivo, sono vieppiù confermati da quanto gli imperatori Valentiniano e Valente impongono al *praefectus urbi* Simmaco nel gennaio del 365 (C.Th. 13.5.11); viene detto infatti che: *quisquis ex naviculariorum corpore defugiens solita munia ad honores indebitos venit, in corporis sui consortia revertatur*. Oltre a ciò, l'intervento sempre più insistente anche nel reclutamento dei trasportatori traspare dal contenuto del già esaminato C.Th. 13.9.3.4, in cui gli imperatori stessi impongono ai membri dei *corpora* africani di ammettere tra le proprie fila chiunque non sia impegnato in un lavoro pubblico (*quoscumque vacuos publico invenerit officio, in complexum vestri ordinis adplicate, dummodo is, qui in municipalibus manet causis, nominatione ordinis non teneatur*).

Orbene, dalle fonti testé citate sembra emergere, non solo l'esistenza di una vera e propria continuità con la politica imperiale adottata nei secoli II e III, ma anche il suo consolidamento e accrescimento, visto che la pratica della incentivazione ai trasporti e l'esenzione dai *munera*, che pare affondare le sue radici già agli inizi del I sec. d.C., è riscontrabile, come visto, in numerose testimonianze di epoca tardo imperiale, che evidenziano altresì una sempre maggiore invadenza della cancelleria nei rapporti con le corporazioni.

3. Gli ulteriori interventi in età tardo imperiale

Alla luce dell'esegesi compiuta sulle fonti di età repubblicana e dei primi tre secoli dell'impero, emerge che il meccanismo d'incentivazione ai *navicularii* andrà sempre più stabilizzandosi anche nel corso del IV sec. d.C., proseguendo in maniera congiunta all'evoluzione del sistema d'inchiesta riguardante le frodi, che si era nel frattempo intensificato per far fronte al diffondersi della pratica dei *falsa naufragia*. Una parte delle costituzioni del titolo *De Naufragiis* e *De Naviculariis* del Codice Teodosiano erano volte infatti a disciplinare i tempi e le modalità della procedura nonché la responsabilità dei trasportatori in caso di naufragio, oltre a prevedere gli interventi pubblici volti a tutelare queste circostanze.

Quanto detto risulta del resto dimostrato da ulteriori fonti.

In particolare, nell'espressione '*remedium ex indulgentia consequatur*' contenuta in C.Th. 13.9.1 del 372 d.C., potrebbe essere riscontrata l'eventualità che l'amministrazione imperiale contribuisse, non solo a scagionare il *navicularius* per la mancata consegna delle merci, ma anche al risarcimento del danno causato dalla perdita della nave¹⁹².

CTh.13.9.1 (*De Naufragiis*)

Imppp. Valentinianus, Valens et Gratianus AAA. ad Modestum praefectum praetorio. Si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire festinet ac probet apud eum testibus eventum relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut intra anni spatium veritate relata remedium ex indulgentia consequatur. Quod si per huiusmodi negligentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque actiones emenso anno placuit non admitti. Dat. Proposita Beryti non. iun. Modesto et Arinthaeo cons. (372 iun. 5).

Di opinione parzialmente diversa sembra essere parte della dottrina, secondo la quale non veniva rimborsato il valore dell'imbarcazione affondata, bensì

¹⁹² F.M. DE ROBERTIS, *Il corpus naviculariorum nella stratificazione sociale del basso Impero*, RDN 3, 1937, pp. 12 ss. e nt. 2; DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni e del regime associativo*, cit., 2, pp. 221 e ntt. 18-19.

accordato l'esonero dall'obbligo di indennizzare l'erario per le derrate perdute nel naufragio¹⁹³. Quest'ultima interpretazione sembrerebbe la più plausibile, non tanto perché l'amministrazione imperiale non intervenisse mai nella costruzione o riparazione di navi *frumentariae*¹⁹⁴, quanto perché l'espressione '*remedium ex indulgentia*', oltre ad essere molto generica, non contiene tantomeno espliciti riferimenti a questa onerosa attività: essa, piuttosto, potrebbe essere intesa come esonero dei *navicularii* dalla responsabilità derivante dalla vicenda¹⁹⁵, spiegazione questa, che si evince dal tenore letterale del testo. Nel provvedimento, rivolto dagli imperatori Valentiniano Valente e Graziano al prefetto del pretorio Modesto, viene disposto infatti che se un qualsiasi armatore sostiene di avere subito un naufragio, dovrà al più presto presentarsi di fronte al giudice della provincia, nello specifico quella in cui si è verificata la vicenda, per provare al suo cospetto l'accaduto sulla base di testimonianze, predisponendo al contempo anche una relazione per la prefettura; in questo modo, giungendo alla verità nell'arco di un anno, sarà possibile ottenere un rimedio 'dall'indulgenza dell'imperatore'¹⁹⁶; il paragrafo si conclude con l'indicazione che, decorso il termine prescritto, non verranno ammesse azioni ulteriori e tardive. Il passo sembra suggerire quindi un'interpretazione di *remedium* quale provvedimento volto a scagionare il *navicularius* da qualsiasi responsabilità per l'accaduto, anziché decisione volta a riconoscergli ulteriori garanzie.

Si potrebbe cercare una spiegazione del significato del brano basandosi anche su ragioni di ordine sistematico, ipotizzando quindi che le misure imperiali finalizzate a concedere privilegi ed esenzioni e a sostenere il *periculum* di armatori e *negotiatores*, siano contenute sotto la rubrica *De Naviculariis* e non in

¹⁹³ S. SOLAZZI, *Appunti di diritto romano marittimo I. Le azioni contro il nauta*, RDN 2, 1936, pp. 256 ss.; SOLAZZI, *Su CI 11.6 "de naufragis" e il regime dei trasporti*, RDN 5, 1939, p. 167 nt. 8.

¹⁹⁴ Circostanza questa che, anche se in casi particolari, appare essersi verificata. In C.Th. 13.5.27 del 397, ad esempio, si descrive l'intervento dell'amministrazione imperiale volta a riparare la flotta annonaria che versava in cattive condizioni (...*classem incuriae vetustate conlapsam*). Tuttavia, come verrà spiegato successivamente, anche tale provvedimento sembra mirato a rendere più efficiente l'adempimento dell'obbligo, piuttosto che a ripagare i trasportatori.

¹⁹⁵ Secondo DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 362 questa espressione sembra essere di così largo impiego nella cancelleria imperiale di età epiclassica, da risultare suscettibile di diverse interpretazioni e da non riferirsi in maniera esplicita all'eventuale costruzione di navi da parte dell'amministrazione annonaria.

¹⁹⁶ Il termine '*compensation*' è usato dal PHARR, *ad C.Th. 13.9.1*. Sarebbe possibile tradurlo con 'soluzione', 'rimedio' o 'risarcimento'.

quella *De Naufragiis*; tale ipotesi appare però smentita da provvedimenti di età successiva (si veda in particolare C.Th. 13.9.4.1) che, sebbene contenuti all'interno della stessa rubrica, contengono espliciti riferimenti all'assunzione e rimborso dei costi sostenuti per il naufragio, non limitandosi quindi alla disciplina delle modalità d'inchiesta.

Pertanto, benché nel testo venga evidenziata la particolare attenzione rivolta dal legislatore ai *navicularii*, e nello specifico, alla disciplina della procedura d'inchiesta del naufragio, nondimeno, non sembrano ricavarsi elementi sufficienti per accostare la parola *remedium* qui presente ad un vero e proprio risarcimento dei danni, come fa inspiegabilmente parte della dottrina. Ciò a maggior ragione ove si consideri che, nel IV sec., la costituzione presenta l'espressione '*remedium ex indulgentia*', mentre il corrispondente passo contenuto nel *Codex* propone, sempre all'interno della rubrica *De Naufragiis*, la più tenue locuzione '*competens dispositio procedat*'¹⁹⁷.

Le fonti, invero, richiamano casi di intervento dell'Impero finalizzati alla ricostruzione dei battelli impiegati in questo servizio, essendo al riguardo celebre il passaggio di C.Th. 13.5.27 del 397 d.C., in cui sono gli stessi Arcadio e Onorio, rivolgendosi al popolo e al senato, ad ordinare la riparazione delle imbarcazioni che versavano in condizioni di degrado¹⁹⁸.

C.Th.13.5.27 (*De Naviculariis*)

Idem AA. ad senatum et populum. Post alia: navicularios tertiam urbani canonis portionem inter prima navigationis iubemus deferre exordia. Quorum classem incuriae vetustate collapsam praetoriana praefectura restituat, ita ut omnes, qui praedia his obligata muneribus quibuslibet modis vel contractibus impetrarunt, secundum possessionis modum ad commeandi vocentur officium. Et cetera. Dat. XVII kal. mai. Mediolano Caesario et Attico cons. (397 apr. 15).

¹⁹⁷ C.I.11.6.2 (*De Naufragiis*) *Imperatores Valentinianus, Valens, Gratianus*
*Si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire festinet ac probet apud eum testibus eventum, relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut intra anni spatium veritate revelata competens dispositio procedat. quod si per neglegentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque interpellationes emenso anno placuit non admitti. * Valentin. Valens et Grat. AAA. ad Modestum pp. * <a. 372 d.C. Pp. Bersti non. Iun. Modesto et Arintheo cons. >*

¹⁹⁸ A volte, in determinate situazioni di bisogno, l'organizzazione imperiale ordinava agli abitanti delle province di procurare il legname per la riparazione o ricostruzione delle flotte dei *corpora naviculariorum*. In C.Th. 13.5.14 (371), ad esempio, tale pratica viene adottata per supplire alle perdite del *corpus* orientale ed egiziano.

Tuttavia, anche la disposizione contenuta in questo brano conferma la tesi suesposta. La misura non sembra rappresentare il frutto della magnanimità dei principi o il compenso per qualche servizio reso, ma al contrario un meccanismo specifico volto a mettere i trasportatori navali nelle condizioni di adempiere al proprio *munus*. Dopo aver ordinato ai *navicularii* di consegnare la terza parte del canone urbano (*tertiam urbani canonis portionem*) quale primo atto della navigazione, viene disposto infatti che la prefettura del pretorio ricostruisca quelle tra le imbarcazioni che fossero cadute in rovina a causa della vetustà e incuria (*Quorum classem incuriae vetustate collapsam praetoriana praefectura restituat*), cosicché tutti coloro che avessero ottenuto fondi legati a questi *munera*, a qualsiasi titolo o in forza di contratto, venissero chiamati all'obbligo di viaggiare per conto del servizio pubblico (*ad commeandi vocentur officium*). Nella seconda parte del provvedimento, infatti, viene espressamente stabilito: *ut omnes, qui praedia his obligata muneribus quibuslibet modis vel contractibus impetrarunt, secundum possessionis modum ad commeandi vocentur officium*. Non si tratta pertanto di un premio o di un incentivo per il viaggio effettuato, ma piuttosto di un intervento che rende perfino maggiormente restrittivo l'obbligo.

Emerge ancor di più, quindi, il ruolo chiave assunto dal regime vincolistico legato ai *munera*, oltre che, come abbiamo visto all'inizio di questo capitolo, le sempre maggiori competenze della prefettura del pretorio nella gestione dei servizi annonari, a discapito dei compiti del prefetto dell'annona.

Parte della letteratura ha fornito un'interpretazione del tenore di questi provvedimenti, basandosi sulla convinzione che essi siano ormai soltanto episodi sporadici, generati da difficoltà nei rifornimenti, e non più legati ad una politica imperiale ben consolidata¹⁹⁹. Quest'ipotesi sembra però totalmente infondata perché smentita, non solo dalle fonti suindicate (che sono tuttavia di età antecedente), ma soprattutto da luoghi del Teodosiano ad essi coevi.

Invero, la tendenza ad estendere la protezione nei confronti dei *navicularii* risulta ancora presente in una costituzione quasi contemporanea (CTh. 13.9.4), in cui Valentiniano Teodosio e Arcadio stabiliscono finanche che il danno, in caso di perdita o diminuzione del carico, debba essere sopportato dal *fiscus*: viene sancito infatti che la perdita da naufragio non debba essere condivisa da proprietari terrieri, senatori o privati.

¹⁹⁹ DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni* 2, cit., p. 221.

C.Th. 13.9.4 pr.²⁰⁰ (*De Naufragiis*)

*Imppp. Valentinianus, Theodosius et Arcadius AAA. Tatiano praefecto praetorio. Quae in naufragiis pereunt, nolumus nobis cum possessoribus, vel senatoribus vel privatis, esse communia, si quidem naufragii detrimentum fiscus agnoscat; quod interdum non grandis dispendii esse monstratur, si vexatam fluctibus navem levis iactura defendat quam si pondere suo gravatam pelagi unda submergat. (391 iul. 18)*²⁰¹.

C.Th. 13.9.4.1

Ubi vero non est testis periculi, restituantur damna naufragii et dispendia prosecutoris fraudibus inferantur, ut ad eorum iniuriam retorqueantur, qui minus idoneos nominarunt, non ad eos redeant, quos semel constiterit fuisse devotos. Dat. XV kal. aug. Constantinopoli Tatiano et Symmacho cons. (391 iul. 18).

Il nocumento dovrà essere sostenuto dal fisco²⁰² in modo da non gravare sui *possessores* contribuenti *quos semel constiterit fuisse devotos*²⁰³; inoltre il regime di responsabilità che emerge risulta ancora più articolato, posto che prevede perfino un aggravio di obblighi a carico di chi aveva nominato il *prosecutor*²⁰⁴.

Ciò che conta evidenziare in questa sede è quindi l'esclusione di una ricaduta del rischio sui *possessores* di *praedia naviculariorum*, ancora alla fine

²⁰⁰ Cfr. C.I. 11.6.4.

²⁰¹ Questa costituzione di Valentiniano II, Teodosio ed Arcadio testimonia la grave situazione politica caratterizzante gli ultimi anni del regno, nel corso del quale si cercò di avvantaggiare i *navicularii* in ogni modo, incrementando il regime di tutela contro i pericoli derivanti dalla navigazione. Al riguardo cfr. P. HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., p. 51.

²⁰² C.Th. 13.9.4: "...si quidem naufragii detrimentum fiscus agnoscat".

²⁰³ Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 361 ss.; in senso contrario si veda SIRKS, *Food for Rome*, cit., pp. 204 ss. secondo il quale all'opposto, la perdita doveva gravare sui *possessores* di *praedia naviculariorum* mentre solitamente era a carico dell'ordinamento annonario. Per P. HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, p. 251 l'espressione *quos semel constiterit fuisse devotos* si riferisce ai *navicularii*, sui quali, secondo l'autore, non deve ricadere alcuna responsabilità in quanto i danni gravano sui *prosecutores*, rei di aver scelto soggetti non idonei.

²⁰⁴ Secondo ROSTOVTZEV, *Storia economica e sociale dell'impero romano*, Firenze, 1973, pp. 564 ss.; ID., *Fruentum*, cit., pp. 170 ss., i *prosecutores* erano agenti o ufficiali speciali nominati dal governo o dalle curie, ai quali spettava il compito di controllare l'imbarco ed il trasporto delle merci. La liturgia della *prosecutio annonae*, certamente molto onerosa, venne trasformata in un vero e proprio *munus* in Egitto a partire dal III sec. d.C.

del IV sec. d.C.²⁰⁵: se, infatti, non poteva essere provato per testimoni che il ricorso al getto delle merci era stato compiuto per scongiurare il naufragio, né poteva essere dimostrato l'avvenuto verificarsi dell'incidente, accadeva che i *damna naufragii* venissero addebitati alla colpa di coloro che *prosecutores qui minus idoneos nominarunt*²⁰⁶.

Ora, per una corretta interpretazione del brano, occorre in primo luogo individuare il significato preciso del termine *prosecutor*. Tra le opinioni espresse al riguardo, le più verosimili sostengono che tali figure rappresentino ufficiali dell'*annona* incaricati sistematicamente della scorta delle navi onerarie o soggetti nominati dalle *curiae*, sui quali incombe il *munus* del controllo dei tributi in natura durante la navigazione²⁰⁷. Di contrario avviso sembrano essere invece altri autori che propendono per la presenza eccezionale di questo personale subalterno, ai fini della sorveglianza del carico fiscale²⁰⁸; quest'ultima tesi si basa sul convincimento per cui il servizio annonario non disponeva di un numero di addetti sufficiente per poter effettuare l'opera di rappresentanza degli interessi dell'amministrazione su ciascuna delle imbarcazioni, di conseguenza i relativi controlli sarebbero stati effettuati dagli incaricati del porto di attracco, con

²⁰⁵ Di contrario avviso sembra essere SIRKS, *Food for Rome*, cit., pp. 98 ss., il quale propende verso una condivisione del danno tra *possessores* e *annona*. Secondo l'autore, infatti, si verificava una vera e propria coincidenza tra *possessores*, proprietari dei *praedia naviculariorum* e membri dei *corpora*. Tuttavia, dal tenore letterale della fonte, non sembra desumersi quanto su esposto; piuttosto, la disposizione sembra finalizzata esclusivamente ad esentare da responsabilità i *possessores* per il rimborso del *frumentum* fiscale (o degli altri tributi) che era andato perduto. Accogliendo quest'ultimo orientamento, si può escludere anche la tesi di L. CRACCO RUGGINI, *Economia e società nell'Italia annonaria: rapporti fra agricoltura e commercio dal IV al VI secolo d.C.*, Bari, 1995, pp. 216; 222 ss. e nt. 55, la quale ipotizza una sostanziale coincidenza tra i termini *prosecutor* e *navicularius*. In questo caso, i danni sarebbero stati a carico dell'armatore stesso, in quanto colpevole di aver scelto trasportatori incapaci.

²⁰⁶ Ossia ai funzionari che avevano nominato *prosecutores* meno idonei ad adempiere il compito. Secondo PHARR, *ad C.Th. 13.9.4.1*, la seconda parte del brano dovrebbe intendersi in questo modo: “*the expenses of such loss shall be assigned to the fraud of the official escort, so that such damages shall revert to the loss of those persons who named as official escorts men who were financially irresponsible*”.

²⁰⁷ Considerato il carattere estremamente gravoso del *munus*, molti tentavano di sottrarsi all'adempimento dell'obbligo. Secondo ROSTOVZEV, *Storia economica e sociale*, cit., pp. 364 ss., il loro compito principale era quello di sorvegliare l'imbarco delle merci, ma anche di vigilare sull'integrità del frumento fiscale, del quale dovevano poi rispondere sia ad Ostia che ad Alessandria. Anche in epoca successiva, ovvero nel IV-V sec. d.C., sarà possibile riscontrare la presenza di queste figure.

²⁰⁸ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 225, la quale giustifica, in un'altra circostanza, la presenza dei *prosecutores*, come frutto della concessione effettuata dal prefetto dell'*annona* nel 201 d.C., in seguito alle richieste dei *navicularii* d'Arles.

l'ausilio tra l'altro dei *mensores*. Ciò risulta smentito, però, da varie attestazioni in senso contrario: a tal proposito, lo stesso Seneca, nel *De brevitae vitae*, cita tra i compiti più gravosi del *praefectus annonae* proprio quello di sovrintendere alla sorveglianza dei trasporti²⁰⁹; inoltre, alcune fonti epigrafiche, già a partire dall'età di Commodo, testimoniano la presenza, nella *classis Alexandrina*, di *naukleroi* preposti a tali compiti²¹⁰. Non sembra perciò trattarsi di attività residuale o occasionale, ma piuttosto di uno degli incarichi istituzionali ai quali l'*officium annonae* provvedeva, onde prevenire le frodi perpetrate dai membri dei *corpora* mediante il concorso dei *mensores*²¹¹.

Resta da aggiungere che l'uso di far accompagnare le vettovaglie da sovrintendenti o ἐπίπλοοι (letteralmente *epiploos* "sopraccarico"), oltre ad avere delle conseguenze sull'evoluzione dei regimi di responsabilità nei contratti pubblici di trasporto, risulta testimoniato da numerose fonti papirologiche di età addirittura precedente (si veda *infra*, paragrafo successivo)²¹².

Dall'analisi della *lex* contenuta in C.Th. 13.9.4.1, pertanto, appare emergere la possibile ricaduta di responsabilità sugli ufficiali del prefetto, per la scelta di *prosecutores minus idonei* che non avevano adeguatamente sorvegliato il carico²¹³. Dal confronto con le testimonianze papirologiche, inoltre, si vedrà che i *damna naufragii* potevano essere sostenuti da una doppia tipologia di destinatari: i membri delle *curiae* o dei *corpora*, che specialmente dopo la riforma di Settimio

²⁰⁹ Sen., *De brevitae vitae*, 19: ...*a fraude advehentium*....

²¹⁰ Si veda in proposito *C.I.G.*, 5889.

²¹¹ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 231 ss.

²¹² Considerato che affronteremo l'argomento, in maniera più approfondita, nel paragrafo successivo.

²¹³ Sebbene C. PHARR, *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitutions. A Translation with commentary, glossary, and bibliography*, II, New York, 1962, si riferisca al *prosecutor*, identificandolo abbastanza genericamente come "*official escort, transporter, shipmaster*", tuttavia, sostiene che i danni dovevano ricadere su coloro che avevano nominato ufficiali di scorta finanziariamente irresponsabili. Dello stesso avviso risulta DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 364 ss. Una tesi differente è sostenuta da I. GOTHOFREDUS, *Codex Theodosianus cum perpetuis commentariis 1-6*, Lipsiae 1736-1743 (rist. Hildesheim-New York 1975), il quale, anche se sostiene la configurabilità del ruolo dei *prosecutores* quali ufficiali di scorta, nondimeno, indica che l'espressione *minus idonei* si riferisca ai *navicularii* e quindi la responsabilità di tale scelta risulti a carico dei *prosecutores*, in quanto questi ultimi nominano coloro che devono occuparsi del trasporto. Secondo l'autore, nel commento a C.Th. 13.9.4, in caso di naufragio, in mancanza di prove, erano giudicati colpevoli i *prosecutores* "*qui scilicet ad onus fiscale transferendum minus idoneos navicularios nominaverunt*". Dello stesso avviso sembra essere SOLAZZI, *Su CI 11.6*, cit., p. 170.

Severo²¹⁴ erano diventati maggiormente responsabili del corretto adempimento del *munus* e il personale degli uffici del *praefectus* sul quale spesso, ma non sempre, incombeva la nomina di tali ufficiali di scorta²¹⁵.

Quest'ultimo aspetto, ossia quello della nomina, appare testimoniato, seppur in maniera incidentale, anche da C. Th. 8.5.40 pr.²¹⁶, passo quasi coevo al precedente (C.Th. 13.9.4.1), in cui viene adoperato il termine *constituti*²¹⁷ per indicare la scelta dei *prosecutores*, lasciando aperta quindi la possibilità di una nomina o di una designazione curiale, e ampliando, per l'effetto, la platea di soggetti sui quali poteva gravare il rischio. Gli imperatori Graziano, Valentiniano e Teodosio ordinano infatti al prefetto del pretorio Floro, di permettere la concessione della *facultas ambulandi* nei confronti di coloro la cui nomina a *prosecutor* sia stata già accertata.

Il coinvolgimento fin dagli inizi del III sec. d.C. dei funzionari della prefettura (*praefectus annonae* dapprima, e *praefectus praetorio* successivamente) nel procedimento di nomina dei *prosecutores*, è del resto testimoniato anche da un'epigrafe proveniente dal Libano, riguardante i *navicularii* di Arles²¹⁸, nella quale il *praefectus annonae* impone ad un suo *procurator* di nominare un ufficiale di scorta 'ex officio tuo', per venire incontro alle lamentele dei vettori della

²¹⁴ Ma probabilmente anche in età precedente, come si evince dai papiri di I e II sec. d.C.

²¹⁵ A tal proposito, risulta parzialmente condivisibile la tesi di parte della dottrina (DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 365) che sostiene la presenza di un doppio regime di responsabilità dovuto al differente tipo di nomina dei *prosecutores*, che variava in base alle regioni cui faceva riferimento ed al contesto temporale in cui esso veniva eseguito; per cui, se si trattava di designazione, ne rispondeva il prefetto del pretorio, mentre nel caso di adempimento di *munera*, i curiali risultavano imputabili del risarcimento dei *damna naufragii*. Secondo l'autrice, però, a tale punto di vista bisogna aggiungere la considerazione per cui il coinvolgimento del prefetto del pretorio nella *nominatio* per la *prosecutio annonae* era solo incidentale e probabilmente avveniva soltanto in seguito ad esplicita richiesta dei *navicularii* stessi. Tali provvedimenti si inseriscono, tra l'altro, in un periodo in cui il sistema dei *munera* era già entrato in vigore in tutto il territorio imperiale.

²¹⁶ C.Th. 8.5.40 pr. (*De cursu publico angariis et parangariis*): *Idem AAA. Floro praefecto praetorio. Iudicibus faciendae evectionis copiam denegamus cum id nostro numini et vestris tantum sit potestatibus reservandum. His enim tantum ambulandi facultatem iudices ex suo arbitrio praebituri sunt, quos in transmissione largitionalium titularum prosecutores viderint constitutos, scituri, si definitionem nostram excesserint, se quidem XXV auri libris, officium vero quinquaginta esse multandos.* (382 iul. 23).

²¹⁷ "Prosecutores ... constitutos".

²¹⁸ L'epigrafe figura in *C.I.L. III, Addenda postrema*, 1902, p. 23162, n. 14165 (per il testo si veda *infra*, p. 100 nt. 291). A tal proposito, cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 225.

provincia, i quali chiedevano, per continuare ad effettuare il trasporto per conto dell'*annona*, un intervento in via 'equitativa' contro i *mensores*²¹⁹.

Anche fonti di età successiva (C.Th. 14.4.9 – 417 d.C.) attestano come ancora all'inizio del V sec. i meccanismi di accertamento fossero espressamente disciplinati in una costituzione e identificati proprio quali strumenti di controllo della qualità delle merci.

C.Th. 14.4.9 (*De suariis, pecuariis et susceptoribus vini ceterisque corporatis*)

Ad excludendas patronorum caudicariorum fraudes et Portuensium furta mensorum unus e patronis totius consensu corporis eligatur, qui per quinquennium custodiam Portuensium suscipiat conditorum, clandestinum ad collegas digma missurus, ne quid ex specie fraus occulta vectorum pessimae qualitatis inmutet. Cui praemia ista deferimus, ut, si optima fide administraverit munus iniunctum, post expletas lustralis sollicitudinis metas comitivae tertii ordinis honore cumuletur idque non iam ex codicillis nostris, sed constituti isitus consequatur indulto; deprehensus in fraude amisso patrimonio ad pistrini etiam munia prima revocetur.

Nel caso di specie, gli imperatori Onorio e Teodosio ordinano al prefetto del pretorio Palladio di porre rimedio alle frodi dei *patroni* e *caudicarii* e ai furti dei *mensori* di *Portus*, mediante la nomina di uno, tra i *patroni* delle corporazioni, che si occuperà nello specifico della salvaguardia del campione (*digma*²²⁰) contenente grano della stessa qualità di quello inviato. Da una parte, quindi, emerge il collegamento diretto tra meccanismi di assunzione della responsabilità e sistema di prevenzione delle frodi; dall'altra, l'uso ricorrente di strumenti, quali ricevute, bolle di carico e *δείγματα* anche nella pratica commerciale per conto del servizio pubblico²²¹. Risulta evidente pertanto il legame tra *munus* assunto da uno

²¹⁹ Cfr. ROUGE', *Reserches*, cit., p. 374; 472, il quale sostiene che proprio il caso dei *navicularii* d'*Arles* ed il loro contrasto con la prefettura, costituiscono un esempio dello scontro tra i vari *corpora* e non più del loro concorso a discapito dell'*annona*. Tuttavia, la tendenza alla frode da parte dei componenti del *corpus* non verrà meno in età tardo imperiale.

²²⁰ Quest'ultimo rappresentava un campione di carico sigillato, necessario per il controllo della qualità, perché contenente merce dello stesso tipo di quella consegnata, su disposizione dei sitologi, dal personale addetto agli *horrea* al momento dell'imbarco. Cfr. GUERAUD, *Un vase ayant contenu un échantillon de blé (AEITMA)*, «Journ. Jur. Pap.», 4, 1950, pp. 107-115.

²²¹ L'uso della vendita per campione nel commercio privato aveva, però, una funzione parzialmente differente rispetto a quella del trasporto pubblico. Tra mercanti che non viaggiavano per conto dell'*annona*, infatti, era in uso portare un esemplare contenente una modesta misura del

dei *patroni* dei *corpora* per cinque anni, presa in carico della custodia dei magazzini (*qui per quinquennium custodiam Portuensium suscipiat conditorum*) e invio di un campione del grano stivato ai colleghi dell'amministrazione (*ad collegas digma missurus*) per evitare che i vettori potessero alterarne il contenuto con altrettanto di qualità inferiore (*ne quid ex specie fraus occulta vectorum pessimae qualitatis inmutet*). In tal modo, era possibile verificare chi dovesse assumere il rischio nei casi di difformità riscontrate nel carico, dato che risultava individuabile colui che aveva spedito le singole partite di frumento certificate dai campioni²²².

Infine, per concludere questa digressione sui meccanismi giuridico-economici usati dal servizio annonario e attestati nella legislazione di IV e V sec., appare doveroso citare un'ultima costituzione, risalente all'epoca di Onorio e Teodosio, contenuta anch'essa all'interno della rubrica *De Naviculariis*.

C.Th. 13.5.32. (*De Naviculariis*)

Impp. Honorius et Theodosius AA. Anthemio praefecto praetorio.

Cum navarchorum coetus circiter provincias Orientis inopia navium titubaret et investigandae classis optentu insularum secessus obiret et navigandi opportunitate transacta iudiciorum indignatio sine transvectionis expectaretur effectu, merito celsitudo tua praefecto Augustali et insularum praeside conventis Alexandrinae et

prodotto, proprio per venderne in seguito quantità maggiori della stessa qualità. A tal proposito cfr. *Rhet. Ad. Her.*, IV, 9 in cui si fa il caso di mercanti, che contravvenendo alla consuetudine, vanno in giro vendendo merce senza però poterne esibire neanche un "pugno" (...*ut si quis purpuram aut aliud quippiam vendens dicat: «Sume a me, sed huius exemplum aliunde rogabo tibi quod ostendam»*, sic mercem ipsi qui venditant aliunde exemplum quaeritant aliquod mercis, acervos se dicunt tritici habere, eorum exemplum pugno non habent ostendant). Esemplici di tali δειγματα sono stati ritrovati anche a Pompei e Marsiglia. Nei primi, appare una scritta che fa riferimento proprio alla spedizione: *Ante (missum?) exemplar tr(itici) m(odiorum)*... e vi è anche un'epigrafe ad inchiostro che riferisce il fatto che si tratta di un esemplare contenuto nella nave di un determinato vettore, nella quale si può leggere: *Ante (missum?) [e]xenplar tritici in nave Cn(aei) Senti (H)omeri, Ti(beri) Claudi Orp(h)ei vect(oris)*. Nei reperti marsigliesi, risulta invece attestata la spedizione di un elevato numero di *modii* di orzo nella città: *Massil(iam) o Massil(iensi) Rubrio [...] sino, hord(ei) Cavar(um), sicci, mundi, [...]i, m(odii) mille (et quingenti)*. Che tale pratica commerciale fosse adoperata anche in età precedente, è del resto risaputo. Già nel IV sec. a.C., in un'orazione di Iperide (*Per Chairephilos sulle forniture di pesce salato*, presente in Poll. *Onom.*, IX, 34), viene ipotizzata la derivazione del termine *Deigma* - attestante una specifica zona del porto - proprio dalla parola δειγματα, poiché era probabilmente in quel luogo che venivano esposti i campioni. Questo nome, tra l'altro, risulta presente ancora in epoca imperiale. Nella epistola di Adriano sulla vendita del pesce ad Eleusi (ll. 12-13), viene infatti disposto che il testo del provvedimento debba essere inciso su stele ed esposto al Pireo di fronte al *Deigma* (cfr. IG, II2, 1035, I, 47).

²²² A tal proposito cfr. G. GERACI, *Mensura, pondus e probatio di stato nel rifornimento granario di Roma imperiale (e di Costantinopoli)*, in *Politica, retorica e simbolismo del primato: Roma e Costantinopoli 2*, 2002, p. 169.

Carpathiae classis summates et nonnullos alios naucleros eo professionis adduxit, ut onus frumentarii commeatus, qui per Orientales nauarchos ex Alexandrinae civitatis conditis consuerat ad sacratissimam urbem transferri, in suam fidem susceptum ad eadem augustissimae urbis horrea comportarent, solaciis pro mercedula praestitis ex tributariae pensitationis immunitate vel ex eo, quod vocatur filikon, nec non etiam aliis, quae tuae cognitionis limavit examen; ita ut, super naufragiorum, quae contigerint casibus usitato more habita quaestione, si qui calculus modiationis dicatur tempestate maris deperisse, sub tuae sedis auditione nequaquam feratur acceptus, sed haec dispendii lacuna in omne naviculariorum concilium, pro rata scilicet contingentis muneris, deferatur. Haec igitur nostra lege firmamus. Dat. XIII kal. feb. Honorio VIII et Theodosio III aa. cons. (409 ian. 19).

Da essa sembra trasparire un mutamento di atteggiamento dell'Impero, in quanto viene sancito che, accertato un caso di naufragio, la conseguente perdita dovrà ascrivere non al singolo soggetto²²³, ma a tutto il *corpus* in proporzione all'entità del *munus*.

In realtà, in contrasto con quanto sostenuto da parte della dottrina²²⁴, non si assiste ad un cambiamento del sistema di accertamento della colpevolezza nei confronti del navigante, posto che, come si desume dal testo, la procedura rimane sempre identica a quelle viste in precedenza²²⁵. Dapprima, infatti, deve essere condotta un'inchiesta nella maniera usuale (*more habita quaestione*), e, in caso di riscontro, dichiarare che la perdita sia stata provocata da tempesta (*si qui calculus modiationis dicatur tempestate maris deperisse*). Ciò che varia è in realtà la ripartizione del *periculum* nel caso di mancata consegna dei vettovagliamenti: responsabile dell'inadempimento non sarà il singolo *navicularius*, ma piuttosto il *corpus* al quale costui appartiene *pro rata scilicet contingentis muneris*, ossia in proporzione al servizio pubblico obbligatorio che la corporazione dei *navicularii* dovrà ancora adempiere²²⁶. Tale assunto sembra ricavarsi tra l'altro dalla prima

²²³ Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 366; SOLAZZI, *Su CI 11.6*, cit., p. 172.

²²⁴ Secondo GOTHOFREDUS, cit., la concessione di una *mercedula* ai *navicularii* delle flotte di Alessandria, Carpathos ed altre isole, li rendeva irrimediabilmente legati alla circostanza di evitare il naufragio e, in caso di esito negativo della navigazione, avrebbe comportato un aggravio di responsabilità per i danni subiti e per la mancata consegna del *frumentum*.

²²⁵ Emblematica è al riguardo l'espressione presente in C.Th. 13.5.32: *ita ut, super naufragiorum, quae contigerint casibus usitato more habita quaestione*.

²²⁶ Cfr. PHARR, cit., p. 396, il quale, in riferimento al passo, afferma che: *"the expense of such loss shall be allotted to the entire guild of shipmasters in proportion, of course, to the compulsory*

parte della costituzione, nella quale si afferma che l'imperatore convocherà il prefetto del pretorio ed il governatore affinché induca i membri delle corporazioni di Alessandria e delle isole orientali a ricevere sotto la propria responsabilità (*in suam fidem susceptum*) il carico di vettovagliamenti²²⁷.

A prima vista, quanto descritto, benché contenuto in una *lex* del Teodosiano, appare essere il frutto di circostanze contingenti²²⁸, come tali non molto rilevanti; tuttavia, a seguito di una più approfondita analisi e alla luce delle fonti esaminate, emerge un cambiamento dei rapporti tra navigatori e corporazione, che porterà alla progressiva introduzione del principio della responsabilità collettiva dei vari *corpora*²²⁹: ciò che sembra variare è infatti il destinatario ultimo del *periculum*. Si assiste dunque alla contestuale presenza di due regimi di responsabilità: quello della corporazione nei confronti dell'amministrazione annonaria e quello del singolo membro nei confronti del *corpus*.

Secondo parte della dottrina, queste previsioni rappresentano uno strumento ulteriore per indurre i *navicularii* a collaborare con l'Impero²³⁰. In realtà, sembrano piuttosto conseguenza del clima di progressivo irrigidimento del sistema corporativo, volto sempre più ad incidere sulla struttura dei servizi di pubblica utilità²³¹.

Anche se in questi casi il carattere particolare di questi provvedimenti potrebbe far optare per la loro riferibilità esclusiva al servizio pubblico, tuttavia, non si può escludere che il meccanismo fosse stato lo stesso fin dall'inizio anche per i privati, ossia che una parte potesse assumere il rischio della gestione

public service resting upon them". Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., p. 367, che al riguardo parla di ripartizione del rischio "in proporzione della parte del *frumentarius commeatus*, che ogni *corpus navicularium* (...) avrebbe dovuto trasportare a Costantinopoli". In parziale contrapposizione, invece, SOLAZZI, *Su CI*, cit., p. 172, interpreta la suindicata espressione come un riferimento alle navi possedute.

²²⁷ Cfr. PHARR, cit., p. 395 che traduce: "to receive on their responsibility this cargo of grain supplies".

²²⁸ Si trattava, infatti, di un momento di vera e propria difficoltà per gli armatori della diocesi d'Oriente.

²²⁹ Della stessa opinione DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 367 ss.

²³⁰ Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 367 ss. secondo la quale tali meccanismi sembrano rappresentare degli strumenti volti ad indurre i *corpora* alla collaborazione con l'amministrazione annonaria per denunciare le malefatte dei propri componenti infedeli, evitando quindi di dover rispondere in questi casi del danno economico cagionato dalle condotte dei membri.

²³¹ DE ROBERTIS, *Storia*, cit., II, pp. 127 ss.

dell'imbarcazione in cambio di vantaggi. Elemento peculiare del prestito marittimo rispetto al mutuo, ad esempio, era il trasferimento del rischio dal debitore al creditore, che proprio per questa ragione sarebbe stato legittimato a percepire il vantaggio derivante da tassi di interesse elevati. Il creditore avrebbe trasformato una necessità imposta dalle circostanze fattuali, non soltanto in elemento giuridico tipico del prestito marittimo, ma anche in vero e proprio strumento per incrementare i propri guadagni²³². I sovrinteressi percepiti nel caso di esito positivo della navigazione avrebbero rappresentato il parziale corrispettivo e la garanzia per eventuali perdite dovute ai rischi corsi dall'imprenditore²³³.

Ebbene, dall'analisi delle fonti testé citate si può riscontrare, innanzitutto, l'attenzione mostrata dagli imperatori a disciplinare in maniera sempre più dettagliata i meccanismi di verifica per il corretto adempimento degli obblighi gravanti sui corporati; in C.Th. 13.9.1 vengono infatti precisati al prefetto i tempi e i luoghi dell'inchiesta, mentre in C.Th. 13.9.4.1 è stabilito che i *damna* siano sostenuti da coloro che avevano nominato gli addetti meno idonei (*qui minus idoneos nominarunt*). Tuttavia, quantunque le fonti facciano trasparire nel IV sec. una vera e propria cristallizzazione dei *munera* gravanti sui *corpora naviculariorum*, tant'è che in C.Th. 13.5.27 la ristrutturazione dei battelli viene effettuata solo per assicurare la continuità del rifornimento usufruendo dei servizi di coloro che *praedia his obligata muneribus quibuslibet modis vel contractibus impetrarunt*, non può non notarsi come le garanzie riconosciute ai trasportatori fossero a pieno titolo in vigore ancora alla fine del IV sec. d.C., posto che è lo stesso fisco ad assumere il rischio delle eventuali perdite (*detrimentum fiscus agnoscat*) e che la disciplina degli accertamenti fosse presente perfino all'inizio del V sec. (C.Th. 13.5.32 e 14.4.9).

Dal collegamento di tutte le fonti prese in considerazione, sembra potersi ricavare quindi la creazione, da parte dell'Impero, di un sistema di responsabilità molto articolato, in cui il rischio veniva comunque sopportato, seppur in maniere differenti e dopo un attento meccanismo d'inchiesta, dall'amministrazione

²³² Cfr. PAOLI - BISCARDI, in NNDI, XXIII, 1966, p. 753, v. prestito a cambio marittimo (diritto greco); PURPURA, cit. (nt. 94), pp. 201-202.

²³³ Secondo PURPURA, op. cit., è possibile ascrivere tali fenomeni ad un alto grado di sviluppo delle attività commerciali marine e fluviali già dal VII-VI sec. a.C.

annonaria. A parte il *remedium ex indulgentia* di C.Th. 13.9.1, che sembra più un esonero dei *navicularii* dalla responsabilità derivante dalla vicenda, piuttosto che il riconoscimento di un rimborso, in C.Th. 13.9.4.1 si rileva che i *damna naufragii* venivano addebitati a coloro che *prosecutores qui minus idoneos nominarunt*. Quanto descritto lascia presumere un obbligo patrimoniale del sistema fiscale in caso di *naufragium*, da una parte, e un coinvolgimento diretto dei funzionari che avevano nominato *prosecutores* non idonei, in quanto inadempienti al loro compito di supervisori, dall'altra²³⁴.

Alla luce delle presenti argomentazioni, risulta dunque ancor più avvalorata la tesi sostenuta in principio di questo capitolo, in contrapposizione a quanto ipotizzato da parte della dottrina, secondo la quale le misure economiche e giuridiche prese nei confronti dei *navicularii* (e dei *negotiatores*) non erano frutto di circostanze improvvise miranti a porre rimedio a situazioni di crisi, ma rappresentavano al contrario un sistema complesso, che andò sempre più stratificandosi nel corso dell'età imperiale. A riprova di ciò, nel prosieguo della ricerca, si potrà riscontrare, in età persino antecedente a quella descritta, la conformità, da parte di clausole di epigrafi e papiri riguardanti contratti conclusi tra rappresentanti dell'annona e *navicularii*, all'articolato sistema di responsabilità sopra delineato.

²³⁴ Specialmente nel caso di perpetrazione di frodi da parte dei *navicularii*.

4. Il ruolo degli *epiplooi* nell'assunzione del rischio e la *probatio*

Dopo aver esaminato i suindicati provvedimenti di età imperiale e aver fatto cenno ai precedenti di epoca repubblicana, si procederà adesso ad analizzare alcune testimonianze giuridiche, contenute in papiri riguardanti la provincia frumentaria d'Egitto, dalle quali si evince, non solo il rispetto da parte dei privati di rigide disposizioni in materia di trasporto pubblico, ma, altresì, l'estrema articolazione di questa materia, che quindi rende la sola analisi delle *leges* pubbliche non completamente esaustiva. Quest'ultimo aspetto costituisce infatti il limite delle ricerche compiute finora dalla dottrina: non aver cioè collegato pienamente la legislazione delle codificazioni o le fonti letterarie sull'argomento alle testimonianze dirette degli operatori protagonisti del trasporto. Come si vedrà, da questa analisi emergerà una realtà ancora più complessa, caratterizzata in maniera decisiva dalla presenza degli ufficiali di scorta al carico e dai *munera* gravanti sui contribuenti, che influenzeranno, fino ad alterarlo, il regime di responsabilità tipico del trasporto, confermando la tesi dell'assunzione del *periculum* della navigazione da parte dell'amministrazione annonaria e degli incaricati al trasporto.

Ciò premesso, procediamo adesso alla disamina delle testimonianze, senza prima non aver fatto cenno alla funzione degli ufficiali di scorta.

Il ruolo rilevante assunto dagli *ἐπίπλοοι* e dai *prosecutores*, nonché dai *mensores* e dai patroni delle corporazioni, nell'assunzione dei rischi per conto dell'annona, sembra aver assunto connotati costanti, in quanto collegato all'attività della *probatio* 'pubblica'²³⁵. Il cereale veniva non soltanto pesato e controllato all'arrivo ad Alessandria ed Ostia (o Costantinopoli), ma costantemente sorvegliato, insieme al campione sigillato, da questi agenti del servizio pubblico, fino al deposito negli *horrea* della capitale²³⁶.

²³⁵ In età tardo antica, si userà il termine «πρόβα σίτου». Cfr. OGIS, II, 521. Al riguardo cfr. D.C. GOFAS, «Λόγοι πρόβας σίτου». *A Contribution to the Interpretation of an Early Byzantine Fiscal Inscription (OGIS 521)*, Rev. Int. Droits Ant., 3èmes., 22, 1975, pp. 233-242; IDEM, *Epiploous: Une institution du droit maritime grec, antique, hellénistique, byzantin*, Symposium 1985, Köln – Wien, 1989, pp. 425-444.

²³⁶ A tal proposito si vedano: J. SCHWARTZ, *Le Nil*, cit., pp. 184 ss.; O. GUERAUD, *Un vase avant contenu un échantillon*, cit., pp. 107-115; A. ŚWIDEREK, *The Responsibility in Corn-Transport to Alexandria: ΣΙΤΟΛΟΓΟΙ, ΕΠΙΠΛΟΟΙ, ΔΕΙΓΜΑΤΟΚΑΤΑΓΩΓΕΥΣ (P. Berol. Inv. 1419 and 7441)*, in *Eos*, 58, 1969-1970, pp. 63-66; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Zutphen, 1978, pp. 3ss.; J. FRÖSEN, *Le Transport du blé et le rôle des ΕΠΙΠΛΟΟΙ*, in *Arctos*, 12, 1978, pp. 5-17; ID., *Declarations on Oath*

La delicatezza del compito indusse, già nel primo secolo, ad affidarne l'esecuzione a militari delle legioni stanziate in Egitto²³⁷. Tale circostanza costituisce un ulteriore indizio del coinvolgimento di rilevanti interessi di natura pubblica in questo genere di trasporti ed è confermata da un discreto numero di fonti. Al riguardo, significativa risulta la testimonianza più risalente, ossia P. Oxy. II, 276 (77 d.C.), che conferma, già alla fine del I sec. d.C., la presenza a bordo di un ufficiale di scorta militare: δι' ἐπιπλόου Κλαυδίου Κέλερος στρατιώτου λεγεῶνος δευτέρας ἑκατονταρχίας Βραβιρίου²³⁸ (ll. 8 – 10).

Tuttavia, l'uso di personale militare non perdurerà nel tempo, atteso che già nel II sec. d.C., l'incarico sarà adempiuto da liturghi civili²³⁹: la prima fonte di epoca romana che attesta la trasformazione del compito in *munus* è P. Oxy. XXXIII, 2670 (127 d.C.), in cui viene indicato: δι' ἐπιπλόων Ἀμμωνίου Ἀμμωνίου καὶ Παποντῶτος Παποντῶτος ἀπὸ Παώμεως καὶ τῶν σὺν αὐτοῖς (ll. 11 – 13). L'importanza del documento non è dovuta soltanto al fatto che testimonia l'avvenuto mutamento del sistema (almeno in Egitto), bensì alla circostanza che esso contiene anche una registrazione, molto dettagliata e quotidiana, delle quantità e dei carichi oggetto di trasporto. Nel secondo secolo, infatti, con la creazione del χειρισμὸς τῆς Νέας πόλεως, gli *epiplooi* divennero dei liturghi civili incaricati dell'accompagnamento del cargo ad Alessandria nonché della sovrintendenza alla παράδοσις e alla ζυγοστασία presso gli *horrea* di Neapolis (cfr. P. Grenf. II, 46 a = Wilcken, *Chr.* 431 e P. Lond. II, 301 = Mitteis, *Chr.* 340, entrambi i testi datati al regno di Antonino Pio).

Il processo evolutivo del servizio continuò anche in età successiva: un nuovo ufficio liturgico, connesso sempre al trasporto di grano, la δειγματοκαταγωγή, può essere riscontrato infatti già nel III sec. d.C.; i soggetti

Concerning the Liturgy of an Epiploos, in H. ZILLIACUS - J. FRÖSEN - P. HOHTI - J. & M. KAIMIO (Edd.), *Fifty Oxrhynchus Papyri (P. Oxy. Hels.)*, Helsinki, 1979, pp. 53-70.

²³⁷ Al riguardo, numerose sono le testimonianze di accompagnamento coattivo in funzione di sorveglianza: così, si veda in P. Oxy. Hels., 14 del I sec. d.C.; WILCKEN, *Chrest.*, 443 (15 d.C.).

²³⁸ Cfr. ŚWIDEREK, *The Responsibility*, cit., p. 64.

²³⁹ Secondo GERACI, *Mensura*, cit., pp. 174 ss., questo mutamento avverrà soltanto quando il sistema realizzato dai militari sarà ben collaudato. Sembra infatti che i romani adottarono il sistema liturgico egiziano, trasformandolo però parzialmente: Cfr. anche ŚWIDEREK, *The Responsibility*, cit., p. 64.

incaricati di questo compito furono designati proprio per l'adempimento di alcuni *munera* che nel II sec. erano stato assolti dagli *epiplooi*²⁴⁰.

Numerose, in proposito, sono le fonti che confermano l'avvento della nuova figura; tra queste, in particolare P. Oxy. X, 1254 (260 d.C.) rappresenta una lettera proveniente da due comarchi²⁴¹, diretta allo stratego del nomo di *Kynopolis*, e contenente la nomina di un tale *Aurelius Petrus* εἰς δειγματοκαταγωγίαν τοῦ καταγομένου εἰς τὴν λαμπροτάτην Ἀλεξανδρείαν δημοσίου πυροῦ²⁴². Nella fonte, pur nelle lacune presenti, è chiaro il conferimento dell'incarico di trasporto del *deigma* (ll. 5 e 20), nonché il riferimento al pericolo che questo possa comportare (εἰς δειγματοκαταγωγίαν δημοσίου πυροῦ καταγομένου εἰς τὴν λαμπροτάτην Ἀλεξάνδριαν δίδομεν τὸν ὑπογεγραμμένον ὄντα εὐπορον καὶ ἐπιτήδιον τῷ ἡμῶν κινδύνῳ Αὐρήλιον Πέτρον – cfr. ll. 5 ss. e 20-26). Una definizione di questa carica è riscontrabile anche in P. Berol. Inv., 7441 del III sec. d.C., nel quale un tale *Harpalos* viene esplicitamente nominato *deigmatokatagogeus* di un carico, con il compito specifico di consegnare a destinazione i campioni assegnatigli (Ἀρπαλος Πετεοῦτος δειγματοκαταγωγεὺς γόμου Τοθοηοῦς Πεκύσιος κυβερνήτ(ου) παρεκόμισεν τὰ δείγματα ll. 1-4). Secondo Świderek, tra l'altro, il documento sembra rappresentare la testimonianza che il soggetto in questione abbia compiuto in prima persona il compito liturgico assegnatogli²⁴³.

²⁴⁰ O. GUÉRAUD, *Un vase avant contenu un échantillon*, cit., pp. 107 ss.; H.C. YOUTIE, *Notes on Papyri*, Transactions and Proceedings of the American Philological Association XCVIII, 1967, p. 524 nt. 74.

²⁴¹ Il *κωμάρχης* era un funzionario preposto all'amministrazione della *κόμη*. Nell'Egitto di età tolemaica, il comarca è subordinato al toparca, che a sua volta dipende dal nomarca. La sua attività si esplica nell'amministrazione del villaggio, con compiti di carattere agrario. È coadiuvato da un *comogrammateus*, le cui mansioni crescono d'importanza nel sec. II a. C. Tuttavia, nei primi due secoli dell'Impero, non troviamo memoria dei comarchi. Nella fine del II e nel principio del sec. III d. C., invece, i comarchi sono funzionari collegiali, per lo più due, a volte anche di più, che assumono le funzioni degli anziani del villaggio (*πρεσβύτεροι*). Hanno potere di polizia, esigono le imposte, hanno mansioni di carattere agrario, propongono e designano per gli uffici liturgici e, nel sec. III d. C., sostituiscono le funzioni del *comogrammateus*. Si veda al riguardo: M. ENGERS, *De Aegyptiarum χωμῶν administratione qualis fuerit aetate Lagidarum*, Groninga, 1909, p. 58; P. JOUQUET, *La vie municipale dans l'Égypte romaine*, Parigi, 1911, pp. 62; 214; F. ŒRTEL, *Die Liturgie*, Lipsia, 1917, pp. 47 ss., 153 ss.; U. WILCKEN, *Grundzüge und Chrest. der Papyruskunde*, Lipsia, 1912, I, pp. 148, 152; F. PREISIGKE, in Pauly-Wissowa, Real-Encycl., XI, coll. 1129-1131.

²⁴² Anche grazie all'esegesi di questo testo, certa parte della dottrina (cfr. LEWIS, *op. cit.*, ma anche ŚWIDEREK, *op. cit.*, p. 66) ha ipotizzato la ricostruzione dell'abbreviazione *δειματοκ(αταγωγός)* presente in Strasb. 31,6, come *δειματοκ(αταγωγός)*.

²⁴³ ŚWIDEREK, *The Responsibility* *op. cit.*, p. 66.

Ancora più importante è, inoltre, quanto si trova in altri due papiri, che descrivono il complesso regime di garanzie presente nella 'filiera' del trasporto per conto dell'annona. In particolare, esaminando dapprima P. Oxy. Hels 20 (138 d.C.), si rilevano numerosi dettagli sull'*iter* di designazione liturgica e sui compiti e funzioni degli ἐπίπλοοι, ma soprattutto, dal testo del documento emerge l'articolazione del sistema pubblico di spedizione, nel quale fin dall'inizio i vari funzionari e addetti assumono in prima persona il *periculum* per ogni fase del viaggio, alterando in questo modo la disciplina giuridica ordinaria del trasporto. Quella che risulta è, pertanto, l'influenza progressiva del sistema annonario nel regime di responsabilità, per mezzo dei suoi funzionari e dei soggetti su cui gravava il *munus*. Nella fonte in questione, infatti, l'elemento rilevante è rappresentato dal contenuto della dichiarazione giurata di un Ossirinchite, designato dal funzionario dell'amministrazione romano-egizia (il comogrammateo) per l'adempimento del servizio di 'sopraccarico' (letteralmente ἐπίπλοος) del *frumentum* su due imbarcazioni dirette ad Alessandria (εἰς ἐπιπλωίαν δημοσίου πυροῦ καταγομένου εἰς Ἀλεξάνδρειαν): quest'ultimo giura per l'imperatore di espletare gli obblighi di sopraccarico su due navi e vegliare sul frumento imbarcato su di esse fino alla consegna senza danni, assumendone il rischio²⁴⁴. Alla dichiarazione seguono le garanzie, anch'esse giurate, di corretta esecuzione dell'incarico. Tale testimonianza sembra costituire un elemento, se non di rottura, quantomeno di profonda modifica della disciplina del trasporto marittimo e fluviale, posto che lo spazio di responsabilità lasciato libero dai contraenti sembra colmato dalle clausole con le quali gli *epiplooi* (o altri addetti) assumono espressamente il rischio²⁴⁵.

Ancora più significativo è quanto risulta da P. Oxy. LX, 4064 (183 d.C.), P. Petaus 55, 57 (183-184 d.C.) e 56 (186-187 d.C.) poiché questi documenti permettono di svelare un ulteriore aspetto del trasporto pubblico, vale a dire il regime di responsabilità solidale che si instaurava tra funzionario addetto alla nomina e soggetto incaricato del *munus*. Nei testi, infatti, si riscontra un'espressa

²⁴⁴ Cfr. Il. 9 e 14, nelle quali si trovano rispettivamente le espressioni: 'εἰς ἐπιπλωίαν δημοσίου (πυροῦ)' e 'ἐπιπλεύσειν [π]λοίσις'. Cfr. Il. 15 ss. nelle quali viene assunto l'impegno di custodire il frumento, senza truccarlo, assumendone il rischio: '[εἰ]ς αὐτὰ πυρὸν πα[ραφ]υ[λ]άξω ἄχρι ἂν ἄκακο[υργήτ]ως πα[ρ(?)]αδο[θ(?)]ῆ τοῖς - ca.10 -] πληρη τον γ[ομ]ον [ώ]ς [τοῦ] κιν[δύ]νον [ὄ]ντο[ς] . [. . .] καὶ μ[. . .]τη. . . .[. . .] α. ο. [. . .] ο. τατη[. . .]'.

²⁴⁵ Sul confronto con il regime tipico della *locatio conductio* si veda *infra*.

presa in carico del rischio da parte di colui che nomina il designato alla scorta e l'incaricato alla δειγματοκαταγωγή. Nello specifico, per portare il δείγμα del grano raccolto nella produzione dell'anno e consegnarlo ad Alessandria (εις τὸ βαστάξα δῖγμα ἀπὸ ἀλώνων πυροῦ γενήματος τοῦ ἐνοστοῦτος κδ ἔτους καὶ ἀποκαταστήσα ἰς Ἀλεξάνδριαν δίδομι – ll. 3-7) il funzionario sceglie, secondo l'uso e a suo 'pericolo', una persona che ha mezzi adeguati ed è idonea (P. Petaus, 57); nel secondo caso, inoltre, gli viene richiesto un nome per la δειγματοκαταγωγή del cereale, condotto sempre ad Alessandria nei magazzini di Neapolis (P. Oxy. LX, 4064 – ll. 7 ss.).

Per aggiungere, altresì, un ulteriore elemento al processo di progressiva influenza dell'annona (tramite funzionari e soggetti designati) nella disciplina del trasporto dei privati, occorre prendere ad esempio un'altra fonte (P. Oxy., IV, 708 = Wilcken, *Chrest.*, 432, 188 d.C.), che conferma l'assunzione *in solidum* della responsabilità, non soltanto durante il tragitto dal *nomos* di appartenenza agli *horrea* alessandrini, ma anche al momento dell'arrivo al centro di stoccaggio nella capitale egiziana. Tale fenomeno è descritto durante il procedimento di *probatio*, all'esito del quale viene registrata la reazione delle autorità alessandrine ai difetti di purezza della merce ricevuta. Poiché, infatti, il carico inviato dal *nomos*, 2000 *artabae* di grano, in seguito al controllo dei δείγματα (ἡ τῶν δειγμάτων ἄρσις – ll. 5 ss.) risultava essere non puro, il funzionario aveva dato ordine che fossero computate le quantità di orzo e di terra, accertando una carenza del due per cento del primo e di un mezzo per cento della seconda, e ordinando all'*epiploos* di esigere a proprio rischio dai sitologi che avevano inviato il grano, quale differenza sull'ammontare ricevuto, 50 e $\frac{3}{4}$ artabe di frumento, i versamenti addizionali e le altre spese (ll. 11-14)²⁴⁶. Una seconda dichiarazione dello stesso tenore è contenuta sempre nel medesimo papiro alle ll. 15-23²⁴⁷.

²⁴⁶ Cfr. ll. 11-14: [τὰ]ς συναγο(μένας) σὺν(?) διαφόρῳ (πυροῦ) (ἀρτάβας) ν δ' κα[ὶ] τὰ [προ]σμ(ετρούμενα) καὶ τὰς ἄλλας δαπάνας, καὶ προσθέμε[ν]ος τῷ λόγῳ τοῦ χι(ρισμοῦ) δήλωσόν μοι. (ἔτους) κθΦαῶ(φι) λ.[-ca.?-] ἐκο(μισάμην(?)) δύο, (γίνονται) β.

²⁴⁷ Ll. 15-23: [ἄλλ]ης. Ἀντώνιος Αἰλιανὸς στρα(τηγῶ) Διοπ(ολίτου) Θηβ(αίδος) χα(ίρειν). [τοῦ] καταθέντος γόμου ἐκ τοῦ ὑπὸ σοὶ νομ(οῦ) διὰ[.]νυχου [Π]ανγορσαοῦιος ἐν (πυροῦ) (ἀρτάβας) σ[ἐν] τ[ῆ] τῶν δ[ει]γμ[ά]των ἄρσει οὐ καθαρ[οῦ] φανέν-][το]ς ἐκέλευσα (ἀρτάβης) κριθο(λογηθῆναι) καὶ βολο[λ]ογηθ(ῆναι) [καὶ ἐξέβ(η)] [ἔλασ]σον κριθῆς μὲν ἑκατοστὴ α δ' [βώλου δὲ ὁμ(οίως)].[τοῦς] οὖν τὸν [π]υρὸν ἐμβαλομένους [σιτολ(όγους) πρᾶξον][τῷ σῶ] κινδύ(νῳ) [τ]ᾶς συναγο(μένου) σ(ίτου) δ[ια]φ(όρῳ) (πυροῦ) (ἀρτάβας)[.] καὶ τὰ -ca.?-]. Cfr. P. J. SIJPESTEIJN, *What happened to Tax Grain upon Arrival at Alexandria?*, «Chron. d'Ég.», 69, 1994, pp. 132-137. Cfr. D.C. GOFAS (Δ.Χ. Γκοφα), *Δεῖγμα. Ιστορική ἔρευνα ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαίου τῶν συναλλαγῶν*, Atene, 1970.; MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit.,

Ciò che risulta evidente nel caso di specie è quindi il netto contrasto tra queste fonti e quanto sostenuto dalla dottrina finora (cfr. con quanto detto nel paragrafo precedente), la quale, sulla base delle sole testimonianze del Teodosiano, ha collocato l'inizio della sussistenza di un regime di responsabilità solidale tra amministrazione annonaria ed armatori soltanto in età tardo imperiale. In realtà, come si ricava dai papiri, già dalla metà del II sec. d.C., quantomeno in Egitto, attraverso una rigida disciplina dei *munera*, l'*officium* annonario sembra aver contribuito alla creazione di un duplice sistema di responsabilità: diretta, a carico dei soggetti che dovevano adempiere gli obblighi liturgici, ed indiretta, sui funzionari responsabili delle nomine e della sorveglianza dell'operato di quest'ultimi.

Ulteriori testimonianze gettano luce, inoltre, sulla presenza degli *epiplooi* anche durante la pesatura delle derrate giunte a destinazione, oltretutto sugli obblighi del *magister navis*, che si occupava dell'organizzazione del trasporto, per conto dell'armatore ingaggiato dall'*annona*. In P. Lond. II, 301 (Mitteis, *Chrest.*, 340: 138-161 d.C.), infatti, il *naucloero* pronuncia una dichiarazione, in cui giura di espletare il proprio incarico fedelmente e con diligenza, agendo in maniera zelante affinché gli *epiplooi* rimangano presenti fino alle operazioni caratterizzanti la ζυγοστασία e il carico venga consegnato a suo rischio, salvo e senza danni²⁴⁸. In P. Grenf. II, 46 a (ll. 7-9)²⁴⁹ viene messo in rilievo vieppiù il ruolo assunto dagli ufficiali di scorta, che hanno presenziato, dopo il trasporto, anche alla consegna e alla pesatura (οἱ ἐπίπλοοι παρέτυχον τῇ γενομένῃ παραδόσει καὶ ζυγοστασίαι)²⁵⁰.

Come evidenziato dalle citate attestazioni, l'uso delle pratiche descritte sembra aver influenzato pienamente il sistema di ripartizione del rischio nei trasporti pubblici; in questi casi la funzione del *deigma* risultava più ampia rispetto a quella adempiuta nei commerci privati, in quanto esso costituiva elemento indispensabile per verificare l'eventuale coinvolgimento di molteplici funzionari e soggetti, in eventuali tentativi di adulterazione della merce. Nei

pp. 57; 67-68 nt. 54-55; N. LEWIS, *The Compulsory Public Services of Roman Egypt* (Second Edition), Firenze, 1997, p. 19.

²⁴⁸ Ll. 8- 14: [...] πᾶσαν φροντίδα ποιήσασθαι τοῦ παραμεῖναι τοῦς ἐπιπλόους μέχρι τῆς ἐν πόλει ζυγοστασίας καὶ παραδώσιν τὸν γόμον σῶον καὶ ἀκακούρητον τῷ ἐ[μ]αυ[τοῦ] κινδύνῳ [...].

²⁴⁹ WILCKEN, *Chrest.*, 431 (139 d.C.).

²⁵⁰ Si veda: GOFAS, *Epiplous: Une institution du droit maritime grec, antique, hellénistique, byzantin, et postbyzantin*, Symposium, 1985, Akten d. Ges. f. Griech. u. Hell. Rechtsg., 6, p. 434 nt. 43; SIJPESTEIJN, *What happened to Tax Grain*, cit., pp. 132-137.

traffici privati, invece, l'utilizzo di questo accorgimento era finalizzato soltanto a portare con sé e mostrare alla controparte un campione, per concludere la vendita di merci della stessa qualità²⁵¹. Anche in questi ultimi casi si potevano verificare delle difformità tra il valore del cereale del campione e quello effettivamente fornito; ciò poteva far sorgere delle controversie, le quali però spesso venivano risolte dagli stessi commercianti attraverso il raggiungimento di accordi specifici²⁵². Per di più, come ulteriore garanzia, anche nei trasporti di beni privati si faceva ricorso alla presenza di ufficiali di scorta, questa precauzione comunque non rappresenta né per il pubblico né per i privati una consuetudine escogitata dai romani, ma sembra affondare le proprie radici già in epoca tolemaica²⁵³.

In SB VI, 9223, ad esempio, la scritta riportata su un vasetto campione dimostra che già nel 2 a.C. si riscontrano due ufficiali di scorta che accompagnano i piloti delle navi ed hanno il ruolo di controllare che il viaggio avvenga in maniera corretta nonché di verificare la non alterazione del δείγμα. In questo caso due sono gli indizi che fanno propendere per il carattere non privato del trasporto: il riferimento alla natura 'pubblica' delle navi (πλοίου δημοσίου - l. 2) e la circostanza per cui i sovrintendenti citati siano dei militari²⁵⁴. Da ciò sembra ricavarsi che la responsabilità precipua di tali sorveglianti sia stata fin dall'inizio proprio quella della custodia dei δείγματα imbarcati, confermando pertanto,

²⁵¹ Cfr. P. Cairo Zen., IV, 59696 (III sec. a.C.), ma anche P. Cairo Zen., III, 59522 (II sec. d.C.) dai quali si evince che già in epoca ellenistica, ma anche successivamente, tale uso risulta attestato. Per quanto riguarda il primo, si fa riferimento ad un elenco di campioni di tessuto di quattro diversi colori (ταινιών δείγματα δ), che devono essere presentati ad un acquirente. Nel secondo, invece, vengono impartiti ad un rappresentante gli ordini di acquistare una determinata quantità di grano ed orzo, di prenderne della migliore qualità possibile e di spedire i relativi campioni (καὶ δείγματα ἡμῖν ἀπόστειλον).

²⁵² È questo l'esempio riportato in P. Col. Zen. II, 82, in cui un mercante lamenta di aver ricevuto un carico di grano - al quale era stato mescolato orzo - e che quindi non corrispondeva a quello contenuto nel campione inviato. Si veda anche P. Lond., VII, 1940, l. 62; P. Zen. Pestman, 71.

²⁵³ Un esempio di quanto affermato si può riscontrare in SB,V,8754, datato in epoca immediatamente precedente la conquista romana dell'Egitto (49-48 a.C.), nel quale si parla di *phylakitai*, che erano anche cleruchi di massima fiducia, ai quali verrà affidato un campione sigillato contenuto in vasi, oltre a tutti gli altri documenti che erano necessari (οἷς καὶ τὸ δείγμα κατεσραγισμένον ἐπι τεθήσεται ἐν γείνοις ὁμοῖς ἀγγείοις). Ulteriori esempi, possono essere trovati in P. Hib., I, 39 (265 a.C.), in cui si afferma che il *naukleros* ha il compito di sigillare un δείγμα e di portarlo al committente; altre testimonianze più recenti sono: SB, XIV, 11887, 11888, 11889 (185 a.C.) e SB, VI, 9367 (163 a.C.). Infine, sempre in età ellenistica, vi sono casi in cui gli ἐπίπλοοι sono allo stesso tempo φυλακῖται - come si evince in P. Ryl., IV, 576 della seconda metà del III sec. a.C. - nei quali si descrive il caso di carichi inviati ad Alessandria (ἐπίπλους Κλέαρχος φυλακίτης).

²⁵⁴ A tal proposito cfr. non soltanto PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 232 ss. ma anche GUERAUD, *Un vase*, cit., pp. 107-115..

l'essenzialità della loro funzione nel processo di controllo delle derrate, lungo il tragitto percorso.

Per completare questa digressione sui trasporti di grano fiscale, onde ottenere una visione più completa dell'estrema complessità ed articolazione del sistema pubblico di assunzione del rischio, appare utile procedere a un confronto tra i documenti succitati e quelli riguardanti i controlli effettuati all'arrivo ad Alessandria, che testimoniano invece le segnalazioni e gli accertamenti delle autorità preposte alla verifica. Potrebbe infatti ipotizzarsi l'esistenza di un doppio regime di responsabilità - che si esplicava sia durante la fase del trasporto sia all'arrivo - i cui protagonisti erano gli ufficiali di scorta e i sitologi²⁵⁵.

Ora, con riferimento alla qualità, qualora fossero state riscontrate delle difformità o contraffazioni nel cereale consegnato, non imputabili ad eventi verificatisi durante il tragitto, queste sarebbero state ascritte ai sitologi dei magazzini di partenza. Diversamente, ove la quantità misurata fosse stata inferiore rispetto a quella attestata nel documento di carico, sarebbe stato chiamato a rispondere l'ἐπίπλοος, in quanto soggetto incaricato in maniera specifica della sorveglianza e del controllo quantitativo della merce, sia al momento dell'imbarco nel porto di partenza, sia durante la navigazione.

A riprova di ciò, in SB, XII, 11082 (Arsinoite 138-161 d.C.) sono contenute due lettere ufficiali dell'amministrazione annonaria, finalizzate all'ottenimento del rimborso da parte delle due categorie suindicate.

SB. XII. 11082

Arsinoite (138-161 d.C.)

- 1 [-ca.?- ἐξέ]βη ἐλάσσω ἑκατοσταῖς δυσί .
[τοὺς οὖν τὸν πυρὸν] ἐμβαλομένους σειτολόγους
[πράξον εἰς τὸν κυριακὸ]ν λόγον τῷ σῶ κινδύνῳ
[τὰς (πυροῦ) (ἀρτάβας) .] καὶ τὰς ἄλλας δαπάνας καὶ
5 [προσθέμενος τῷ] λόγῳ τοῦ χειρισμοῦ τῆς Νέας
[πόλεως δήλωσόν μοι.] ἐρρῶσθαί σε εὐχομαι).
[(ἔτους) . Αὐτοκράτορος Καίσαρος Τίτου Αἰλίου
Ἀδριανοῦ
[Ἀντωνεῖνου Σε]βαστοῦ Εὐσεβοῦς Ἀδριανοῦ ζ
[-ca.?-] . . τοῖς ἐμβαλομένοις σειτολ(όγοις) ἀναλ()
10 [τοῦ χειρισμοῦ] τῆς Νέας πόλεως (πυροῦ) (ἀρτάβαι)
χλη

²⁵⁵ Funzionari regionali addetti all'immagazzinamento nelle metropoli.

[-ca.?-] . δ . α ἀποχ() τῆς μερίδος
 [-ca.?-] . (γίνονται) (πυροῦ) (ἀρτάβαι) ψμβ
 [-ca.?-] . ις Ἡρώνας πίστει Βησαρίωνος
 [-ca.?-] σας γόμον ἐκ τῆς ὑπὸ σοὶ μερίδος
 15 [-ca.?-] (ἀρταβῶν) Ζτκ ἐξ ἐδεΐας ἐν (ἀρτάβαις) η
 [-ca.?-] ους ἐπιπλόους Ἀφροδεΐσιον Ποτά(μμωνος(?))
 [καὶ τοῖς σ]ὺν αὐτῷ πρᾶξον εἰς τὸν κυριακὸν λόγον
 [-ca.?-] τῆς ἐγδεΐας σὺν διαφόρῳ (ἀρτάβας) η ἠ΄ καὶ
 [-ca.?-] το]ῦ χειρισμοῦ τῆς Νέας πόλεως καὶ . . . εἰ
 20 [-ca.?-] τῆ γε]νομένη παρ' ἐμοῦ τοῦ γόμου παραδό[σ]ει
 [-ca.?-] . [-ca.?-] . ε . . . Ἀνοῦφισ ὁ διὰ λογ. [-ca.?-]
 [-ca.?-] ἕκαστον τὸ ὑ[π -ca.?-]
 [-ca.?-]θ. [-ca.?-]²⁵⁶

Nella prima lettera (ll. 7-9), essendo stato riscontrato un *deficit* di qualità di circa il due per cento nella purezza del cereale, la responsabilità viene imputata ai sitologi (τοῖς ἐμβαλομένοις σειτολόγοις)²⁵⁷.

Nella seconda (13-22), anch'essa scritta dal *procurator* di *Neaspoleos* allo stratego di *Herakleis*²⁵⁸, invece, la carenza di quantità del carico trasportato viene addossata agli ἐπίπλοοι, con il conseguente ordine al funzionario regionale di esigere il pagamento nei loro confronti.

Una volta che il grano giungeva ad Alessandria da ogni parte dell'Egitto per essere immagazzinato e successivamente trasportato a Roma o a Costantinopoli, tanto il *procurator Neaspoleos* che il *procurator ad Mercurium Alexandriae* la 'regolarità' della merce, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, in modo che quest'ultimo sollevasse da ogni responsabilità l'incaricato della collazione dell'imposta frumentaria del nomo di appartenenza, il sitologo e il trasportatore²⁵⁹. Come abbiamo visto in precedenza, il primo obbligo consisteva nella verifica della purezza e buona qualità del grano, mentre il secondo comportava il controllo della quantità trasportata.

²⁵⁶ Apparatus: 2. σιτολόγους, 9. σιτολ(όγοις), 15. ἐ<γ>δεΐας.

²⁵⁷ Le successive righe (ll. 9-12), anche se di difficile interpretazione, sembrano far riferimento alla percentuale della merce mancante. Cfr. A. ŚWIDEREK, *The responsibility*, cit., p. 64, la quale sembra aver quantificato l'ammontare complessivo del carico tra le 32.000 e le 40.000 *artabae*.

²⁵⁸ Si veda J. SCHWARZ, *Le Nil*, cit., pp. 179 ss.

²⁵⁹ Cfr. P.J. SIJPESTEIJN, *What Happened to Tax-Grain*, cit., p. 132; PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 134 ss.

Ancora una volta, per spiegare il funzionamento di questi meccanismi, risulta utile richiamare il procedimento descritto in P. Oxy. IV, 708 = Wilcken, *Chrest.*, 432, oltretché far riferimento allo strumento del *deigma*. Nel caso *de quo*, viene mostrato cosa avviene quando ἐν τῇ τῶν δειγμάτων ἄρσει la merce risulta essere adulterata (οὐκ καθαρὸς) e l'amministrazione deve indagare su chi fosse il colpevole della mancata purezza del frumento, aprendosi pertanto una doppia possibilità: la colpa poteva infatti ricadere sullo stratego (e sul sitologo) della circoscrizione regionale, che non aveva mandato agli uffici di Alessandria grano sufficientemente 'genuino', oppure poteva essere imputata al trasportatore che aveva alterato il carico durante il tragitto. Nella fattispecie, la colpa viene fatta ricadere sul funzionario dell'amministrazione regionale, il quale, però, ricorrendo al δειγμα, avrebbe potuto scagionarsi definitivamente; perciò, solo procedendo al confronto tra il carico pervenuto ed il contenuto del campione giunto intatto a destinazione, poteva essere individuato il vero colpevole, con l'eventuale imputazione della responsabilità in capo ad altro soggetto.

Considerato il rigido controllo sull'integrità del vasetto campione, prima della verifica della qualità del suo contenuto²⁶⁰, sembra dunque che i funzionari dell'amministrazione fossero consapevoli che il cereale (σῖτος ο πυρός) doveva essere puro e non mescolato ad altre sostanze²⁶¹ e che il *deigma* assolveva una rilevante funzione probatoria. Stante quanto sopra, quindi, il processo di accertamento sembrava utile e necessario a rendere esenti i soggetti coinvolti da qualsivoglia responsabilità derivante dalla raccolta e dal trasporto: in caso di esito positivo della verifica, infatti, il *praefectus annonae Alexandriae* avrebbe comunicato, attraverso una lettera ufficiale indirizzata all'*exactor* della regione di provenienza, che il grano era stato conservato e debitamente registrato all'interno degli *horrea* imperiali²⁶².

Ebbene, grazie al confronto tra queste ultime testimonianze e quelle sopra indicate è possibile precisare che qualsiasi carenza o contraffazione nella qualità del frumento consegnato ai granai di Alessandria, qualora non fosse stata

²⁶⁰ Da ciò ne deriva, a causa della sua estrema importanza, l'affidamento della custodia a militari o a liturghi civili (ἐπίπλοος ο δειγματοκαταγωγός).

²⁶¹ Cfr. P. Oxy. LIX 3980, in cui si qualifica la merce in questione come ἄκριθου e ἄβωλου.

²⁶² A tal proposito, si vedano P. Turner 45 (374 d.C.) proveniente da Ossirinco e P. Oxy. XXIV (397 d.C.). Simili lettere, derivanti sempre dall'amministrazione alessandrina, ma dirette a *Hermopolis* sono SB XVI 12580 (IV sec. d.C.) e P. Ryl. IV 652 (fine IV d.C.).

riconducibile a problemi verificatisi durante il trasporto, sarebbe stata ascrivibile ai sitologi dei depositi di spedizione, ciò in quanto eventuali difetti avrebbero avuto origine già al momento dell'immagazzinamento, mentre gli ufficiali di scorta avrebbero risposto solo nel caso di differenze nella quantità del cereale caricato, alla cui pesatura, tra l'altro, avrebbero dovuto assistere.

Strettamente collegato al problema della qualità, in quanto richiamato anch'esso in P. Oxy. IV, 708 (nel quale si fa menzione di una questione di κριθολογείν e βωλολογείν – ll. 6, 7, 19) è quello del controllo della percentuale di orzo presente nel carico, letteralmente *crithologia*. Questo termine, tra l'altro, è espressamente richiamato in C.Th. 14.26.1 = C.I. XI, 28.1, all'interno del titolo “*De frumento Alexandrino*”:

C.Th. 14.26.1 (*De frumento Alexandrino*)

Impm. Honorius et Theodosius AA. Anthemio praefecto praetorio. In aestimatione frumenti, quod ad civitatem Alexandrinam convehitur, quidquid de crithologiae et zygostasii munere et pro nauclerorum tuenda substantia eminentia tua disposuit, roboramus. Adque ut curialibus praedae auferatur occasio, iubemus eos ad huiusmodi sollicitudinem adfectandam numquam accedere, sed designata officia tuis provisionibus examinata sollicitudinem praedictam implere. Dat. V kal. feb. Constantinopoli Honorio VIII et Theodosio V AA. cons. (412 ian. 28).

Il manoscritto (ed. del 1904) da cui è tratto il passo del C.Th. (*Vat. Reg.* 886) presenta il termine *de crithologia* (*scripsi “crithologiae”*) con un'incertezza di lettura, come ipotesi di Mommsen; incertezza, tuttavia, che viene chiarita nella *editio Maior* del 1877 del *Codex Iustinianus* di P. Krüger, ove la parola viene interpretata in vari modi, che sostanzialmente confermano la ricostruzione mommseniana²⁶³.

Nel provvedimento, rivolto al prefetto del pretorio Antemio (carica che, come già indicato, subentrerà nelle funzioni un tempo appannaggio del *praefectus annonae*²⁶⁴), gli imperatori Onorio e Teodosio decidono di confermare ogni

²⁶³ Cfr. *C.I.* (ed. P. Krüger 1877): all'interno di tale codice non soltanto viene inserito – come nella ed. di Mommsen – il riferimento al termine *crithologia* ma, nella annotazione critica, si riportano le varianti: *de crithologia* per il C.Th., ***heologia Ka, deeritheologii Kb, decretogrecum hologia O, de scriptologia I, con l'ablativo.

²⁶⁴ A. CHASTAGNOL, *La Préfecture urbaine*, cit., pp. 296 ss.

regolamento e disposizione, da quest'ultimo stabilita, circa la raccolta il controllo e la pesatura del grano²⁶⁵. A conferma del carattere essenziale di tali verifiche, il prosieguo della costituzione mette in evidenza come l'intento di evitare saccheggi da parte dei decurioni, imponga il divieto di assegnare loro l'esecuzione del compito in oggetto. Sembra quindi che lo scopo della disposizione (come del resto quello della legislazione sopra esaminata) sia la tutela dei beni degli armatori, onde evitare che il *periculum* potesse gravare per intero sul trasporto e, per l'effetto, ripartire la responsabilità tra funzionari regionali, *sitologoi*, addetti al controllo delle derrate alla partenza, vettori e soggetti che si occupavano dell'ispezione finale prima dell'immagazzinamento negli *horrea*.

Collegata all'argomento appena esposto è inoltre l'esatta qualificazione giuridica della κριθολογία, da intendere quale obbligo pubblico oppure lavoro privato; tale inquadramento implica delle ripercussioni sulla disciplina del trasporto pubblico in quanto emblematico, insieme agli altri fattori affrontati nel paragrafo precedente, della responsabilità solidale che poteva sorgere al momento della raccolta del cereale e che si concludeva una volta che le merci giungevano ai centri di stoccaggio della capitale egiziana. Ciò che sembra emergere da C.Th. 14.26.1, infatti, è che la predetta funzione appartenga alla categoria dei *munera* insieme al *munus zygostasii*: viene confermato dagli imperatori, invero, *quod ad civitatem Alexandrinam convehitur, quidquid de crithologiae et zygostasii munere et pro nauclerorum tuenda substantia eminentia tua disposuit*. L'unico dubbio che permane, riguarda soltanto la precisa identificazione dei destinatari dell'obbligo, per la cui soluzione soccorrono ancora una volta le fonti papirologiche. Si può fare riferimento, infatti, a quanto descritto in P. Mich. inv. 4026: esso contiene una dichiarazione di un tale *Aurelius Elias* (*kybernetes* di un'imbarcazione), nei confronti di sei consiglieri di Ossirinco, nella qualità di ἐπιμεληταὶ σίτου Ἀλεξανδρείας, con la quale egli afferma di aver accettato di rimuovere l'orzo da un carico di grano, ricevuto da proprietari terrieri, il cui trasporto aveva compiuto in forza di un contratto precedentemente concluso (cfr. ll. 15-16)²⁶⁶.

²⁶⁵ In adempimento di un *munus*.

²⁶⁶ ὑποδεδέχθαι με τὴν κριθολογίαν παρὰ τῶν ἐμβαλαμένων κτητόρων πρὸς τὸ, εἰ συμβαίῃ ὁ μοι εἶοιτο κίνησιν τινα γενέσθαι ἢ ἄλλης τινὸς ῥυπαρίας ὑπὸ τῆς μίζονος ἐξουσίας προφάσι κριθολογία<ς> τοῦ αὐτοῦ γόμου ἐμὲ τὸν κυβερ(νήτην) ὑποστῆναι τὸ περὶ τούτου ἀποβησόμενον εἰς τὸ ἐμ μηδένι μεμφθῆναι ἢ ἔνοχος εἶην τῷ θεῖῳ ὄρκῳ'.

I *locupletes* e i *magistri navium* ricoprivano dunque un ruolo da protagonisti nella catena della responsabilità, tant'è che dalla citata testimonianza, in unione con quanto ipotizzato da Mommsen e da quanto si evince dal testo di P. *Petaus* 53 alle ll. 4-18²⁶⁷ (in cui lo scriba del villaggio descrive i compiti di sorveglianza svolti affinché le cose dovute al fisco vengano misurate e la raccolta, riscossione e l'immagazzinamento del grano effettuati) può ricavarsi la configurabilità di tale *munus* in capo ai contribuenti di grano provinciale, in quanto soggetti obbligati al pagamento della tassa sul *frumentum*, oltretutto, a volte, sui trasportatori stessi. Essi dovevano pertanto consegnare la propria parte di imposta καθαρότατος²⁶⁸.

Di conseguenza, dati i suoi eventuali risvolti giuridici, il procedimento della κριθολογία - che consisteva letteralmente nella 'pulizia' del carico dall'orzo - ma che può essere certamente interpretato come eliminazione di ogni sostanza estranea che ne potesse alterare qualità e purezza, sembra assumere una grande rilevanza nella *probatio* pubblica, attesa la sua utilità, insieme al riscontro della quantità del carico, per la ricostruzione del regime di responsabilità nella raccolta del frumento fiscale e nel suo trasporto.

Naturalmente, per l'accertamento della responsabilità non bastava il riscontro qualitativo, realizzato con il controllo dell'integrità del *deigma* e con la comparazione tra il frumento in esso contenuto e quello pervenuto, ma occorreva anche l'accertamento del peso: sembra essere questo infatti il momento decisivo in cui avviene il passaggio della responsabilità dai funzionari regionali del *nomos* ed *epitroloi* all'amministrazione annonaria centrale. Di questa procedura si faceva menzione già nei contratti redatti alla partenza, nel luogo in cui la *collatio* del frumento era avvenuta. A tal proposito, possono essere citati alcuni esempi di documenti riguardanti *navicularii* e attestanti il carico delle imposte frumentarie da consegnare ad Alessandria, in cui viene dichiarato di παραδίδουαι la merce una

²⁶⁷ Ll. 4 – 18: αἰτούμενος ὑπὸ σοῦ ὀνόματα εἰς τὸ παραφυλάξαι τὰ ἀπὸ τῶν ἀγρῶν ἀναφερόμενα γενήματα καὶ ἐπα[ν]αγκάζειν εἰς τὰς ἄλλω παραφέρεσθαι καὶ ἐπιτηρ[ε]ῖν αὐτὰ ἐπὶ τῶν ἀλώνων ὄντα ἕως ἂν τὰ ὀφειλόμενα τῷ ταμείῳ μετρηθῆ, καὶ πρόνοιαν ποιεῖσθαι τοῦ κριθ[ο]λογηθῆναι τὸν πυρόν, καὶ ἐπὶ τῆς λικ[μ]ήσεως καὶ τῆς ἰσπράξεως τοῦ πυροῦ, καὶ ἐπισφρακίζειν τοὺς θησαυροὺς καὶ ἐπίγειν τὰς ἐμβολὰς καὶ ἐπακολ[ο]υθεῖν τῇ καταγωγῇ δείδωμαι τοὺς ὑπογ[ε]γρα(μμένους) ὄντας εὐπόρους καὶ ἐπιτη[δεί-]ους ἐπὶ τῷ αὐτοῦ καὶ τῆς ἰρήνης πρόνοιαν ποιεῖσθαι.

²⁶⁸ Secondo SIJPESTEIJN, *What Happened to Tax-Grain*, cit., pp. 135 ss., si possono formulare, al riguardo, due differenti ipotesi: secondo la prima, basata sul testo di P. Mich. inv. 4026, la *crithologia* poteva essere considerata un libero lavoro privato, secondo l'altra, che si appoggia invece alle tesi di Mommsen ed alla testimonianza di P. *Petaus* 53, quest'ultima costituiva un adempimento liturgico, come tale gravante necessariamente sui contribuenti.

volta giunti a destinazione. L'aspetto notevole, in questo caso, è rappresentato dal fatto che si parla della trasmissione della lettera di scarico merci o 'documento di ritorno' (τὰ τῆς παραδόσεως ἄποχα γράμματα), che, secondo parte della dottrina, certificava sia il controllo del *deigma* che quello del peso²⁶⁹. Ciò risulta confermato sia nella prima metà del II sec. d.C., sia in epoca più tarda ossia nel IV sec. d.C.

Nel già citato P. Grenf. II, 46 a (= Wilcken, *Chrest.* 431, 7-9) del 139 d.C. ad esempio, non soltanto si trova l'ennesimo riferimento agli ἐπίπλοοι (come sopra indicato), ma soprattutto alle ll. 7-9 si riscontra l'espressione: “παρέτυχον τῆ γενομένη παραδόσει καὶ ζυγοστασίαι”, che riprende esattamente quanto indicato in C.Th. 14.26.1, posto che vengono richiamate le due fasi del controllo e della pesatura. La παραδόσις includeva infatti la verifica del campione e del peso.

Nella metà del IV sec. d.C., si trova lo stesso riferimento in P. Laur. IV, 162, al cui interno (ll. 13-16²⁷⁰) il *magister navis* afferma che il *deigma* dovrà essere trasportato intatto, dovrà essere confrontato con il carico per verificare che sia in ordine, le *artabe* dovranno essere pesate e lui stesso dovrà condurre la merce lungo la corrente fino all'illustre Alessandria²⁷¹.

In luce di quanto sopra, è possibile ipotizzare pertanto un contenuto 'tipico' delle polizze di carico, che può essere schematizzato nel modo seguente:

- dopo aver dichiarato di aver ricevuto il carico (παρειληφέναι) e di averlo imbarcato sul battello (ἐμβεβλήσθαι),
- il documento solitamente prosegue con la promessa di trasportare tutto ad Alessandria (κατανέγκω εἰς τὴν λαμπροτάτην Ἀλεξάνδρειαν),
- consegnarlo nei granai (παραδώσω εἰς τοὺς ἐκεῖσε δημοσίους θησαυρούς),

²⁶⁹ Cfr. SIJPESTEIJN, *What Happened to Tax-Grain*, cit., p. 134; MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., pp. 85 ss.

²⁷⁰ Ll. 13 – 16: τὸ δὲ δῖγμα ἀκέρειον βασταχὲν καὶ συμ[βληθὲν πρὸς τὸν γόμον ἐφάνη ὀρθὸν καὶ αἱ ἀρτάβαι ἢ-] νέχθησαν πρὸς λιτρισμὸν ἐξῆς . . [-ca.?-] καὶ ἦξεν ὁ ξέστης λί(τραν) α (οὐγκίας) [γ(?), τὸν δὲ γόμον κατενέγκω ἐπὶ τὴν λαμπροτάτην] Ἀλεξάνδρειαν καὶ παρα[δῶσω εἰς τοὺς ἐκεῖσε δημοσίους θησαυροὺς ἀριθμῶ πλήρης].

²⁷¹ P. Laur. IV 162. Tale papiro appartiene ad un archivio della βουλή di Ossirinco, riguardante il trasporto della tassa frumentaria dalla regione di raccolta ad Alessandria. Al riguardo, cfr. anche P. Walsh. Univ. II, 82 (367 d.C.), SB XIV, 12099 (369 d.C.).

- e soprattutto ritirare le ricevute a nome dei consiglieri, vale a dire gli *epimelethai* (τῆς παραδόσεως ἄποχα γράμματα ὑποδέξεσθαι ἐπ' ὀνόματος ὑμῶν τῶν ἐπιμελητῶν).

Riferimenti al trasporto del *deigma* e all'opera di pesatura possono trovarsi o all'inizio o alla fine di ogni documento, anche se, in alcuni casi (P. Laur. IV, 162 e P. Wash. Univ. II) queste indicazioni si riscontrano in una posizione differente rispetto ai precedenti, ad esempio alla linea 13 (τὸ δὲ δῖγμα).

Ebbene, l'analisi delle fonti papirologiche ha consentito di verificare, non solo che il regime di assunzione pubblica del rischio riguardasse, oltre che *navicularii* e *negotiatores*, anche funzionari pubblici come i sitologi e liturghi come gli *epiplooi*, ma che allo stesso tempo si articolasse in più fasi: quella del trasporto e del carico, in cui aveva rilevanza la responsabilità dei vettori, degli ufficiali di scorta ma anche dei sitologi, e quella dell'immagazzinamento in cui responsabili erano i funzionari imperiali. Si può pertanto delineare un quadro abbastanza completo del regime vigente nel sistema dei trasporti per conto dell'annona²⁷² ed operante tra soggetti incaricati di servizi di utilità collettiva²⁷³, quantomeno in Egitto. Questo si basava su due assunti:

1. il programma economico risultava quasi sempre a carico del contribuente, in virtù dell'operare del sistema dei *munera*;
2. il regime della responsabilità non era lineare ma variava in base ai soggetti coinvolti ed alle fasi del trasporto²⁷⁴.

Soffermando l'attenzione sul primo punto, vi è tra l'altro un ulteriore elemento da sottolineare, vale a dire la considerazione per cui il contribuente doveva partecipare al trasporto del *frumentum* nonché alla sua sorveglianza, sistema questo, che risentiva, sia del controllo diretto da parte dell'Impero, attraverso l'intervento di propri funzionari, sia della presenza del regime liturgico.

Inoltre, sono riscontrabili almeno quattro momenti nella collazione delle imposte e del grano:

- la fase della raccolta dai campi;

²⁷² Le fonti principali riguardano, però, il trasporto fluviale sul Nilo, poiché la documentazione superstita è fondamentalmente basata sui papiri. Tuttavia, essa appare in sintonia con le rare testimonianze di origine diversa.

²⁷³ Cfr. J. FRÖSEN, *Chi è responsabile? Il trasporto del grano nell'Egitto greco e romano*, «Ann. Fac. Lettere Perugia», 18, 1980-1981, pp. 161-176. J. SCHWARTZ, *Le Nil*, cit., pp. 179-200.

²⁷⁴ Corollari necessari di questo fenomeno erano rappresentati dalla differenza tra amministrazione annonaria 'centrale' e 'regionale' e tra controllo sulla qualità e quantità di grano.

- la fase dell'immagazzinamento nei depositi dei villaggi;
- il trasporto nel porto fluviale di partenza, ove il cereale veniva convogliato per essere imbarcato per la navigazione interna;
- il trasporto a destinazione, nel porto di Alessandria.

Ad ognuno di questi stadi poteva corrispondere, sulla scorta di quanto visto, un differente regime di responsabilità e diversi erano i soggetti coinvolti. In particolare, al momento della raccolta era essenziale la circostanza che venissero controllate sia quantità che qualità del cereale, costituendo ciò uno dei momenti fondamentali nella ripartizione del rischio, poiché le misurazioni dovevano corrispondere ai dati ottenuti nei controlli effettuati nel porto d'arrivo²⁷⁵.

Per concludere, potrebbe obiettarsi a quanto ipotizzato che quello descritto sia in realtà il sistema vigente in Egitto, come tale, non rappresentativo di tutto il sistema romano di epoca imperiale. In realtà, a fronte della penuria di fonti provenienti da altre province frumentarie²⁷⁶, sembra certamente significativo che quella egiziana rappresenti l'area geografica più produttiva di documenti. La funzione granaria dell'Egitto nei confronti di Roma, già all'epoca della conquista della regione e nei suoi precedenti tardo-repubblicani, è tra l'altro testimoniata a partire dai celebri brani di Tacito²⁷⁷ e di Cassio Dione²⁷⁸, ad illustrare proprio il ruolo fondamentale che essa ebbe nella fondazione del Principato stesso. In

²⁷⁵ A testimonianza di ciò, fin da epoca ellenistica, e ancora di più in età romana, il rappresentante di ciascun villaggio – *comogrammateus* - addetto alla misurazione dell'area dei campi ed alla precognizione per la raccolta dell'anno successivo, inviava il proprio rapporto al *procurator* di Alessandria, il quale confrontava le liste del catasto con quelle dell'anno precedente, calcolando le proporzioni per ogni centro abitato (*apaitesima*). Questi conteggi venivano poi rimandati al *comogrammateus*, che a sua volta si occupava della distribuzione della proporzione richiesta secondo le aree coltivate, assegnando la quota per ogni contadino. In epoca romana, questo incarico fu trasformato in funzione liturgica, determinando un mutamento nel regime degli oneri pubblici, atteso che tali funzionari - sebbene espressione diretta dell'amministrazione locale - adesso divenivano responsabili del loro lavoro anche di fronte alle autorità regionali. Gli abitanti del villaggio, dal canto loro, continuavano ad avere una responsabilità collettiva per le funzioni dei rappresentanti eletti. Questa circostanza, apparentemente irrilevante, costituiva invece l'assunto fondamentale nella disciplina della responsabilità dell'adempimento dei servizi, almeno per quanto riguarda il sistema provinciale egiziano.

²⁷⁶ Ad eccezione di qualche epigrafe proveniente dalla Betica, dalla Gallia e di qualche testimonianza africana.

²⁷⁷ Cfr. Tac., *Ann.* II, 59, nel quale la soluzione politica adottata dal principe, ascritta tra i *dominationis arcana* augustei, è attribuita al pericolo che, chiunque si insediasse con attitudine ostile nella provincia e nei suoi *claustra terrae ac maris*, potesse *fame urgere Italiam*. Tale accostamento è ripetuto anche nel primo libro delle Storie (Tac., *Hist.*, I, 11): *provincia aditu difficilis, annonae fecunda*.

²⁷⁸ Circostanza ribadita anche in Dio, LI, 17, 1.

questo contesto è addirittura rivalutato il dato dell'*Epitome de Caesaribus*²⁷⁹, secondo cui già nell'età di Augusto il paese avrebbe spedito nell'urbe 20 000 000 di *modii* di frumento all'anno. Tali dati, già da soli, potrebbero confermare l'ipotesi sostenuta da Jakab²⁸⁰, la quale, richiamando le teorie di Mitteis, sostiene che la quantità di nuove risorse provenienti dai papiri abbia fatto cadere molte delle convinzioni tradizionali, tra cui quella della specificità della situazione egiziana²⁸¹. Tuttavia, come si vedrà meglio nel capitolo finale, ulteriori testimonianze papirologiche, nelle quali sarà altresì possibile riscontrare il rispetto delle disposizioni imperiali in materia di trasporti pubblici, aiuteranno a comprendere che quella descritta sia, con ogni probabilità, una disciplina non locale ma romana.

²⁷⁹ *Epit. de Caes.*, 1, 6: *Huius tempore ex Aegypto urbi annua ducenties centena milia frumenti inferebantur*, ma si veda anche *Epit. De Caes.*, 1,4-5: *Regionem Aegypti ... in provinciae formant redegit. Quant ut annonae urbis copiosam efficeret ...*

²⁸⁰ G. GERACI, *L'Egitto provincia frumentaria*, Publications de l'École française de Rome Année 1994, Vol. 196, Numéro 1, pp. 279-294.

²⁸¹ Cfr. E. JAKAB, *Vertragformulare im Imperium Romanum*, ZSS, 123, 2006, p. 72, secondo la quale: "Der Einbruch der Empire entzog vielen alten Hypothesen die Grundlage. Vor allem hat man die Erkenntnis gewonnen, dass die Papyri Ägyptens nicht den Sonderfall einer entlegenen Provinz spiegeln, sondern den Alltag im Imperium Romanum".

PARTE II

1. I meccanismi di retribuzione dei *navicularii*, il *periculum* della navigazione e la contrattazione 'diretta' nel Digesto

Sulla scorta di quanto già descritto nei precedenti paragrafi, sembra che in età imperiale sia stato adottato un vero e proprio sistema di contrattazione diretta tra armatori (ma anche negoziatori) ed *officium annonae*, che col tempo ha sostituito l'*usus* repubblicano, prendendone poi definitivamente il posto²⁸²; tale processo tra l'altro non è stato lineare, in quanto ha risentito fin da subito dell'influsso dei *munera*, che ne ha influenzato l'assetto in maniera decisiva.

Già a partire dall'età di Claudio, infatti, comincia a delinearsi un impegno costante da parte degli imperatori volto all'organizzazione della fornitura di beni alimentari attraverso l'ausilio di *negotiatores* e *navicularii* ed all'incentivazione della costruzione di navi, finalizzate alla *cura annonae*. Che tali disposizioni non fossero state meri episodi, ma avessero avuto validità anche in epoca successiva, in quanto comportanti un adattamento strutturale alle esigenze di Roma, è del resto testimoniato dalle fonti esaminate nei paragrafi precedenti, alle quali si vuole aggiungere ora anche D. 19.2.15.6.

D 19.2.15.6 (Ulpianus 32 *ad ed.*)

*Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit: quod in omnibus personis similiter observandum est*²⁸³.

²⁸² Cfr. HÖBENREICH, *Annona*, cit., pp. 83 ss.; CIMMA, *Ricerche*, cit., pp. 3 ss., 36 ss.; SIRKS, *Food for Rome*, cit., pp. 28 ss.

²⁸³ All'interno della sistematica del Digesto, tale frammento è contenuto nel libro XI, sotto il titolo *locati conducti*. Nella collocazione proposta nella *Palingenesia* esso fa parte di una raccolta riguardante la *remissio mercedis*, in riferimento alla locazione. Cfr. S. SCHIPANI, *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae. Digesti o Pandette dell'Imperatore Giustiniano, Testo e traduzione*, III, 12-19, 2007, p. 436, il quale ne propone la seguente traduzione: D 19.2.15.6, *Ulpianus 32 ad ed.: Parimenti, poiché, perduta la nave, si ripeteva da un tale il nolo che quello aveva ricevuto in anticipo, fu stabilito con rescritto da Antonino Augusto <Caracalla> che non a torto il procuratore di Cesare ripeteva da lui il nolo, poiché non aveva adempiuto al dovere di effettuare il trasporto: ciò è da osservare in modo simile per tutte le persone.*

Nella fattispecie, Ulpiano, del quale si ricordano tra l'altro i seppur brevi trascorsi a capo dell'*officium annonae* (cfr. *supra*), descrive il caso di un soggetto, verosimilmente un *navicularius* incaricato di trasportare merci via mare, che ha ricevuto la *vectura* in anticipo. Quando la nave, probabilmente in seguito ad un naufragio (ma non necessariamente) non giunge a destinazione, il titolare della merce e creditore, in questo caso un *procurator Caesaris*, chiede la restituzione del nolo. Contro tale decisione viene fatto appello all'imperatore, che però dà ragione al suo funzionario sulla base della giustificazione che l'armatore non ha concluso il trasporto concordato (*munere vehendi functus non sit*).

Nel caso in questione, tratto dal commentario all'editto, Ulpiano sembra affrontare l'esonero dal pagamento del committente in un contratto d'opera-appalto (*locatio-conductio operis*)²⁸⁴. La *ratio* della disciplina sembra rispondere pertanto al fine di non far gravare sul committente la perdita dovuta a eventi che creano nocumento, oltre che l'obbligazione di dover comunque corrispondere la *vectura*; ciò sembra in linea tra l'altro con quanto detto al paragrafo 2 del passo (D. 19.2.15.2), nel quale viene affermato che, nel caso in cui si verifichi una frana che porti via ogni frutto, il danno non sarà sostenuto dal colono, cosicché questo non sia costretto a prestare il canone del campo, oltre a dover sopportare il danno della perduta semenza²⁸⁵.

Secondo parte della letteratura, alla quale non si ritiene di aderire, tale regime dell'onere del rischio non appare dettato dalla peculiarità dell'assetto contrattuale in questione, che coinvolgeva in maniera manifesta interessi pubblici, ma sembra risentire delle circostanze particolari e spesso di urgenza che portavano alla concessione di agevolazioni da parte dell'Impero²⁸⁶.

²⁸⁴ Cfr. F. HAYMANN, *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, SZ 41, 1920, p. 67, 157; E. KALINKA, *Digestenkritik und Philologie*, SZ 47, 1927, p. 324; T. MAYER-MALY, *Locatio conductio. Eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*, Wien, 1956, p. 146, 198; M. KASER, *Periculum locatoris*, SZ 74, 1957, p. 193; R. RÖHLE, *Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkvertrages*, SDHI 34, 1968, p. 217; HÖBENREICH, *Annona*, cit., pp. 83 ss.

²⁸⁵ Cfr. D. 19.2.15.2: *...sed et si labes facta sit omnemque fructum tulerit, damnun coloni non esse, ne supra damnun seminis amissi mercedes agri praestare cogatur...*

²⁸⁶ Cfr. HÖBENREICH, *Annona*, cit., pp. 85 ss., secondo l'autrice, anche nel presente caso, la decisione si basa su un rescritto di Caracalla concesso in circostanze particolari, cui però non si può risalire; MAYER-MALY, *Locatio*, cit., pp. 140 ss.; KASER, *Periculum*, cit., p. 173; P. W. DE NEEVE, *Remissio mercedis*, SZ 100, 1983, pp. 296 ss.

Ora, non siamo a conoscenza delle circostanze precise che hanno portato all'adozione del provvedimento imperiale descritto in D. 19.2.15.6, né si può escludere con certezza che la ripetizione immediata del nolo sia dovuta anche alla sua anticipata corresponsione; quello che sembra emergere in realtà è che, allo stesso modo delle testimonianze papirologiche sopra esaminate, il rischio della mancata consegna sia a carico del vettore, che probabilmente non ha assolto debitamente i propri compiti.

Altro aspetto interessante ricavabile dall'analisi del caso *de quo* è l'indizio riguardante il metodo di negoziazione, vale a dire la conclusione di un contratto di trasporto direttamente tra *nauta* ed amministrazione annonaria, nonché le modalità di pagamento che vengono da esso accennate: il riferimento alla *vectura* e il rapporto diretto con gli armatori risultano infatti gli stessi di quelli già testimoniati nel *Corpus Inscriptionum Latinarum* (C.I.L., III, 14165) e (C.I.L., II, 1180).

Nel primo caso (C.I.L., III, 14165), la vicenda che dà origine alla contesa tra *navicularii* e *mensores* nasce proprio da un contratto di trasporto di beni alimentari a Roma²⁸⁷. Nella seconda circostanza (C.I.L., II, 1180)²⁸⁸, epigrafe che testimonia i rapporti economico-giuridici intercorrenti tra *praefectus annonae* e *navicularii* della *Baetica*, l'ufficio del prefetto contrae direttamente i servizi da prestare nell'ambito della *cura annonae*²⁸⁹: l'*adiutor*²⁹⁰ viene infatti incaricato dal

²⁸⁷ C.I.L., III, 14165: [I]ulianus naviculariis / [mar]inis Arela[t]ensibus quinque / [c]orporum vac. I [Qui]d lecto decreto vestro scripserim / proc(uratori) Aug(ustorum duorum), e(gregio) v(iro) subi/ci iussi. Opto felicissimi bene valeatis. / E(xemplum) E(pistulae) / Exemplum decreti naviculariorum ma/rinorum Arelatensium quinque cor/porum item eorum quae apud me acta / sunt subieci et cum eadem querella la/tius procedat ceteris etiam imploranti/bus auxilium aequitatis cum quadam de/nuntiatione cessaturi propediem obsequi / si permaneat iniuria, peto ut tam indemni/tati rationis quam securitati hominum / qui annonae deserviunt consulatur, / imprimi caractere régulas ferreas et / adplicari prosecutores ex officio tuo iu/béas qui in urbe pondus quod susce/perint tradant.

Con ogni probabilità, un *procurator* residente nella *Gallia Narbonensis* viene incaricato, tra le altre cose, di effettuare direttamente un trasporto di beni alimentari a Roma, dirimendo il contrasto tra vettori e *mensores*.

²⁸⁸ Questa iscrizione, risalente al 166 d.C., è dedicata a *Sex. Iulius Possessor - adiutor* del *praefectus annonae* - da parte degli *scapharii Hispalenses*, ovvero i battellieri di Siviglia, come ringraziamento per il trattamento economico soddisfacente ottenuto per i servizi resi.

²⁸⁹ *Sex. Iulius Possessor, adiutor Ulpii Saturnini praefecti annonae ad oleum Afrum et Hispanum recensendum item solamina transferenda item vecturas naviculariis exsolvendas.*

²⁹⁰ L'*adiutor* era un collaboratore del prefetto dell'annona che poteva assolvere i compiti più svariati, specialmente funzioni straordinarie come quella testimoniata nel caso di *Possessor*. Tuttavia, non mancano casi i cui il termine è usato per indicare i *mensores frumentarii* (in greco σιτομήτραι), ovvero gli addetti alle misurazioni del grano sia nei porti di partenza e di destinazione che nella fase dell'immagazzinamento negli *horrea*. A tal proposito, si può evidenziare come lo

*praefectus Ulpus Saturninus*²⁹¹ di selezionare olio africano e spagnolo *in loco* e successivamente inviarlo nella capitale, pagando al contempo il relativo compenso ai *navicularii*. Ciò sembra suffragare ancora una volta l'ipotesi che il *praefectus annonae*, in qualità di rappresentante dell'imperatore, concludeva direttamente con gli armatori i contratti di trasporto; al funzionario indicato viene infatti affidata una triplice mansione (*ad oleum Afrum et Hispanum recensendum, item solamina transferenda, item vecturas naviculariis exsolvendas*²⁹²). La sua funzione, pertanto, dopo aver assolto il compito di sorvegliare gli *horrea* di Ostia e *Portus*, sarà quella di verificare la quantità di olio disponibile in Africa e Spagna²⁹³, assicurare il trasporto del grano (*solamina*), ed infine pagare il nolo ai navigatori²⁹⁴; l'accordo termina, infatti, una volta che l'incaricato effettua il pagamento della *vectura*.

Quanto detto, essendo in linea con le attestazioni papirologiche del paragrafo precedente, conferma per di più che le operazioni di verifica della quantità delle merci (*recensio*) potevano avvenire non soltanto ad Ostia, *Puteoli* ed Alessandria – i centri principali di stoccaggio – ma anche in provincia, o meglio nelle province produttrici e non. La procuratela di un altro personaggio, *C. Cominius Bo...Agricola...Elius Aper, procurator ad annonam provinciae Narbonensis et Liguriae*²⁹⁵ (che ricade nello stesso periodo – 166/167 d.C. - in cui si verificò a Roma una crisi nei rifornimenti alimentari a causa di peste e carestie, in contemporanea quindi con la missione di *Possessor*) risulta infatti suffragare tale ipotesi²⁹⁶.

stesso *Sex. Iulius Possessor* avesse assunto dapprima la procuratela degli *horrea Ostiensia* e *Portuensia* e successivamente fosse stato incaricato di missioni speciali (Cfr. DE SALVO, *Economia Privata*, cit., pp. 121 ss.).

²⁹¹ Per i riferimenti prosopografici si veda: PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 433.

²⁹² Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 128 ss.

²⁹³ La tesi risulta confermata dagli stretti legami di *Possessor* sia con l'Africa, in quanto originario di *Mactar*, sia con la regione spagnola, considerato che era stato in precedenza *procurator ad ripam Baetis*.

²⁹⁴ Secondo parte della dottrina (STÖCKLE, *Navicularius*, RE 16, 2, 1935, p. 1908), invece, il termine *vectura* indica la *relatoria* o *securitas* che i *susceptores* dovevano consegnare ai *navicularii* entro 10 giorni dalla ricezione delle *species*, in modo tale che questi potessero esibirla ai porti di attracco.

²⁹⁵ *C.I.L.* XII 672 = *ILS* 1432.

²⁹⁶ In un momento particolarmente delicato, l'amministrazione imperiale fece quindi ricorso ai suoi agenti, incaricandoli di missioni speciali al fine di raccogliere approvvigionamenti anche in

Tra l'altro, le operazioni di raccolta delle vettovaglie reperibili nel territorio non rispondevano sempre ad esigenze contingenti come le carestie; per quanto concerne quelle avvenute in Spagna, invero, i dati forniti dalle epigrafi sono suffragati dall'analisi del copioso materiale anforario ritrovato, che testimonia una lunga e frequente prassi di trasporto di derrate annonarie. Il processo di *recensio* è stato, infatti, messo in connessione con il segno R/[*R(ecognitum)*, *R(ecensum)*] riscontrabile nell'iscrizione δ delle anfore Dressel 20, il quale risulta apposto proprio nei distretti fiscali di spedizione della Betica²⁹⁷.

Almeno fino alla fine del IV sec. d.C., quindi, risulta attestato che il sistema *annonario* operava trattando direttamente con gli armatori privati, attesa la mancanza di flotta commerciale di Stato, quantomeno per gli approvvigionamenti provenienti dalle province non senatorie²⁹⁸. Le modalità di collaborazione, tra l'altro, non rimasero immutate nel corso del tempo²⁹⁹, ma variarono in funzione del progressivo irrigidimento dei rapporti tra Impero e *corpora naviculariorum* e del veloce processo di burocratizzazione forzata cui questi ultimi andarono incontro.

Fermo quanto sopra, si osserva come la tematica dei contratti conclusi tra funzionari annonari ed armatori privati ha destato in dottrina non poche difficoltà, a causa soprattutto della mancanza di fonti dirette al riguardo.

In particolare, secondo Pavis d'Escurac, che segue quanto in precedenza ipotizzato da Rougé, è possibile qualificare il rapporto giuridico che legava l'*annona* al *navicularius* come *locatio operis*³⁰⁰: tali autori giungono a questo risultato, operando un confronto con la disciplina tipica dei trasporti privati.

province non tradizionalmente produttrici. Ulteriori operazioni eccezionali di *recensio* sono attestate da C.I.L. VIII 822 = ILS 1347, che descrive l'attività di *C. Attius Alcimus Felicianus* (metà del III sec.), *procurator annonae Galliae Narbonensis*. Un altro *procurator* incaricato di missione straordinaria nel 176 d.C. è *Ti. Plautius Felix Ferruntianus, procurator ad solamina (sic) et horrea* cui fu ordinato di esaminare e controllare le quantità di grano immagazzinate negli *horrea*, al fine di indicare in maniera precisa le disponibilità (cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 129 ss., 362 ss., 430). A differenza di *Sex. Julius Possessor*, però, egli non viene inviato in provincia e non deve occuparsi del trasporto, ma deve semplicemente sovrintendere alla gestione degli *horrea* di Roma (di diversa opinione T. MOMMSEN, J. MARQUARDT, *Manuel des Antiquités*, t. X, 1889, p. 169 n. 6).

²⁹⁷ Cfr. DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 183 ss. e la copiosa bibliografia ivi richiamata.

²⁹⁸ Non ricorrendo più all'ausilio dei *publicani*. A questo sistema si affiancò dapprima, e si sostituì dopo, il rapporto con i *corpora naviculariorum*, vincolati all'adempimento dei *munera*.

²⁹⁹ La maggior parte dei trasportatori, tra l'altro, risulta essere di origine provinciale.

³⁰⁰ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 212 ss.; ROUGÉ, *Recherches*, cit., pp. 385-387.

Secondo questi, infatti, “*quand un commerçant confie ses marchandises à un nauta pour qu’il les lui transporte d’un endroit à un autre*³⁰¹, le contrat signé entre dans la catégorie de la *locatio operis*, de même le contrat signé entre l’armateur et l’Etat relève de la *locatio conductio*”.

In realtà, ciò che sembra emergere dalle fonti fin qui esaminate è che il contratto in oggetto si basava sulla redazione di un documento scritto in cui erano contenute le indicazioni specifiche delle merci caricate, le obbligazioni assunte dalle parti, le remunerazioni che avrebbero dovuto percepire come controprestazione dei servizi resi e le condizioni alle quali sarebbero stati effettuati tali versamenti. Elemento essenziale era costituito altresì dal pagamento della *vectura*, il quale veniva non soltanto fissato nei termini dell’accordo, ma la cui corresponsione poteva variare in funzione delle 'vicende' che coinvolgevano il carico trasportato.

Inoltre, la considerazione che il nolo per il trasporto dovesse rispondere a precisi parametri si può evincere, anche se indirettamente, richiamando ancora una volta la sopra citata iscrizione di *Beyrouth* (*C.I.L.*, III, 14165). In questo caso, infatti, i trasportatori lamentavano la perdita subita perché la *vectura* era stata calcolata in maniera non equa, atteso che i *mensores* non avevano tenuto in debita considerazione, ai fini del calcolo del trattamento economico da corrispondere, la quantità di carico effettivamente trasportato; per di più, era sorto un sospetto di frode nei confronti degli stessi vettori³⁰². L’estrema dedizione con cui i *navicularii* pretendevano la rettifica del pagamento fa dedurre tra l’altro come gli emolumenti per il servizio reso fossero molto vantaggiosi, specialmente in un’epoca, quella degli inizi del III sec., in cui non era ancora avvertito pienamente il peso dell’adempimento dei *munera*.

A tal proposito, il ruolo strategico della rotta *frumentaria* tra Alessandria e Roma è testimoniato - seppur con riferimento al commercio privato³⁰³ - nell’Editto dei prezzi di Diocleziano, emanato nel 301 d.C., quasi un secolo dopo. Nel provvedimento, la tariffa stabilita per il trasporto di grano privato tra

³⁰¹ Cfr. PAVIS D’ESCURAC, *La Préfecture*, cit., p. 212.

³⁰² Cfr. ROUGÉ, *Recherches*, cit., p. 472; J.P. REY-COQUAIS, *Sur l’inscription des naviculaires d’Arles à Beyrouth*, In: *Syria*. Tome 70 fascicule 1-2, 1993. pp. 69-80; A. BAROT, *Les navicuires d’Arles à Beyrouth*, *Rev. Arch.*, 1905, pp. 262 ss.

³⁰³ Tale circostanza non osta, però, alla valutazione della maggiore convenienza del tragitto, anche in riferimento ai trasporti per conto dell’annona.

Alessandria e Roma ammonta a ben 16 denari per *kastrensis modius*, circa un sesto del valore della merce; nello stesso periodo, il percorso Africa-Gallia era di circa quattro denari per *kastrensis modius*. La tratta Egitto-Roma era quindi notevolmente più costosa e ciò sembra denotare, aderendo alla tesi già sostenuta da Rougé, che l'ammontare della *vectura* non era necessariamente proporzionale alle distanze percorse ma «*Sans doute les prix sont-ils d'autant plus élevés que la route est peu fréquentée ou plus dangeureuse ou que la région vers laquelle elle se dirige n'assure pas un fret de retour important*». In linea con le medesime logiche, inoltre, sembra che il tragitto Roma-Africa fosse meno dispendioso di quello che collegava Italia ed Egitto e ciò pare chiarire la ragione per cui, sempre più spesso nel basso impero, la capitale fosse approvvigionata preferibilmente dal Nord Africa³⁰⁴.

Riassumendo quanto sopra, si può dunque sostenere che la remunerazione risultasse influenzata da un insieme di criteri, che non erano soltanto quelli ordinari della distanza percorsa e del servizio reso, ma che comprendevano tra i parametri di quantificazione anche il tipo di merce caricata e la possibilità di poter effettuare un viaggio di ritorno a pieno carico. Nei frammenti di Afrodisia dell'Editto dei Prezzi, viene infatti espressamente indicato, almeno con riferimento all'inizio del IV sec., un *naulum* inferiore per il trasporto dei carichi fiscali³⁰⁵, circostanza questa, che sembra avvalorare, ancora una volta, la tesi della rispondenza della *vectura* più a parametri di convenienza, che a calcoli spaziali e tragitti percorsi. Inoltre, occorre sempre ricordare la facoltà dei *navicularii* di trasportare merci e passeggeri anche non per conto dell'annona. In proposito, emblematica è la testimonianza di San Paolo³⁰⁶, secondo cui, a bordo della nave *frumentaria* in cui si era imbarcato, erano presenti non soltanto il carico di grano,

³⁰⁴ Cfr. con i frammenti rinvenuti ad Afrodisia dell'Editto dei prezzi (AE 1947, 148-149); dello stesso avviso ROUGÉ, *Recherches*, cit., pp. 98; 370 e nt. 2.

³⁰⁵ Cfr. *Edit. Diocl. XXXV*, 80; 87; 89; 134, M. GIACCHERO, *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretiis rerum venalium in integrum fere restitutum e Latinis Graecisque fragmentis, I. Edictum 2. Imagines*, Genova, 1974, p. 226; H.G. PFLAUM, *La préfecture de l'annone (à propos d'un ouvrage récent)*, rec. à PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., RHDF, 56, 1978, 49-77.

³⁰⁶ Atti 27-28. Secondo parte della dottrina San Paolo compie il viaggio verso Roma imbarcato su una nave frumentaria, si vedano W. RAMSAY, *Saint Paul, the traveller and the roman citizen*, Londra, 1908; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., p. 90, nt. 4, Di contrario avviso è invece J. DAUVILLIER, *A propos de la venue de Saint Paul à Rome*, Bull. de Litt. eccl., 1960, p. 3 e 26. Cfr. anche RICKMAN, *The Corn*, cit., pp. 131 ss.

ma anche duecentosettantasei tra membri dell'equipaggio e passeggeri, sotto il comando di un *naukleros*. La fonte è significativa anche perché parla della necessità di getto di parte dell'attrezzatura e delle merci in caso di *naufragium* e descrive il percorso tipico di tali imbarcazioni nella metà del I sec. d.C., circostanza alquanto rara poiché la maggior parte delle attestazioni risale al tardo impero. Al riguardo Rickman afferma che: “*The whole passage in the Acts is vividly interesting for the way it exemplifies the route taken by Alexandrine corn ships, the large numbers of passengers even on a late sailing, the presence of both the owner and the captain on board, the wintering of such ships at intermediate ports along the route, the dangers of sea voyages, and the problems about liability raised when cargo is jettisoned or shipwreck occurs*”³⁰⁷.

Sempre con riferimento alle modalità di pagamento, un ulteriore profilo d'indagine è rappresentato dalle forme di corresponsione della *vectura*. Guardando infatti al contenuto della suddetta fonte epigrafica (*item vecturas naviculariis exsolvendae* – C.I.L. II,1180), si può dedurre che il compenso consisteva quasi sicuramente in un versamento di denaro, posto che nell'iscrizione di *Hispalis* l'uso dei termini *vectura* ed *exsolvere* fanno propendere proprio per l'uso della moneta³⁰⁸.

A tali somme dovevano essere aggiunti, comunque, anche veri e propri pagamenti in natura, vale a dire percentuali della merce trasportata, sulle quali, invece, risultano un discreto numero di passi del Codice Teodosiano.

Il già citato C.Th. 13.5.7 del 334 d.C., ad esempio, oltre a costituire un vero e proprio elenco dei tipi di esenzioni riconosciute, contiene anche una indicazione delle misure economiche garantite: nella seconda parte, infatti, viene stabilito che gli armatori, questa volta d'Oriente, otterranno il 4 per cento del cereale trasportato (*quaternas in frumento centesimas*³⁰⁹), nonché un *solidus* ogni mille misure di carico, in accordo con il precedente stabilito per il caso della flotta alessandrina³¹⁰.

³⁰⁷ Cfr. RICKMAN, *The Corn*, cit., p. 132.

³⁰⁸ Cfr. ROUGÉ, *Recherches*, cit., p. 377, seguito da PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 213 ss. Tale circostanza risulta attestata ancora all'inizio del IV sec. d.C. nell'Editto di Diocleziano, in cui vengono stabilite appunto le tariffe massime di prezzi e servizi

³⁰⁹ Una percentuale in più, “centesima”, sul carico trasportato.

³¹⁰ Secondo PHARR, *ad CTh. 13.5.38*, i termini *centesimae* ed *epimetrum* - quest'ultimo attestato solo in relazione ai *susceptores* (C.Th. 12.6.15) - sono equivalenti, in quanto le prime non

Dall'analisi dei papiri si ricava inoltre che tale sistema di pagamento avesse subito l'influenza delle usanze commerciali egiziane e fosse il medesimo anche nel IV sec. d.C., in epoca successiva a quella delle fonti epigrafiche sopra menzionate; l'uso di corrispondere una percentuale sul carico trasportato risulta infatti testimoniato sia in età tolemaica che romana e tardo romana³¹¹.

Ricapitolando quanto appena esposto, sembra quindi che le fonti attestino come le quote in denaro e in natura, corrisposte ai *navicularii*, variassero, non soltanto in base alle zone di provenienza del carico, ma soprattutto in relazione ai periodi dell'anno ed alle conseguenti possibili difficoltà e lunghezza del viaggio intrapreso; pertanto, le sopradescritte operazioni di *mensura* e *probatio*, svolte all'arrivo nei centri di stoccaggio di Ostia e Alessandria (e Costantinopoli), risultano ricoprire un ruolo decisivo ai fini della quantificazione e corresponsione del nolo conferito per il trasporto. Ciò dimostra ancor di più l'ipotesi formulata fin dall'inizio di questa ricerca, ossia che un sistema così capillare e ramificato non potesse essere il frutto di scelte contingenti, ma rappresentasse al contrario il risultato della plurisecolare elaborazione giuridico-legislativa di imperatori e giuristi.

sembrano rappresentare altro che l'*epimetrum* o *surplus* garantito all'armatore per ricompensarlo di eventuali perdite subite nel corso del tragitto. Secondo DE ROBERTIS, *Storia*, 2, cit., pp. 170 ss., quest'ultimo corrispondeva ad una tariffa speciale che veniva erogata dallo stato.

³¹¹ Cfr. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., pp. 17 ss. Si veda anche *P. Flor 75* = WILCKEN, *Chrestomatie*, 433, 21 (380 d.C.). Per una panoramica in termini generali sui sistemi di pagamento cfr. E. BÖRNER, *Der staatliche Korntransport im griechisch-römischen Aegypten*, Hamburg, 1939 e ÖRTEL, *Die Liturgie*, cit., p. 125 nt. 10.

2. La terminologia usata per i contratti pubblici di trasporto

Ponendoci nel solco dell'orientamento dottrinario che propende per la configurazione del legame giuridico instaurato tra armatori ed *officium annonae* nell'ambito della *locatio conductio*, necessita adesso operare un confronto con la disciplina prevista nel Digesto in relazione ai rapporti tra privati, onde far comprendere come sia possibile usare le categorie terminologiche e giuridiche tipiche di questi ultimi anche per la disciplina dei trasporti pubblici. Significativa è, al riguardo, la testimonianza di Rostovtzev, il quale procede ad un'analisi della terminologia pubblicistica riguardante la locazione commerciale ed il conduttore in età repubblicana ed imperiale³¹², impiegando proprio categorie privatistiche.

Secondo l'autore, le più antiche denominazioni del conduttore sono *manceps* e *redemptor*, tuttavia, mentre quest'ultimo indica solitamente "l'imprenditore"³¹³, il termine *manceps* rileva come indicazione tecnica del conduttore di stato³¹⁴ (*Bezeichnung des Staatspächters*).

In età imperiale rimane in uso principalmente il primo dei due riferimenti, il quale, però, viene progressivamente sostituito dalla parola *conductor*³¹⁵: i *mancipes* rappresentavano a volte singoli conduttori, mentre in altri casi il termine veniva usato in maniera promiscua con *conductor*, specialmente con riferimento all'amministrazione dei beni dell'imperatore³¹⁶.

Di solito, quindi, quando si parlava di conduttore che ha concluso un contratto con lo 'stato' per la riscossione di un canone pubblico in un certo territorio o ambito, venivano usati indifferentemente i termini *manceps*, *redemptor* o *conductor*.

³¹² M. ROSTOVTZEV, *Geschichte der Staatpacht in der Römischen Kaiserzeit bis Diokletian*, Leipzig, 1902, pp. 375 ss.

³¹³ M. ROSTOVTZEV, *Geschichte der Staatpacht*, cit., p. 374.

³¹⁴ Cfr. Plinio, *Nat. Hist.*, XI, 122 ss.; Svet., *Vesp.*: *manceps operarum*.

³¹⁵ Cfr. ROSTOVTZEV, *Geschichte der Staatpacht*, cit., p. 375.

³¹⁶ Cfr. C. XIV, 2299; C. IX, 2438. Un termine generale per indicare il conduttore di stato è anche *publicanus*, ovvero sia l'imprenditore che ha a che fare con un *publicum*, indipendentemente dal fatto che sia un *vectigal* o *ager* o anche un edificio. Al riguardo si veda O. KARLOWA, *Römische Rechtsgeschichte*, I, 808, p. 14.

Soffermando l'attenzione proprio su *conductor*, si può notare come esso abbia avuto una costante evoluzione, che lo ha portato dall'uso esclusivo nella contrattualistica tra privati in epoca repubblicana ed imperiale³¹⁷ al suo utilizzo per indicare anche il conduttore di stato; nel campo del diritto pubblico, infatti, la parola viene riscontrata già all'epoca di Traiano per denotare il conduttore operante nell'amministrazione del demanio, come nel contratto greco di μισθωτής (ciò si può riscontrare nella iscrizione di *Testur*³¹⁸, nella quale il termine viene impiegato come traduzione). L'utilizzo si diffonderà sempre di più, diventando comune nelle fonti epigrafiche oltre che tra i giuristi³¹⁹, in testimonianze che però, bisogna sottolineare, sono accomunate tutte dallo stretto legame con rapporti giuridici di diritto privato³²⁰.

Dunque, sembra che il vocabolo *conductor* abbia subito un'evoluzione che lo ha portato, da termine tecnico usato sotto Adriano³²¹ nei contratti riguardanti i *vectigalia*, a riferimento comune per identificare anche la locazione di un bene pubblico. I giuristi, infatti, se non usavano la parola *publicanus*, chiamavano lo *Staatspächter*, *conductor vectigalium publicorum*. Secondo parte della dottrina, nella storia di questa espressione si specchia appunto lo sviluppo della *locatio conductio* commerciale, ma soprattutto la diffusione graduale dei termini di diritto privato nel campo del diritto pubblico³²². Emblematico, in proposito, è infatti quanto avvenuto nell'ambito terminologico del demanio in cui le norme di diritto

³¹⁷ *Ex multis*: Caesar, *de bello civ.* III, 21, 1 (*habitationum*) ; Cic., *ad Quint.*, I, 2 (*operis*); *Verr.* III, 21, 53; 22, 55. Ma soprattutto si veda III, 40, 93, dove si parla di conduttore di stato (*Stadtpräsident*). Cfr. F. KNIEP, *Societas publicanorum*, Jena, 1896, pp. 104 ss.; J. MARQUARDT, *Römischen Staatverwaltung*, II, Leipzig, 1876, p. 99.

³¹⁸ Cfr. ROSTOVTZEV, *Geschichte*, cit., p. 377.

³¹⁹ Ciò appare visibile in Gaio 3, 145 ma anche in D. 6.3.1.pr.-1 (Paulus 21 *ad ed.*). Tuttavia, occorre notare che non si tratta di un rinvio esclusivo, atteso che in altri casi si trova ancora il riferimento ai *mancipes* (cfr. Hyginus, *de cond. agr.*, 117.).

³²⁰ Secondo quanto afferma Rostovtzev: "In das Staatsrecht dringt diese Bezeichnung da ein, wo es sich am engsten mit dem Privatrechte berührt".

³²¹ Cfr. D. 49.14.3.6 (Callistratus 3 *d. i. fisci*): *Cum quinquennium, in quo quis pro publico conductore se obligavit, excessit, sequentis temporis nomine non tenetur: idque principalibus rescriptis exprimitur. divus etiam hadrianus in haec verba rescripsit: " valde inhumanus mos est iste, quo retinentur conductores vectigalium publicorum et agrorum, si tantidem locari non possint. nam et facilius inveniuntur conductores, si scierint fore ut, si peracto lustro discedere voluerint, non teneantur.*

³²² Cfr. ROSTOVTZEV, *Geschichte*, op. cit., p. 377.

privato avevano avuto più ampia diffusione; nel corso dell'età classica, invero, diversi rami dell'amministrazione finanziaria divennero appannaggio e risultarono riconducibili esclusivamente all'imperatore, con conseguente applicazione non solo della terminologia, ma anche della disciplina relativa. Ciò comportò una vera e propria contaminazione del diritto privato nel campo del diritto pubblico e imperiale, specialmente in riferimento alla locazione commerciale dei *vectigalia*; almeno fino al II sec. d.C., infatti, risulta attestata la presenza sia del *Vectigalienpacht* che delle *societates publicanorum*³²³.

A sostegno dell'equiparazione, almeno terminologica, tra locazioni pubbliche e private, si può richiamare anche un'altra fonte tratta dalle *Opiniones* di Ulpiano, la quale, seppur non relativa ai trasporti pubblici, risulta comunque significativa per la dimostrazione delle caratteristiche fondamentali dei contratti che coinvolgevano interessi imperiali.

D. 50.8.3 pr. (Ulpianus 3 opin.)

Conductore perficiendi operis punito fideiussor, qui pro eo intervenerat, idem opus exstruendum alii locaverat: nec a secundo redemptore opere perfecto usurarum praestationem heres fideiussoris recusare non debet, cum et prior causa in bonae fidei contractu in universum fideiussorem obligaverit, et posterior locatio, quia suum periculum agnovit, solidae praestationi rei publicae eum substituerit.

Il passo in questione descrive un contratto di appalto pubblico concluso da un *curator* cittadino per la costruzione di un'opera destinata all'uso collettivo oltre che l'affidamento della relativa controversia - sorta in seguito alla mancata esecuzione dello stesso - alla *aestimatio* del *praeses provinciae*³²⁴.

³²³ Anche questo sistema, tuttavia, durerà poco, in quanto il lavoro dei *publicani* diventerà sempre meno vantaggioso, da un lato, a causa delle riforme dell'amministrazione finanziaria realizzate dagli imperatori, dall'altro, a causa della situazione politica generale che renderà sempre più difficile l'esistenza delle grandi società di locazione. Le loro speculazioni erano basate sulla complicità degli impiegati dell'impero nelle province, ma proprio la riforma di quest'ultime contribuirà a porre fine alle vessazioni, facendo subentrare i *procuratores* imperiali, come attori principali della gestione dei *vectigalia*.

³²⁴ Con ogni probabilità sulla base di una costituzione imperiale. Si veda: B. SANTALUCIA, *I «libri opinionum» di Ulpiano*, II, Milano, 1971, pp. 157 ss.; A. TRISCIUOGGIO, *Bona fides e locazioni pubbliche nelle Opiniones di Ulpiano*, in *Il ruolo della buona fede oggettiva nell'esperienza giuridica storica e contemporanea. Atti del convegno internazionale di studi in onore di Alberto Burdese*, IV, Padova, 2001, pp. 313-330. Il Lenel (*Pal.*, II, 1007) aveva peraltro ipotizzato che all'interno delle *Opiniones* il passo avesse un'intestazione più ampia: *De administratione rerum ad civitates pertinentium et operibus publicis*. In proposito si veda anche D. 50.10.2.1: *Curatores operum cum redemptoribus negotium habent, res publica autem cum his, quos efficiendo operi praestituit, quatenus ergo et quis et cui obstrictus est, aestimatio praesidis*

Ebbene, il punto che maggiormente interessa ai nostri fini, riguarda l'espressione «*in bonae fidei contractu*»: sembra infatti che tale riferimento rientri appieno nell'*iter* argomentativo seguito dall'autore delle *Opiniones*, posto che, stando al tenore del passo, in assenza di un accordo tra il fideiussore e la *civitas* sulla corresponsione delle *usurae*, l'obbligo al pagamento non poteva che derivare dal carattere di buona fede della *locatio conductio* alla quale la *fideiussio* accedeva³²⁵. Inoltre, allorquando si volesse ipotizzare la presenza di un'interpolazione dei compilatori, essa non costituirebbe un intervento sostanziale, dal momento che la soluzione stessa del caso rivela un assoggettamento del contratto pubblico in questione alla disciplina di età classica dei negozi di buona fede³²⁶.

Ciò che emerge è quindi la circostanza per cui, almeno nel III secolo d.C., nelle *aestimationes* dei *praesides*, le *locationes* concluse dai *curatores* per conto delle *civitates* non ricevevano un trattamento differente rispetto a quello riservato ai contratti privati, in quanto, secondo la testimonianza, elemento essenziale del rapporto era rappresentato dalla *bona fides*. Tale equiparazione riecheggia tra l'altro proprio quanto già affermato da Gaio nell'editto provinciale: *civitates...privatorum loco habentur* (D. 50.16.16, Gai. 3 *ad ed. prov.*)³²⁷.

provinciae est, che descrive i diversi rapporti giuridici che potevano instaurarsi nelle *civitates* provinciali in occasione della realizzazione di opere pubbliche.

³²⁵ Al riguardo cfr. con TRISCIUOGLIO, *Bona fides*, cit., p. 321, il quale richiama G. CERVENCA, *Contributo allo studio delle «usurae» c.d. legali nel diritto romano*, Milano, 1969, pp. 274 ss., 299 ss.

³²⁶ A favore della classicità del frammento: F.M. DE ROBERTIS, *I rapporti di lavoro nel diritto romano*, Milano, 1946, p. 86; TRISCIUOGLIO, *Bona fides*, cit., p. 321. Di opinione contraria DI MARZO, *Bonae fidei contractus*, Palermo, 1904, p. 10.

³²⁷ Seguendo tale interpretazione, una parte della dottrina ha quindi ipotizzato la possibilità che le città potessero essere parti di diritto privato allo stesso modo degli individui singoli; cfr. V. ARANGIO RUIZ, *Istituzioni di diritto romano*, Napoli, 1998, p. 69 nt. 3. M. TALAMANCA, *Istituzioni di diritto romano*, Milano, 1990, p. 180, invece afferma che le parti di queste relazioni giuridiche siano le città ed il *populus Romanus*. Di conseguenza, come nelle locazioni private il carattere di buona fede faceva discendere l'obbligo di corrispondere le *usurae ex mora*, allo stesso modo, nei contratti pubblici, un onere di tal genere sarebbe gravato sulla *civitas* in caso di ingiustificato ritardo nel pagamento della *merces* al *redemptor*. Tuttavia, questa caratteristica non rappresentava un elemento comune a tutti i tipi di contratti, in quanto non appare ravvisarsi in quelli conclusi con il fisco. A tal uopo, bisogna ricordare il *privilegium fisci* di cui parla Paolo nel *l. sing. de usur.*, D. 22.1.17.5 (*Fiscus ex suis contractibus usuras non dat, sed ipse accipit...*). Si veda in proposito: M.V. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale e politica finanziaria sotto i Severi*, Napoli, 1988, pp. 119 ss.; P. CERAMI, '*Contrahere cum fisco*', in AUPA, XXXIV, 1973, pp. 324 ss.

In proposito, altrettanto significativa risulta essere D. 50.8.3.2 (Ulp. 3 *opin.*): *Sed si in locatione fundorum pro sterilitate temporis boni viri arbitrato in solvenda pensione cuiusque anni pacto comprehensum est, explorata lege conductionis fides bona sequenda est.* Anche qui, viene fatto riferimento alla *bona fides* nel processo di valutazione da parte del governatore provinciale di quanto dovuto dal *fideiussor* del conduttore di un fondo agricolo appartenente alla *civitas*; si parla infatti di un caso di *remissio mercedis* in cui, a differenza del *principium* del testo, viene demandato all'*arbitratus boni viri* l'adeguamento della prestazione del *conductor* alla minore possibilità di sfruttamento del fondo, e la buona fede in questione risulta perciò assai prossima all'*aequitas*³²⁸. Sembra pertanto ravvisarsi, anche in questa fattispecie, l'emersione di una sostanziale condizione di parità dei contraenti nel momento della formazione del contratto nonché durante la sua esecuzione: già nella *lex locationis* viene assicurata infatti un'equa ripartizione del rischio concernente la *sterilitas temporis*, attraverso il rimando all'arbitrato per il calcolo della *merces* dovuta.

Orbene, dalle fonti prese in esame finora, emerge, non solo l'uso per le pattuizioni che coinvolgevano interessi pubblici della stessa terminologia e di schemi negoziali simili a quelli utilizzati tra privati, come quelli delle *locationes*³²⁹, ma soprattutto una visione generale di tali contratti, in cui la controparte 'pubblica' si collocava sullo stesso piano del contraente privato, con la conseguenza che i suoi comportamenti negoziali non risultavano certamente caratterizzati da posizioni di supremazia o autoritarismo. Quanto detto, tuttavia, non significa che tale schema non potesse essere alterato; come abbiamo visto in precedenza, infatti, considerato il carattere strategico dei servizi resi, l'annona tutelava gli interessi imperiali tramite l'imposizione dei *munera*, l'uso degli *epiplooi*, le clausole di assunzione del rischio e strumenti come il ricorso al *deigma*, che permettevano un efficace adempimento della prestazione nonché una veloce individuazione dei soggetti responsabili nel caso di mancato compimento delle attività oggetto del contratto.

³²⁸ Cfr. TRISCIUOGGIO, *Bona fides*, cit., p. 326; G. LONGO, *Osservazioni critiche sulla disciplina giustiniana della «locatio condictio»*, in *Studi in onore di B. Biondi*, II, Milano, 1965, p. 296.

³²⁹ Almeno per quelli di epoca tardo imperiale aventi, come parte contrattuale, le *civitates*.

3. L'identificazione del contratto di trasporto annonario e il contratto di *misthoprasia*

Gran parte della dottrina è propensa ad inquadrare il contratto di trasporto annonario all'interno della categoria della *locatio conductio tout court*³³⁰, senza fornire in proposito una spiegazione plausibile che possa chiarirne le ragioni; una simile opinione risulta infatti troppo generica e non sembra rispecchiare la complessità dei casi che coinvolgeva il sistema annonario³³¹. Secondo tale impostazione, questa fattispecie presentava, rispetto agli schemi privati, soltanto qualche specifica peculiarità dovuta al fatto che il vettore, oltre a mettere a disposizione la propria imbarcazione, prendeva in consegna i beni pubblici e ne assicurava il buon mantenimento fino alla destinazione, usufruendo al contempo di esenzioni fiscali e di vantaggi: lo schema tipico era rappresentato quindi dal rapporto che si instaurava tra il *nauta conductor* e il *praefectus annonae locator* (o un suo rappresentante), che costituiva la controparte imperiale³³². Anche se tale ricostruzione sembra essere probabile, non risulta però sufficientemente motivata e dimostrata.

Ciò che appare decisivo invece per dimostrare la verosimiglianza dell'inquadramento è il richiamo alle caratteristiche specifiche della *locatio conductio*. Questo contratto, in quanto destinato nel caso di specie all'apprestamento di un determinato servizio, presenta dei criteri di ripartizione del rischio, che, non soltanto appaiono corrispondenti a quelli della vendita, ma che sembrano presentare delle caratteristiche simili a quelle del trasporto delle derrate annonarie rilevate finora. Come nella *emptio venditio* il momento decisivo per il trapasso del rischio da una parte all'altra è rappresentato dalla *traditio* del bene, così nella *locatio* ciò si verifica in seguito alla *adprobatio* e *adsignatio* dell'*opus*, vale a dire all'atto di verifica e collaudo. Tale momento risulta pertanto decisivo ai fini della ripartizione del *periculum*: dapprima, infatti, il rischio è

³³⁰ Ovviamente si ricorda il carattere unitario della locazione romana attestato dalle fonti. Cfr. in proposito M. MARRONE, *Istituzioni* op. cit., pp. 470 ss., il quale sostiene che la tripartizione *locatio rei*, *locatio operis* e *locatio operarum* sia solo uno schema di comodo, utile a fini espositivi per mostrare l'adeguamento delle soluzioni a fattispecie e circostanze diverse.

³³¹ Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 212, 220-225; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., pp. 385-387; RICKMAN, *The Corn*, cit., pp. 126 ss.; HERZ, *Wirtschaftsgesetzgebung*, cit., pp. 95 ss.; DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 301 ss.

³³² Sostituito da un suo rappresentante nelle province.

sopportato dall'appaltatore (*conductor*), successivamente esso graverà sul committente (*locator*)³³³; aspetto determinante in tale passaggio è che, a seguito della verifica, il *locator* accetti l'opera poiché la ritenga idonea ai requisiti richiesti e solo in questo caso il rischio passerà al committente.

Stante quanto sopra, l'*adsignatio* come passaggio decisivo per il trasferimento della responsabilità, che trova riscontro ancora nell'età dei Severi³³⁴, sembra riecheggiare quanto già affermato in precedenza circa la *probatio* nel sistema annonario. La verifica del corretto adempimento della prestazione per conto dell'*annona* (attraverso *mensura* e *probatio*) assume infatti la stessa, se non maggiore rilevanza, nei trasporti pubblici.

Già Seneca, invero, in un passo del *De brevitate vitae*, rivolgendosi al suocero Pompeo Paolino che ricopriva la carica di prefetto dell'*annona* nel periodo compreso tra il 49 ed il 55 d.C. (dopo averlo incitato a condurre la vita del saggio che tende ad estraniarsi da ogni vincolo o legame convenzionale esterno per indagare le profondità dello spirito) delinea in proposito i compiti principali relativi al controllo dell'approvvigionamento frumentario, tra i quali rientra anche la corretta corrispondenza del frumento alla misura e al peso “*ut ad mensuram pondusque respondeat*”³³⁵.

Oltre a questa testimonianza, dal testo del papiro berlinese BGU, I, 27 del II-III sec. d.C.³³⁶, si ricava anche la durata e complessità del processo: viene

³³³ Cfr. E. BETTI, «*Periculum*», *problema del rischio contrattuale in diritto romano classico e giustiniano*, in Studi in onore di Pietro De Francisci I, Milano, 1956, pp. 185 ss.

³³⁴ D. 50.12.1.6 (Ulpianus *l.S. de off. curat. rei p.*): *Si quis opus quod perfecit adsignavit, deinde id fortuito casu aliquid passum sit, periculum ad eum qui fecit non pertinere imperator noster rescripsit.*

³³⁵ Sen. *De brev. vit.*, 18.5; 19.1.:...*ut incorruptum et a fraude advehentium et a neglegentia frumentum transfundatur in horrea, ne concepto umore vitietur et concalescat, ut ad mensuram pondusque respondeat*...? Seneca infatti elenca quelli che sono i compiti del prefetto: curare che il frumento sia versato nei granai senza essere danneggiato dalla frode dei trasportatori e dalla negligenza, che assorbendo umidità non si deteriori e non fermenti, che corrisponda alla misura e al peso.

³³⁶ BGU, I, 27 = Sel. Pap., I, 113 = Wilcken *Chrest.*, 445: «Eirenaios al carissimo fratello Apollinarios molti saluti...Voglio che tu sappia che ho raggiunto terra il 6 del mese di Epeiph (30 giugno) e che abbiamo terminato di scaricare il 18 dello stesso mese (12 luglio). Ho risalito poi il fiume verso Roma il 25 del medesimo mese (il 19 luglio) e il luogo ci ha accolto come dio ha voluto, e di giorno in giorno attendiamo la dimissoria, così che fino a oggi nessuno di quelli che sono venuti col grano (τῶν μετὰ σίτου) è stato rilasciato...Mesorè 9 (2 agosto)». Su tale papiro si vedano i commenti di J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., pp. 90, 204, 266, 456; CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971, p. 298 nt. 5; RICKMAN, *Roman Granaries*, cit., p. 10; PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 97, 214; RICKMAN, *The Corn*, cit., p.

descritto, infatti, che navi granarie giunte ad Ostia il 30 giugno, avevano completato le operazioni di scarico il 12 luglio, i loro equipaggi avevano raggiunto Roma il 19 luglio e si trovavano ancora nell'*Urbe* il 2 agosto, sempre in attesa della lettera *dimissoria*, corrispondente al congedo per poter effettuare il viaggio di ritorno.

Altresì utile ai fini di una corretta esegesi è quanto detto in D. 48.11.7.2 (Macer *libro primo iudiciorum publicorum*)³³⁷, secondo il quale i magistrati preposti alla riscossione delle forniture pubbliche di grano sono obbligati a non rilasciare alcuna ricevuta (*ne in acceptum feratur*) prima di avere sottoposto ad un'attenta verifica (*probatio*)³³⁸ i beni trasportati; questo sistema di controlli appare ovviamente collegato alla consegna della *dimissoria* descritta dal papiro berlinese, posto che la lettera sarebbe stata rilasciata soltanto dopo aver effettuato gli appositi riscontri.

L'importanza del controllo è testimoniato anche da Cicerone, il quale, nell'*Actio secunda in Verrem*, accusa il governatore siciliano di condotta fraudolenta nei confronti delle contribuzioni frumentarie provinciali perché questi aveva abusato proprio del suo compito di *probare* o *improbare* le derrate di stato³³⁹.

Come già visto in precedenza, inoltre, la procedura di *probatio* del *frumentum* riguardava due principali aspetti³⁴⁰: la verifica della quantità o *mensura* e il riscontro della qualità, doppio accertamento che sembra sottointeso

130; DE SALVO, *Economia privata*, cit., pp. 152 e nt. 441; 477 e nt. 475; 525-526 e nt. 172; HÖBENREICH, *Annona*, cit., pp. 87-88; 91.

³³⁷D. 48.11.7.2 (Macer, *libro primo iudiciorum publicorum*): *Illud quoque cavetur, ne in acceptum feratur opus publicum faciendum, frumentum publice dandum praebendum adprehendendum, sarta tecta tuenda, antequam perfecta probata praestita lege erunt*. Cfr. al riguardo il commento di S.P. SCOTT, *The Civil Law, Including The Twelve Tables* op. cit., Cincinnati, 1932, secondo il quale "It is also provided That no public work which is to be constructed shall be accepted as completed, nor any public provisions which are to be distributed held to be transferred or obtained, nor any buildings considered as repaired, before they have been finished, accepted, and delivered according to law".

³³⁸Cfr. C. NICOLET, *Introduction a Les Archives de l'administration des distributions de vivres*, in «*La Mémoire perdue. Recherches sur l'administration romaine*», Rome, 1998, pp. 201-204.

³³⁹Cic., *In Verrem*, 75: *Quae est ergo ista ratio aut quae potius amentia, frumentum improbare id quod ex eo loco sit ex quo senatus et populus Romanus emi voluerit, et ex eo acervo ex quo partem tu idem decumarum nomine probaris; deinde a civitatibus pecuniam ad emendum frumentum cogere, cum ex aerario acceperis?*

³⁴⁰Come già accennato *supra*, sulla base del materiale papirologico analizzato.

anche dalla estrema dovizia di particolari con cui Plinio il Vecchio procede alla classificazione delle varie tipologie di *triticum* provinciale importate a Roma³⁴¹.

Tanto premesso e sulla scorta di quanto detto, si osserva che proprio in riferimento al contratto di trasporto il criterio del *periculum conductoris* non venisse applicato in età classica in maniera rigida, bensì operando opportuni temperamenti dovuti all'assetto di interessi da disciplinare caso per caso³⁴². Emblematico in proposito sembra essere un passo del Digesto (D. 14.2.10 pr. - Labeo 1 *pith. a paulo epit.*), contenente parti dei *Pithana* di Labeone epitomati da Paolo³⁴³, in cui appare chiaro il riferimento del giurista augusteo ad un contratto di trasporto (in particolare: *conducere mancipia vehenda*) oltre che la parziale differenza tra la soluzione proposta da quest'ultimo ed il commento indicato circa due secoli dopo da Paolo. Invero, mentre il primo sostiene categoricamente che, se si prende in conduzione un'imbarcazione per il trasporto di uno schiavo, non sarà corrisposta la *vectura* in caso di morte durante la navigazione, Paolo, invece, richiamando quanto stabilito dalle parti (*quid actum est*), precisa che dipende se il corrispettivo sia stato calcolato in relazione agli schiavi caricati o a quelli giunti a destinazione; ove tale circostanza non possa essere determinata sarà sufficiente per il *nauta* provare che la merce sia stata semplicemente imbarcata.

La *ratio* della disposizione sembra doversi ricondurre dunque al mutamento del rischio a secondo che il contratto concluso abbia carattere di semplice noleggio della nave, per imbarcare un carico, oppure importi la garanzia del raggiungimento di un determinato risultato consistente nel portare a

³⁴¹ Cfr. Plin., *Nat. Hist.*, XVIII, 63, 66-68: *Triticici genera plura, quae fecere gentes...Tertium pondus erat Thracio, Syrio, deinde Aegyptio...Nunc ex his generibus, quae Romae invehuntur, levissimum est Gallicum atque Chersoneso advectum, quipped non excedunt modii vicenas libras, si quis granum ipsum pondered. Sardum adicit selibram, Alexandrinum et trientem – hoc et Siculi pondus -, Baeticum totam libram addit, Africum et dodrantem...Quibusdam generibus per se pondus, sicut Baliarico: modio tritici panis p .XXXV reddit; quibusdam binis mixtis, ut Cyprio et Alexandrino XX prope libras non excedentibus. Cyprium fuscum est panemque nigrum facit, itaque miscetur Alexandrinum candidum, redeuntque XXV pondo. Thebaicum libram adicit. Cfr. F. DE ROMANIS, *Per una storia del tributo granario africano all'annona della Roma imperiale*, in «*Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité – Temps Modernes*, 2003, pp. 696 nt. 17-20, 721; C. VIRLOUVET, *Les naviculaires d'Arles. À propos de l'inscription provenant de Beyrouth*, in *MEFRA* 116/1 2004, pp. 327-370.*

³⁴² Secondo parte della dottrina, tale logica appare la stessa alla quale risponde il *periculum* nella *emptio venditio*.

³⁴³ D. 14.2.10 pr. (Labeo 1 *pith. a paulo epit.*): *Si vehenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in nave mortuum est, vectura tibi non debetur. Paulus: immo quaeritur, quid actum est, utrum ut pro his qui impositi an pro his qui deportati essent, merces daretur: quod si hoc apparere non poterit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium.*

destinazione la merce: il *periculum* graverà sul noleggiante nel primo esempio, sul vettore nel secondo³⁴⁴. Nella soluzione labeoniana, il *conductor* sopporta il *damnum* causato dalla morte dello schiavo perché non ha portato a compimento la propria prestazione consistente nel trasportare 'la merce' fino al porto stabilito; non avendo alcuna responsabilità per il decesso del servo, la sola conseguenza negativa a suo carico sarà quella della perdita della *vectura*³⁴⁵. Il giurista severiano, dall'altro lato, non avrebbe fatto altro che precisare – senza tuttavia entrare in deciso contrasto – la soluzione labeoniana, proponendo una distinzione tra *locatio* rispetto agli schiavi *deportati* e *conductio* dell'intero battello³⁴⁶ o di singoli *loca* dello stesso³⁴⁷ rispetto agli schiavi *impositi*. Nel primo caso, il *nauta* si obbliga a trasportare i beni fino a destinazione e la *vectura* sarà calcolata con riferimento alle merci che giungeranno al porto di arrivo, ovviamente con una chiara influenza dell'evento della morte di uno schiavo; nella seconda ipotesi, invece, l'obbligazione del vettore consisterà solo nel metter a disposizione del *locator* il battello, con conseguente computo del canone in base agli spazi occupati. In quest'ultima circostanza, nessun evento occorso successivamente all'imbarco avrebbe potuto modificarne la misura³⁴⁸.

³⁴⁴ Cfr. R. FIORI, *Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo in diritto romano*, in RDN 39, 2010, p. 7.; E. BETTI, *'Periculum'*, cit., pp. 185 ss.

³⁴⁵ A tal proposito, sul rapporto tra questo passo e Lab. 1 *pith.* D. 19.2.62 si veda FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., pp. 134 ss., nt. 27. Al riguardo, una parte della dottrina sostiene che la morte dello schiavo possa essere qualificata come *vis maior*: cfr. M. KASER, *Periculum locatoris*, in ZSS, 74, 1957, p. 189, il quale propone una lettura della morte come causa di forza maggiore (*Ereignis höherer Gewalt*); dello stesso avviso FIORI, *Forme e regole dei contratti*, cit., p. 7. Di opinione contraria P. HUVELIN, *Études d'histoire du droit commercial romain*, Paris, 1929, p. 93. Secondo l'autore, la morte dello schiavo non deve essere intesa come *vis maior*, bensì come *vitium rei*, cosicché Paolo nella sua spiegazione avrebbe semplicemente proposto la distinzione tra la normalità dei casi in cui la *merces* risulta dovuta comunque al *nauta* poiché i beni erano viziati e l'eccezione in cui il *dominus* dello schiavo si obbliga a pagare soltanto per quelli che fossero arrivati a destinazione. In proposito cfr. anche con quanto detto da R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare' e la responsabilità contrattuale in diritto romano*, Milano, 1995, pp. 347 ss.; F. WUBBE, *Labeo zur Gefahrtragung im Bauvertrag*, in AA. VV., *L'homme dans son environnement – Mensch und Umwelt*, Fribourg, 1980, pp. 143 ss., secondo il quale, qualora la morte fosse stata addebitabile a *culpa* del conduttore, non avrebbe comportato soltanto la perdita della merce.

³⁴⁶ Cfr. E. BETTI, *'Periculum'*, cit., p. 189; ID., *Istituzioni di diritto romano*, II.1, Padova 1962, p. 222 nt. 13, 498, 425 ss.; F. PRINGSHEIM, *Id quod actum est*, in ZSS, 78, 1961, p. 29; FIORI, *Forme e regole*, cit., p. 9.

³⁴⁷ Si veda J.A.C. THOMAS, *Carriage by Sea*, RIDA 8, 1960, pp. 496 nt. 26.

³⁴⁸ Secondo una diversa impostazione, Paolo avrebbe interpretato l'*oportere ex fide bona* del trasportatore come obbligo di comportamento e non di risultato, tuttavia, aderendo a tale tesi, non soltanto Paolo si sarebbe contrapposto nettamente a Labeone – circostanza che non appare desumersi dal tenore letterale del frammento – ma avrebbe proposto un'improbabile strutturazione

Orbene, benché il passo riguardi la navigazione privata, tuttavia, per quanto visto nei paragrafi precedenti, appare chiaro che il coinvolgimento nei trasporti pubblici di armatori privati che potevano svolgere i propri commerci anche durante i viaggi che effettuavano per conto dell'*annona*, sia un chiaro segno di come le due fattispecie potessero entrare in contatto³⁴⁹.

Sempre nella stessa sezione del passo precedente, nel XIV libro del Digesto, sotto il titolo *De lege rhodia de iactu* (D. 14.2.10.1), sembra rilevarsi un ulteriore indizio dell'adozione degli schemi della *locatio* nei trasporti pubblici. Il giurista Paolo, infatti, procedendo al commento di quanto scritto da Labeone, sostiene che non spetti al *conductor*, che prende in conduzione una nave, agire *ex conducto* nei confronti dell'armatore, che, trattenuto da un 'potere pubblico' (*publice retentus*) non abbia potuto navigare con le merci del primo³⁵⁰. Come già riscontrato in precedenza in BGU, I, 27, il procedimento eseguito dalla 'burocrazia' annonaria – specialmente quando si doveva procedere alla consegna della *dimissoria* o *securitas* ed alle operazioni di controllo di quantità e qualità del carico – poteva durare anche diversi mesi³⁵¹: tale tempistica risulta attestata anche

del rapporto come *locatio operarum*. A tal proposito, si vedano: CARDILLI, *Praestare*, cit., p. 349; RÖHLE, *Das Problem*, cit., p. 216. In opposizione a questo orientamento FIORI, *Forme e regole*, cit., p. 8, il quale, però, unisce la questione della determinazione della *vectura* ed il collegato momento del passaggio del rischio, alla natura dell'obbligazione.

³⁴⁹ La presenza di merci miste a bordo delle navi annonarie è sostenuta anche da P.A. GIANFROTTA, *Laterizi e navi annonarie*, in Daidalos 15, Viterbo, 2015, pp. 118 ss., il quale, richiamando A. TCHERNIA, *Entrepôt et cargaisons complémentaires sur la route du blé d'Alexandrie*, in J. Pérez Ballester, G. Pascual Berlanga (eds), *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación y fondeaderos*, Valencia, 2008, pp. 62 ss. ipotizza, basandosi sul materiale rinvenuto da alcune scoperte archeologiche, la presenza a bordo di prodotti annonari nonché di laterizi e altre merci provenienti da *figlinae* e *horrea* di proprietà degli stessi prefetti dell'*annona*.

³⁵⁰ D. 14.2.10.1 (Labeo 1 *pith. a paulo epit.*): *Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriolem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem. Paulus: immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset. Idem iuris erit, si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit. Idem iuris erit, cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset, nec per eum stare, quo minus remissa sibi ea poena spectaret. Idem iuris in eodem genere cogitationis observabimus, si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse. Idem dicemus, si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius. Al riguardo si veda: L. R MÉNAGER, "Naulum" et "receptum rem salvam fore". *Contribution a l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes, en droit romain*, in RHDfE 38, 1960, pp. 388.*

³⁵¹ Nella lettera dell'alessandrino indirizzata al fratello nel *Faijûm*, viene affermato infatti che, nonostante la nave fosse arrivata alla fine di giugno, ancora il 2 agosto ognuno dei membri dell'equipaggio stava aspettando la *apocha* per poter essere liberato e tornare alla propria attività.

da Seneca nel I sec. d.C. dato che egli descrive l'arrivo nel mese di maggio, della *classis* delle *tabellariae* che aveva passato l'inverno ad Alessandria³⁵². Il giurista Paolo, probabilmente consapevole di tali circostanze dati i suoi trascorsi nella prefettura del pretorio, ritenne di non equiparare la colpa e il dolo degli armatori (*dolo e culpa nautarum*) alla trattenuta delle navi da parte del potere pubblico (*si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit*) sì da consentire che l'attività dilatoria delle autorità nei confronti di imbarcazioni private non determinasse l'insorgere di responsabilità a carico del *nauta* trasportatore, posto che nella sua condotta non era ravvisabile *culpa* alcuna³⁵³.

Un ulteriore riferimento alla sopportazione del *periculum* da parte dei *negotiatores, qui annonam urbis adiuvant, item navicularii, qui annonae urbis serviunt* si evince anche dal già citato D. 50.6.6.3, disposizione del II d.C. riportata da Callistrato 1 *de cogn.*, in cui viene descritta la concessione di esenzioni *a muneribus publicis* ai mercanti che aiutano l'*annona* di Roma e agli armatori che la servono *quamdiu in eiusmodi actu sunt*, ossia per il tempo in cui risultino occupati nel servizio. L'aspetto interessante ai nostri fini si trova nella seconda parte del passo (*nam remuneranda pericula eorum, quin etiam exhortanda praemiis merito placuit, ut qui peregre muneribus et quidem publicis cum periculo et labore fungantur, a domesticis vexationibus et sumptibus liberentur: cum non sit alienum dicere etiam hos rei publicae causa, dum annonae urbis serviunt, abesse*) in cui viene fatto riferimento al pericolo corso da queste due categorie nell'adempimento del trasporto. Poiché è stato correttamente stabilito che i loro rischi saranno remunerati (*nam remuneranda pericula eorum*), ed anche incoraggiati con ricompense, affinché coloro che adempiono pericolosi ed impegnativi *munera* (*peregre muneribus*) anche al di fuori delle loro città, siano esentati dai doveri e dalle spese domestiche, pertanto viene affermato come non ci sia nulla di insolito nel ritenere che anche quelli che servono l'*annona* di Roma siano assenti nel pubblico interesse (*rei publicae causa*).

³⁵² Seneca, *Ep.* 77. I; cfr. RICKMAN, *The Corn*, cit., pp. 128 ss. Sembra plausibile quindi, che queste lunghe attese, dovute ai complessi sistemi burocratici, avessero delle ripercussioni sui commerci privati.

³⁵³ A tal proposito W. FORMIGONI, *Pithanōn a Paulo epitomatorum libri VIII*, Milano, 1996, p. 67, afferma che Paolo vorrebbe spiegare che la soluzione labeoniana non può ritenersi sempre come un punto di riferimento utile, ed a questo fine, introduce tutta una serie di casi finalizzati a tale dimostrazione. Secondo FIORI, *Forme e regole*, cit., p. 24 nt. 69, la enumerazione del giurista severiano non rappresenta altro che un ampliamento casistico.

Dunque, il fatto che anche provvedimenti imperiali facciano espresso riferimento al rischio gravante sui due operatori economici (*navicularii* e *negotiatores*), evidenzia l'estrema rilevanza conferita dall'impero al servizio di rifornimento oltrech  la verosimiglianza di un inquadramento di tali legami giuridici nell'ambito dello schema della *locatio*: come in tale contratto, infatti, momento cruciale per il passaggio del rischio era rappresentato dalla *adprobatio* dell'*opus*³⁵⁴, allo stesso modo, nelle locazioni pubbliche, la *mensura* e *probatio* nei centri di raccolta e di stoccaggio potevano costituire la fase decisiva per l'assunzione del *periculum* da parte dell'*officium annonae*, atteso che durante il viaggio questo sarebbe stato sopportato dai vettori. Ci  spiega tra l'altro l'estrema acribia con cui si procedeva alla realizzazione delle operazioni di verifica della quantit  e qualit  del *frumentum* fiscale, in funzione dell'accertamento del corretto adempimento dei *munera* per la corresponsione della *vectura*³⁵⁵.

Per concludere, a conferma della verosimiglianza dell'inquadramento del contratto di trasporto pubblico, ancora al III sec. d.C. (durante il regno di Caracalla), all'interno degli schemi della *locatio conductio*, torna utile nuovamente D. 19.2.15.6. (Ulp. 32 *ad ed.*), gi  preso in considerazione come testimonianza della contrattazione diretta tra *officium annonae* e privati, nonch  per dimostrare le modalit  di pagamento della *vectura*. Risulta evidente infatti l'uso dello schema della *locatio*³⁵⁶, atteso che i protagonisti della vicenda sono un vettore *conductor* che ha gi  ricevuto il nolo, ed un *locator* che agisce per conto dell'Impero³⁵⁷, oltre al fatto che viene posto l'accento sul mancato adempimento della prestazione consistente nel portare a destinazione le merci. Tanto premesso, si osserva che gi  la collocazione del responso all'interno di casi simili,

³⁵⁴ E. BETTI, '*Periculum*', cit., pp. 185-186.

³⁵⁵ Alla stessa logica rispondono altres  il gran numero di clausole espresse di garanzia, inserite dai mittenti nelle singrafi nautiche greco-egiziane (*ναυλωτικαὶ συγγραφαὶ*), volte a far assumere al vettore la responsabilit  per il trasporto fluviale e non a renderlo "pi  attento alla custodia del carico, precostituendo in tal modo una prova pi  sicura dell'obbligo di garanzia in vista di eventuali future contestazioni" Cfr. in proposito PURPURA, *Il χειρ μβολον e il caso di Saufeio: responsabilit  e documentazione nel trasporto marittimo romano*, AUPA, 57, 2014, p. 23; della medesima opinione, CENDERELLI, *Rec. op. cit.*, pp. 180-185.; entrambi gli autori sono a favore del fondamento contrattuale e non legale della responsabilit  del marinaio nel regime di trasporto fluviale greco-egiziano di epoca romana. Di contrario avviso invece MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit.

³⁵⁶ Il riferimento alla *locatio* appare chiaro anche nelle parole "*cum munere vehendi functus non sit*".

³⁵⁷ Poteva trattarsi anche di un *adiutor* del *praefectus annonae* come il *Sex. Iulius Possessor* di *C.I.L.*, II, 1180.

riguardanti però privati, risulta significativa perché sembra provare l'uso della medesima disciplina per fattispecie che coinvolgevano soggetti privati e pubblici. Se questi ultimi fossero stati inquadrabili in schemi peculiari, non sarebbero stati di certo confrontati in maniera così esplicita e ne sarebbero state esaltate altresì le differenze. A riprova di ciò, infatti, alla fine del passo viene affermato esplicitamente *quod in omnibus personis similiter observandum est*, senza accennare ad alcuna diversità di regime.

Del resto, il carattere pubblico del contratto di cui parla il giurista dell'età dei Severi, sembra emergere sia dall'intervento del *procurator Caesaris*, finalizzato ad ottenere la restituzione della *vectura*, sia dalle parole *munere vehendi*, espressioni queste che potrebbero far pensare anche al ricorso allo schema della *locatio* oltretutto al corretto adempimento del *munus* dei *navicularii qui annonae urbis serviunt*.

La logica del brano sembra essere pertanto la medesima di D. 14.2.10 pr., ove, prima Labeone e poi in parte Paolo affermano che, laddove si verifichi la morte dello schiavo caricato durante il trasporto, la conseguenza sarebbe la perdita da parte del *conductor* del diritto al nolo³⁵⁸.

Alla luce di quanto sopra, si spiega pertanto l'uso del *deigma* o vasetto campione³⁵⁹ anche nei trasporti via acqua di epoca romana, posto che tale strumento avrebbe rappresentato un elemento utile al riscontro delle possibili alterazioni avvenute durante il viaggio nonché mezzo necessario per l'accertamento della responsabilità nel caso di mutamento della qualità della merce trasportata.

Con ciò si spiega anche il ruolo degli *epiplooi* nell'esecuzione di contratti di tal genere, giustificando la loro presenza a bordo - come già in precedenza sostenuto - con l'accompagnamento del *deigma*, con il controllo della sua integrità e con la sorveglianza delle merci caricate³⁶⁰. Una possibile spiegazione

³⁵⁸ Cfr. FIORI, *Forme e regole*, cit., pp. 7 ss. Tuttavia, le motivazioni che hanno indotto Labeone a porre il *periculum* a carico del conduttore, possono derivare anche dalla natura dell'attività svolta. A tal proposito si veda CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare'*, cit., pp. 347 ss.

³⁵⁹ Cfr. GERACI, *Mensura*, cit., pp. 163 ss.

³⁶⁰ Il fatto che i primi *epiplooi* fossero rappresentati da legionari può costituire un indizio della estrema importanza del processo di raccolta e trasporto. Cfr. PAVIS D'ESCURAC, *La Préfecture*, cit., pp. 232-233; SCHWARTZ, *Le Nil*, cit., pp. 179-196. L'uso di far scortare le merci è del resto attestata anche nei commerci privati; al riguardo emblematico è il ruolo svolto del *κερμακόλουθος* nella *pecunia traiecticia*. Cfr. in proposito PURPURA, *Il χερμέβολον*, cit., p. 19.

della funzione degli ufficiali di scorta può ricavarsi anche in relazione al passo citato (D. 19.2.15.6): la loro supervisione avrebbe consentito infatti il controllo del corretto adempimento del contratto, atteso che un'alterazione delle merci, una perdita del carico, un mutamento di rotta, un ritardo nella consegna avrebbero probabilmente alterato i termini dell'accordo con sicure ripercussioni sulla corresponsione della *vectura*.

Si potrebbe supporre, inoltre, che il ruolo degli *epiplooi* fosse collegato alla sorveglianza a bordo delle merci pubbliche, onde evitare la confusione con quelle trasportate per conto dei privati. In D. 14.2.10.2 (Labeo 1 *Pith. a Paulo Epit.*)³⁶¹, ad esempio, Paolo, precisando quanto sostenuto da Labeone³⁶², ipotizza due distinti casi: nel primo, suppone che il battello venga locato per intero (*immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces*), mentre nel secondo afferma che la *merces* è dovuta *pro tot amphoris [...], quot portasti*. Proprio questo secondo *exemplum* sembra configurare un caso specifico di *conductio* dei *loca navis*. Mentre infatti nella prima parte viene descritta la locazione dell'intero battello, di seguito, si parla di *locatio* di una parte della nave in cui la *vectura* verrà calcolata in proporzione alle *amphorae impositae* ovvero sia alle merci effettivamente caricate e trasportate. In tali circostanze, vale a dire in presenza di merci miste (private e pubbliche) o sfuse, gli ufficiali di scorta avrebbero potuto assolvere anche il compito di evitarne la commistione oltre a sovrintendere alle operazioni di carico, scarico e pesatura.

³⁶¹ D. 14.2.10.2 (Labeo 1 *Pith. a Paulo Epit.*): *Si conduxisti navem amphorarum duo milium et ibi amphoras portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. Paulus: immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces: si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet: nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti*. La fattispecie presa in considerazione da Labeone e Paolo è una *conductio navis* e la massima cui giungono i due giuristi è diversa da quella del *principium*. La dottrina (cfr. FIORI, *Forme e regole dei contratti di trasporto*, cit, p. 7 e la copiosa letteratura ivi richiamata) ha infatti affermato che i problemi giuridici delineati nei due passi sono decisamente differenti, in quanto, nell'*incipit*, si affronta il problema riguardante la necessità o meno di corrispondere la *vectura* nell'ipotesi di intervento di una *vis*, nel par. 2, invece, viene sostenuto che nel caso di conduzione di una imbarcazione che ha la capacità di duemila anfore, questa sarà sempre proporzionata a tale numero, non rilevando quante ne siano state effettivamente trasportate.

³⁶² Labeone, trattando un caso di *conductio navis*, sostiene che laddove alcune anfore non giungano a destinazione, il *dominus navis* non sopporterebbe comunque alcun danno, in quanto il *naulum* sarebbe dovuto *pro duobus milibus amphorarum*: ciò avviene perché il *locator* ha garantito il godimento alla controparte dell'intera nave per le finalità del trasporto (*et ibi amphoras portasti*), non importando né il numero di merci caricate né quelle arrivate in porto.

La presenza di merci miste e passeggeri nelle navi è del resto attestata non soltanto da fonti giuridiche ma anche da testimonianze letterarie. In D. 14.2.2 pr., ad esempio, viene fatto cenno al caso di vari mercanti che imbarcano nel medesimo battello diverse merci ed alla contestuale presenza di molti passeggeri³⁶³, circostanza questa attestata anche negli Atti di San Paolo, ove viene indicata la presenza, sotto la guida di un unico *magister navis*, di 300 persone circa tra membri dell'equipaggio e passeggeri, in aggiunta a merci di vario tipo³⁶⁴.

Queste testimonianze risultano utili perché attestano, tra le altre cose, la presenza di vari tipi di operatori commerciali, i cui differenti ruoli hanno sicuramente influenzato lo sviluppo dei contratti pubblici e privati. Come spiegato nei precedenti paragrafi, esistevano infatti *navicularii* che erano allo stesso tempo *negotiatores*, specializzati nel trasporto di grano ed altri beni, che esercitavano al contempo attività commerciale in proprio e al servizio di controparti pubbliche (*praefectus annonae* e suoi *adiutores*). Proprio questa prassi commerciale permetteva l'affitto di parti del battello e la sua contemporanea fruizione da parte di diversi soggetti, con conseguenze importanti, come si è visto, nel campo della responsabilità. Al riguardo, proprio Rickman ha sostenuto che: “A more flexible pattern therefore evolved where a *navicularius* might have within his ship perhaps cargo belonging to himself, but also goods belonging to a variety of other people to whom he was responsible for their shipment. This raised important questions in law concerning liability and it is no surprise that Roman legal texts are full of discussion of such cases”.

Ebbene, alla luce di quanto sopra, appare verosimile che la suddetta impostazione (vale a dire quella della *locatio*) possa, con ogni probabilità, applicarsi anche allo schema contrattuale utilizzato dai *navicularii* per il servizio

³⁶³ D. 14.2.2.2 (Paulus 34 *ad ed.*): *Cum in eadem nave varia mercium genera complures mercatores coegissent praetereaque multi vectores servi liberique in ea navigarent, tempestate gravi orta necessario iactura facta erat: quaesita deinde sunt haec: an omnes iacturam praestare oporteat et si qui tales merces imposuissent, quibus navis non oneraretur, velut gemmas margaritas? et quae portio praestanda est? et an etiam pro liberis capitibus dari oporteat? et qua actione ea res expediri possit? placuit omnes, quorum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent: itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse. iacturae summam pro rerum pretio distribui oportet. corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse. ex conducto dominos rerum amissarum cum nauta, id est cum magistro acturos. itidem agitatum est, an etiam vestimentorum cuiusque et anulorum aestimationem fieri oporteat: et omnium visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent, quo in numero essent cibaria: eo magis quod, si quando ea defecerint in navigationem, quod quisque haberet in commune conferret.*

³⁶⁴ Si veda: Atti, 27-28.

annonario. Secondo parte della dottrina, infatti, possono ricondursi alla fattispecie descritta non soltanto i contratti con i sovrintendenti di beni immobili o di villaggi, ποιμένες ἀγρόφυλακες e ἀγρευταί, ma soprattutto quelli riguardanti i soggetti incaricati dell'adempimento delle liturgie per conto dell'annona³⁶⁵ nonché gli accordi con i costruttori di imbarcazioni³⁶⁶ e i piloti di navi³⁶⁷. Caratteristiche comuni a tutti questi, seguendo lo schema delle *locationes*, sarebbero specifiche clausole riguardanti i compiti assegnati ai vettori³⁶⁸, il pagamento della *vectura*, a volte fissato in anticipo³⁶⁹, le garanzie di adempimento degli accordi, oltre che, seppur non sempre, la presenza di termini per il completamento della prestazione³⁷⁰.

Ed allora, richiamando quanto sostenuto, in considerazione del fatto che il *periculum* del trasporto gravava sul vettore fino al momento della verifica o *probatio*, le costituzioni imperiali volte a salvaguardare i *navicularii* dai pericoli della navigazione e tutte le varie forme di privilegio, immunità e retribuzione riconosciute nei loro confronti, sembrano rappresentare a ragione il dovuto corrispettivo per il servizio effettivamente svolto.

A quanto detto bisogna aggiungere, altresì, che dall'analisi del materiale papirologico rinvenuto finora³⁷¹, anche un altro genere di contratto, la *misthoprasia*, risultava coinvolto nel sistema di trasporti per conto dell'annona: come già ipotizzato in un precedente lavoro³⁷², infatti, vi sono numerosi elementi che fanno propendere per il diretto coinvolgimento delle parti di tali accordi nel

³⁶⁵ Cfr. al riguardo: R. TAUBENSCHLAG, *The Law of Greco-Roman Egypt in the light of the Papyri 332 B.C. – 640 A.D.*, New York, 1944, pp. 284 ss.; OERTEL, cit., pp. 115 e 120 ss.; JOHNSON, *Roman Egypt*, p. 403.

³⁶⁶ Cfr. TAUBENSCHLAG, *The Law of Greco-Roman Egypt*, cit., p. 285.

³⁶⁷ Cfr. TAUBENSCHLAG, *The Law of Greco-Roman Egypt*, cit., p. 285.

³⁶⁸ Si veda TAUBENSCHLAG, *The Law of Greco-Roman Egypt*, cit., pp. 285 ss.

³⁶⁹ Al riguardo, TAUBENSCHLAG, *The Law of Greco-Roman Egypt*, cit., p. 286.

³⁷⁰ Al riguardo si veda E. COSTA, *Le locazioni dei fondi nei papiri greco-egizi*, BIDR, XIV, 1902, pp. 65 ss.

³⁷¹ Con particolare riferimento al Pap. Lond. III, 1164 h ed al P. Oxy. XVII, 2136, fonti del III sec. d.C., dalle quali appare emergere un collegamento tra i contratti di *misthoprasia* conclusi ed il sistema annonario romano.

³⁷² Cfr. D. CICERO, *Per un'analisi dei contratti di misthoprasia*, in IURA, 6, Palermo, 2014, pp. 136 ss., il quale riprende G. PURPURA, *Misthoprasiai ed exercitores*, in AUPA, 40, 1988, pp. 5-27.

sistema dei *munera*, presente già in Egitto prima della conquista romana, ed ora direttamente collegato all'approvvigionamento alimentare dell'impero.

Nello specifico, in Pap. Lond. III, 1164 h i due contraenti sono dei metropolitani residenti in città situate lungo le rive del Nilo (*Panopolis* e *Tentyris*), che, dal tenore del contratto, sembrano essere obbligati ad adempiere a un *munus* loro spettante: il locatore-venditore infatti procede alla *misthoprasia* per lungo tempo (sessanta anni) dell'imbarcazione di 400 *artabae* dopo averla fatta costruire a proprie spese in un cantiere di *Antinoopolis*³⁷³. Già tale elemento sembra rappresentare la precisa osservanza di obblighi imperiali che 'se disattesi' avrebbero comportato la perdita di un compenso o di un'immunità. Invero, in base a quanto stabilito da Marco Aurelio e Lucio Vero in un rescritto precedente, potevano configurarsi due categorie di *navicularii*: coloro che intraprendevano la navigazione direttamente ed in prima persona e quelli che invece impegnavano parte del loro patrimonio nella ναυκληρία³⁷⁴. In proposito, anche in D. 50.4.5 (Scaev. 1 *reg.*) viene affermato che i *navicularii* e i *mercatores olearii* che investivano una gran parte del loro patrimonio avrebbero avuto riconosciuta la *vacatio muneris publici* per un periodo di cinque anni³⁷⁵. Ne consegue che i contraenti del papiro di Londra sembrano rispecchiare proprio le due categorie di ναύκληροι appena descritte, atteso che il primo investe presumibilmente grandi quantità dei propri guadagni per costruire la barca mentre il secondo affronta in prima persona la navigazione fluviale lungo il Nilo.

Ulteriore indizio a sostegno della riconducibilità della *misthoprasia* ai servizi annuari è l'indicazione del termine φορός, parola che ricorre ben cinque volte nel papiro di Londra (ll. 11, 13, 22, 25, 28) e tre nel testo di Ossirinco (P. Oxy. XVII, 2136 - ll. 6, 13, 15), che sembra riferirsi alla corresponsione di un canone di affitto di origine pubblica, gravante su soggetti che devono adempiere

³⁷³ Per il testo del papiro si rimanda all'appendice in calce alla tesi.

³⁷⁴ D.50.6.6.6 (Call. 1 *de cogn.*): *Licet in corpore naviculariorum quis sit, navem tamen vel naves non habeat nec omnia ei congruant, quae principalibus constitutionibus cauta sunt, non poterit privilegio naviculariis indulto uti. idque et divi fratres rescripserunt in haec verba: ἦσαν καὶ ἄλλοι τινα ἐπι προφάσει τῶν ναυκλήρων καὶ τὸν σῆτον καὶ ἔλαιον ἐμπορευομένων εἰ τὴν ἀγορὰν τοῦ δήμου τοῦ Ῥωμαικοῦ ὄντων ἀτελῶν ἀξιοῦντέ τᾶ λειτουργίᾳ διαδιδράσκειν, μήτε ἐπιπλέοντέ μήτε το πλέον μέρος τῆ οὐσία ἐν ταῖ ναυκληρίαι καὶ ταῖ ἐμπορίαι ἔχοντέ. ἀφαιρεθήτω τῶν τοιούτων ἡ ἀτέλεια.*

³⁷⁵ D.50.4.5 (Scaev. 1 *reg.*): *Navicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonii ei rei contulerunt, intra quinquennium muneris publici vacationem habent.*

ad un determinato *munus*³⁷⁶.

Ciò premesso, si osserva che anche nella seconda fonte citata, P. Oxy. XVII, 2136³⁷⁷, sono presenti diversi indizi: viene detto infatti che gli *Aurelii Pates* ed *Aniceto* sono subentrati nei procedimenti che concernono la nave e che se *Aurelius Nemas* non presterà idonea garanzia dovrà restituire alla cassa pubblica una somma uguale a quella che dovrà versare ai soggetti privati. Ebbene, proprio l'indicazione dell'erario pubblico (το δημοσίον) non appare casuale, ma sembra testimoniare, al contrario, il coinvolgimento in prestazioni liturgiche anche di questi contraenti³⁷⁸.

Ulteriore segno del diretto coinvolgimento della *misthoprasia* nel sistema annonario è rappresentato altresì dal riferimento alla carica di ginnasiarca contenuto nel P. Oxy. XVII, 2136: tale funzionario, all'interno del κολύβον greco, costitutiva difatti la prima e più autorevole carica, posta a tutela dei diritti degli appartenenti al ginnasio e dei loro privilegi, tant'è che le fonti testimoniano anche la sua partecipazione al sistema dei *munera*, con ogni probabilità in funzione di garante dell'adempimento del servizio³⁷⁹.

³⁷⁶ L'origine ed il corrente uso di questo termine in relazione a concessioni pubbliche è ampiamente documentato in altre fonti, tra cui BGU I, 220 (*Fayum*), documento che attesta, nel III sec. d.C., il pagamento di un canone per la pesca in acque interne. Al riguardo si veda PURPURA, *Liberum mare, acque territoriali e riserve di pesca nel mondo antico*, in *Colloque internationale "Ressources et activités maritimes des peuples de l'Antiquité"*, Université du Littoral Côte d'Opale, Boulogne, 12-14 maggio, 2005 = «AUPA», 49, 2004 (pubbl. 2005), pp. 3 ss. Nel caso affrontato dall'autore, viene fatto il confronto tra un'imposta fissa per l'uso di una zona di mare, un φόρος appunto, ed un *telos*, un'imposta sui prodotti della pesca in mare, che fu percepita, quando professionalmente esercitata e non occasionalmente effettuata, quasi come un dazio di importazione nelle *stationes dei portoria* o come un'imposta sul prodotto venduto o posto in vendita sul mercato. In proposito, si può inoltre effettuare un confronto con il P. Köln III, 147 che tratta del contratto di affitto breve di una imbarcazione, in cambio della partecipazione ai profitti del trasporto per il locatore. In tale papiro non viene mai indicato il termine φόρος, ma si ricorre invece alla parola *naulon* che corrisponde al semplice pagamento del nolo ai trasportatori. Cfr. S. R. LEWELYN – R. A. KEARSLEY, *New Documents illustrating early Christianity. A Review of the Greek Inscriptions and Papyri published, 1980-1981*, pp. 82-83.

³⁷⁷ Per il testo del papiro si rimanda all'appendice in calce alla tesi.

³⁷⁸ Il riferimento alla *demosia trapeza*, del resto, trova riscontro nelle fonti sulle vendite fiscali riguardanti l'Egitto romano. In proposito si veda S. ALESSANDRI, *D. 49.14.5.1 Ulpianus, libro xvi ad edictum. Il pagamento del prezzo nelle vendite fiscali*, Bari, 2014, p. 5. In queste fattispecie, il soggetto interessato promette di pagare alla cassa pubblica il prezzo fissato dall'amministrazione fiscale (es. P. Oxy. IV, 721 = W. *Chrest.* 369 del 13/14 d.C.; P. Köln III, 141 del 57/58 d.C.; P. Amh. II, 68r = W. *Chrest.* 374 del 59/60 d.C.; P. Petaus 17-18-20-22-23 collocabili, dal punto di vista temporale, tra il 184 e il 185 d.C.).

³⁷⁹ Con ogni probabilità, tale soggetto era anche un *buleuta*, poiché soltanto un *buleuta* era qualificato a ricoprire cariche liturgiche di questo genere. Cfr. WILCKEN, *Fondamenti della papirologia* cit., p. 522 nt. 74, il quale però, facendo riferimento a P. Giss. 54, P. Lond. III (l. 16) e P. Lond. V, 1823, prende in considerazione un'altra carica, ovvero l'ἐπιμελητή, che fa sempre

Oltre tutto, ciò che appare interessante in questa sede è che tali soggetti potevano suddividere i loro compiti contrattualmente, nominando al contempo vicari e autorizzandoli a condurre i loro affari, prestando ovviamente idonea garanzia³⁸⁰.

Ultimo elemento determinante per l'attribuzione delle succitate fonti ai servizi annonari sembra potersi desumere dal riferimento alle attrezzature tipiche del trasporto e del carico di grano presente in Pap. Lond. III, 1164 h; nel documento, tra gli strumenti utili per la navigazione vengono elencati invero tre tramogge per il grano (ἐμβόλιον), un misuratore (μέτρον) ed una bilancia (ζυγόν). Anche su questa circostanza può fondarsi la convinzione che il contratto sia stato concluso tra un *navicularius* ed un curiale (probabilmente uno degli ἐπιμεληται; σίτου, carica anch'essa liturgica): tale soggetto, infatti, aveva il compito di immagazzinare il frumento nelle singole *civitates*, rispondendone con il proprio patrimonio, e consegnarlo ai *naukleroi*, i quali dovevano emettere a suo nome la ricevuta del *praefectus annonae* di Alessandria.

Orbene, dall'analisi di quanto sopra e alla luce del panorama giuridico e legislativo esaminato, appare evidente come all'interno di un sistema complesso quale quello liturgico, anche il contratto di *misthoprasia* poteva essere usato in funzione di *escamotage* legale per migliorare l'adempimento di gravi *munera*, costituendo una sorta di appalto a lungo termine cui potevano fare ricorso i soggetti obbligati all'adempimento dei servizi pubblici per ottimizzare il compimento di tali obblighi. Anche dall'esame di tale elemento sembra, pertanto, emergere ancora di più l'eterogeneità e l'estremo dinamismo del sistema contrattuale provinciale e in special modo di quello posto al servizio dell'*annona* imperiale, per l'adempimento di servizi di pubblica utilità, tramite l'opportuno adattamento di schemi privatistici.

parte dell'amministrazione annonaria. Casi di assunzione della garanzia tra privati, per i contratti di costruzione di battelli, sono del resto attestati fino al VI sec. d.C. Cfr. TAUBENSCHLAG, *The Law*, cit., p. 286. Negli anni, infatti, i privilegi e gli oneri, (ovvero *munera*/liturgie, *archai/honores*) talora cambiano, cfr. e. g. N. LEWIS, *The compulsory public services of Roman Egypt*, «Papyrologica Florentina», Firenze, 1982, pp. 7-188.

³⁸⁰ Cfr. *Griech. Ostraka*, I, 606 ed anche Pap. Teb. II, 391, che riporta un documento di *diairesis* di quattro *praktotes*. Si veda anche P. Lond. II, P. Fay. 35 e BGU 1062.

Conclusioni

Gli aspetti rilevanti che possono essere desunti al termine di questa ricerca riguardano, essenzialmente, tre argomenti specifici.

In particolare, nella prima parte della tesi, seppur a fronte della penuria di fonti sull'argomento, si è proceduto ad una breve analisi delle competenze e prerogative del *praefectus annonae*, mettendo in risalto altresì l'estrema rilevanza conferita già da Augusto al sistema di approvvigionamento alimentare, convinzione questa, che lo portò a mantenere sotto il suo diretto controllo il rifornimento, fino all'istituzione della prefettura avvenuta tra l'8 e il 14 d.C.

Successivamente, ai paragrafi 2 e 3, in contrapposizione con quanto sostenuto finora dalla dottrina³⁸¹, si è cercato di dimostrare l'esistenza di una vera e propria continuità della politica adottata dai principi, volta ad incrementare la pratica dell'incentivazione, dell'esenzione dai *munera* e dell'assunzione del *periculum* in favore di coloro che effettuavano il servizio di trasporti per conto dell'annona. Dalle fonti prese in esame è emerso inoltre come tale pratica, che pare affondare le sue radici già agli inizi del I sec. d.C. con i provvedimenti adottati da Claudio³⁸², risulti riscontrabile ancora in numerose testimonianze di età tardo imperiale, le quali evidenziano una sempre maggiore influenza della cancelleria nei rapporti con le corporazioni di *navicularii* nonché una crescente attenzione di quest'ultima alla disciplina delle modalità d'inchiesta finalizzate ad individuare i soggetti responsabili di difformità e alterazioni al servizio reso.

Nel prosieguo dell'opera, al paragrafo 4, facendo ricorso ad alcuni esempi di fonti papirologiche, e quindi con particolare riferimento alla realtà provinciale egiziana di età romana, è stato descritto il sistema di assunzione del rischio vigente nel quadro dei trasporti pubblici ed operante tra soggetti incaricati di servizi per conto dell'annona. I risultati dell'indagine hanno evidenziato: che il programma economico era sostenuto dal contribuente, in virtù dell'operare del sistema dei

³⁸¹ La quale si è limitata a mettere in luce soprattutto gli aspetti 'economici' del fenomeno, qualificando, tra l'altro, come provvisori e contingenti i provvedimenti adottati dalla cancelleria imperiale,

³⁸² Con primo riscontro anche in età repubblicana.

*munera*³⁸³ e che il regime della responsabilità, benché il *periculum* fosse a carico del vettore, non era lineare, ma variava in base ai soggetti coinvolti nei vari stadi del trasporto. Nelle diverse fasi del procedimento, infatti, si verificava, non soltanto l'intervento dei *navicularii*, ma soprattutto l'azione degli *epiplooi*, ufficiali di scorta, in funzione di sorveglianza, e dei *mensores*, addetti alle pesatura, per la verifica del corretto adempimento del compito svolto.

Gli elementi di novità trattati in questa prima parte della tesi, rispetto alla letteratura precedente, sono costituiti, dalla dimostrazione dell'esistenza di un vero e proprio 'sistema annonario' in età imperiale, non caratterizzato quindi da decisioni politiche contingenti adottate per far fronte esclusivamente ad emergenze, ma soprattutto dal riscontro degli effetti di tali provvedimenti all'interno dei contratti conclusi con gli armatori privati, aspetto questo, che era stato finora tralasciato o quantomeno affrontato in maniera non esaustiva dagli autori che avevano studiato l'argomento.

La seconda sezione della tesi è stata dedicata, invece, allo studio delle caratteristiche dei contratti 'pubblici' di trasporto.

Dall'analisi dei testi di alcuni giuristi oltreché di epigrafi di età imperiale, sono emerse infatti: l'esistenza di contatti diretti tra *officium annonae* ed armatori, le diverse modalità di pagamento adottate come corrispettivo per il servizio reso, il tutto, ricorrendo agli schemi della *locatio conductio*, in modo simile a quanto avveniva per i casi che coinvolgevano esclusivamente privati. In proposito, si osserva che la dottrina, benché avesse ipotizzato l'uso della *locatio* come fattispecie contrattuale adoperata per i trasporti pubblici, non ne aveva tuttavia delineato sufficientemente elementi essenziali e caratteristiche.

La molteplicità di assetti di interessi che coinvolgevano i servizi annonari, infine, viene dimostrata altresì dal riferimento, fatto nelle ultime pagine della parte II, ad un peculiare tipo di contratto, la *misthoprasia*³⁸⁴, nel quale possono essere riscontrati, tra le altre cose, anche i requisiti previsti dalla legislazione imperiale, per l'ottenimento dei *privilegia* e delle esenzioni riservate ai *navicularii*, *qui annonae urbis serviunt* e ai *negotiatores, qui annonam urbis adiuvant*.

³⁸³ Anche se incentivato mediante il riconoscimento, da parte della cancelleria imperiale, di privilegi, esenzioni e denaro.

³⁸⁴ La cui presenza è attestata da alcuni papiri del III sec. d.C., già oggetto di analisi in un lavoro precedente, cfr. CICERO, *Per un'analisi dei contratti di misthoprasia*, cit.

Appendice Papiri

P. Lond. III, 1164 h

AD 212 Antinoopolis

(hand 3) κ Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέλανος Τήρου(ς) ἀργ(υρίου) (τάλαντου) α

(hand 1) ἔτους εἰκοστοῦ Ἀυτοκράτορος Καίσαρος Μάρκου Ἀυρηλίου Ἀντωνίνου Παρθικοῦ Μεγίστου Βρετανικοῦ Μεγίστου Εὐσεβοῦς [Σ]εβαστοῦ

μηνὸς Πανήμιου Φαρμοῦθι κ. διὰ τῆς Ἄν[ου][β]ίωνος Ἀμμωνίου Ματιδίου τοῦ κ[αἰ] Καλλιτεκνείου ἐν Ἀντινοοπόλει χρη[μ]ατιστικῆς

τραπέζης. Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλας Τήρου(ς) μητρὸς Σεναιήτος ἀπὸ Τεντύρ[ε]ως τῆς μητροπόλεως Πιβήκι Πεβῶ[το]ς τοῦ

- 5 Βήκιος μητρὸς Σενθοτμήνιος ἀπὸ Πανοσπόλεως μεμισθωκέναι τὸν Πιβήκιον τῷ Ἀρμιρυμῖω τῷ καὶ Μέλανι κατὰ τήνδε τὴν

{κατὰ} μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἐξήκοντα ἀπὸ τῆς ἐνεστάσεως καὶ ὑποκειμένης ἡμέρας τὸ ὑπάρχον αὐτῷ πλοῖον Ἑλλ[η]νικὸν

ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) υ πλειόνων ἢ ἐλασσόνων κεχλατριωμένον καὶ ἐστρωμένον καὶ σεσανιδ[ω]μένον διὰ γέως σὺν ἰστῷ κ(αἰ) κέρατι κ(αἰ) λιναρμένω

καὶ σχοινίοις κ(αἰ) κάδοις κ(αἰ) κρίκοις καὶ μανγάνοις κ(αἰ) πηδαλίοις δυσι σὺν οἶαξι κ(αἰ) ὄκνοις κ(αἰ) κόπαις τέσσαρσι κ(αἰ) κόντοις πέ[ν]τε σὺν

θηλαῖς σιδηραῖς κ(αἰ) θυραβάθραις κ(αἰ) διαστήρι κλιμακίω κ(αἰ) ἐργάτη καὶ ἀγκύραις σιδηραῖς δυσι σὺν σπάθαις σιδηραῖς κ(αἰ) μονοβόλῳ ἐνὶ

- 10 κ(αἰ) σχοινίους σεβενίους κ(αἰ) παρόλκῳ κ(αἰ) σχοινίοις ἀπογίοις κ(αἰ) ἐμβόλια τρία κ(αἰ) μέτρῳ ἐν(ὶ) μέτρο[ν] ἐν κ(αἰ) ζυγῷ κ(αἰ) κιλικίῳ κ(αἰ) κατώτιον κατὰ γε[υ]στρίδα

σὺν κόποις δυσι ἐξηρτισμένον πᾶσι τοῖς ἀνήκουσ(ι) κ(αἰ) ὀβολίσκῳ σιδηρῷ, φόρου τοῦ συ[μ]πεφωνημένου πρὸς ἀλλήλους τοῦ ἐξηκοντα-

ετοῦς χρόνου ἀργυρίου τάλαντου ἐνὸς κ(αἰ) δραχμῶν δισχειλίων ἀφ' ὧν αὐτόθι ἀνειρήται ὁ Πιβήκιος παρὰ τοῦ Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέ-

λανος ἀργυρίου τάλαντον ἐν (γίνεται) ἀργ(υρίου) (τάλαντον) α, τὰς δὲ λοιπὰς τῶν φόρων δραχμὰς δισχειλείας ἀποκαταστήσει ὁ Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλας

τῷ Πιβήκι παραγινομένου αὐτοῦ εἰς τὸν Πανοπολείτην λαμβάνων παρ' αὐτοῦ τό τε γα[υ]πηγικὸν τοῦ πλοίου κ(αἰ) ἄλλας προκρητικ[ὰς] ἄσ-

- 15 φαλείας τοῦ αὐτοῦ πλοίου πρὸς τὸ μένειν αὐτῷ κ(αἰ) τὰ ἀπ' αὐτῶν δίκαια ἐκδιδούντος [το]ῦ Πιβήκιος τῷ αὐτῷ Ἀρμιρυμῖω τῷ κ(αἰ) Μέλανι τὰ καθή-

κοντα γράμματα τῶν αὐτῶν δραχμῶν δισχειλίων, ἐντεῦθεν δὲ παρέλαβεν ὁ αὐτὸς παρὰ τοῦ Πιβήκιος τὸ προκείμενον [π]λοῖον

σὺν τῇ καταρθείᾳ κ(αἰ) τῷ καταγευστρίῳ ἐφ' ὄρμου Ἀντινοοπόλεως κ(αἰ) ἀπὸ τοῦ νῦν εἰ[ς] τὸν ἀεὶ χρόνον κρατεῖν κ(αἰ) κυριεῦειν τὸν Ἀρμιρύμιον

τὸν κ(αἰ) Μέλανα κ(αἰ) τοὺς παρ' αὐτοῦ τοῦ μεμισθωμένου κατὰ μισθοπρασίαν αὐτῷ πλοίου καὶ διοικεῖν καὶ ἐπιτελεῖν περὶ αὐτοῦ ὡς ἐὰν αἰρῶν[ται] τρ[ό]-

πον ἀνεμποδίστως, ἔτι δὲ κ(αἰ) μεταμισθοῦν κ(αἰ) ναυολογῖν καὶ ἐκλέγεσθαι τὰ ἐξ αὐτοῦ περ[ι]γινόμενα πάντα ἔτι δὲ κ(αἰ) λύειν κ(αἰ) μετα[ρρ]υθμ[ί]-

- 20 ζειν τῆς βεβαίωσεως διὰ παντὸς πρὸς πᾶσαν βεβαίωσιν ἐξακολουθούσης τῷ Πιβήκει κ(αἰ) τοῖς παρ' αὐτοῦ οὖς κ(αἰ) μὴ ἐπέλε[ύ]σεσ[θ]αι]

ἐπὶ τὸν μεμισθωμένον μηδὲ ἐπὶ τοὺς παρ' αὐτοῦ τρόπον μηδενὶ παρεύρεσι μηδεμίᾳ, ἐὰν δὲ ἐπέλθῃ τις κ(αἰ) μὴ βεβαίω[σ]η ἢ τε

ἔφοδος ἄκυρος ἔστω κ(αἰ) προσαποτίσῃ[ι] τῷ μεμισθωμένῳ ἢ τοῖς παρ' αὐτοῦ διπλοῦς τοὺς φόρους εἰς τὸ δημόσιον τοὺς ἴσους κ(αἰ) τὰ β[λ]άβη

κ(αἰ) τὰ δαπανήματα χωρὶς τοῦ κυρίου κ(αἰ) βεβαίαν μένειν τὴν μισθοπρασίαν. (hand 2) Πιβήκιος Πεβῶτος Πιβήκιος μητρὸς Σενθοτμήνιος [ἀ]πὸ Πανοσ-

πόλεως μεμισθόκα κατὰ μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἐξήκοντα τὸ ὑπάρχον μοι τὸ προκείμενον πλοῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) υ πλειόνων

- 25 ἢ ἐλασσόνων σὺν κατοθίῳ κατὰ γευστρίδα σὺν τῇ προκειμένῳ πάσῃ καταρθείᾳ φόρου τάλαντου ἐνὸς καὶ δραχμῶν δισχειλίων ἀφ' ὧν

αὐτόθι ἀνειρήμαι παρ' αὐτοῦ ἀργυρίου τάλαντον ἐν , τὰς δὲ λοιπὰς δραχμὰς δισχειλείας ἀπολήμψομαι παρ' αὐτοῦ ἐν τῷ Πανοπολείτῳ

λαμβάνων παρ' ἐμοῦ τὰς προκρητικὰς ἀσφαλείας καὶ παρέδοκα αὐτῷ τὸ πλοῖον καὶ βεβαίωσω ὡς πρόκειται Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλα[ς] Τήρου(ς)

ἀπὸ Τεντύρης τῆς μητροπόλεως μεμισθῶμαι καὶ τὰ μισθοπρασίαν τὸ προκείμενον πλοῖον φόρου ἀργυρίου τάλαντου ἐνὸς καὶ δρα[χ]μῶν

δισχειλίων(*) ἀφ' ὧν αὐτόθι ἐκξωδίασεν(*) ἀργυρίου τάλοντα(*) ἔν , τὰς δὲ λυπὰς(*) δραχμὰς δισχειλίας(*)
ἀποκαταστήσο(*) αὐτῶι ὡς ἐπάνου(*) δεδ[ή]λωται
30 καὶ τεῦθεν(*) ἔλαβον τὸ πλοῖον. Σαραπίων ἔγραψα ὑ(πέρ) τοῦ πατρὸς γράμματα μὴ ἰ(*)δότης(*)

P. Oxy. XVII, 2136

AD 291

Θέτους ὀγδόου Αὐ[τοκράτορος Κ]αίσαρος Γαίου Αὐρηλίου Οὐαλερίου Διοκλητιαν[ο]ῦ καὶ ἔτους ἐβδόμου Μάρ[κου Αὐρηλίου Οὐαλερίου Μαξιμιανοῦ]

Σε[βαστῶν, μ]ηγὸς Ἀπελλαίου Φαῶφι κγ, ἐν Πτολεμαῖδι Εὐεργέτιδι τοῦ [Α]ρ[σινόϊτου. ὁμολογεῖ Αὐρήλιος Νεμεσᾶς ἀπὸ τοῦ]

Κυνοπολίτου κάτω κα[ταμ]έγων [ἐ]ν τῇ μητροπόλει πρὸς τῷ Ἀκανθείῳ ὡς (ἐτῶν) ν οὐλῆ ἴχνη ποδ[ὸς ἀριστεροῦ Αὐρηλίου Πατῆ(?)]

καὶ Ἀνικήτῳ Ἀνικήτου [μ]ητρὸς Τα. . . ς ἀπὸ τοῦ Ὁξυρυγίτου μεμισθοπεπρακέναι τὸν ὁμολογοῦν[τα Αὐρήλιον Νεμεσᾶν κατὰ τήνδε]

5 τὴν ὁμολογίαν ἀπὸ [τ]ῆς ἐν[εστῶσης] ἡμέρας [ἐ]πι \'/τη πεντήκοντα τὸ ὑπάρχον αὐτῷ πλ[οῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα]

σὺν τῇ τούτου ἐξαρτία πάση καὶ ἰστῷ [κ]αὶ λιναρμένῳ καὶ κ[έρ]ασι σεσανιδωμένο[ν] διὰ νεὸς καὶ (?) - ca.13 - φόρου ἀργυρίου]

δραχμῶν μυριάδων δύο[ο] καὶ ἑξήκοντα οὐσῶν ταλάντω[ν] τριῶν καὶ δραχμῶν τρισχιλίων ἅς [καὶ ἀπεσχηκέναι διὰ χειρὸς ἐξ οἴκου(?)]

καὶ βεβαίωσιν [] ἢ τὸν ὁ[μολο]γοῦ[ν]τα Νεμεσᾶν καὶ τοὺς παρ' αὐτοῦ τῷ Πατῆ καὶ Ἀνικήτῳ κ[αὶ τοῖς παρ' αὐτῶν τὸ ὑπάρχον]

αὐτῷ ὡς πρόκειται πλοῖ[ο]ν Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα σὺν τῇ τούτω[ν] ἐξ[αρ]τία πάση πα[ν]τοία (?) - ca.20 -]

10 ση. . φιν. . ριδιωπι. ἢ πρὸς τὸ ἀπὸ τοῦ νῦν τοὺς Αὐρηλίους Πατῆν καὶ Ἀνίκητον κρατῖν [κα]ὶ [κυριεύειν αὐτοῦ καὶ ἐξουσίαν]

ἔχ[ειν] διοικῖν καὶ οἰκονομῖν ὡς ἂν αἰρῶνται, καὶ παρέλαβον οἱ Αὐρηλί[ο]ι [Πατ]ῆς καὶ Ἀνίκητος [τὸ προκειμένον πλοῖον πρὸς τὸ τὰ ἐξ(?)]

[αὐ]τοῦ π[ε]ρ[ι]γινόμενα ἀποφέρεσθαι αὐτοῦς ἰς τὸ ἴδιον καὶ πάντα τ. . . σ. []. πο. [.]. . . [. ἐὰν δὲ μὴ βεβαίωσι (?)]

. . . . [ἀ]ποτίσιν αὐτοῖς οὐδ' εἴληφεν φόρους μεθ' ἡμιολίας καὶ τὰ τέλη καὶ [τὰ ἀ]ναλώματα διπ[λᾶ] καὶ εἰς τὸ δημόσιον τὰ ἴσα(?)]

(hand 2) Αὐρηλίου Νεμεσᾶς ὁμ[ολογῶ] μεμισθοπεπρακέναι τ[ὸ] ὑπ[άρχον] μοι πλοῖον [ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα]

15 σὺν [. . .] πα. . [. καὶ] λιναρμένῳ καὶ ἀπέσχ[ο]ν τὸν συμπ[εφωνημένον] φόρον και-

νοῦ ἀργυρί[ου] τάλαντα τρι[α] καὶ [δ]ραχμὰς τρισχιλίας πα[ρ]αχρῆμα διὰ [χειρὸς ἐξ οἴκου, καὶ ἐπε-]ρωτηθεὶς ὁμολόγησα. Αὐρηλίου Κοπρῆς γυμνασιαρχήσας τῆς Λεόντ[ων] πόλ[εως] ἔγραψα ὑπὲρ αὐτοῦ μὴ εἰδ[ότος] γρ[άμματα].]

(hand 3) Αὐρηλί[ο]ι Πατῆς καὶ Ἀνίκητος γέγονε ἰς ἡμᾶς ἡμισθοπρασὶ τοῦ προκειμένου μου πλοίου ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα , καὶ ἐπερω-

τηθέντες ὁμολόγησαμεν. Αὐρηλίου Ἀμμώνιος Ἐπιμάχου ἔγραψα ὑπὲρ αὐτῶν γράμ[ματα] μὴ εἰδ[ότων].]

INDICE DELLE PRINCIPALI FONTI

Codex

11.6.2	69 nt. 200;
11.6.3.3	64;
11.6.4	71 nt. 203;

Digesto

D. 1.2.2.33	8 nt. 29;
D. 6.3.1	108 nt. 323;
D. 14.1.1.17	15;
D. 14.1.1.18	9, 10, 14 nt. 52 e 53, 17;
D. 14.2.2	122 nt. 368;
D. 14.2.10	115 nt. 348, 117 nt. 355, 120, 121 nt. 366;
D. 14.5.8	9 nt. 30, 14, 15 nt. 55;
D. 19.2.15.6	98 nt. 286, 100, 119, 121;
D. 27.1.17.16	47;
D. 27.1.26	18 nt. 67;
D. 48.2.13	9 nt. 31; 18 nt. 65;
D. 48.11.7.2	114 nt. 342;
D. 48.12	8 nt. 24;
D. 49.14.3.6	108 nt. 325;
D. 50.5.1.2	52 nt. 157;
D. 50.5.3	43 nt. 129;
D. 50.4.5	52 nt. 156, 54 nt. 160, 124 nt. 380;
D. 50.5.8.3	56 nt. 168;
D. 50.6.1 pr.	53 nt. 159;
D. 50.6.6.3	10, 40, 51, 119;
D. 50.6.6.4	54 nt. 161;
D. 50.6.6.5	48 nt. 146;
D. 50.6.6.6	49 nt. 149, 53, 124 nt. 379;
D. 50.6.6.8	50 nt. 151;
D. 50.6.6.9	49 nt. 147, 53 nt. 159;
D. 50.8.3	109, 111;
D. 50.12.1.6	113 nt. 339;
D. 50.16.16	110;

Codice Teodosiano

C.Th. 1.6.5	12 nt. 48;
C.Th. 1.6.7	12 nt. 48;
C.Th. 8.5.40	74 nt. 219;
C.Th. 11.5.1	11 nt. 40;
C.Th. 11.15.2	11 nt. 40;
C.Th. 11.30.4	13 nt. 49;
C.Th. 12.6.3	13 nt. 50;
C.Th. 13.5.7	63, 65, 105;
C.Th. 13.5.11	66;

C.Th. 13.5.14	10 nt. 38, 69 nt. 201;
C.Th. 13.5.16	62, 63 nt. 191;
C.Th. 13.5.27	68 nt. 197, 69, 79;
C.Th. 13.5.32	76, 77 nt. 228, 79;
C.Th. 13.9.1	67, 79, 80;
C.Th. 13.9.3 1-4	62, 62 nt. 185, 63, 63 nt. 191, 66;
C.Th. 13.9.4.	69, 70, 71, 71 nt. 205, 73, 74, 79, 80;
C.Th. 14.4.9	75;
C.Th. 14.15.2	40 nt. 121;
C.Th. 14.26.1	91, 92, 94;
Cicerone	
<i>Cic. leg. 3.7</i>	5 nt. 13;
<i>Cic. In Verrem 75</i>	114 nt. 344;
Tito Livio	
23,48,10	23, 24, 26 nt. 84, 30, 32;
23,49,10	26;
25,3,8-11	26 nt. 84, 31;
Svetonio	
<i>Cl. 18</i>	38, 39, 39 nt. 114, 42, 44, 61, 62 nt. 184;
<i>Cl. 20</i>	44 nt. 135;
Tacito	
<i>Ann. 2.59</i>	96 nt 280;
<i>Ann. 2.87</i>	43 nt. 130;
Seneca	
<i>De Brev. Vitae 18-19</i>	8 nt. 27, 73 nt. 212, 113 nt. 340;
Gaio	
<i>Inst. 1.32</i>	42 nt. 127;
Papiri	
BGU, I, 27	113 nt. 341, 117;
P. Oxy. II, 276	82;
P. Oxy. IV, 708	85, 90, 91;
P. Oxy. X, 1254	83;
P. Oxy. XVII, 2136	123 nt. 376, 124, 125;
P. Oxy. XXXIII, 2670	82;
P. Oxy. LX, 4064	84, 85;
P. Grenf. II, 46	82;
P. Lond. II, 301	82, 86;
P. Lond. III, 1164 h.	123 nt. 376, 124, 126;
P. Berol. Inv.	83;
P. Oxy. Hels 20	82 nt. 240, 84;
P. Petaus 53, 55, 56, 57	84, 85, 93;
SB, VI, 9223	87;
SB, XIII, 11082	88;

P. Mich. inv. 92, 93;
P. Laur. IV, 162 94 nt. 274, 95;
P. Wash. Univ. 95;

C.I.L.

II 1180 100, 105, 119 nt. 362;
III 14165 74 nt. 221, 100 nt. 291, 103;
VI 1625 b 40 nt. 120;
VI 1620 40 nt. 120;
XIV 185 13 nt. 48;
XIV 309 60;
XIV 4234 60;
XIV 4549, 43 60.

Bibliografia

- ALBANESE B., *Atti negoziali nel diritto privato romano*, Palermo, 1982;
- ALBANESE B., *Per la storia del creditum*, AUPA, 32, 1971;
- ALESSANDRI S., *D. 49.14.5.1 Ulpianus, libro XVI ad edictum. Il pagamento del prezzo nelle vendite fiscali*, Bari, 2014;
- ALZON C., *Problèmes relatifs à la location des entrepôts en droit romain*, Paris, 1965;
- AMIRANTE L., *Ricerche in tema di locazione*, «BIDR», LXII, 1959;
- ARANGIO RUIZ V., *Istituzioni di diritto romano*, Napoli, 1998;
- ARANGIO RUIZ V., *Lineamenti del sistema contrattuale nel diritto dei papiri*, Milano, 1928;
- ARANGIO RUIZ V., *Rivista di papirologia giuridica*, «BIDR», XXIV, 1911;
- BADIAN E., *Publicans and Sinners. Private Enterprise in the Service of the Roman Republic*, Oxford, 1972;
- BALDACCI P., *Negotiatores e mercatores frumentarii nel periodo imperiale*, RIL 101, 1967, pp. 273-291; ID., *Commercio e stato nell'età dei Severi*, *ibid.*;
- BAROT A., *Les navicuires d'Arles à Beyrouth*, Rev. Arch., 1905;
- BAUMAN R.A., *The Resumé of Legislation in Suetonius*, SZ 99, 1982;
- BESELER G., *Beiträge zur Kritik der römischen Rechtsquellen*, I, Tübingen, 1913;
- BETTI, «*Periculum*», *problema del rischio contrattuale in diritto romano classico e giustiniano*, in Studi in onore di Pietro De Francisci I, Milano, 1956;
- BISCARDI, *Actio pecuniae traiecticiae. Contributo alla dottrina delle clausole penali*, Siena, 1947;

BÖRNER E., *Der staatliche Korntransport im griechisch-römischen Aegypten*, Hamburg, 1939;

BRECHT C.H., *Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht*, Monaco, 1962;

BRETONE M., *Tecniche e ideologie dei giuristi romani²*, Napoli, 1984;

BUONGIORNO P., *Senatus consulta Claudianis temporibus facta: una palingenesi delle deliberazione senatorie dell'età di Claudio (41-54 d.C.)*, Collana della Facoltà di Giurisprudenza, Università del Salento. Nuova serie, 22, Napoli, 2010;

CALDERINI A., Rec. a Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht*, in *Studia Amstelodamensia ad epigraphicam, ius antiquum et papyrologiam pertinentia*, XIII, Terra, Zutphen, 1978, RHD, XLIX, 1981;

CAMODECA G., *Puteoli porto annonario e il commercio del grano in età imperiale*, in *Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbaines des début de la République jusqu'au Haut Empire*, Actes du Coll. Intern. Éc. Franç. de Rome-Centre J. Bérard, 14-16 feb. 1991, Rome-Naples 1994;

CAMODECA G., *La carriera di un nuovo praefectus annonae in un'inedita iscrizione puteolana*, in *Atti XV Rencontre epigr. Paris 3-4 ott. 2008*, in *MEFRA* 121, 2009;

CANNATA C.A., *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano*, *IURA*, XLIV, Catania, 1993;

CANNATA C.A., *Una casistica della colpa contrattuale*, in *SDHI*, 58, 1992;

CARDILLI R., *L'obbligazione di 'praestare' e la responsabilità contrattuale in diritto romano*, Milano, 1995;

CASSON L., *The Isis and her Voyage*, *TAPhA* 81, 1950;

CASSON L., *The Role of the State in Rome's grain trade*, in *The Seaborne Commerce*, 29 (ora in *Ancient Trade and Society*, Oxford, 1984, pp. 29-116);

- CERAMI – DI PORTO – PETRUCCI, *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Torino, 2004;
- CERAMI P., *Contrahere cum fisco*, in AUPA, XXXIV, 1973;
- CERVENCA G., *Contributo allo studio delle «usurae» c.d. legali nel diritto romano*, Milano, 1969;
- CHASTAGNOL A., *La Préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris, 1960;
- CIMMA M.R., *Ricerche sulle società di publicani*, Milano, 1981;
- COSTA E., *Le locazioni dei fondi nei papiri greco-egizi*, BIDR, XIV, 1902;
- CRACCO RUGGINI L., *Economia e società nell'Italia annonaria: rapporti fra agricoltura e commercio dal IV al VI secolo d.C.*, Bari, 1995;
- CRACCO RUGGINI L., *L'annona di Roma nell'età imperiale*, in AA. VV., *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio, i materiali di Roma e del suburbio*, Roma, 1985;
- DAUVILLIER J., *A propos de la venue de Saint Paul à Rome*, Bull. de Litt. eccl., 1960;
- DE CONINCK L., *Les sources documentaires de Suétone "Les XII Césars": 1900–1990, Aufstieg und Niedergang der römischen Welt II.33.5*, 1991;
- DE MARCO N., *L'Actio oneris aversi. Appunti su di un equivoco ricostruttivo*, Labeo, 49, 2003;
- DE MARTINO F., *La giurisdizione nel diritto romano*, Padova, 1937;
- DE MARTINO F., s.v. *exercitor*, in NNDI, VI, Torino, 1960;
- DE MARTINO F., *Storia economica di Roma antica*, 1, Firenze, 1979;
- DE NEEVE P.W., *Remissio mercedis*, SZ 100, 1983;
- DE ROBERTIS F.M., *I rapporti di lavoro nel diritto romano*, Milano, 1946;
- DE ROBERTIS F.M., *Il corpus naviculariorum nella stratificazione sociale del basso Impero*, RDN 3, 1937;

- DE ROBERTIS F.M., *Receptum nautarum: studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina particolare concernente il caupo e lo stabularius*, Bari, 1952;
- DE ROBERTIS F.M., *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, II, Bari, 1971;
- DE ROBERTIS, D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana, in SDHI, 31, 1965;
- DE ROMANIS F., *Per una storia del tributo granario africano all'annona della Roma imperiale*, in «Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité – Temps Modernes», 2003;
- DE RUGGIERO R., *Locazione fittizia di una nave in un papiro greco-egizio dell'anno 212 d.C.*, BIDR, XX, 1908;
- DE SALVO L., *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina, 1992;
- DELL'ORO A., *I libri de officio nella giurisprudenza romana*, Milano, 1960;
- DI PORTO A., *Impresa collettiva e schiavo manager in Roma antica*, Milano, 1984;
- ENGERS M., *De Aegyptiarum χωμῶν administratione qualis fuerit aetate Lagidarum*, Groninga, 1909;
- FIORI R., *Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo in diritto romano*, RDN 39, 2010;
- FIORI R., *La definizione della locatio conductio. Giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli, 1999;
- FORMIGONI W., *Pithanōn a Paulo epitomatorum libri VIII*, Milano, 1996;
- FRANK T., *An Economic Survey of Ancient Rome*, I, New York, 1975;
- FRANK T., *Notes on Roman commerce*, JRS 27, 1937, p. 72;
- FRANK T., *The financial activities of the equestrian corporations 200-150 B.C.*, Cph 27, 1933, 2;

- FRÖSEN J., *Declarations on Oath Concerning the Liturgy of an Epiploos*, in H. ZILLIACUS - J. FRÖSEN – P. HOHTI – J. & M. KAIMIO (Edd.), *Fifty Oxrhynchus Papyri (P. Oxy. Hels.)*, Helsinki, 1979;
- FRÖSEN J., *Chi è responsabile? Il trasporto del grano nell'Egitto greco e romana*, «Ann. Fac. Lettere Perugia», 18, 1980-1981;
- FRÖSEN J., *Le Transport du blé et le rôle des ΕΠΙΠΛΟΟΙ*, in *Arctos*, 12, 1978;
- GALSTEMER M., *Plebiculam Pascere. Die Versorgung Roms in der Kaiserzeit*, CS, 1990;
- GARNSEY P., *Grain for Rome*, in GARNSEY-HOPKINS-WHITTAKER, *Trade in the Ancient Economy*, London, 1983;
- GARNSEY P., *Carestia nel mondo antico. Risposte al rischio e alla crisi*, La Nuova Italia Editrice, Scandicci, 1997;
- GASCOU J., *Suétone Historien*, Rome, B.E.F.A.R. 255, 1984;
- GAVAZZI L., *Alcuni aspetti della popularitas di Nerone*, in *AIV*, 134, 1975-76;
- GENTILLI G., *Degli antichi contratti d'affitto*, «Studi it. di fil. class», XIII, Firenze, 1905;
- GERACI G., *L'Egitto provincia frumentaria*, Publications de l'École française de Rome Année 1994, Vol. 196, Numéro 1;
- GERACI G., *Mensura, pondus e probatio di stato nel rifornimento granario di Roma imperiale (e di Costantinopoli)*, in *Politica, retorica e simbolismo del primato: Roma e Costantinopoli 2*, 2002;
- GHIONDA, *Sul magister navis*, RIDA 1, 1953;
- GIACCHERO M., *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretiis rerum venalium in integrum fere restitutum e Latinis Graecisque fragmentis, 1. Edictum 2. Imagines*, Genova, 1974;
- GIANFROTTA, *Laterizi e navi annonarie*, in *Daidalos* 15, Viterbo, 2015;
- GIANGRIECO PESSI M.V., *Situazione economico-sociale e politica finanziaria sotto i Severi*, Napoli, 1988;

- GOFAS D.C. (Δ.Χ. Γκοφα), *Δεῖγμα. Ιστορικὴ ἔρευνα ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαίου τῶν συναλλαγῶν*, Atene, 1970;
- GOFAS D.C., «*Λόγωι πρόβας σίτου*». *A Contribution to the Interpretation of an Early Byzantine Fiscal Inscription (OGIS 521)*, *Rev. Int. Droits Ant.*, 3èmes., 22, 1975;
- GOFAS D.C., *Epiplous: Une institution du droit maritime grec, antique, hellénistique, byzantin*, *Symposion 1985*, Köln – Wien, 1989;
- GUARINO A., *Diritto privato romano*, Napoli, 1997;
- GUARINO A., *Il leasing dei gladiatori*, *Index*, XIII, 1985;
- GUARINO A., *Magister e gubernator navis*, *Labeo*, 11, 1965;
- GUERAUD O., *Un vase ayant contenu un échantillon de blé (ΔΕΙΓΜΑ)*, «*Journ. Jur. Pap.*», 4, 1950;
- HAMZA G., *Aspetti della rappresentanza negoziale in diritto romano*, *Index*, 9, 1980;
- HAYMANN F., *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, *SZ* 41, 1920;
- HEICHELHEIM F.M., *Storia economica del mondo antico*, tr. it. con introd. di M. MAZZA, Bari, 1972;
- HERZ P., *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*, *Historia Einzelschr.*, Heft 55, Stuttgart, 1988;
- HÖBENREICH E., *Annona, Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz, 1997;
- HURLEY D. W., *Suetonius: Diuus Claudius. Part of Cambridge Greek and Latin Classics*, Cambridge, 2001;
- HUVELIN P., *Étude de droit commercial romain*, Paris, 1929;
- JAKAB E., *Vertragformulare im Imperium Romanum*, *ZSS*, 123, 2006;
- JONES A.H.M., *The Greek City from Alexander to Justinian*, Oxford, 1940;

- JOUQUET P., *La vie municipale dans l'Égypte romaine*, Parigi, 1911;
- KALINKA E., *Digestenkritik und Philologie*, SZ 47, 1927;
- KASER M., *Das Römische Privatrecht*, I, München, 1971;
- KASER M., *Periculum locatoris*, ZSS 74, 1957;
- KNIEP F., *Societas publicanorum*, Jena, 1896;
- KNÜTEL R., *Die Haftung für Hilfspersonen im römischen Recht*, ZSS, 100, 1983;
- LEWIS N., *The Compulsory Public Services of Roman Egypt* (Second Edition), Firenze, 1997;
- LIEBENAM W., *Zur Geschichte und Organisation des römischen Vereinswesens*, Leipzig, 1890 (rist. 1964);
- LLEWELYN S.R. – KEARSLEY R.A., *New Documents illustrating early Christianity. A Review of the Greek Inscriptions and Papyri published, 1980-1981*;
- LO CASCIO E., *Patrimonium, ratio privata, res privata*, AIIS 3, 1972;
- LO CASCIO E., *L'organizzazione annonaria*, in AA.VV., *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Torino, 1990;
- LO CASCIO E., *Ancora sugli "Ostia's services to Rome": collegi e corporazioni annonarie a Ostia*, Roma, École française de Rome, 2002;
- LO CASCIO E., *Market regulation and transaction costs in the Roman Empire*, Roma, 2013;
- LONGO G., *Actio exercitoria, actio institoria, actio quasi institoria*, in Studi Scherillo II, Milano, 1972;
- LONGO G., *Osservazioni critiche sulla disciplina giustiniana della «locatio conductio»*, in Studi in onore di B. Biondi, II, Milano, 1965;
- LONGO S., *Locare "in perpetuum". Le concessioni in godimento di ager municipalis*, Torino, 2012;

- MARASCO G., *Su alcune leggi relative ai 'negotiatores' in età imperiale*, Prometheus 15, 1989;
- MARQUARDT J., *Römischen Staatverwaltung*, II, Leipzig, 1876;
- MARRONE M., *Istituzioni di diritto romano*, Palermo, 2006;
- MASI A., *Ricerche sulla res privata del princeps*, Milano, 1971;
- MAYER-MALY T., *Locatio conduction. Eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*, Wien, 1956;
- MÉNAGER L.R., “*Naulum*” et “*receptum rem salvam fore*”. *Contribution a l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes, en droit romain*, RHDFE 38, 1960;
- METRO A., *La sublocazione dell'opus faciendum*, in *Collatio iuris Romani (Études H. Ankum)*, I, Amsterdam, 1995;
- METRO A., *Locazione ed acquisto della proprietà: la c.d. locatio conductio «irregularis»*, ZSS, 1987;
- MEYER-TEERMER A.J.M., *Die Haftung der Schiffer in griechischen und Römischen Recht*, Zutphen, 1978;
- MICELI M., *L'actio institoria e l'azione concessa al preponente contro i terzi che hanno negoziato con un preposto libero*, in *Studi per Giovanni Nicosia*, I, Catania, 2007;
- MICELI M., *Sulla struttura formulare delle a.a.q.*, Torino, 2001;
- MITTEIS L., *Römisches Privatrecht bis auf die Zeit Diokletians*, I, Leipzig, 1998;
- MITTEIS L., *Trapezitika*, ZSS, 19, 1898;
- MODICA V., *Introduzione allo studio della papirologia giuridica*, Palermo, 1914;
- MOMIGLIANO A., *L'opera dell'imperatore Claudio*, Firenze, 1932;
- MONTEVECCHI O., *I contratti di lavoro e di servizio nell'Egitto greco-romano e bizantino*, Milano, 1950;

- MONTEVECCHI O., *La papirologia*, Torino, 1973;
- MOONEY G. W., *C. Suetonii Tranquilli de Vita Caesarum. Libri VII-VIII*, London, 1930;
- NICOLET C., *L'ordre équestre à l'époque républicaine*, Paris, 1974;
- NICOLET C., *Introduction a Les Archives de l'administration des distributions de vivres*, in «*La Mémoire perdue. Recherches sur l'administration romaine*», Rome, 1998;
- NORTH D., *Institutions, institutional change and economic performance*, Cambridge, 1990;
- ÖRTEL F., *Die Liturgie*, Lipsia, 1917;
- ÖRTEL F., *La vita economica dell'impero*, CAH 12, 1, tr. it., Milano, 1970;
- PAVIS D'ESCURAC H., *La Préfecture de l'annone. Service administratif imperial d'Auguste à Costantin*, RHDF 56, Rome, 1976;
- PFLAUM H.G., *La préfecture de l'annone (à propos d'un ouvrage récent)*, rec. à PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, RHDF, 56, 1978;
- PHARR C., *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitutions. A Translation with commentary, glossary, and bibliography*, II, New York, 1962;
- PIGANIOL A., *L'économie dirigée dans l'empire romain au IV siècle: à propos de quelques publications nouvelles*, AC 18, 1949;
- PIGEONNEAU H., *De convectione urbanae annonae et de publicis naviculariorum corporibus apud Romanos*, thèse, S. Cloud, 1876;
- POLLERA A., *Annonam adtemptare et vexare vel maxime dardanarii solent. D. 47.11.6: note sulla repressione dei crimini annonari*, Index, XIX, 1991;
- PRINGSHEIM F., *Id quod actum est*, ZSS, 78, 1961;
- PRINGSHEIM F., *The greek law of sale*, Weimar, 1950;
- PUGLIESE G., *La simulazione nei negozi giuridici. Studio di diritto romano*, Milano, 1938;

PURPURA G., *Liberum mare, acque territoriali e riserve di pesca nel mondo antico*, in *Colloque internationale "Ressources et activites maritimes des peuples de l'Antiquite"*, Université du Littoral Côte d'Opale, Boulogne, 12-14 maggio, 2005 = «AUPA», 49, 2004 (pubbl. 2005);

PURPURA G., *Misthoprasiai ed exercitores*, AUPA, XL, 1988;

PURPURA G., *Ricerche in tema di prestito marittimo*, «AUPA», XXXIX, Palermo, 1987;

PURPURA G., *Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano*, AUPA, 57, 2014;

RABEL E., *Ein Ruhmesblatt Papinians*, in *Festschrift für Zitelmann*, Leipzig, 1913, pp. 1-25 ora in *Gesammelte Aufsätze, IV. Arbeiten zur altgriechischen, hellenistischen und römischen Rechtsgeschichte 1905-1949*, Tübingen, 1971;

RAMSAY W., *Saint Paul, the traveller and the roman citizen*, Londra, 1908;

RATHBONE D., *Misthoprasia: the Lease-sale of Ships*, in *Akten des 23. internationalen Papyrologenkongresses*, Wien, 2007;

REMESAL RODRIGUEZ J., *La annona militaris y la exportación de aceite betico a Germania*, Madrid, 1986;

REY-COQUAIS J.P., *Sur l'inscription des naviculaires d'Arles à Beyrouth*, in: Syria. Tome 70 fascicule 1-2, 1993;

RICCOBONO S., *Cognitio extra ordinem. Nozione e caratteri del «ius novum»*, RIDA 3, 1949;

RICCOBONO S., *Lineamenti della dottrina della rappresentanza diretta in Diritto Romano*, AUPA, 14, 1930;

RICKMAN G., *Roman granaries and Store Buildings*, Cambridge, 1971;

RICKMAN G., *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980;

RICKMAN G., *The grain Trade under the Roman Empire*, in *The Seaborne Commerce*, Rome, 1980;

- ROBAYE R., *L'obligation de garde. Essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles, 1987;
- RODRIGUEZ ALMEIDA E., *Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro*, in D'ARMS – KOPFF, *The Seaborne Commerce*, 1978;
- RODRIGUEZ ALMEIDA E., *Novedades de epigrafia anforaria del Monte Testaccio*, in BALDACCI et ALII, *Recherches sur les amphores romaines*, Rome, 1972;
- RODRIGUEZ ALMEIDA E., *Bolli anforari del Monte Testaccio I*, BCAR 84, 1974-1975;
- RÖHLE R., *Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkvertrages*, SDHI 34, 1968;
- ROSTOVTZEV M.I., *Frumentum*, RE 7, 1 (1910);
- ROSTOVTZEV M.I., *Geschichte der Staatspacht in der Römischen Kaiserzeit bis Diokletian*, Leipzig, 1902;
- ROSTOVTZEV M.I., *The Social and Economic History of the Roman Empire*, Oxford, 1926;
- ROSTOVTZEV M.I., *Storia economica e sociale dell'impero romano*, Firenze, 1973;
- ROTONDI G., *Natura contractus*, in *Scritti giuridici*, II, Milano, 1922;
- ROUGE' J., *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, R.E.A., LIV, 1952;
- ROUGE' J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée*, Parigi, 1966;
- SAINT-DENIS E., *Mare clausum*, R.E.L., XXV, 1947;
- SANTALUCIA B., *I «libri opinionum» di Ulpiano*, I-II, Milano, 1971;
- SAUMAGNE C., *Un tarif fiscal au quatrième siècle de notre ère (d'après des fragment épigraphiques découverts à Carthage)*, Karthago, 1, 1950;

SCHIPANI S., *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae. Digesti o Pandette dell'Imperatore Giustiniano, Testo e traduzione*, Volume III - 12-19, 2007;

SCHWARTZ J., *Le Nil et le ravitaillement de Rome*, BIFAO 47, 1948;

SCOTT S.P., *The Civil Law, Including The Twelve Tables, The Institutes of Gaius, The Rules of Ulpian, The Opinions of Paulus, The Enactments of Justinian, and The Constitutions of Leo*: Translated from the original Latin, edited, and compared with all accessible systems of jurisprudence ancient and modern, Cincinnati, 1932;

SECKEL E. – LEVY E., *Die Gefahrtragung beim Kauf im klassischen römischen Recht*, ZSS, 47, 1927;

SIJPESTEIJN P. J., P. J., *What happened to Tax Grain upon Arrival at Alexandria?*, «Chron. d'Ég.», 69, 1994;

SIRKS B., *Food for Rome. The Legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople*, in *Studia Amstelodamensia ad Epigraphicam, Ius Antiquum et Papyrologicam pertinentia*, Amsterdam, 1991;

SOLAZZI S., *Appunti di diritto romano marittimo I. Le azioni contro il nauta*, RDN 2, 1936;

SOLAZZI S., *La definizione dell'armatore in D. 14,1,1,15 e la locazione perpetua della nave*, RDN, 1943-48;

SOLAZZI S., *Su CI 11.6 "de naufragis"*, RDN 5, 1939;

SORACI C., *Dalle frumentationes alle distribuzioni di pane. Riflessioni su una riforma di Aureliano*, «Quaderni Catanesi di studi antichi e medievali», anno IV-V, 2005-2006.

SPAGNUOLO VIGORITA T., *Secta temporum meorum*, *Kleió* 3, Palermo, 1978;

ŚWIDEREK A., *The Responsibility in Corn-Transport to Alexandria: ΣΙΤΟΛΟΓΟΙ, ΕΠΙΠΛΟΟΙ, ΔΕΙΓΜΑΤΟΚΑΤΑΓΩΓΕΥΣ (P. Berol. Inv. 1419 and 7441)*, in *Eos*, 58, 1969-1970;

TALAMANCA M., *Il 'dáneion' ellenistico fra compravendita e novazione in Diocl. et Max. C.4,2,6 (a. 293 d.C.)*, in *Quaestiones Iuris – Festschrift für Joseph Georg Wolf zum 70. Geburtstag* Berlin, 2000;

TALAMANCA M., *Istituzioni di diritto romano*, Milano, 1990;

TALAMANCA M., *Pubblicazioni pervenute alla Direzione*, BIDR, 1988;

TAUBENSCHLAG R., *The Law of Greco-Roman Egypt in the light of the Papyri 332 B.C. – 640 A.D.*, New York, 1944;

TENGSTRÖM E., *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockholm, 1974;

THOMAS J.A.C., *Non solet locatio dominium mutare*, «Mélanges Ph. Meylan», I, Lausanne, 1963;

THOMAS J.A.C., *Trasporto marittimo, locazione ed «a. oneris aversi»*, Milano, 1968;

THOMAS J.A.C., *Carriage by Sea*, RIDA 8, 1960;

TORRENT A., *Fraudes contabiles de societates publicanorum. Cic. in Verrem 2.2.71.173*, IAH 6, 2014;

TRISCIUOGLIO A., «Sarta Tecta, Ultrotributa, Opus Publicum Faciendum Locare». *Sugli appalti relativi alle opere pubbliche nell'età repubblicana e augustea*, Napoli, 1998;

TRISCIUOGLIO A., *Bona fides e locazioni pubbliche nelle Opiniones di Ulpiano*, in *Il ruolo della buona fede oggettiva nell'esperienza giuridica storica e contemporanea. Atti del convegno internazionale di studi in onore di Alberto Burdese*, IV, Padova, 2001;

TËNGSTROM E., *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockholm, 1974;

VELISSAROPOULOS J., *Les naoclères grecs*, Paris, 1980;

VERDULT P., *P. Erasmiana. II. Parts of the archive of an Arsinoe sitologos from the middle of the second century B.C.*, Amsterdam – Giessen, 1991;

- VEYNE P., *Il pane e il circo. Sociologia storica e pluralismo politico*, Bologna, 1984;
- VIRLOUVET C., *Les naviculaires d'Arles. À propos de l'inscription provenant de Beyrouth*, MEFRA 116/1, 2004;
- WACKE A., *Alle origini della rappresentanza diretta: le azioni adiettizie*, in *Nozione, formazione e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al Prof. Gallo*. II, Napoli, 1997;
- WALTZING J.P., *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, Louvain, 1895-1900;
- WILCKEN U., *Fondamenti della papirologia*, Bari, 2010;
- WILCKEN U., *Grundzüge und Chrest. der Papyruskunde*, Lipsia, I, 1912;
- WUBBE F., *Labeo zur Gefahrtragung im Bauvertrag*, in AA. VV., *L'homme dans son environnement – Mensch und Umwelt*, Fribourg, 1980;
- YOUTIE H.C., *Notes on Papyri*, Transactions and Proceedings of the American Philological Association XCVIII, 1967.