

URBANO CRISTINI\*

*Commercio e dogane nell'Impero Romano*\*\*

Il volume rappresenta un lavoro puntuale sugli scambi mercantili e sulle relative imposte. Per tale campo di indagine la monografia in questione offre una minuziosa disamina di fonti e letteratura, frutto del pluriennale studio dell'A. su queste tematiche, ed è diviso in tre capitoli, preceduti da un'introduzione e seguiti da una conclusione e da un utile indice delle fonti citate.

L'introduzione richiama in apertura i paragrafi 14-19 di una nota orazione di Cicerone, la *De imperio Cn. Pompei*, in cui sono ripercorse le relazioni e le coimplicazioni tra guerra ed economia. Si prosegue con l'analisi delle cause e degli effetti di un *communicatus orbis terrarum* (una globalizzazione *ante litteram*) sulla realtà mediterranea. Queste pagine ripercorrono inoltre lo *status quaestionis* su commercio e dogane, con una ricca bibliografia aggiornata sull'argomento, la quale include anche i risultati del progetto *ATELIER (Roman Pottery in Ancient Campania: Material Evidence, Economic History, Legal Bases)*, diretto dalla stessa A. e finanziato dal Programma per il Finanziamento della Ricerca di Ateneo (FRA) dell'Università degli Studi di Napoli Federico II (2021-2023).

Nei tre capitoli del libro, sintetici ma esaustivi, sono analizzati rispettivamente i problemi storici legati ai commerci, alle dogane e alla politica doganale romana.

Il primo capitolo passa in rassegna le varie tipologie di mercato e di spazi adibiti al commercio, nonché di figure professionali attive nel commercio. In primo luogo, sono analizzati i mercati stanziali: tra questi, un ruolo fondamentale era rivestito dal *macellum* per la carne e il pesce; sotto i portici di esso vi erano le *tabernae* (botteghe) o altri locali commerciali. Concentrare tutte le attività commerciali nel medesimo luogo, evitando che

---

\* Dottore di ricerca in Storia romana.

\*\* A proposito di Giovanna Daniela MEROLA, *Commercio e dogane nell'Impero Romano*, «Pubblicazioni del Consorzio Interuniversitario Gérard Boulvert, 13» (Napoli, Jovene editore, 2023) p. xii, 167.

fossero nel Foro, rispondeva a esigenze di decoro e agevolava il controllo da parte degli edili. In particolare, proprio per la tipologia di edificio, il *macellum*, costruito sia a Roma, che in Italia, che nelle province, è indicato come un segno di romanizzazione. La disamina passa quindi a considerare i mercati periodici: le *nundinae*, che originariamente avvenivano ogni otto giorni, e le fiere (diversamente denominate: *mercatus*, *conventus*, *panegyris*), che si svolgevano una o due volte l'anno. Le *nundinae* erano organizzate con una qualche forma di programmazione e di sincronizzazione, onde evitare sovrapposizioni e rendere maggiormente agevoli gli scambi per acquirenti e venditori. Gli *indices nundinarii*, trasmessi per via epigrafica, lasciano ipotizzare pure 'punti di interscambio', rivelando anche una realtà intermedia tra mercato locale e grande commercio. Sono note differenti tipologie di *nundinae*: pubbliche e private (cioè organizzate in terreni privati e destinate prevalentemente alla commercializzazione di quanto prodotto in quei fondi), in Italia e in provincia; in particolare, in Nord Africa, esse erano per lo più mercati rurali e con intervalli di tempo maggiori (12-18 giorni). In quest'area l'istituzione delle *nundinae* era associata alla fondazione di *vici*, centri rurali nei latifondi privati. Vi erano poi le grandi fiere, le due principali a Campi Marci (vicino Roma) e a Cremona; quindi, quelle di minori dimensioni e quelle connesse con luoghi di culto (come in età repubblicana a Fregelle) ma comunque minori delle *panegyris*, che si tenevano presso i templi in Grecia e nelle province orientali. Segue quindi una sezione sul lessico usato per descrivere le persone impiegate nel commercio. È messa ben in evidenza la *ratio* sottesa alla differenza tra *negotiator* e *mercator* in base al prestigio e al volume degli affari, piuttosto che in base alla tipologia di merce scambiata. Inoltre, è ricordato come *negotiator* fosse il termine usato anche per l'uomo d'affari e il banchiere, mentre il *mercator* era legato all'attività di bottega. Scendendo nella gerarchia commerciale, vi erano gli *institores* ('rappresentanti' commerciali), i venditori ambulanti (senza una precisa denominazione), gli *advenae* (i commercianti stranieri). Il venditore di schiavi era il *mango*, mentre i *navicularii* erano gli armatori di navi onerarie, che trasportavano merci per interesse pubblico o proprio. Il paragrafo successivo affronta la questione della valutazione morale, tendenzialmente negativa, della mercatura: la piccola

attività commerciale era considerata spregevole perché era percepita esclusivamente come un rincaro sulle merci, mentre il grande commercio aveva comunque un'alea di rischio, quindi poteva essere tollerato, ma non era in ogni caso consono alla classe senatoria. È opportunamente citato il passo del *De agricultura* di Catone (*Agr. Praefatio*), in cui si illustrano le attività adeguate a un senatore, per quanto le indicazioni ivi contenute fossero disattese dallo stesso Catone, oltre che dagli altri *patres*. Le soluzioni per ottenere comunque profitti in tale ambito erano diverse; l'importante era evitare la diretta partecipazione all'attività mercantile. Tra le diverse possibilità vi era il *fenus nauticum* (il prestito per allestire le navi), oppure la partecipazione a una quota dell'affare, tramite liberto o schiavo, oppure la gestione indiretta del commercio, sempre tramite sottoposti. È inserita quindi la rassegna di tutte le merci scambiate: vino, olio, grano, ceramiche, schiavi, beni di lusso. Di ognuno di questi si valuta anche il commercio di lunga distanza, che in precedenza era ipotizzato solo per i beni di lusso. Infatti, nel paragrafo successivo sono presi in esame i traffici in entrata e in uscita oltre le frontiere: Arabia, Africa Orientale, Cina, India, ma anche i territori al di là del Reno erano dei *partner* commerciali assolutamente rilevanti. La bilancia dei pagamenti risultava in passivo per l'esborso di denaro all'esterno; tuttavia, a differenza di quanto ritenuto in passato, non era trascurabile il volume delle merci esportate. I beni erano trasportati prevalentemente via mare; in Italia i porti principali erano quelli di Ostia e Puteoli: il primo era rivolto prevalentemente agli scambi con l'Occidente, il secondo all'Oriente. Un altro importante snodo commerciale era ovviamente Alessandria. I fiumi di tutto l'impero erano inoltre sfruttati per spostare le merci. Ovviamente sul prezzo finale una voce non indifferente era quella del trasporto. Un aspetto particolarmente originale del capitolo risiede nel paragrafo che riguarda il naufragio. I beni naufragati non erano alla mercé delle popolazioni rivierasche, perché Roma formalmente contrastava il fenomeno, anche qualora le merci fossero gettate in mare per alleggerire la nave onde evitare l'affondamento. Diversi furono gli interventi per regolare questa pratica; il quadro di riferimento era quello noto come *Lex Rhodia*, un insieme di norme tuttora oggetto di discussione, ma probabilmente con un ambito di applicazione ben più vasto del solo lancio

di oggetti in mare. Il capitolo si conclude con l'esame del controllo delle attività commerciali da parte dell'autorità, attuato soprattutto per preservare l'ordine pubblico e per garantire le entrate della cassa, e con la domanda riguardante l'esistenza della connessione tra commercio e organizzazione fiscale.

Il secondo capitolo passa in rassegna, con estrema acribia, tutta la documentazione epigrafica che attesta misure doganali. Per ogni fonte sono esposti sia la storia degli studi, dalla prima pubblicazione alle integrazioni dovute a ritrovamenti successivi, sia lo *status quaestionis*; inoltre, per ogni caso presentato l'A. prende una chiara posizione sull'interpretazione, senza però trascurare di citare la dottrina contraria. Il capitolo inizia con la spiegazione del termine *portorium*: esso era sia l'imposta riscossa al superamento di una frontiera, sia il dazio richiesto all'ingresso in città, sia il pedaggio per transitare lungo le maggiori vie di traffico. È ripercorsa brevemente, ma puntualmente, la storia dell'istituto del *portorium* dal 508 al 42 a.C.; quindi, il capitolo affronta la questione dell'appalto e della riscossione di esso. Vista la tendenza politica romana di servirsi delle strutture preesistenti alla conquista, il sistema doganale si sviluppò diversamente tra le province, a seconda del tempo e delle realtà locali; la riscossione era comunque tendenzialmente appaltata alle *societates publicanorum*, prima, e ai singoli *conductores*, poi, fino alla riscossione diretta da parte dei procuratori imperiali dall'epoca di Marco Aurelio. Inizia quindi l'approfondita analisi della *Lex portus Asiae*, conservata su un'ampia lastra di marmo rinvenuta ad Efeso: si tratta di una *lex locationis* che regolava le modalità di imposizione e riscossione dell'imposta doganale nella provincia d'Asia. Per l'A. la prima parte della legge sarebbe del 75 a.C., per quanto non si può escludere che alcune disposizioni doganali possano essere anteriori; seguirebbero quindi le successive clausole integrative aggiunte dai consoli dal 72 a.C. fino all'età neroniana. Questo documento, valido per la provincia d'Asia, serviva come base per la locazione dell'imposta, ma non rappresentava la concreta *lex contractus* in vigore di volta in volta. La disamina passa dunque alla *lex portorii provinciae Lyciae*, che disciplinava la riscossione doganale nel territorio licio. Lo studio dell'epigrafe di età neroniana, rinvenuta ad Andriake, è l'occasione per un confronto tra le normative d'Asia e di Licia. In

quest'ultima la riscossione della *quadragesima* era gestita dal *koinon* con il coinvolgimento delle città, mentre al fisco era versata una somma forfettaria. Il sistema di riscossione in vigore in Licia può essere ricostruito anche alla luce di un'iscrizione di Myra dell'inizio del II sec. d.C., che testimonia il fatto che la città riscuoteva il *portorium* per quota autonomamente, ma pagava alla cassa federale una cifra forfettaria; a sua volta anche il *koinon* provinciale versava ogni anno al fisco una somma prestabilita. L'epigrafe di Andriake chiarisce la natura dell'imposta prelevata a Myra: una *quadragesima*, la cui riscossione era affidata a esattori locali (della città e della lega). Il *koinon* si trovava ad avere controllo sulle importazioni in ed esportazioni dalla Licia, svolgendo un ruolo di tramite tra governo centrale e contribuenti, che limitava il potere di iniziativa e di intervento dei *publicani*. Per l'A. l'epigrafe di Myra, precisando alcuni aspetti della riscossione della *quadragesima*, conterrebbe un rinvio alla legge doganale valida per la Licia e il *nomos* citato andrebbe identificato proprio con la legge doganale di Andriake. È quindi analizzato il regolamento della città caria di Cauno: l'epigrafe di età adrianea riporta un decreto della *boulè* connesso a una donazione, in conseguenza della quale si modificano, confermano e chiariscono alcune regole in materia doganale da applicare alla città, nella quale l'imposta prelevata era una *vicesima*, quindi il doppio rispetto a quanto riscosso nella provincia di Licia. Per l'A. l'*ellimenion* è probabilmente da identificare con l'imposta doganale. Alla luce del confronto con l'iscrizione di Andriake, l'A. propone di ammettere che la legge doganale provinciale (i.e. la *lex portorii Lyciae*) si applicasse per gli aspetti che non erano esplicitamente normati dalla legge doganale cittadina. Cauno poteva, cioè, riscuotere da sé e a proprio vantaggio i dazi e anche decidere esenzioni, mentre a Myra, dove la gestione del *portorium* era ugualmente affidata alla città, ciò si realizzava all'interno dell'organizzazione doganale provinciale. Infine, si passa a discutere del progetto di Nerone contro la rapacità dei *publicani*: l'abolizione dei *vectigalia*; tuttavia, come racconta Tacito (*Ann.* 13.50-51), il senato indusse il *princeps* a ritirare la sua proposta. Nerone però emanò un editto per limitare almeno gli abusi dei *publicani*: questa, secondo l'A., era la vera *ratio* sottesa alla prima proposta, e non era un attacco ai senatori o agli *equites*, diversamente coinvolti nella

questione. Tenendo in considerazione questo editto del 58 d.C., l'A. osserva che la trascrizione su marmo della legge doganale d'Asia era probabilmente dovuta a un ordine del governo centrale più che a scopi amministrativi, e che quindi la pubblicazione della *lex portus Asiae* sarebbe una conferma dell'applicazione dell'editto e non una semplice coincidenza, proprio alla luce del ritrovamento della *lex portorii provinciae Lyciae*. I documenti di Efeso e di Andriake, valutati congiuntamente all'editto di Nerone, dimostrerebbero dunque che per volontà del *princeps* le disposizioni relative alla riscossione delle imposte dovevano essere pubbliche e la trascrizione delle *leges* di Efeso e Andriake sarebbe proprio l'esito di quel processo.

Se pur in apparenza i due argomenti, il commercio e le dogane, esaminati nei primi due capitoli, sembrano paralleli ma non connessi, trovano una piana sintesi nel terzo, in cui si indaga la possibile consapevolezza delle conseguenze economiche di una politica doganale. Se da una parte è immediatamente evidente lo scopo fiscale del *portorium*, è ancora discussa l'esistenza di una politica protezionistica. Partendo dall'episodio di Fonteio, governatore della Gallia Narbonense, accusato di *repetundae* e difeso da Cicerone nel 70 a.C., che avrebbe aggiunto al *portorium* già appaltato ai *publicani* anche delle contribuzioni straordinarie e provvisorie sul vino esportato, si discute sullo scopo di tali misure. In generale le barriere doganali poste ai confini dell'impero sembrano aver avuto tassi maggiori rispetto ai dazi riscossi all'interno e ciò sarebbe stato motivato, in particolare per le merci in entrata sulle frontiere orientali, dalla volontà di evitare un drenaggio di metalli preziosi verso l'esterno dell'impero. È possibile per l'A. tuttavia escludere una funzione protezionistica di queste normative, ma ciò non implicherebbe l'assenza di un'idea di politica doganale, anche solo per mantenere l'equilibrio del *budget*. L'A. però si spinge oltre, arrivando a dimostrare che il *portorium* in realtà potrebbe anche esser usato come un incentivo al commercio locale, in particolare per Cauno e per Myra (la cui documentazione era stata già analizzata nel capitolo precedente). Per la prima località è messa in evidenza l'esenzione (*ateleia*) dalla tassa di esportazione di cui godevano i mercanti stranieri qualora avessero portato via entro venti (o trenta, a seconda dei casi) giorni la merce invenduta.

Questa pratica avrebbe favorito i mercati locali e il ricambio delle merci. I mercanti stranieri avrebbero invece pagato la tassa di importazione ma non quella di esportazione, se avessero portato via la merce entro venti o trenta giorni, a condizione però che mettessero in vendita almeno un terzo dei loro beni (i soli su cui avrebbero pagato una tassa di esportazione in caso di vendita infruttuosa). Per quanto riguarda i mercanti che portavano merci a Myra, giungendo da territori esterni alla provincia di Licia, il dazio di importazione non era prelevato all'ingresso della città, ma al momento della vendita del bene. Le merci in transito o invendute dovevano essere semplicemente registrate, senza ulteriori tasse. Solo i prodotti non venduti a Myra (perché non vi erano stati acquirenti o perché destinati ad altri mercati) erano sottoposti a un dazio di esportazione. L'epigrafe di Myra conferma l'idea di una politica doganale federale, in quanto il dazio di esportazione doveva essere versato ai pubblicani della Lega Licia. Come visto, l'imposta in questione era una *quadragesima*, ma era riscossa dai pubblicani locali e i proventi andavano nelle casse cittadine e federali (con una quota forfettaria di 7.000 denari), specchio, in questo, della organizzazione doganale preromana. L'imposta doganale, quindi, si pagava una sola volta nel territorio della lega licia, qualora l'importazione avvenisse attraverso il porto di Myra, se le merci erano destinate al mercato locale. Se invece Myra era solo il punto di ingresso nella Lega, ma le merci erano destinate ad altri mercati della Licia, era la Lega licia che si occupava della riscossione. L'obiettivo di entrambe le norme sarebbe quindi quello di favorire l'ingresso di merci provenienti dall'esterno sul mercato del licio, evitando di esigere un duplice dazio di importazione ed esportazione. Vi era dunque da parte romana la consapevolezza di poter indirizzare il mercato e ne è dimostrazione una disposizione della *Lex portus Asiae*, che disciplinava il passaggio ripetuto attraverso la stessa stazione doganale nello stesso anno: in tale circostanza non doveva essere pagato due volte il dazio; di ciò avrebbero beneficiato coloro che passavano ripetutamente nel corso dell'anno nello stesso punto di confine o per lo stesso porto con la stessa merce, come i piccoli commercianti che vendevano nei mercati periodici. Ne consegue quindi che non vi era solo uno scopo fiscale in queste normative, ma vi era un sostegno anche ai mercanti che riesportavano le proprie merci, favorendo

quindi i traffici commerciali. Le disposizioni di Cauno si innestavano dunque su una comune politica doganale, al netto dell'autonomia di cui godeva la città. Se è probabile che nell'organizzazione doganale romana mancasse, almeno inizialmente, una normativa sui beni in transito, questa era presente invece proprio nell'iscrizione efesina appena citata, in base alla quale godevano di un'esenzione in particolare coloro che passavano ripetutamente con la stessa merce nella stessa stazione doganale. L'A. è netta sulla questione «un dato mi pare certo: esiste una disciplina particolare per coloro che riesportano immediatamente le loro merci». Per le merci in transito via mare o via terra vi era solo l'obbligo della *professio*, a meno che non fossero portate via il giorno seguente; in tal caso non vi era neanche questa pratica da espletare. La *professio* serviva per prevenire frodi ed evasioni. Sono poi discusse congiuntamente le iscrizioni, rinvenute in Numidia, di Zarai (del 202 d.C.) e di Lambaesis (della prima metà dei II sec.), che molto hanno in comune. La lettura di queste due epigrafi serve a delineare sia in quale cassa fossero versati i profitti dell'imposte prelevate in tali località, sia chi decidesse tariffe ed esenzioni, *i.e.* se la gestione del *portorium* dipendesse da autorità locali o romane. La Tariffa di Zarai sembra aver avuto un carattere locale, ma ciò non vuol dire che questa località avesse un'autonomia doganale né che il dazio fosse municipale. Per l'A. il testo contiene una versione della tariffa anteriore alla partenza della coorte da Zarai e una successiva, modificata per la partenza della coorte. In entrambi i casi, tuttavia, il riferimento alla *lex portus*, presente nell'iscrizione, richiamava un regolamento cittadino applicato in questa località. Per quanto attiene al rapporto tra il valore del bene commercializzato e il *portorium* riscosso, i dazi della tariffa di Zarai e quasi sicuramente quelli di Lambaesis erano fissi, mentre quelli sulle merci non espressamente citate erano probabilmente calcolati in base a un'altra normativa parzialmente modificata o integrata da questa del 202 d.C. Per quanto attiene alle esenzioni contenute nella medesima epigrafe, le due immunità riguarderebbero due livelli regolamentari: la prima avrebbe una funzione più specifica, legata all'attività economica del posto, in quanto faceva riferimento al bestiame per le *nundinae*; la seconda ne avrebbe una più ampia, volta a stabilire un'immunità, valida per le bestie da soma e da tiro in tutto il territorio provinciale e



riconosciuta dall'autorità romana. Quest'ultima riguarderebbe in particolare due categorie di essi, i *pecuaria*, le greggi, probabilmente in transito, e gli *iumenta*, per il trasporto. Tutte queste testimonianze dimostrano che il *portorium*, come d'altronde tanti altri aspetti dell'economia, della cultura e del diritto romani, doveva tenere conto della realtà del territorio e adattarsi ad essa, e che quindi esso non era applicato senza distinzioni. Nelle conclusioni si ripercorre la riflessione su quale fosse l'onere del *portorium* nell'economia, se vi fosse consapevolezza di esso presso i Romani e quanto condizionasse l'andamento dei traffici. Se le aliquote doganali di per sé non erano eccessivamente gravose, poteva esserlo tuttavia l'insieme di dazi, pedaggi e dogane, ma le testimonianze attuali non permettono di stabilire fino a che punto. L'A. giustamente evidenzia che ogni intervento fiscale comportava una distorsione sul prezzo finale, ma senza ostacolare completamente il mercato. Tale distorsione poteva essere sia voluta che imprevista, sia frutto di una scelta romana che di una eredità preromana. Tutto ciò fece del *portorium* sia una fonte di entrata per Roma, sia soprattutto uno strumento economico e politico.

Roma, dicembre 2024