

Sulla documentazione del trasporto marittimo romano alla rinfusa

in: 'Law, Trade, and the Sea: Essays in Roman Law and Maritime Commerce' (a c. di P. Candy, E. Mataix), Oxford, 2021, (in corso di pubblicazione) = Studi in onore di Giovanni Negri, Milano, 2022 (in corso di pubblicazione).

Secondo una concezione “primitivista” dell’amministrazione degli ultimi due secoli dell’età repubblicana, Roma avrebbe conquistato, esplorato ed amministrato un impero in virtù di un’antica saggezza patriarcale, facendo un uso scarso di documenti scritti, per la soverchiante mentalità orale. Tale punto di vista è adesso certamente mutato e considerato, se non del tutto falso, almeno lontano dalla realtà¹. I documenti della vita quotidiana infatti vanno sempre più dimostrando l’impiego di pratiche abbastanza articolate e sofisticate, che presuppongono un sistema documentario non irrilevante.

Il ricorso alla scrittura ed all’uso sistematico dei documenti non poteva certo che accompagnarsi allo sviluppo di un immenso territorio e all’incremento del commercio ed essere più diffuso di quanto finora non si sia supposto nel contatto con l’elevata civilizzazione ellenistica². Non solo, infatti, si utilizzarono liste di diversi ordini sociali e di privilegi, ‘registri’ delle tribù e delle centurie, dei creditori e debitori dell’erario, degli esentati, dei beneficiari delle vendite del grano pubblico a buon mercato, dei concessionari di lotti colonari, del dominio pubblico, di erogazioni idriche, ma persino carte catastali, geografiche, ‘passaporti’³, ossia lasciapassare, non potevano certamente mancare⁴, anche in età assai antica; è soprattutto nel rigoroso mondo degli affari, in particolare trasmarini, e nell’ambiente portuale⁵, che il ricorso ad una documentazione scritta, che coadiuvava una mentalità originariamente orale, rendeva utile, anzi indispensabile, l’uso attraverso diversi accorgimenti della scrittura, talvolta tracciata, anche per interposta persona, sugli stessi involucri o contenitori delle mercanzie essendo i ricchi finanziatori degli affari privati frequentemente ancora analfabeti⁶, come talora gli stessi marinai esecutori dei trasporti marittimi.

¹ C. Nicolet, *A la recherche des archives oubliées : une contribution à l’histoire de la bureaucratie romaine*, La mémoire perdue (a cura di S. Demougin), Publications de la Sorbonne, 30, Paris, 1994, pp. X-XI.

² Sul divario tra romani e greci v. L. Russo, *La rivoluzione dimenticata. Il pensiero scientifico greco e la scienza moderna*, Milano, 1996.

³ G. Purpura, "Passaporti" romani, Atti dell’VIII Convegno Nazionale di Egittologia e Papirologia, Torino, 12 aprile 2003, *Aegyptus. Rivista Italiana di Egittologia e Papirologia*, 82, 1-2, 2002 (pubbl. 2005), pp. 131-155.

⁴ C. Nicolet, *A la recherche des archives oubliées*, cit., pp. XI-XII. Sull’assenza di carte nautiche, tuttavia, cfr. P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, 2005, pp. 46 ss.

⁵ G. Purpura, Scritture sull’acqua. Testimonianze storiche ed archeologiche di traffici marittimi di libri e documenti, X Rassegna di Archeologia subacquea di Giardini Naxos, 28 ottobre 1995, *Annali Univ. Palermo (AUPA)*, XLIV, 1996, pp. 361 - 382.

⁶ Cfr. ad es. *Tab. Pomp.* 13 (= *TPSulp.* 78 r), ove si dichiara che il garante, presente all’atto, era analfabeta (...*coram ipso, quod is litteras nesciret*...). G. Purpura, *Tabulae Pompeianae* 13 e 34: due documenti relativi al prestito marittimo, Atti della Accademia di Scienze Lettere e Arti di Palermo, ser. V, II, 1981-82, II, pp. 449 - 474. = Atti del XVII Congresso Intern. di Papirologia, Napoli, 1984, pp. 1245 - 1266. Una diversa interpretazione di tale atto si veda ora in J.G. Wolf, *Aus dem neuen pompeianischen Urkundenfund: Der Seefrachtvertrag des Menelaos*, *Freiburger Universitätsblätter*, 65, 1979, pp. 33 ss.; H. Ankum, *Tabula Pompeiana* 13: Ein Seefrachtvertrag oder ein Seedarlehen?, *IVRA*, 29, 1978 (ma

Se pur restava radicata una mentalità orale, che implicava nelle pratiche del diritto pubblico la persistenza di una valutazione secondaria dei documenti⁷ e la consolidata abitudine di leggerli ancora ad alta voce e di citarli a memoria, dunque in maniera approssimativa⁸, nell'ambito delle attività commerciali e marittime ciò non era ovviamente in alcun modo ammissibile.

Il recente riconoscimento nel P.Bingen 77 di un frammento di un registro di un grande porto del II sec. d.C. con dati assai dettagliati, relativi all'approdo in due soli giorni di ben undici navi, qualcuna con merci di più mercanti, in un scalo, forse Alessandria, con indicazioni precise e tecniche riguardanti il luogo di partenza (una granaria proveniente da Ostia di ben 22'500 artabe), il carico trasportato, il tipo di nave, la stazza, la durata del viaggio, la denominazione dell'imbarcazione, il proprietario, il comandante, il personale di bordo, l'individuo per conto del quale il carico veniva trasportato e, forse, persino la precisazione della banchina d'attracco destinata allo scarico delle diverse imbarcazioni approdate⁹, ci dimostra, al di là di ogni incertezza, il diffuso impiego della scrittura, non solo nella pratica burocratica dei funzionari portuali, ma certamente in tutte le transazioni economiche tra navigatori e mercanti, dalle quali deriva la sopravvivenza di una copiosa documentazione del trasporto marittimo romano su papiri e tavolette, soprattutto in archivi privati, come quello puteolano dei *Sulpicii*, ma anche su singoli reperti della vita quotidiana, oggetto di quel traffico, sui quali venivano frequentemente tracciate iscrizioni, talvolta male comprese o neglette, alle quali in questo contributo si intende in particolare rivolgere l'attenzione.

In maniera più specifica, nella presente indagine si mira soprattutto ad indirizzare l'attenzione verso il trasporto alla rinfusa, che poteva presentare alcune problematiche giuridiche relative alla restituzione del carico ai diversi mercanti caricatori (*vectores*)¹⁰, ma anche offrire evidenti vantaggi nel commercio itinerante di mercanzie di non elevata qualità – le più frequenti in realtà nell'impero – evitando fastidiose 'rotture del carico', che potevano talvolta effettuarsi per la restituzione di una singola partita di merci con il reiterato sbarco e il reimbarco di numerose altre stivate con diverse destinazioni¹¹. E' altrettanto chiaro poi che il trasporto alla rinfusa, oltre ad evitare tale fastidio e a consentire grande rapidità di carico e scarico, avrebbe potuto offrire una significativa riduzione della stazza dell'imbarcazione e un minore ingombro di pochi

1981), pp. 156-173; D.C. Gofas, *Ancore une fois sur la Tabula Pompeiana* 13, Symposium, 1993, Köln-Weimar-Wien, 1994, pp. 260 ss.; con l'intervento di G. Thür, *Die Aestimationabrede im Seefrachtvertrag*, Diskussionsbeitrag zum Referat D.C. Gofas, *Ancore une fois sur la Tabula Pompeiana* 13, cit., pp. 267-271; E. Jakab, *Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19, 2, 15, 61, ZSS, 117, 2000*, pp. 244-273 e la lett. *ivi cit.*

⁷ G. Purpura, *Diritto, papiri e scrittura*, II ed. riveduta ed ampliata, Torino, 1999, pp. 90 ss.

⁸ G. Cavallo, *Gli usi della cultura scritta, Princeps urbium*. Cultura e vita sociale dell'Italia romana, Milano, 1991, pp. 239 e 244.

⁹ P. Heilporn, *77. Registre de navires marchands, Papyri in hon. Johannis Bingen octogenarii (P.Bingen)* (a c. di H. Melaerts), Leuven, 2000, pp. 339-359; *praecipue* p. 344; H.-J. Drexhage, K. Ruffing, *P.Bingen 77 und der Handel zwischen Asia Minor und Aegypten*, Festschr. E. Schwertheim zum 65. Geburtstag, Bonn, 2008, pp. 153-165.

¹⁰ Cfr. D. 19, 2, 31 (*Alf. 5 Dig. a Paulo Epit.*) e la lett. cit., in G. Purpura, *Il χερπέμβολον e il caso di Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano*, AUPA, LVII, 2014, pp. 138 ss., sul noto testo sul trasporto alla rinfusa già sul finire dell'età repubblicana.

¹¹ Attesta la pratica del trasporto su di un'unica nave di varie merci di diversi mercanti, ad es. D. 14, 2, 2: *Cum in eadem nave varia mercium genera complures mercatores coegissent praeterea que multi vectores servi liberique in ea navigarent...*, o D. 14, 1, 1, 3: *Magistri autem imponuntur locandis navibus vel ad merces vel vectoribus conducendis ...*

grandi contenitori idonei - oggi *containers*¹², allora *pithoi* o *dolia* - più vantaggiosi delle numerose singole anfore o di altri separati involucri, identificati attraverso copritappi di pozzolana per le anfore vinarie, ma anche con sigilli in argilla o piombo per ceste e sacchi di varie mercanzie¹³, etichette lignee e plumbee per il *garum*¹⁴ o altro – grandi recipienti invece per il trasporto di prodotti *eiusdem generis* di vari mercanti, i quali affidavano ad un'unica oneraria le loro mercanzie con destinazioni diverse, previste dalla rotta che la capiente nave avrebbe dovuto seguire.

E' evidente che la pratica in questione è in stretta correlazione con il modello commerciale adottato nelle diverse epoche e solo nella navigazione imperiale romana, o meglio sul finire dell'età repubblicana e all'inizio dell'Impero, sembra che si siano utilizzati scafi di commercio tanto capienti da imbarcare così ingenti quantità di mercanzie eterogenee di diversi mercanti in rotte, non solo dirette, ma anche con numerose soste di porto in porto e con possibili frequenti 'rotture del carico'. Anche se grandi carichi, come quello del 420-400 a.C. recentemente rintracciato ad Alonnessos con oltre 4'200 anfore ed altre mercanzie¹⁵, non mancavano già nell'età greco-classica, sembra che solo a partire dal II sec. a.C. grandi navi onerarie, come quelle di Albenga, con un carico stimato tra 500 e 600 t., composto da 11'500/13'000 anfore vinarie Dressel 1B e sacchi di nocciole e grano, o di Spargi, del 110 a.C., lunga circa 35 m. e larga 8/10 m., o ancora della Madraque de Giens, del 75/60 a.C. con un carico di 375/400 t., composto da 6'000/7'000 anfore, siano divenute non rare e adibite con carichi anche eterogenei, sia per rotte dirette, che segmentate¹⁶.

¹² Nel Galata Museo del Mare di Genova viene indicato il 1956, come data della nascita del moderno *container*. Cfr. il Corriere della sera, La Lettura, 421, 22 dic. 2019, p. 51.

¹³ Si tratta dei poco studiati piombi mercantili. Cfr. M. Rostowzew, Catalogue des plombs de l'antiquité, du Moyen Age et des temps modernes conservés au Département des médailles et antiques de la Bibliothèque nationale, Paris, 1900 (Bologna-Forni, 1977), pp. 7 ss.; G. Lafaye, v. 'Tessera', in DS, V, Paris 1919, p. 132; A. Salinas, Piombi antichi siciliani. Primo articolo, in Annali dell'Istituto di Corrispondenza Archeologica 38, Palermo 1971 [breve notizia in Id., Rassegna Archeologica Siciliana, 2, settembre 1871 (estratto dalla Rivista Sicula)]; Id., Descrizione di una raccolta di antichi piombi siciliani detti mercantili, Annali dell'Istituto di Corrispondenza Archeologica 36, Roma, 1864; B. Pace, Arte e civiltà della Sicilia Antica, I, 1958, 418-420; B. Rocco, Nuovi piombi mercantili dalla Sicilia greca, Sicilia Archeologica, 4, 1971, 27, 36. Si è sostenuto che un piombo mercantile con l'immagine di un verro sul *recto* ed un *kantharos* sul *verso* abbia contrassegnato le merci di Verre esportate in franchigia, come nel caso di un altro governatore, Q. Giunio Bleso, proconsole d'Africa nel 22-23 d.C. G. Manganaro, La Sicilia da Sesto Pompeo a Diocleziano, ANRW, II.11, I, Berlin-NewYork 1988, 40 nt. 194; G. Purpura, Attività marittime e rinvenimenti archeologici nella Sicilia romana, in Atti del Convegno 'La marittimità in Sicilia', Napoli 1997, pp. 67 ss. = Studi romanistici in tema di diritto commerciale marittimo, Soveria Mannelli 1996, pp. 328 ss. Sull'impiego di altri contenitori, come otri e barili, cfr. E. Marlière, J. Torres Costa, Transport et stockage des denrées dans l'Afrique romaine: le rôle de l'outre et du tonneau, *In Africa et in Hispania*, Études sur huile africaine, Barcelona, 2007, pp. 85-106.

¹⁴ Il relitto di Annaba (Algeria), conteneva anfore «africane» con striscioline di piombo avvolte intorno alle anse, che indicavano una provenienza del contenuto da varie *officinae*. R. Lequément, Étiquettes de plomb sur des amphores d'Afrique, MEFRA 87, 2, 1975, pp. 667 ss., ha supposto che queste officine fossero industrie africane per la lavorazione del pesce. Una etichetta plumbea da uno stabilimento per la preparazione del *garum* a S. Vito Lo Capo (Trapani) in F. Oliveri, Commercial label, Sicily and Sea, (Edd.: D. Burgersdijk, R. Calis, J. Kelder, A. Sofroniew, S. Tusa, R. van Beek), Amsterdam, 2015, p. 96.

¹⁵ E. Hadjidaki, Underwater Excavations of a Late Fifth Century Merchant Ship at Alonnesos, Greece: the 1991-1993 Seasons, BCH, 1996, II, pp. 561-593.

¹⁶ Analoga ad esse è, secondo P. Heilporn, op. cit., pp. 352 ss., la stazza della nave proveniente da Ostia nel P.Bingen 77, I. 10.

Il dato, in verità, è stato alquanto controverso, poiché secondo alcuni storici della navigazione antica, come Jean Rougé¹⁷ o Lionel Casson¹⁸, la navigazione imperiale romana avvenne prevalentemente per rotte dirette, alturiere e veloci¹⁹, mentre altri invece hanno ritenuto che, come nel Medioevo, i trasporti e i commerci itineranti lenti, in traversate di cabotaggio di porto in porto (*tramping*), fossero prevalenti o si associassero almeno alla pari con le rotte dirette²⁰. Sulla base dei dati di scavo del relitto di Cala Culip IV si sono distinti in Mediterraneo porti principali, ove approdavano prevalentemente grandi scafi con navigazioni dirette, e porti secondari, ove erano convogliate imbarcazioni più piccole, salpate dai porti principali e impegnate in navigazioni itineranti di redistribuzione²¹. Secondo Xavier Nieto: “Quand il s’agit de bateaux de grande taille, avec une capacité de plus de 7’000 amphores, comme dans le cas de Spargi ou de la Madrague de Giens, il nous paraît fort improbable qu’une telle opération de réorganisation ait pu être envisagée pour seulement livrer quelques douzaines ou même centaines d’amphores. En outre, il est douteux qu’elle eût pu être rentable, tant à cause de l’allongement considérable de la durée du voyage qu’elle aurait occasionnée que par le coût de la main-d’oeuvre qu’elle aurait réclamée”²². Concludendo: “Aussi pensons-nous plutôt que ces embarcations de transport en gros avaient à acheminer des cargaisons homogènes depuis la région productrice jusqu’au port principal par une route directe”.

Ma, se il trasbordo di merci particolarmente ingombranti, ossia non agevolmente rimovibili dalla nave, come interi *dolia* e blocchi marmorei, appare piuttosto improbabile e presuppone per forza rotte dirette o la disposizione a bordo delle mercanzie imbarcate poteva certo imporre una sequenza di carico-scarico che in alcuni casi appare essere di tipo obbligato (ossia certe merci non possono essere estratte prima di altre) e quindi non compatibile con un modello redistributivo²³, come nel dibattuto caso dei relitti Cabrera III o Sud Perduto 2²⁴, il trasporto invece alla rinfusa, anche in

¹⁷ J. Rougé, *Tempête et littérature dans quelques textes chrétiens, Oikouménè*. Studi paleocristiani in onore del Concilio Ecumenico Vaticano II, Catania, 1964, pp. 61-75.

¹⁸ L. Casson, *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, Princeton, 1971, pp. 270 ss.

¹⁹ R. McCormick, *Origin of the European economy: communications and commerce. A.D. 300-900*, Cambridge, 2001, pp. 103 ss.; C. Beltrame, *Archeologia marittima del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna*, Roma, 2012, p. 174.

²⁰ J.H. Pryor, *Geography, Technology and War. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 646-1571*, Cambridge, 1987, pp. 25 ss.; Id., *The voyage of Rutilius Namatianus: from Rome to Gaul in 417 C.E.*, *Mediterranean Historical Review*, 4, 1989, pp. 271-280; R. Duncan-Jones, *Structure and scale in the roman economy*, Cambridge, 1990, pp. 7 ss.; P. Reynolds, *Trade in the Western Mediterranean, AD 400-700: The ceramic evidence*, Oxford, 1995, pp. 131 ss.; P. Horden, N. Purcell, *The corrupting sea: a study of Mediterranean history*, Oxford, 2000; P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, cit., p. 6.

²¹ X. Nieto, *Le commerce de cabotage et de redistribution, La navigation dans l’Antiquité*, Aix-en-Provence, 1997, pp. 152 ss.

²² X. Nieto, *Le commerce de cabotage et de redistribution*, cit., p. 154.

²³ C. Beltrame, *Archeologia marittima del Mediterraneo*, cit., p. 176.

²⁴ X. Nieto, *Le commerce de cabotage et de redistribution*, cit., p. 154; P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, cit., p. 112. Il carico del relitto augusteo Sud Perduto 2 è stato attribuito in base alle iscrizioni a tre diversi *vectores*, quello di Port-Vendres II, piccola imbarcazione affondata tra il 41/2 e il 50 d.C., invece ad almeno ben nove diversi mercanti caricatori; H. Bernard, *Nouvelles épaves hispaniques de Corse: Sud Perduto 2 (Bonifacio) et Marina di Fiori (Porto Vecchio)*, *Comercio, redistribution y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterraneo*. *Actas V Jornadas de Arqueología Subacuática, Gandia 2006 (Valencia, 2007)*, pp. 461-471; D. Colls, R. Etienne, *et al.*, *L’épave Port-Vendres II et le commerce de la Bétique a l’époque de Claude*, *Archaeonautique*, I, Paris, 1977, p. 139; P. Arnaud, *Ancient sailing-*

anfore fungibili, con consegne differenziate di prodotti, tutti dello stesso tipo e della medesima qualità, riapre la possibilità di navigazioni itineranti anche per grandi imbarcazioni, rendendo possibile consegne differenziate in scali multipli su itinerari già previsti in precedenza o anche dirottando talvolta temporaneamente dalla destinazione finale per approfittare della sopravvenuta notizia dell'apertura di un mercato favorevole.

Si è, di recente, dimostrato che per ragioni nautiche non poteva esistere in età romana una netta contrapposizione tra navigazioni d'altura e navigazioni di cabotaggio e che anche le prime, in certe zone e in certi periodi dell'anno, erano di necessità soggette a navigazioni segmentate²⁵ e, sembra a me evidente, che solo senza 'rotture del carico', con consegne alla rinfusa, si sarebbe potuto approfittare utilmente di eventuali scali commerciali intermedi. In verità, anche le piccole imbarcazioni, frequentemente impegnate in operazioni, che si è voluto denominare di 'capotage'²⁶, cioè veleggiando da capo a capo, da golfo a golfo, avrebbero potuto al contrario effettuare un commercio a lunga distanza, senza praticare esclusivamente un commercio locale, e il loro ruolo non sembra fosse limitato semplicemente alla mera redistribuzione. Sembra allora possibile concludere: "c'est sans doute la combinaison des deux pratiques au sein des mêmes routes qui a constitué la norme"²⁷.

La grande lentezza della più parte dei viaggi documentati nel P.Bingen 77, rispetto ai tempi attuali della navigazione a vela - per lo più di piccoli ἄγκυροι (*actuariae*), cioè di unità impegnate nel trasporto commerciale a breve e media distanza a propulsione mista - è stata convincentemente spiegata facendo ricorso a scali temporanei per ragioni meteorologiche non registrati²⁸, ma potrebbe essere anche giustificata con l'espletamento di piccoli trasporti intermedi occasionali, associati ad un commercio itinerante imprevisto, non sempre dichiarato e imposto da una navigazione segmentata²⁹, che pure coinvolgeva anche le grandi navi.

Prendendo spunto dal recente rinvenimento nel porto di Marsiglia di frammenti di casse marcate da sigilli di una delle stazioni doganali della *Quadragesima Galliarum*³⁰ e dalla rarità di menzioni epigrafiche del personale incaricato della percezione di tale *portorium* (*portitores*), si è però ritenuto di poterne desumere che il traffico interprovinciale dovesse necessariamente transitare per un numero limitato di porti specifici dotati dell'infrastruttura doganale in grado di assicurare la percezione dei diritti doganali, di certificare cioè lo sdoganamento dei beni trasportati, siti esclusivi in condizioni di autorizzare la commercializzazione e la redistribuzione all'interno del relativo spazio fiscale³¹. In tali condizioni, negli scambi commerciali a lunga distanza

routes and trade patterns: the impact of human factors, *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean* (ed. D. Robinson, A. Wilson), Oxford Centre for Maritime Archaeology, Monographs, 2012, p. 72.

²⁵ P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, cit., pp. 5 ss.; 97 ss.; 123 ss.; 231 ss.

²⁶ P. Arnaud, *Ancient sailing-routes and trade patterns*, cit., p. 60.

²⁷ P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, cit., p. 118 e s.

²⁸ P. Heilporn, op. cit., p. 342.

²⁹ P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, cit., pp. 107 ss.

³⁰ J. France, A. Hesnard, *Une statio inédite du Quarantième des Gaules et les opérations commerciales dans le port romain de Marseille (place Jules-Verne)*, *JRA*, 8, 1995, pp. 78-93; J. France, *Quadragesima Galliarum: l'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques de l'Empire romain : 1er siècle avant J.-C.-3er siècle après J.-C.*, 2001.

³¹ P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, cit., p. 115; Id., *Ancient sailing-routes and trade patterns*, cit., p. 64.

vi sarebbe stato ben poco interesse ad una frammentazione dei percorsi, imponendosi rotte binarie dirette con lo sbarco delle merci solo in stazioni doganali determinate, evitando, quindi, il prolungamento dei tempi e dei relativi adempimenti burocratici.

Tuttavia, il lungo elenco dei porti, previsto nel §. 9, ll. 22-26 del *Monumentum Ephesinum* del 9 luglio del 62 d.C., dimostra quanto dettagliata fosse l'ubicazione delle località costiere della provincia romana d'Asia, ove erano posizionati gli uffici doganali, dei quali si conoscono addirittura le dimensioni delle diverse stanze³². Inoltre al §. 16, ll. 40 – 42 era previsto, in assenza di appaltatori *in loco*, affidare la ricezione della *professio* alla massima carica magistratuale della città più vicina e numerose comunità locali mantennero a lungo a proprio beneficio, con il permesso e sotto il controllo di Roma, i privilegi di esazione preesistenti alla dominazione romana, ulteriormente ampliando il già dettagliato elenco fiscale ove sarebbe stato possibile approdare e corrispondere il dazio, anche per le grandi imbarcazioni. Praticamente non sembra che vi fosse alcun reale problema daziario, causato da una presunta carenza di stazioni portuali di dogana, nelle località costiere dell'Asia, ma verosimilmente anche negli altri approdi dell'impero, in quanto sarebbe stato possibile corrispondere il *portorium* eventualmente nella cittadina più vicina, in un quadro politico di un Mediterraneo ormai unificato, sempre più proteso a non subire intralci di alcun tipo negli scambi mercantili, anche a lunga distanza.

Tuttavia, secondo Bresson³³, all'approdo nelle città greche e in età romana, ogni mercanzia da porre in vendita avrebbe dovuto essere scaricata, versando il relativo diritto d'importazione per poi dover corrispondere nuovamente il dazio di esportazione per quanto rimasto invenduto e da reimbarcare. Un campione, in tal caso, da esporre per un periodo di tempo limitato nel luogo dove si praticava la vendita su campione (*δείγμα*), senza necessità di sbarcare e reimbarcare le merci attraccate, avrebbe potuto evitare tale intralcio, incrementando le vendite su campione, ma soprattutto concentrandole in alcuni porti aperti agli stranieri e diversi dai più numerosi approdi destinati alla redistribuzione locale.

Se comunque le imbarcazioni di una certa stazza potevano liberamente approdare, per la presenza di stazioni doganali, ove si ritenesse più opportuno e accessibile, commerciando merci di non elevata qualità trasportate alla rinfusa nelle stive divenute ormai sempre più capienti, occorre tuttavia spiegare come ciò fosse divenuto possibile senza alcuna 'rottura del carico', spreco di tempo e di manodopera, tutte plausibili obiezioni economiche che sono state avanzate.

Si deve all'utilizzo di vasetti campione (*δείγματα*) -, anforischi, vasetti, sacchetti, fiaschette sigillate – assai utili anche nel trasporto alla rinfusa, se ciò divenne sempre più praticabile, tanto per gli aridi, che per i liquidi.

La pratica del trasporto alla rinfusa in età tardo repubblicana è incontrovertibilmente testimoniata nel ben noto testo

³²*Monumentum Ephesinum* §. 30 ll. 71 – 72; G. D. Merola, *Autonomia locale governo imperiale. Fiscalità e amministrazione nelle province asiatiche*, Bari, 2001, pp. 209 ss.; G. Purpura, *La provincia romana d'Asia, i publicani e l'epigrafe di Efeso (Monumentum Ephesinum)*, IVRA, *Rivista Internazionale di Diritto Romano e Antico*, Catania, 53, 2002 (pubbl. 2005), pp. 188 e s.

³³ A. Bresson, *L'économie de la Grèce des cités, II, Les espaces de l'échange*, Paris, 2008, pp. 101-105; P. Arnaud, *Ancient sailing-routes and trade patterns*, cit., p. 65.

D. 19, 2, 31 (Alf. 5 Dig. a Paulo Epit.):

In navem Saufeii cum complures frumentum confuderant, Saufeius uni ex his frumentum reddiderat de communi et navis perierat: quaesitum est, an ceteri pro sua parte frumenti cum nauta agere possunt oneris aversi actione. Respondit rerum locatarum duo genera esse, ut aut idem redderetur (sicuti cum vestimenta fulloni curanda locarentur) aut eiusdem generis redderetur (veluti cum argentum pusulatum fabro daretur, ut vasa fierent, aut aurum, ut anuli): ex superiore causa rem domini manere, ex posteriore in creditum iri. Idem iuris esse in deposito: nam si quis pecuniam numeratam ita deposuisset, ut neque clusam neque obsignatam traderet, sed adnumeraret, nihil aliud eum debere apud quem deposita esset, nisi tantundem pecuniae solveret. Secundum quae videri triticum factum Saufeii et recte datum. Quod si separatim tabulis aut heronibus aut in alia cupa clusum uniuscuiusque triticum fuisset, ita ut internosci posset quid cuiusque esset, non potuisse nos permutationem facere, sed tum posse eum cuius fuisset triticum quod nauta solvisset vindicare. Et ideo se improbare actiones oneris aversi: quia sive eius generis essent merces, quae nautae traderentur, ut continuo eius fierent et mercator in creditum iret, non videretur onus esse aversum, quippe quod nautae fuisset: sive eadem res, quae tradita esset, reddi deberet, furti esse actionem locatori et ideo supervacuum esse iudicium oneris aversi. Sed si ita datum esset, ut in simili re solvi possit, conductorem culpam dumtaxat debere (nam in re, quae utriusque causa contraheretur, culpam deberi) neque omnimodo culpam esse, quod uni reddidisset ex frumento, quoniam alicui primum reddere eum necesse fuisset, tametsi meliorem eius condicionem faceret quam ceterorum.

[Avendo più persone caricato sulla nave di Saufeio del frumento confondendolo, Saufeio aveva restituito ad una sola il frumento dalla quantità in comune e poi la nave era andata perduta. Si pose la questione se tutti gli altri possano agire con l'azione di diversione del carico contro l'armatore per la loro parte di frumento. <Il giurista> rispose che due sono i generi delle cose locate, in modo che o si restituisca la stessa cosa (così come si danno in locazione al tintore i vestiti affinché li pulisca) o si restituisca <altrettanto> dello stesso genere (come quando è dato dell'argento epurato al fuoco ad un fabbro

perché ne siano fatti vasi, oppure dell'oro perché <ne siano fatti> anelli); nella prima situazione la cosa resta del proprietario, nella seconda <questi> diviene creditore. Lo stesso diritto vale per il deposito; infatti, se qualcuno abbia depositato denaro contato cosicché non lo consegna né chiuso né sigillato, ma lo conti, colui, presso il quale è stato depositato, non deve nient'altro che pagare altrettanto denaro. Secondo quanto risulta, il frumento è divenuto di proprietà di Saufeio ed è stato correttamente dato. Ma, se il frumento di ciascuno fosse stato racchiuso in compartimenti della nave separati da tavole o in sacchi o in altri recipienti in modo tale che si potesse riconoscere di chi fosse, non avremmo potuto farne lo scambio, ed allora colui, al quale apparteneva il grano che l'armatore aveva consegnato, avrebbe potuto rivendicarlo. E perciò <il giurista ha risposto> che non approvava <l'uso del>le azioni di diversione del carico, poiché o le merci erano dello stesso genere di quelle consegnate al marinaio da divenire di proprietà del mercante facendo sorgere un credito e non sembra che vi fosse diversione, poiché erano del marinaio, o erano la stessa cosa che era stata consegnata che si doveva rendere e vi era per il locatore un'azione per il furto e perciò inutile era il giudizio per il carico dirottato. Ma, se il frumento fosse stato dato in modo tale che si fosse potuto adempiere con cose simili, il conduttore rispondeva soltanto per colpa (infatti, in un affare per il quale si concludeva un contratto con una causa rilevante per entrambi, si rispondeva per colpa), né vi era in alcun modo colpa per aver restituito il frumento <tratto dalla massa comune> ad uno solo, poiché era stato necessario cominciare a restituirlo a qualcuno, anche se <in questo modo l'armatore> rendeva la condizione di costui migliore rispetto a quella degli altri].³⁴

Il testo è tra quelli più controversi, ma oggi si propende a riconoscerne la sostanziale genuinità³⁵.

³⁴ *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae*, trad. it. a cura di S. Schipani, III, Milano 2007.

³⁵ B. Albanese, Per la storia del *credutum*, AUPA, 32, 1971, pp. 88 ss.; N. De Marco, *L'Actio oneris aversi*. Appunti su di un equivoco ricostruttivo, *Labeo* 49, 2003, pp. 143 ss.; R. Fiori, La definizione della *locatio conductio*. Giurisprudenza romana e tradizione romanistica, Napoli 1999, 68 ss.; solo in parte per R. Cardilli, L'obbligazione di *praestare* e la responsabilità contrattuale in diritto romano (II sec. a.C. - II sec. d.C.), Milano, 1995, pp. 271 ss.; sul testo, di recente, S. Longo, *Emptio venditio et locatio conductio familiaritatem aliquam inter se habere videntur*. Le fattispecie gaiane oggetto di dibattito giurisprudenziale, Torino, 2019, pp. 226 ss.; *praecipue*, p. 229 e s.; M. Varvaro, accettandone la genuinità, lo prende in considerazione nel quadro della ricostruzione della storia della categoria delle *res quae pondere numero mensura constant* (M. Varvaro, Per la storia del *certum*. Alle radici della categoria delle cose fungibili, Torino, 2008, pp. 118 ss.; 37 ss.).

In seguito ad un trasporto di frumento alla rinfusa, imbarcato da più mercanti sulla nave di Saufeio, costui aveva prelevato ad uno scalo della nave³⁶ una certa quantità del grano comune, restituendola ad uno dei mercanti; ma successivamente la nave era perita con tutto il carico e dunque gli altri (*ceteri*) caricatori-ricevitori chiesero ad Alfeno un parere per intentare un'azione per il 'dirottamento del carico', che venne però esclusa nella risposta del giurista, facendo riferimento a una fondamentale distinzione, utilizzata dai giuristi romani per inquadrare il contratto di trasporto di merci nell'ambito della locazione, in *duo genera rerum locatarum*: quando cioè il *nauta* si fosse obbligato a restituire proprio l'identica merce trasportata (*idem*) o quando, invece, si fosse impegnato a restituire soltanto altrettanti prodotti dello stesso genere (*eiusdem generis*).

Nel primo caso la mercanzia veniva trasportata, in seguito all'apposizione di un contrassegno all'imbarco sulla nave per la sua esatta identificazione alla riconsegna (*χειρέμβολον*)³⁷, tanto nell'interesse del mercante vettore, per avere poi restituita l'identica merce, restandone però *dominus* e sopportandone il conseguente rischio in caso di perdita (*casum sensit dominus*)³⁸, ma quanto soprattutto nell'interesse del *nauta*, che la imbarcava, che veniva dunque esentato dalla sopportazione del rischio del trasporto, non divenendo padrone della mercanzia.

Nel secondo caso invece, quello del trasporto alla rinfusa, verificandosi la *mutatio dominii* e quindi l'*in creditum iri* dell'oggetto della *locatio*, dovendo il *nauta* consegnare una cosa diversa, ma della stessa materia (*eiusdem generis*), a causa dell'indistruttibilità del *genus* anche in caso di forza maggiore³⁹, costui finiva per

³⁶ N. De Marco, *L'Actio oneris aversi*. Appunti su di un equivoco ricostruttivo, *Labeo*, 49, 2003, p. 141 nt. 4 ritiene verosimile la concatenazione temporale piuttosto ravvicinata tra l'inizio delle operazioni di scarico e la perdita della nave postulata da E. De Santis, Interpretazione del fr. 31 D. 19.2 (*Alfenus libro V digestorum a Paulo epitomatorum*), *SDHI* 11, 1945, 94, in base allo stretto collegamento della forma sintattica *reddiderat de communi et navis perierat* e dunque che all'arrivo a destinazione fosse iniziato lo scarico con la riconsegna dalla massa a uno solo dei caricatori-ricevitori, alla quale avrebbe subito fatto seguito la perdita della nave. Cfr. anche N. Benke, Zum Eigentumserwerb des Unternehmers bei der *locatio conductio irregularis*, *ZSS*, 104, 1987, p. 194 nt. 118. Ma nel porto stesso, o piuttosto nella prosecuzione del viaggio verso altri porti? Cfr. R. Cardilli, L'obbligazione di *praestare*, cit., p. 271 nt. 104. La richiesta relativa 'al dirottamento del carico' proposta nel testo lascia invece supporre che il trasporto commesso a Saufeio non avesse una destinazione unica per tutti i caricatori (ne dubita N. De Marco, *L'actio oneris aversi*, cit., p. 141 nt. 2); B. Albanese, Per la storia del *creditum*, *AUPA*, 32, 1971, p. 89 dubita che la restituzione possa essere avvenuta addirittura prima della partenza.

³⁷ Sul *χειρέμβολον* e la confutazione delle diverse ipotesi avanzate nel tempo cfr. G. Purpura, Il *χειρέμβολον* e il caso di Saufeio, cit., pp. 127-152; *praecipue*, pp. 133 ss.; su alcuni sigilli pisani cfr. M. Firmati, Sigilli di *mercatores* per doli dal porto di Pisa, *Instrumenta Inscripta*, V, *Signacula ex aere*. Aspetti epigrafici, archeologici, giuridici, prosopografici, collezionistici, Atti del Convegno Internazionale, Verona, 20-21 sett. 2012, Roma, 2014, pp. 383-391; su di un *signaculum* per anfore Dressel 20 cfr. ora P. Berni Millet, D. Gorostidi Pi, *C. Iulius Valerianus et C. Iulius Iulianus: mercatores* del aceite bético en un *signaculum* de plomo para ánforas Dressel 20, *JRA*, 26, 2013, pp. 167-190 e, in generale, M. Mayer i Olivé, *Opercula*, los tapones de ánfora: un indicador económico controvertido, *Instrumenta inscripta latina*, II, Akten des 2. Internationalen Kolloquiums, Klagenfurt, 5-8 maggio 2005, pp. 223-239.

³⁸ La sopportazione del rischio da parte dei mercanti caricatori al tempo di Alfeno, ma ancora di Giustiniano, è attestato anche in Sen., *De ben.* 7.10.2: ... *nullam excusationem (maiores) receperunt* ... e in I. 3.14.2: *Et is quidem qui mutuum accepit, si quolibet fortuito casu quod accepit amiserit, veluti incendio ruina naufragio aut latronum hostiumve incursu, nihilo minus obligatus permanet. 'Is quidem qui mutuum accepit'* non si riferisce ovviamente al mutuatario della *pecunia traiecticia*, né ad un *nauta* – trasportatore alla rinfusa, *sine recepto*, dopo Alfeno.

³⁹ «Dalla *locatio* di cose generiche derivava una responsabilità illimitata in caso di mancata consegna, come fin troppo chiaramente si evince dal testo in questione», F.M. De Robertis, D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana, *SDHI*, 31, 1965, p. 101 nt. 35; 107 nt. 78; R. Cardilli, L'obbligazione di *praestare*, cit., pp. 263 s.; G. Purpura, Il *χειρέμβολον* e il caso di Saufeio, cit., p. 141.

dovere sopportare il rischio e dunque nel caso del trasporto alla rinfusa sulla nave di Saufeio il mercante che aveva riavuto la propria quota di grano avrebbe dovuto, secondo il responso, considerarsi fortunato e Saufeio, per la restituzione della prima partita di grano, senza colpa o responsabilità alcuna.

Ma allora perché gli altri caricatori-ricevitori (*ceteri*), rimasti creditori del *nauta* in seguito alla *mutatio dominii* derivante dal trasporto alla rinfusa, furono indotti a chiedere ad Alfeno un parere per intentare invece un'azione per il 'dirottamento del carico'?

E' evidente che, al momento della proposizione ad Alfeno della *quaestio*, per i mercanti caricatori di merci alla rinfusa anche la via della distinzione in *duo genera rerum locatarum*, che avrebbe potuto consentire di eccepire la *mutatio dominii* e la sopportazione del rischio da parte di Saufeio, risultasse già preclusa⁴⁰. Non si può infatti accogliere la spiegazione proposta da Ménager⁴¹ che l'intera nave fosse stata locata in blocco da più mercanti vettori per un trasporto in comune alla rinfusa, perché in tal caso non avrebbe avuto alcun senso evocare la *mutatio dominii* e la sopportazione del rischio da parte del *nauta*, responsabile solo delle buone condizioni dell'imbarcazione messa a disposizione. Il frumento in comune sarebbe infatti rimasto di proprietà dei mercanti locatori ed invece Alfeno dichiara che, *secundum quae videri, triticum factum Saufei et recte datum*. Di quale *aversio* avrebbe potuto essere sospettato Saufeio se la nave fosse stata locata dai mercanti in piena autonomia? E' evidente che l'unica possibilità è quella di supporre una *locatio ad onus vehendum*, implicante una rotta programmata, necessariamente in via di massima⁴², sotto il comando di Saufeio, che però comportava un reale acquisto della proprietà alla rinfusa da parte del conduttore, e non una mera disponibilità delle quote astratte di proprietà di ciascuno dei mercanti caricatori, come avrebbe dovuto essere normale⁴³, ai fini del compimento dell'*opus*.

Sembra che in seguito all'incremento del commercio, dei rischi, e al conseguente riconoscimento della clausola edittale relativa al *receptum*, che si ritiene già operante almeno sul finire del II sec. a.C.⁴⁴, i mercanti vettori di merci identificate con

⁴⁰ In merito all'inimputabilità del *nauta* cfr. F.M. De Robertis, D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi, cit., 104 nt. 53: «...è certo che per il *naufragium*, anche nell'ipotesi più radicale di contratto garantito mediante *receptum*, soccorreva, fin dall'età di Labeone, apposita eccezione liberatoria: e siamo solo a qualche lustro di distanza da Alfeno Varo». R. Fiori, *La definizione della locatio conductio*, cit., p. 76 ipotizza che i *complures* abbiano prospettato una ricostruzione giuridica della fattispecie poi non accolta nel responso, e aver richiesto un'azione penale analoga all'*actio furti* proprio perché ritenevano di essere *domini* del frumento. «Se così fosse, potremmo immaginare che al contrario Alfeno, ritenendo che non vi fosse alcuna comunione tra i mercanti e che la proprietà del grano fosse passata a Saufeio, abbia risposto che non c'è stata alcuna *aversio*».

⁴¹ L.-R. Ménager, *Naulum et receptum rem salvam fore*. Contribution a l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes, en droit romain, RHD, 38, 1960, p. 182.

⁴² D. 19, 2, 31: *...quoniam alicui primum reddere eum necesse fuisset...*

⁴³ Si è parlato in proposito di una *locatio irregularis*. R. Fiori, *La definizione della locatio conductio*, cit., p. 80: «la giurisprudenza tardo-repubblicana non escludeva il ricorrere di una *locatio conductio* anche in quei negozi in cui si realizzava un trasferimento di proprietà». L. Amirante, *Ricerche in tema di locazione*, Milano, 1958, pp. 59 ss., rileva «che il responso non distingue due tipi di locazione, ma soltanto *duo genera* di *res locatae*. Sicché, l'eventuale passaggio del dominio è soltanto 'una conseguenza della qualità della cosa consegnata' e non implica in alcun modo una distinzione nell'ambito del *locatum-conductum*».

⁴⁴ Cfr. la lucida sintesi della questione in F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, Ann. Univ. Bari 13, 1953, pp. 5 ss. e la ricostruzione di L.-R. Ménager, *Naulum et receptum rem salvam fore*, cit., pp. 177 ss. *praecipue*, pp. 197 e s. Secondo l'opinione tradizionale il *receptum* sarebbe stato creato dal pretore per accrescere la responsabilità del *nauta* nei confronti dei mercanti vettori; per De Robertis, *op. cit.*, pp. 32 ss.; 41 ss., invece, per alleggerirla, poiché il *nauta* sarebbe stato

χειρέμβολον, potessero trasferire sul *navicularius*, in seguito alla corresponsione di un nolo un po' più elevato, comprensivo del costo del *receptum*, quel rischio che già i trasportatori romani *ad onus vehendum* di cose di più vettori, individuate solo nel *genus*, erano costretti a sopportare per la *mutatio dominii*. Se ciò inevitabilmente innalzava il costo del trasporto di merci identificate e garantite con il *receptum*, al quale vantaggiosamente e frequentemente dovevano fare ricorso i mercanti vettori a causa dell'incremento dei rischi conseguenti alla pirateria nel II/I sec. a.C., l'introduzione del *receptum* finiva in pratica per equiparare, sotto il profilo del rischio trasferito al *navicularius*, il regime delle merci *signatae* con *receptum* a quello delle merci trasportate alla rinfusa, che restavano però meno costose sotto il profilo del costo della spedizione. Da tale vantaggio poteva scaturire un più frequente ricorso a tale tipo di trasporto, che risulta infatti nel I sec. a.C. incrementato⁴⁵. Il fatto però che il trasportatore, sia di merci con *receptum*, che alla rinfusa, risultasse adesso notevolmente gravato dai non indifferenti rischi conseguenti a *vis maior*, fatalmente dovette spingere il pretore ad attenuare tale pesante responsabilità accogliendo, solo a qualche lustro di distanza da Alfeno Varo, l'*exceptio* ritenuta non iniqua da Labeone per l'ipotesi più radicale di contratto garantito mediante *receptum*⁴⁶; notizia questa che anche ci consente implicitamente di presumere la precedente esclusione pure nel caso di trasporto alla rinfusa dell'illimitata responsabilità che sarebbe dovuta discendere dall'automatica applicazione dei principi regolanti la prestazione di cose individuate nel *genus*. Se infatti il *nauta* che avesse effettuato il *receptum*, cioè assunto convenzionalmente specifico obbligo di *salvas merces in portum perducere*, percependo così un più elevato nolo, avrebbe potuto essere esentato dai rischi del naufragio e della pirateria, ma non ovviamente da altri rischi rientranti nei c.d. *casus minores* (*incendium, iactus mercium, ictus fulminis, mortes servorum, latronum hostiumve incursus, fugae servorum, ruina, rapinae, tumultus, animalium casus mortisque, etc.*)⁴⁷, che ancora giustificavano il *receptum*, sembra logico ritenere che ancor prima dell'*exceptio labeoniana*, per i *navicularii* che non percepivano un più elevato nolo, fosse stata riconosciuta una responsabilità soggettiva, solo per *culpa*, in tutti i casi ordinari di *locatio conductio* finalizzata al trasporto, in conformità ad una consolidata e concorrenziale pratica marittima mediterranea necessariamente imposta dalla eventualità della scomparsa senza alcuna notizia della nave con l'intero carico ed equipaggio. E certamente nel caso di un trasporto alla rinfusa interrotto da *vis piratarum* o *naufragium* non si poteva imputare a Saufeio nulla che configurasse una

responsabile solo delle merci per le quali fosse stato corrisposto il *receptum* (J. Rougé, L'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain, Paris, 1966, p. 384). Ma secondo le regole preesistenti della locazione le merci *signatae*, senza volere corrispondere il *receptum*, avrebbero pur potuto continuare ad essere trasportate a rischio del mercante vettore, anche se certo adesso convenivano meno al *nauta* per la mancata percezione del ricavo del *receptum* e, soprattutto, in quanto non agevolavano un trasporto 'senza rottura del carico'. Secondo J.A. González Romanillos, Observaciones sobre la responsabilidad en el *receptum nautarum*, Sem. Complutenses de Derecho Romano, 2004, XVI, pp. 277 ss. il *receptum* sarebbe stato ideato per coprire esclusivamente i casi di furto e di danno delle mercanzie imbarcate.

⁴⁵ G. Purpura, Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio, cit., pp. 143 ss

⁴⁶ D. 4.9.3.1 (Ulp. 14 ad ed.): *Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari*; F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 85, 102; F.M. De Robertis, Ancora sul *receptum nautarum* (*Actio de recepto e actio locati*), RDN, 24, 1958, pp. 256 ss.; F.M. De Robertis, D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi, cit., p. 106. R. Cardilli, L'obbligazione di *praestare*, cit., p. 264.

⁴⁷ F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., 86 e nt. 4.

violazione della normale responsabilità per *diligentia*. Per tale ragione ai *ceteri* non rimase altra risorsa che cercare di esperire - con espressioni nella richiesta ad Alfeno non proprio giuridicamente felici riportate nel testo del Digesto⁴⁸ - il disperato tentativo di ribadire la violazione contrattuale per ‘diversione dalla rotta’ prevista⁴⁹, sostenendo di essere stati così sfavoriti e mirando ad ottenere, non tanto il limitato soddisfacimento in proporzione sull’unica quota preventivamente ad uno solo restituita, ma ciascuno dal *nauta* l’integrale recupero del rispettivo carico per disparità di trattamento. L’alternativa posta da Alfeno tra *actio furti* in caso di trasporto di cose determinate ed esclusione di essa, anche per la *mutatio dominii*, in caso di trasporto alla rinfusa, avrebbe finito per escludere in Saufeio, *furtum*, *culpa* o qualsiasi disparità di trattamento, «poiché da qualcuno era stato pur necessario cominciare a restituire».

Da tutto ciò può evincersi innanzitutto che i giuristi romani, posti dinnanzi alle collaudate convenzioni di trasporto, certamente ampiamente diffuse nella prassi ellenistica mediterranea tra mercanti di varie nazionalità e che diverranno note almeno dall’età augustea come ναυλωτικαί ο ναυλώσεις⁵⁰, cercarono di inquadrarle in qualche

⁴⁸ G. Purpura, Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio, cit., pp. 139-140; non solo dunque l’espressione atecnica che appare in quest’unico testo di *actio oneris aversi*, ma anche le espressioni del testo che facevano riferimento a una *confusio* (*frumentum confunderunt*) o a una *communio* (*reddere de communi*) tra i *complures*, che non sono né una interpolazione, né una improprietà di linguaggio da parte di Alfeno (E. De Santis, Interpretazione del fr. 31 D. 19.2, cit., pp. 98 ss.; L. De Sarlo, I *Digesta* di Alfeno Varo, Milano 1939, p. 57; A. Metro, Locazione e acquisto della proprietà: la c.d. *locatio-conductio irregularis*, SCDR 7, 1995, pp. 210 e s.), bensì imprecisioni dei *complures* (A. Wilinski, D. 19.2.31 und die Haftung des Schiffers im altrömischen Seetransport, Annales Univ. Mariae Curie-Sklodowska, 7, 1960, pp. 353 ss.; F.M. De Robertis, D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi, cit., p. 100 nt. 33; R. Cardilli, *L’obbligazione di praestare*, cit., p. 271 nt. 102; R. Fiori, *La definizione della locatio conductio*, cit., 76.).

⁴⁹ Non dunque nel senso traslato e tecnico del termine *aversio*, cioè per la ‘sottrazione del carico’, ma nel suo significato principale e atecnico, per l’aver dunque seguito una rotta inidonea per il trasporto affidato, che favoriva uno solo dei mercanti caricatori. Le opinioni che si sono contese il campo sulla misteriosa *actio oneris aversi*, secondo A. Biscardi (NNDI, I, 267, s.v.), si riducono sostanzialmente a tre «poiché la tesi che essa fosse un’*actio furti* speciale, riconosciuta dal *ius civile*, è ormai abbandonata): a) l’*actio oneris aversi* era un’azione contrattuale analoga all’*actio locati*, come tale caduta precocemente in desuetudine in seguito alla generalizzazione ed allo sviluppo di questa (P. Huvelin, *Études d’histoire du droit commercial romain*, Paris 1929, 115 ss.); b) l’*actio oneris aversi* era nient’altro che l’*actio locati* nella sua esperibilità per il caso di *oneris aversio* (G. Beseler, *Aequitas*, in ZSS 45, 1925, 467); c) l’*actio oneris aversi* era identificabile con l’*actio furti adversus nautas*, che è un’azione pretoria (S. Solazzi, *Appunti di diritto romano marittimo: L’actio oneris aversi*, in RDN 2, 1936, 268 ss.)). Più recenti sono la messa a fuoco della letteratura effettuata da A. Bessenyö, *Das Rätsel der actio oneris aversi. Eine Exegese von D. 19.2.31*, in *Iura antiqua-iura moderna, Festschrift Ferenc Benedek*, Kiado 2001, 23 ss., che la ritiene una *condictio triticaria*, basata sulla presunta configurazione come mutuo del rapporto di Saufeio con i suoi caricatori (p. 54) e la valutazione di B. Forschner, *Das Schiff des Saufeius* (8 November 2011), in *Forum historiae iuris* (<http://www.forhistiur.de/en/2011-11-forschner/>), che la considera un’azione penale desueta. Convincentemente N. De Marco, *L’actio oneris aversi. Appunti su di un equivoco ricostruttivo*, cit., ha sostenuto però che si tratta in realtà di equivoco ricostruttivo, basato su una espressione atecnica utilizzata dagli interroganti. La marcata genericità della *quaestio* proposta al giurista come ultima risorsa dagli insoddisfatti mercanti, adusi a concordare puntualmente le rotte da seguire per ogni navigazione, come nella singrafe di Lacrito e nelle orazioni pseudo-demosteniche in genere, che nel celebre prestito di Callimaco (D. 45.1.122.1), potrebbe suggerire che costoro possano aver proposto di agire per una presunta deviazione di rotta, la quale finiva per rendere migliore la condizione di uno rispetto agli altri, mirando così all’intero recupero delle rispettive quote. Ma Alfeno per un trasporto alla rinfusa, proprio nella parte finale del *responsum* (*...quoniam alicui primum reddere eum necesse fuisset*), esclude l’ammissibilità della proposta formulata - ricordiamo - non da giuristi e relativa ad una deviazione che, in caso di merci chiaramente identificate avrebbe invece potuto determinare *culpa* (*actio locati*) o addirittura *furtum* (*actio furti adversus nautas*).

⁵⁰ J. Velissaropoulos, *Les naucleres grecs*, Geneve – Paris, 1980, pp. 280 ss.; P. Arnaud, *Aux marges du formalisme juridique romain: le contrat de nautisme*, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 37, 2019, pp. 378 ss., secondo il quale il più antico documento sarebbe, al momento attuale, il P.Koel. 3, 147 del 30/27 a.C., che precede il P.Oxy. XLV, 3250 del 62 d.C., ritenuto dalla Velissaropoulos, come il più vetusto. E’ da notare che, secondo Arnaud, riproducendo

modo, come nel caso del prestito marittimo o dell'avaria, utilizzando gli strumenti giuridici romani a loro noti e disponibili. La locazione di un'intera nave innanzitutto (*locatio/conductio per aversionem*), sia a tempo o a viaggio, perché questo era il caso più semplice e primitivo per risolvere il problema del trasporto di merci non disponendo di un mezzo nautico idoneo; o solo di uno spazio a bordo dove stivare le merci che sarebbero state trasportate verso una destinazione predeterminata (*locatio rei*). In tali casi il mercante vettore si presentava come *locator*, che sopportava ovviamente il rischio della perdita delle proprie merci imbarcate, e il *nauta* come *conductor*, alle dipendenze del mercante. Allo stesso modo avveniva se più mercanti si fossero associati per locare un'unica nave o spazi distinti, occupati da merci contrassegnate, per far seguire una rotta con un unico scalo o con molteplici approdi. Se però le merci all'imbarco non fossero state contrassegnate e, conferendo al *nauta* una più ampia autonomia, fossero state trasportate alla rinfusa *ad onus vehendum* - in tale fase iniziale del trasporto romano - esse avrebbero viaggiato a rischio del *nauta*, che tuttavia sarebbe stato, ovviamente, alquanto riluttante ad accettarle.

Con il riconoscimento del *receptum* i trasportatori romani sarebbero stati posti alla pari con gli stranieri, sopportando il rischio per le merci per le quali fosse stato corrisposto un nolo più alto e che necessariamente avrebbero dovuto essere *signatae* per identificarle. Il conseguente aggravio di responsabilità, però, dei *nautae* romani, sia per le merci *signatae* a causa del *receptum*, che per le merci non *signatae* per la *mutatio dominii*, avrebbe indotto in un primo tempo a riconoscere l'esenzione da forza maggiore per le merci alla rinfusa, in conformità alla prassi mediterranea, che da tempo concepiva il contratto di trasporto come una μίσθωσις e in particolare una ἐργολαβία⁵¹, ove il *nauta* si presentava come un *conductor*, per esprimersi alla latina, di un servizio (*opus*) che lo obbligava a restituire ormai solo se vi fosse stata una specifica carenza nella custodia o una mancanza di diligenza a lui imputabile, ma non in caso di forza maggiore, responsabilità che avrebbe potuto essere assunta con una esplicita clausola⁵², come nel caso del *receptum*.

L'*exceptio* labeoniana, infine, riconosceva anche per i *navicularii* che avessero effettuato il *receptum* la possibilità di essere esentati per naufragio e attacco di pirati, ma naturalmente la convenzione del *salvum fore recipere* continuava ad assicurare una protezione ai mercanti trasportatori in tutti i *casus minores*, come sopra si è detto, e ciò non era certamente poco.

Senza *receptum*, dunque, sia che le merci fossero contrassegnate o fossero prive di marchi, esse viaggiavano ormai indifferentemente a rischio dei mercanti caricatori, come avveniva già nella pratica ellenistica dei trasporti annonari, ove la responsabilità del marinaio per il trasporto fluviale trovava nel diritto greco-egizio fondamento

modelli certamente anteriori all'impero e riferendosi a piccoli lotti di merci, frequentemente avrebbero potuto essere dispensati dalla forma scritta. Sembra infatti che non se ne conoscano più di sette per i primi tre secoli dell'impero.

⁵¹ J. Velissaropoulos, *Les nauleres grecs*, cit., pp. 282 ss.

⁵² Già M.A. de Dominicis, *La clausola edittale salvum fore recipere* esclude in età classica la responsabilità per custodia dei *nautae* nel caso di forza maggiore?, *Atti e Mem. dell'Accad. di Scienze, Lettere ed Arti di Padova*, 49, 1933 = *St. vari di St. del Dir. Rom.* (1933-1937), Padova, 1950, pp. 72 e s.; G. Purpura, *Il χερπέμβολον e il caso di Saufeio*, cit., p. 147; sulla custodia, *receptum* e responsabilità contrattuale si veda ora C. Peloso: *Custodia, receptum e responsabilità contrattuale*, *Seminarios Complutenses de Derecho Romano*, XXIX, 2016, pp. 263-302.

contrattuale, non legale, come ha opportunamente sostenuto Cenderelli in contrasto con Meyer Teermer⁵³, osservando che la ricorrente preoccupazione dei mittenti di inserire nelle singrafi nautiche (ναυλωτικὰ συγγραφαί) clausole espresse di garanzia non può certo spiegarsi, come ritenuto da Meyer Teermer, con l'assillo di rendere il vettore, in tal modo, più sollecito e attento alla custodia del carico e di preconstituire in tal modo una prova più sicura dell'obbligo di garanzia in vista di eventuali future contestazioni, bensì con il fatto che il regime del trasporto fluviale in Egitto non prevedeva automaticamente a carico del *nauta* la responsabilità assoluta e illimitata di conservazione delle merci, ma essa avrebbe potuto essere pattuita, corrispondendo un più elevato nolo, come nel regime romano della fine dell'età repubblicana.

Il progressivo e naturale accostamento delle pratiche marittime romane alle ellenistiche è possibile che sia stato favorito da contatti specifici, intercorsi a tale scopo. V'è infatti chi ha ipotizzato che la visita in Egitto di alcuni romani, come Lucio Mummio nel 112 a.C., seguito poi da altri, fosse stata effettuata proprio per apprendere le pratiche della progredita amministrazione agraria, del prelievo granario convogliato lungo il Nilo ad Alessandria, e del commercio tolemaico per poi diffonderle nel mondo romano⁵⁴.

Tali pratiche nel mondo romano prevedevano ormai prevalentemente all'imbarco delle mercanzie, a corredo della *locatio mercis vehendae*, comprovata da testimoni, ma riversata *ad probationem tantum* in un atto documentale, che avrebbe potuto assumere la forma della *testatio*, la realizzazione a cura del *nauta* e dei suoi sottoposti, abilitati alla ricezione, stivaggio e custodia delle merci, di χειρέμβολα di vario tipo (su pozzolana, piombo, argilla, legno, *etc.*), prima al fine di schivare il rischio implicito nel trasporto alla rinfusa, poi per l'identificazione, ma non più per trasferire il rischio, che avrebbe potuto essere adesso assunto volontariamente dal *nauta* tramite *receptum*. Quindi la predisposizione di una triplice lista di accompagnamento delle merci, una per il mercante caricatore (o ad opera del medesimo), un'altra per il *nauta* e infine l'ultima per il destinatario⁵⁵. Infatti il controllo delle mercanzie, da consegnare al destinatario, identificate dai marchi e da costui verificate all'arrivo, rilasciando una quietanza⁵⁶, sarebbe stato grandemente facilitato da tale documentazione, come avveniva già da tempo in Egitto e nella prassi mercantile mediterranea, ove si

⁵³ A. Cenderelli, Rec. a A.J.M. Meyer-Termeer, Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht, [Studia Amstelodamensia ad epigraphicam, ius antiquum et papyrol. pertinentia, XIII, Terra, Zutphen 1978], RHD, 49, 1981, pp. 180 ss. Cfr. anche E. Jakab, Vertragsformulare im *Imperium Romanum*, ZSS, 123, 2006, 91 s.; G. Purpura, *l.c.*

⁵⁴ J. Frösen, Chi è il responsabile?, Il trasporto del grano nell'Egitto greco e romano, Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia. Università di Perugia 1, Studi classici 18, 1980, p. 175.

⁵⁵ Quest'ultima si presenta in forma epistolare in TPSulp. 80 (= *Tab. Pomp.* 47) ed è ritenuta da Bove un *mandatum per epistulam* con χειρέμβολον (L. Bove, TPSulp. 80 (= *Tab. Pomp.* 47): un *mandatum per epistulam* (con χειρέμβολον: Ulp. D.4.9.1.3)?, Studi Grelle, Bari 2006, 21 ss. Sulla questione però si veda G. Purpura, Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio, cit., pp. 134 ss.; 148 e s. Nel trasporto annonario in Egitto si redigeva «una lettera di carico con le ricevute richieste in tre copie. Una spetta allo stratego, una al sitologo del magazzino centrale e la terza per accompagnare il carico. Il sitologo invia il suo rapporto sul carico direttamente ad Alessandria»; J. Frösen, Chi è il responsabile?, cit., 171 e s.

⁵⁶ Il P. Grenf. II, 108 del 167 d.C. è stato, ad es., ritenuto contenente una quietanza rilasciata dal destinatario della merce e attestante la regolarità dell'avvenuta consegna (*quas has res intra scriptas meas sanas salvas recepisse scripsi*), ma altri lo hanno considerato una copia della convenzione con la quale il *nauta* assumeva il *periculum*, in seguito al *receptum*. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., 157 nt. 1; P.I. Carvajal, *Receptum nautarum* and the Grenf. II, 108 Papyrus, Index. 36, 2008, pp. 599 ss.

utilizzavano documenti di trasporto che assicuravano il riconoscimento dei prodotti, garantendone la qualità e quantità, e vari, puntuali accorgimenti per il riscontro del volume e peso, come i *σηκῶματα* (*mensae ponderariae*)⁵⁷, tanto nel momento dell'imbarco (*παράδοσις*), con la consegna di una *tessera* forata, che veniva appesa ad un apposito strumento, e veniva riconsegnata al momento dello sbarco per controllare con continuità la movimentazione della mercanzia⁵⁸ nella pesatura (*ζυγοστασία*) e stoccaggio del carico, unitamente ai *δείγματα*⁵⁹, indispensabili, non solo nella compravendita su campione, ma soprattutto nella documentazione del trasporto alla rinfusa per il riscontro della qualità riconsegnata.

Certamente l'impiego dei *δείγματα*⁶⁰, sempre più attestati dai rinvenimenti archeologici negli ambienti commerciali dei porti, si prestava bene alla prassi della vendita su campione e su di essa si è particolarmente soffermata la dottrina, in quanto essa consentiva di effettuare il trasporto delle merci, sopportandone le relative spese, e il relativo sdoganamento, solo quando se ne fosse preventivamente assicurata la

⁵⁷ G. Geraci, *Sekomata e deigmata* nei papiri come strumenti di controllo delle derrate fiscali e commerciali, *Tout vendre, tout acheter. Structures et équipements des marchés antiques. Actes du Colloque d'Athènes, 16-19 juin 2009, Paris – Bordeaux – Athènes, 2012*, pp. 347 ss.

⁵⁸ G. Minaud, *Regard sur la comptabilité antique romaine. La mosaïque de l'Aula des Mensores à Ostie, Des doigts et des comptes*, MEFRA, 116, 1, 2004, pp. 460 ss.; G. Purpura, *Alle origini delle consuetudini marittime mediterranee. Symbola, sylai e lex Rhodia*, Convegno Trani, 30/31 maggio 2013, pp. 1 ss. [= IURA, Portale di diritto romano e dei diritti dell'antichità del Dipartimento di Storia del Diritto dell'Università di Palermo (<http://www.unipa.it/dipstidir/portale/>) = <https://academia.edu/GianfrancoPurpura>]; Id., *Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio*, cit., p. 132.

⁵⁹ Per rinvenimenti romani nel porto di Marsiglia e a Pompei v. B. Liou, M. Morel, *L'orge des Cavares: une amphorette à inscription peinte trouvée dans le port antique de Marseille*, *Revue archéologique de Narbonnaise*, 10, 1977, pp. 189 ss. (https://www.persee.fr/doc/ran_0557-7705_1977_num_10_1_1012; pp. 189 ss.). Il testo dell'anforetta di Marsiglia è: *Massil(iam) ou Massil(iensi) Rubrio / [...]sino / hord(ei) Cavar(um) / sicci mundi / i m(odii) mille (et quingenti)* [A Marsiglia o al marsigliese Rubrio ...sino, 1.500 modii di orzo (del paese dei) Cavari, secco, pulito,...]; per Alessandria, O. Guéraud, *Deux documents relatifs au transport des céréales dans l'Égypte romaine*, in *Annales du Service des Antiquités de l'Égypte*, 33 (1933), 62 ss.; Id., *Un vase ayant contenu un échantillon de blé (δείγμα)*, in *JJP*, 4, 1950, pp. 107 ss., che, oltre a quest'ultimo reperto presenta un sacchetto di cuoio con scritta: *Exemplar / hordei missi per Chae/remonam Anubionis / gubernatorem · ex no/mo memphite a<d> metropolin* [Campione dell'orzo spedito tramite il pilota Chaeremone, figlio di Anubione, dal nome Menfite alla metropoli]. Sul reperto si veda più di recente, G. Geraci, *Mensura, pondus e probatio* nel rifornimento granario di Roma imperiale (e di Costantinopoli), *Politica, retorica e simbolismo*, 2, 2002, pp. 163 ss. Sull'ampio impiego dei *δείγματα*, tanto nel commercio greco, che romano, cfr. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966, p. 419 e s.; H. Pavis D'Escurac, *La Préfecture de l'annone, service administratif impérial d'Auguste à Constantin*, Rome, 1976, pp. 231 ss.; M. Amelotti, L. Migliardi Zingale, *Una dichiarazione di naukleros del 237 a. Cr. in un papiro inedito della collezione genovese, Sodalitas. Scritti in onore di Antonio Guarino*, Napoli, 1984, VI, 3009 ss. e, in particolare, 3010, nt. 4 e 3019; D. Gofas, *Δείγμα, Ἱστορική έρευνα επί τοῦ Ἑλληνικοῦ Δικαίου τῶν συναλλαγῶν* (L'échantillon. Recherche historique sur le droit grec des affaires), Athènes, 1970 (thèse d'agrégation); Id., *ΛΟΓΩΙ ΠΡΟΒΑΣ ΣΙΤΟΥ*. A contribution to the interpretation of an early byzantine fiscal inscription, *RIDA*, 22, pp. 233 ss.; G. Geraci, *Mensura, pondus e probatio*, cit., pp. 155 ss., Id., *Feeding Rome: The Grain Supply, A Companion to the City of Rome*, Malden, 2018, pp. 231 s.; letteratura con attestazioni papiracee anche nel commercio tra privati dal III sec. a.C. al V/VI sec. d.C. [P.Cairo Zen. III, 59522; P.Cairo Zen. IV, 59696; P.Col. I, 51; P.Oxy. I, 113 (II d.C.); C. Th. 14.4.9 (*digma* 417 d.C.)]. Una tavoletta di Ercolano (TH 4) del 2 settembre del 60 d.C., con la dicitura *...signa salva praestari* relativa alla integrità dei sigilli sui contenitori di vini in uno *stabulum*, garantiva non solo dal punto di vista quantitativo, ma anche qualitativo, soprattutto se, ai fini della *degustatio*, l'assaggio del vino, una volta pronto, fosse avvenuto tramite *ampullae* sigillate, di compagno ai *dolia* stessi, per evitare l'apertura del recipiente, analogamente ai *δείγματα* frumentari (M. V. Bramante, TH 4 e la prassi romano-campana *«de re rustica»*, *Index*, 42, 2014, p. 150; D. Vera, *Un'iscrizione sulle distribuzioni pubbliche di vino a Roma* (CIL VI, 1785 = 31931), *Studi Grelle*, Bari, 2006, pp. 309 s.). Il foro che si constata nella parte inferiore del corpo di numerose anfore, chiuso da un turacciolo, serviva probabilmente per facilitare l'operazione della *degustatio*, senza rompere il sigillo dell'anfora (cfr., ad es., G. Purpura, *Alcuni rinvenimenti sottomarini lungo le coste della Sicilia Nord-Occidentale*, *Sicilia Archeologica* 28-29, 1975, p. 63, fig. 8).

⁶⁰ D.C. Gofas, *Δείγμα*, cit., pp. 139 ss.; Id., *La vente sur échantillon a Athenes d'après un texte d'Hypéride*, *Symposion*, 1977, pp. 121-129.

relativa compravendita, con il successivo controllo del campione sigillato, anticipatamente consegnato.

Ma un campione poteva pure viaggiare chiuso con un sigillo e affidato ad un sorvegliante del vettore del carico imbarcato (ἐπίπλοος o δειγμακαταγωγός⁶¹), al fine di assicurare semplicemente nel trasporto la verifica della persistenza della qualità della merce in seguito alle operazioni di imbarco, navigazione e sbarco, allo scopo di evitare ogni possibile contestazione all'arrivo, quando fosse stato dissuggellato, controllando accidentali danneggiamenti della mercanzia trasportata o, sempre possibili, frodi nautiche.

Infine un campione, nel caso di un trasporto alla rinfusa di mercanzie di non elevata qualità - non di prodotti cioè che per la propria peculiare specificità non avrebbero potuto che essere riconsegnati identici - era certo idoneo per verificare la resa di partite di mercanzie dello stesso genere di diversi vettori, trasportate alla rinfusa, evitando la fatica e la perdita di tempo dello svuotamento della stiva per la riconsegna di quanto, magari, fosse stato collocato sotto tante altre merci nel fondo della cala di una grande oneraria. Per il controllo della qualità, nel caso di liquidi, occorreva, non solo prelevare il liquido dai contenitori di trasporto, botti, anfore o *dolia* che fossero, per poi compararlo, dissuggellando il campione. A tal fine si utilizzavano delle 'pipette' in terracotta o in bronzo, inferiormente forate, frequentemente ritrovate anche nei relitti di navi, il cui impiego per immersione del recipiente in basso e successiva occlusione di un foro della parte superiore dell'attrezzo, consentiva di estrarre per depressione da barili, anfore, *dolia*, il liquido necessario per il confronto con il contenuto del δείγμα⁶².

Sono numerosi ormai i piccoli contenitori noti con tracce di scrittura, che provengono da ambienti commerciali e portuali e che potrebbero essere stati dei δείγματα. Non tutti ovviamente, né tutti adibiti allo stesso uso. Uno dei primi ad essere

⁶¹ P. Strassb. 31, 6 del III sec. d.C.

⁶² D. Djaoui, Les pipettes en terre cuite: preuve indirecte de l'utilisation des tonneaux sur Arles et Fréjus à la période flavienne, Abécédaire pour un archéologue Lyonnais. Mél. A. Desbat, Autun, 2015, pp. 207-214; D. Djaoui, L. Sieurac, A. Genot, Prélever le vin au tonneau!, Arelate dossier (https://www.academia.edu/20483316/Pr%C3%A9lever_le_vin_au_tonneau_). Un aspersione rituale, funzionante in base al medesimo principio, è stato ritrovato, insieme ad altri vasi al di sotto della porta Mugonia a Roma e risale all'VIII sec. a.C. (cfr. Archeologia Viva, 83, sett./ott. 2000, p. 47). Per le anfore intenzionalmente forate cfr. *supra*, nt. 59.

identificato come tale⁶³, è relativo ad un trasporto di grano fiscale, non privato⁶⁴, del 1 novembre del 2 a.C., ma considerato omogeneo ed unitario, pur essendo imbarcato su due diverse imbarcazioni naviganti in convoglio con uno o due δειγματα, sigillati in comune dai due rispettivi piloti, accompagnati da due legionari ἐπίπλοοι, ai quali era affidata la sorveglianza di una identica quantità di grano, 433 artabe e un quarto ciascuno, più un supplemento di mezza artaba per cento, forse come sfrido. Ma per quale motivo, visto che si trattava di due diverse imbarcazioni con due piloti e due diversi sorveglianti di identiche quantità, il grano fiscale sarebbe stato trasportato in comune con uno o due vasetti campione per entrambi?

Sembra possibile ravvisare la spiegazione nel fatto che la stazza dei due scafi non fosse eguale, uno più piccolo, caricato al massimo fino al parapetto (...ἐἰς παράφραγμα...), cioè fino al colmo della murata, l'altro di maggiore capacità, in grado d'imbarcare il resto del grano, comprendente anche il supplemento⁶⁵. In tal caso,

⁶³ SB VI, 9223: Νομοῦ ὄξ(υρυγγίτου) / Ἀμμώνιος Ἀμμωνίου κυβερνήτης πλοίου δημοσίου οὗ ἐπίσημον α...ς, δι' ἐπιπλόου Λουκίου Οὐκλατίου στρατιώτου / λεγεῶνος κβ σπείρης β κεντερωνας Μαξίμου Στολτίου, καὶ Ἑρμίας Πετάλου κυβερνή(της) ἑτέρου πλοίου / οὗ ἐπίσημον Αἴγυπτος, δι' ἐπιπλόου Λουκίου Καστρικίου στρατιώτου λεγεῶνος κβ σπείρης δ' κεντερωνας / Τίτου Πομπηίου. Ἔστιν δ<ε>ἶγμα οὗ ἐμβεβλήμεθα ἀπὸ γενη(μάτων) κη (ἔτους) Καίσαρος, ὁ μὲν Ἀμμώνιος εἰς παράφραγμα / (πυροῦ) (ἀρταβῶν) υλγδ ὁ δὲ Ἑρμίας ὁμοίως (πυροῦ) (ἀρταβῶν) υλγδ (γίγονται) αἱ ἐμβεβλημένοι διὰ Λεωνίδου καὶ Ἀπολλωνίου σιτολ(όγων) ἀπηλιώ(του) / μερίδος κάτω<<ι>> τοπαρχ(ίας) (πυροῦ) (ἀρτάβαι) ωξζ⊥ καὶ προσμετρήμεθα ταῖς ἑκατὸν ἀρτάβ(αις) (πυροῦ ἀρτάβης) (ἡμισυ), τὴν δὲ ἐμβολὴν πεποι-ἡμεθα ἀπὸ β τοῦ Ἀθῆρ ἕως δ τοῦ αὐ(τοῦ) μῆδος καὶ συνεσφραγίσμεθα τῇ ἀμφο(τέρων) σφραγίδι, τοῦ μὲν Ἀμμω(νίου) / ἧς <ε>ἰκὼν Ἀμμωνος, τοῦ δὲ Ἑρμίου ἧς <ε>ἰκὼν Ἀρποκράτης. (Ἔτους) κθ Καίσαρος Ἀθῆρ δ. (2^a mano) Ἑρμίας καὶ Ἀ<μ>μόνι<ο>ς ἐσφραγίσμ<εθ>α τὰ δ<ε>ἶγματα. (Ἔτους) < κθ > Καίσαρος Ἀθῆρ ιθ. ["Del nomo Ossirinichte. Ammonios figlio di Ammonios, pilota di un'imbarcazione pubblica il cui emblema è A..., sotto la scorta del sovrintendente (ἐπίπλοος, "sopraccarico") Lucius Oclatius, soldato della XXII legione, 2a coorte, centuria di Maximus Stoltius, ed Hermias, figlio di Petalos, pilota di un'altra imbarcazione il cui emblema è l'Egitto, sotto la scorta del sovrintendente (ἐπίπλοος, "sopraccarico") Lucius Castricius, soldato della XXII legione, 4a coorte, centuria di Titus Pompeius. Questo è il campione (δειγμα) del carico che abbiamo ricevuto in consegna dai raccolti dell'anno 28 di Cesare (Augusto): Ammonios fino al parapetto artabe di grano 433 e ¼, ed Hermias egualmente artabe di grano 433 e ¼, fanno in totale, caricate sotto la responsabilità di Leonidas e di Apollonios, sitologi della meris occidentale della toparchia inferiore, artabe di grano 866 e ½, e abbiamo aggiunto un supplemento di 1/2 artaba di grano ogni cento artabe. Abbiamo effettuato il carico dal 2 di Hathyr fino al 4 dello stesso mese e abbiamo apposto i nostri due rispettivi sigilli (... συνεσφραγίσμεθα τῇ ἀμφο(τέρων) σφραγίδι ...), quello di Ammonios il cui marchio è un'immagine d'Ammon e quello di Hermias la cui impronta è una figura di Arprocrate. L'anno 29 di Cesare (Augusto), 4 di Hathyr (1 novembre 2 a.C.). [2a mano]: Io Hermias e io Ammonios abbiamo sigillato i campioni. L'anno 29 di Cesare (Augusto), 19 di Hathyr (16 novembre 2 a.C.)]" (trad. di G. Geraci, *Sekomata e deigmata*, cit., p. 355). Correttamente O. Guéraud, *Un vase ayant contenu un échantillon de blé*, cit., pp. 107 ss., in particolare a p. 111, osserva che "le transport est effectué par deux barques jumelles: il faut concevoir les deux quantités de blé, non pas comme deux cargaisons qui se trouvent être égales, mais comme les deux moitiés d'une cargaison unique et homogène: c'est pour cela que leur égalité est poussée jusqu'au 1/4 d'artabe, que le δειγμα se réfère indifféremment aux deux bateaux, et que l'ὑπογραφή est au nom des deux κυβερνήται. Tout ceci n'exclut d'ailleurs pas qu'il ait pu exister un second vase semblable au nôtre, de sorte que chaque bateau ait eu le sien. La chose est même vraisemblable si j'ai correctement rétabli le texte fautif de la ligne 10. Mais les choses sont faites de telle manière qu'un seul vase puisse, au besoin, faire foi pour toute la cargaison des deux bateaux". L'incertezza della lettura (v. p. 114) della l. 10 (ἐσφραγίσμ<εθ>α τὰ δ<ε>ἶγματα, o piuttosto ἐσφραγίσμ<εθ>α δειγμα), non è purtroppo verificabile attraverso l'immagine allora presentata nella pubblicazione di Guéraud e oggi difficilmente risolvibile attraverso il controllo del reperto conservato al Museo del Cairo (n. 88756). Sembra, comunque, che le considerazioni dell'A. a p. 114 siano ben fondate e che dunque siano stati predisposti per sicurezza due distinti vasetti campione per ciascun battello, pur considerando il carico dei due scafi in comune, omogeneo ed unitario. Del resto, i papiri dimostrano che anche per un'unica imbarcazione potevano essere predisposti più vasetti campione (H. Zilliacus, *Neue Ptolemäertexte zum Korntransport und Staatdarlehen, Aegyptus*, XIX, 1939, p. 62, ll. 13-14 e 32-34; con le osservazioni di O. Guéraud, *op.cit.*, pp. 108 e 114).

⁶⁴ Un accurato elenco dei relitti con carico archeologicamente accertato di cereali in J. Salido Domínguez, *El transporte marítimo de grano en época romana. Problemática arqueológica*, Escuela Espanola de Historia y Arqueología en Roma-CSIC, Braga 2013, pp. 141 ss. (<http://digital.csic.es/handle/10261/84500>).

⁶⁵ Si tratta, in genere in età ellenistica, di battelli fluviali di piccola stazza (250, 300, 700 artabe). Un battello considerevolmente grande poteva superare anche le 10'000 artabe, fino a raggiungere eccezionalmente le 18'000 (H.

navigando in convoglio nelle acque tranquille del grande fiume, era possibile realizzare un δειγμα, forse per sicurezza duplicato, che infatti menzionava il totale del doppio carico, 866 artabe e mezzo. Tale menzione sarebbe stata del tutto ingiustificata, se vi fossero stati due distinti trasporti, non considerati unitari. In pratica, sembra che, caricata al massimo l'imbarcazione più piccola con la metà del grano, assegnato ad un sorvegliante, sia sembrato più prudente affidare l'eccedenza, non insignificante, ad un altro scafo di maggiore stazza, che doveva trasportare una identica quantità, più il supplemento, realizzando così in comune uno o due δειγματα con entrambi i sigilli dei due piloti, affidati alla custodia dei due ἐπίπλοοι, imbarcati sui due scafi.

E' probabile che da pratiche di tal genere, certamente utilizzate anche nel commercio privato ellenistico alla rinfusa, sia in una nave con diversi mercanti vettori e alcuni δειγματα, o addirittura, come si è visto, in più navi con uno o più δειγματα, derivi la prassi romana dei vasetti campione, ora attestata da rinvenimenti come quelli di Pompei, che di solito rivelano la natura e il contenuto dell'*exemplar*, il destinatario, il trasportatore e talvolta anche il mezzo di trasporto⁶⁶. Ma da tali reperti è impossibile desumere se si sia trattato di trasporto, in particolare di grano, alla rinfusa, che comunque non è affatto da escludere. Essendo il campione di grano destinato all'uso di uno specifico vettore, non v'era infatti alcun motivo di menzionare gli altri mercanti, eventualmente imbarcati i medesimi prodotti alla rinfusa sulla stessa nave. Solo la responsabilità in comune dei piloti e sorveglianti di un carico di Stato imbarcato su due navi, ma considerato unitario, ha indotto a registrare in SB VI, 9223 una duplice menzione. Non v'era poi alcuna formalità giuridica da rispettare, ma solo una necessità pratica, che si presenta alquanto varia, e ciò consente di aggiungere alle due brevi iscrizioni pompeiane sopra riferite un testo di ben più ampia portata, ora oggetto di un reiterato riesame: CIL IV, 9591⁶⁷. Ma anche questo *exemplar*, che pur presenta un testo

Hauben, Les propriétaires de navires privés engagés dans le transport de blé d'état à l'époque ptolémaïque, APF, Beiheft 3, Akten des 21. Intern. Papyrologenkongress, Berlin, 13-19.8.1995, Stuttgart u. Leipzig, 1997, pp. 437). Per le imbarcazioni marittime del II sec. d.C., ora ci si può avvalere del P. Bingen 77, che indica un aumento del tonnellaggio, comunque in media inferiore alle 2'500 artabe, con l'eccezione di uno scafo di 22'500 e un altro di 7'000. Cfr. *supra* la lett. cit. nella nt. 9.

⁶⁶ Not. Scavi, 1946, p. 110; CIL IV, 5894 con Add., p.725: *Ante (missum) [e]xenplar tritici / in nave C. Senti Omeri; / Ti Claudi Orpei / vect(or)is* [Campione di grano (inviato) nella nave di Gaio Sentio Omero, del vettore Tito Claudio Orfeo] e Inv. 12316: *Exemplar tritici / Plutioni Calventi C(ai) ser(vo)* [Campione di grano (inviato) a Plutione, servo di Calventio Caio]; A. Varone, Schede di pitture e anforette (*deigmata*), Cibi e sapori a Pompei e dintorni. Antiquarium di Boscoreale 3 febbraio – 26 giugno 2005, (cur. G. Stefani), Pompei, 2005, p. 105 e s.

⁶⁷ CIL IV, 9591: *Ante exemplar / tr(itici) m(odiorum) X̄V̄CC (quindecim milium ducentorum) / in n(ave) cumba amp(horarum) MDC (mille sescentarum) tutela Iouis et / Iuno(nis) parasemi Victoria P. Pompili / Saturi mag(ister) M. Lartidius Vitalis domo Clupeis. (vacat) Vect(ura) Ostis a(...) IIC- (duobus centesimis) sōl(ven)do / [in margine] Gratis m(odii) CC (ducenti) / S(ine) F(raude) pr(idie) Idus octobr(es)*. [Campione che precede 15'200 modii di grano trasportati sulla nave da carico (*cumba*) sotto la protezione di Giove e di Giunone con l'insegna della Vittoria di proprietà di Publio Pompilio Saturo. Comandante della nave Marco Lartidio Vitale, originario di Clupea. (vacat) Compenso del trasporto da pagare a Ostia il 2%. (in margine) 200 modii gratuiti. Senza frode, il 14 ottobre]. Così secondo la recente revisione di J. Andreau, L. Rossi, A. Tchernia, CIL IV, 9591: un transport de blé entre Ostie et Pompéi, I parte, MEFRA, 129, 1, 2017, pp. 329-337 (<http://journals.openedition.org/mefra/4646?lang=fr>) e II parte, MEFRA, 131, 1, 2019, pp. 1 ss. (<https://journals.openedition.org/mefra/6857>), ma l'*exemplar* presenta anche sulla faccia opposta (b) una iscrizione in inchiostro, non rosso (A. Varone, Schede di pitture, cit., p. 104 n. 133; Id., L'anforetta del grano, cit., p. 20), bensì nero, come le altre sul lato (a): (3. mano) *Rustico ab...*, non presa in considerazione, in quanto è stata ritenuta relativa ad una riutilizzazione del contenitore e dunque connessa ad un successivo uso domestico di esso a Pompei. Mancherebbe però l'indicazione al dativo del destinatario, per il quale il campione era stato confezionato. Sarebbe Rustico, come ritiene J. J. Aubert, Les *institores* et le commerce maritime dans l'Empire romain, Topoi, 9, 1999, p. 156

ricco di dettagli non riferiti in altri campioni, non chiarisce se sia trattato di un trasporto alla rinfusa di diversi *vectores*. Si è infatti esattamente osservato che "da questi esemplari iscritti si può dedurre che moltissimi contenitori anepigrafi di piccole dimensioni (anforischi o vasetti) possono essere stati dei *deigmata*"⁶⁸, senza che se ne possa dedurre a quale preciso uso essi fossero stati destinati.

Sotto tale aspetto sono stati divisi in due categorie fondamentali: la prima categoria comprende dei 'campioni di accompagnamento', che garantiscono che un carico non è stato adulterato durante il trasporto e che il prodotto reso è proprio identico a quello che era stato consegnato alla partenza⁶⁹. Questi campioni di controllo sono quelli meglio conosciuti, soprattutto per il trasporto del grano fiscale o orzo sul Nilo - come il sacchetto di cuoio del pilota Cheremone, che sinteticamente indicava la natura del prodotto, il trasportatore, il luogo di partenza e la destinazione, ma è privo di ogni altra informazione⁷⁰ - ma certamente essi erano anche impiegati nel commercio tra i privati degli aridi e dei liquidi e, soprattutto erano utilizzati, in una prospettiva poco indagata, nel trasporto di beni fungibili di più mercanti vettori effettuato con una stessa nave alla rinfusa, per il controllo di un prodotto *eiusdem generis* da rendere all'arrivo.

La seconda categoria di *exemplaria* o δεῖγματα, invece, comprende dei 'campioni di degustazione' - oggi diremmo trasmessi a scopo 'pubblicitario' - per fare conoscere a potenziali acquirenti un prodotto stoccato lontano, ma anche sulla nave alla banchina, per evitare la fatica di sbarcarlo o di corrispondere, prima di ogni eventuale transazione, i dazi d'importazione dovuti. Tali erano i numerosi campioni, privi del nome del destinatario al dativo, come quello rinvenuto ad Arles, che 'reclamizzava' il vino Albano di Valerio Proculo, disponibile in centoquaranta *dolia* da sessanta urne, per immetterlo sul mercato in seguito alla ricezione degli eventuali ordini⁷¹. Ma anche i molteplici vasetti rinvenuti nel porto di Arles per l'olio della Betica, come anche a Fos (in quattordici esemplari), o a Roma, o ad Ostia, è possibile, secondo D. Djaoui che

(http://www.persee.fr/doc/topoi_1161-9473_1999_num_9_1_1809), basandosi però su di una versione del testo ora superata dalla revisione di J. Andreau, L. Rossi, A. Tchernia, che non tiene però conto dell'iscrizione del lato (b)? Rustico è indicato con lo stesso inchiostro nero del lato (a). Accogliendo poi una proposta di F. De Romanis di sciogliere alla linea 6 la *a*(...) in *a(ccipienda)* e una soluzione di *S(ine) F(raude)* di M. Della Corte [Pompei, Scoperte epigrafiche (Reg. I, ins. VII-VIII e varie), *Notizie degli Scavi di Antichità*, serie VII, 7, 1946, pp. 110 ss. = AE, 1951, n. 165], come *S(olutio) F(acta)*, scelta seguita da Varone, Ligios e Mataix, l'interpretazione del reperto potrebbe essere alquanto diversa. Cfr. R. Marichal, , *Rapports sur les conférences. Paléographie latine et française, Annuaire 1974-1975. École Pratique des Hautes Études, IVe section*, 107, pp. 524-527.; G. Geraci, *Sekomata e deigmata*, cit., p. 356; R. Zucca, *Nota sull'amministrazione e l'economia delle città del Promontorium Mercurii (Africa Proconsularis), Voce concordi*. Scritti per Claudio Zaccaria, *Antichità Altoadriatiche*, 85, 2016, pp. 304 ss.; A. Varone, *Schede di pitture*, cit., pp. 104 e s.; Id., *L'anforetta del grano*, cit., p. 20 e s.; E. Mataix Ferrándiz, *CIL IV 9591: Propuesta reconstructiva de una locatio conductio para el transporte de mercancías por mar, Ex Baetica Romam*. Homenaje a J. Remesal Rodríguez, Barcelona, 2020, pp. 787-820; M. A. Ligios, *CIL IV, 9591: riflessioni in materia di impresa di navigazione e di prassi commerciale marittima*, *AUPA*, LXIII, 2020 (in corso di stampa).

⁶⁸ G. Geraci, *Sekomata e deigmata*, cit., p. 356 nt. 48; J. Andreau, L. Rossi, A. Tchernia, *CIL IV, 9591: un transport de blé*, II parte, cit., p. 11 e nt. 40.

⁶⁹ Così J. Andreau, L. Rossi, A. Tchernia, *CIL IV, 9591: un transport de blé*, II parte, cit., p. 7.

⁷⁰ O. Guéraud, *Deux documents relatifs au transport des céréales*, cit., pp. 62 ss. Testo riferito *supra* nella nt. 59. Acutamente Guéraud osserva che, non si tratta di orzo direttamente spedito ad Alessandria dal nomo memfite, ma alla metropoli del nomo. La vaghezza dell'indicazione *ex nomine memphite* potrebbe rivelare che non era possibile indicarne con esattezza l'origine dai vari villaggi di raccolta e ciò avrebbe potuto essere utile per riadoperare lo stesso contenitore per altre partite provenienti da altre località dello stesso nomo.

⁷¹ D. Djaoui, N. Tran, *Une cruche du port d'Arles et l'usage d'échantillons dans le commerce de vin romain*, *MEFRA*, 126, 2, 2014 (<https://journals.openedition.org/mefra/2549>).

fossero *exemplaria*⁷², molti di degustazione, ma altri di accompagnamento. Essendo sovente privi di *tituli picti* o graffiti, non si può esserne sicuri o distinguerli con certezza. Occorre infatti tenere in conto che non sempre il ricorso alla scrittura ne specificava l'impiego tramite l'indicazione, talvolta siglata, del destinatario, poiché il campione sigillato con il sigillo del trasportatore, oggi distrutto, poteva essere affidato nelle mani di un sorvegliante - il *δειγμακαταγωγός* del trasporto fiscale - ma anche di un trasporto privato, rimesso dunque alla custodia personale di un *ἐπίπλοος*, che all'arrivo l'avrebbe potuto direttamente consegnarlo al destinatario per il controllo, senza alcun bisogno di scritte specifiche relative ad altri *vectores* o alla quantità, che comunque doveva essere determinata anche nei documenti di accompagnamento, che come si è detto, venivano redatti in triplice copia (cd. 'bolle di consegna')⁷³.

Una rudimentale 'bolla di consegna' è stata identificata, graffita con alcuni errori e distrazioni ortografiche, su di un'anfora Lamboglia 2 del I sec. a.C., massicciamente resinata all'interno e rinvenuta nel 2006 nel canale di servizio dell'isola di San Francesco del Deserto nella Laguna settentrionale di Venezia⁷⁴. Vi sono menzionati, infatti, almeno cinque nomi in genitivo di possesso⁷⁵, evidentemente quelli dei destinatari, cui segue per ciascuno l'indicazione del numero delle anfore da consegnare in seguito ad una spedizione, e infine il rispettivo peso di ogni partita.

Il reperto dimostra il trasporto su di un'unica imbarcazione di un lotto di merci spedite da diversi mercanti, molto probabilmente "38,35 tonnellate di carico, alle quali corrisponderebbero più di 30'000 litri di vino", acquistate "direttamente dal/dai produttori vinicoli, stabilendo il prezzo in base alla sua qualità e quantità, concordando inoltre che il prodotto venisse consegnato in anfore (e cioè vinificato)"⁷⁶. Mancando però qualsiasi indicazione delle differenze del tipo di merce da riconsegnare ai diversi mercanti, occorre ritenere che essa fosse omogenea, cioè tutta della stessa qualità, e differisse soltanto nel numero delle anfore e nel peso⁷⁷. La persistenza della qualità di un carico *eiusdem generis*, che potremmo considerare trasportato quasi alla rinfusa, anche se il prodotto non veniva qui effettivamente mescolato a quello di altri, come nel

⁷² Su di essi cfr. D. Djaoui, Découvert d'un pot mentionnant la société des DDCaecilii dans un contexte portuaire situé entre 50-140 apr. J.C., (découverte subaquatique à Arles, Bouches-du-Rhône, France), Atas do II Congr. Intern. da SECAH, Braga, 2013, II, Porto, 2014, pp. 161-178. Per Fos si veda F. Marty, Aperçus sur les ceramiques à pâclaire du golfe de Fos, Vivre produire et échanger: reflets méditerranéens (a cura di L. Rivet, M. Sciallano), Mél. Bernard Liou, Montagnac, 2002, (Archéologie et Histoire Romaine, 8), p. 211; per Roma e Ostia C. Pavolini, La ceramica comune. Le forme in argilla depurata dell'antiquarium, Roma, 2000, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato (Scavi di Ostia, 13), fig. 34; 58 e 75.

⁷³ *Supra* nt. 55.

⁷⁴ A. Toniolo, Una 'bolla di consegna' per un trasporto di anfore di I sec. a.C., Quaderni di Archeologia del Veneto, XXIII, 2007, pp. 183-187; G. Cresci Marrone, Insediamenti indigeni della *Venetia* verso la romanità, Antichità Altoadriatiche, 68, 2009, pp. 213-215; G. Cresci Marrone, Novità epigrafiche da *Italia Concordia*, Quaderni di Archeologia del Veneto, XXVII, 2011, pp. 212-214; Id., Anfora iscritta da San Francesco del Deserto, Brixia. Roma e le genti del Po, Un incontro di culture. III-I sec. a.C., Brescia, 2015, p. 302. Ringrazio P.A. Gianfrotta per avermi segnalato il reperto.

⁷⁵ In base ad una recente rilettura del reperto (G. Cresci Marrone, Anfora iscritta, cit. p. 302). "Le particolarità paleografiche nella resa delle lettere appaiono cronologicamente compatibili all'uso primario del contenitore come veicolo di derrate e non a un suo successivo riutilizzo" (A. Toniolo, Una 'bolla di consegna', cit., p. 184).

⁷⁶ A. Toniolo, Una 'bolla di consegna', cit., p. 186.

⁷⁷ Sull'esigenza del controllo della misura e del peso cfr. G. Geraci, *Mensura, pondus e probatio*, cit., pp. 159 ss.; Id., *Sekomata e deigmata*, cit., pp. 347 ss.

caso delle navi con *dolia*⁷⁸, ma lo erano le anfore con lo stesso vino indifferentemente restituite, avrebbe potuto essere garantita da uno o più campioni di accompagnamento.

Ancora una volta, infine, come nel caso degli *exemplaria* anepigrafi, si osserva un ricorso alla scrittura non sistematico, occasionale, tanto da determinare che appunti male tracciati venissero graffiti su di un supporto casuale, da gente che per il loro duro mestiere si adattava con difficoltà alle indispensabili esigenze di una documentazione scritta, pure assolutamente necessaria.

Palermo, 25 febbraio 2020

Gianfranco Purpura

⁷⁸ G. Purpura, *Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio*, cit., pp. 149 ss.