

Regolamento doganale di Cauno (B10-C1) Un'ipotesi interpretativa

Lyuba Radulova
Università di Sofia «S. Clemente di Ocrida», Bulgaria

Abstract The paper focuses on the famous customs-law from Kaunos (*SEG XIV, 639*). Leaving aside those aspects of the text that have been better studied, such as the relations between a *civitas libera* and the Roman administration or the taxability of certain categories of goods from the *portorium*, the study concentrates on a less important point – the obligation to declare the imported goods. The focal point of the study is paragraph B10-C1, which is in a very fragmentary state of conservation. The two editions of the inscription are analysed with special attention to the different integrations and interpretations proposed by the editors and by other scholars. The analysis leads to the conclusion that it is possible to make an internal parallel with paragraph C8-D5 of the same inscription and to propose a new integration of the damaged l. B13.

Keywords Portorium. Professio. Commissum. Goods in transit. Maritime and land trade.



Edizioni
Ca' Foscari

Peer review

Submitted	2019-08-02
Accepted	2019-09-10
Published	2019-12-23

Open access

© 2019 | Creative Commons Attribution 4.0 International Public License



Citation Radulova, Lyuba (2019). "Regolamento doganale di Cauno (B10-C1). Un'ipotesi interpretativa". *Axon*, 3(2), num. monogr., 355-370.

Il noto regolamento doganale di Cauno¹ è un ampio documento di più di 200 righe, iscritto in almeno tre colonne, la prima delle quali disposta sulla facciata² e le altre due sulla parete sud-ovest di un edificio collocato in prossimità del porto della città.³ Tale edificio fu a lungo identificato erroneamente come ufficio doganale,⁴ ma in tempi più recenti è stato definito solo 'Brunnenhaus'.⁵

L'iscrizione riporta un decreto municipale della città di Cauno⁶ di età adrianea,⁷ che affronta diverse questioni riguardo ad alcune esenzioni dell'imposta doganale locale. Formalmente il decreto ap-

1 Bean 1954, 97-105 nr. 38; *SEG* XIV, 639; *BE* 69, 1956, 274d; Pleket 1958, 128-35; Robert 1960, 263-6; Rougé 1966, 448-9; Mellink 1970, 157-78; 1972, 165-88; Wörrle 1975, 286-300; Purpura 1976, 69-87; Ögün 1978, 423; Vélissaropoulos 1980, 223-9; Purpura 1985, 273-331; *SEG* XXXVI, 991; Engelmann 1985, 113-19; Brandt 1987, 91-5; *SEG* XXXVII, 865; De Ligt 1993, 65-6, 257; Işik 1994, 1-15; France 1999, 79-96; Merola 2001, 129-32; Schwarz 2001a, 15-38; 2001b; Marek 2006 nr. 35; Rowe 2008, 245-6; Rathbone 2008, 272; Marek 2012, 107-22; Sahin 2013, 32-7; Maiuro 2016, 263-92.

2 La colonna, iscritta sulla facciata, è ignota alla prima edizione di Bean 1954, 97-105 nr. 38 ed è stata pubblicata nel 2006 da Marek (2006 nr. 35). Essa è disposta in quattro fasce (designate con i numeri I-IV) sulla parte interna della parete *in antis*, a destra dell'entrata dell'edificio. Lo specchio scrittorio è alto ca. 218 cm e largo ca. 46 cm., l'altezza delle lettere è ca. 2,5-3 cm.

3 Le due colonne, iscritte sulla parete laterale, occupano 24 blocchi, alcuni dei quali già noti a Bean nel 1954, mentre altri sono stati pubblicati solo nel 2006 da Marek. La colonna sinistra è larga ca. 187 cm. ed è iscritta sui blocchi 1-2, 6-7, la parte sinistra di 8, 11-12, 17-18 e le parti sinistre di 19 e 21. La colonna destra è larga ca. 122 cm. ed è iscritta sui blocchi 8, 13 e 14. Allo stato attuale, l'altezza delle colonne laterali non è determinabile; l'altezza delle lettere è ca. 2,5-3 cm.

4 Bean 1954, 97; Vélissaropoulos 1980, 223; Purpura 1985, 277; France 1999, 103; Schwarz 2001b, 394.

5 Mellink 1970, 157-78; 1972, 165-88; Ögün 1978, 423; Işik 1994; Marek 2006 nr. 35; Marek 2012, 107-22.

6 Bean (1994, 100) sostiene che la menzione di ἐντεῦθεν, ἐνθάδε e ἐν Καύνῳ, insieme al fatto che il testo menziona merci, importate nella città per terra, le quali non attraversano un confine amministrativo, dimostrino che non si tratta di *portorium Romanum*, ma di un dazio municipale. France (1999, 103-4) insiste che non ci sono argomenti per considerare il documento legato al *portorium* imperiale; anzi, si tratta di un atto evergetico locale dalla portata, appunto, municipale. Merola (2001, 129) sottolinea che un argomento più valido in conferma di tale conclusione viene offerto dal fatto che le disposizioni riportate nel documento sono emesse dalla βουλή locale in modifica a un δημοσιωνικός νόμος: difficilmente un organo municipale potrebbe modificare un'imposta imperiale.

7 Bean (1954, 100) propone una datazione al I secolo d.C., basandosi sul ragionamento che l'iscrizione si riferisce a un dazio municipale e dunque non potrebbe risalire che a un periodo in cui Cauno è una *civitas libera*. Concordano Vélissaropoulos (1980, 223), Purpura (1985, 273), France (1999, 103) e Schwarz (2001b, 389). Işik (1994, 38) accetta la datazione di Bean, considerandola un *terminus ante quem* per la costruzione dell'edificio. Marek (2006, 188), esaminando la colonna frontale, rimasta inedita prima del 2006, nota che le ll. I 1-8 riportano il nome e la titolatura dell'imperatore Adriano; viene menzionato, inoltre, un certo Licinius Stasithemis, noto liciarca, attivo prima del 123 d.C. (cf. Wörrle 1975, 41). Lo studioso propone, dunque, una datazione alla prima età adrianea, con la quale concordano Cottier, Corbier (2008, 11) e Takmer (2007, 172).

partiene alla categoria dei decreti onorifici⁸ e celebra due cittadini che hanno fatto una donazione, destinata a esonerare alcune categorie di persone dal pagamento del dazio municipale.⁹ A questo proposito, tuttavia, viene colta l'occasione per ribadire anche altre esenzioni che sono in vigore precedentemente alla donazione.¹⁰ Il testo sarebbe, dunque, un documento integrativo rispetto alla tariffa doganale, forse iscritto in prossimità ad essa.¹¹ Non sembra che si tratti di un provvedimento temporaneo, in quanto le disposizioni sono iscritte sulle pareti dell'edificio e non sono state erase.

Il documento è molto complesso e ricco di informazioni riguardo al funzionamento delle dogane e dei porti, all'autonomia locale e alla politica economica municipale. In questa sede l'attenzione verrà concentrata solo sulla questione riguardo l'obbligo di dichiarazione delle merci importate e, in modo più particolare, su una precisazione della l. B13 che pare limitare tale obbligo.

La prima pubblicazione del paragrafo B10-C1 risale a Bean nel 1954¹² e riporta:

ἔστω δὲ ἐπάνανκες τοῖς τε ναυκλήροις, ἀφ' ἧς ἂν καὶ [ταπλέωσιν ἡμέρας, εἰ μὴ τοῖς ἰσ]άγουσιν φορτία ἐπὶ τῷ πάλιν αὐτὰ εὐθέως ἐξαγαγεῖν ἀπο [γραψαμένοις διὰ τῶν ἀρχείων] αὐθήμερον ἢ τῇ ἐχομένῃ ὑπὲρ μόνον τούτων ὧν ἂν ἔχω | [σιν πρατῶν δοῦναι τὸ εἰσαγώγιον]· καὶ ἐὰν διὰ τῆς γῆς παραγώγιμον φορτίον ἔχωσιν, καὶ ταῦ | [τα μηδενὶ ὑποκείσθω χωρὶς ἀπ]ογραφῆς. vac. τῶν δὲ οὕτως ὑπὸ τινων καθὼς προγ[έγ]ραπται εἰ | [τε ἐπὶ τῷ πωλεῖσθαι ἰσαγομέν]ων ἢ μὴ καταπωλουμένων ἐνθάδε καὶ μὴ ἀπογραφ[ομέν]ων καὶ | [τὰ τὰ προγεγραμμένα, τούτων] μόνων τῶν φορτίων στέρεις ἔστω τῷ τελῶν | [κατὰ τὸν] | δημοσιωνικ[ὸν] νόμον.

Secondo lo studioso¹³ in questo paragrafo viene postulata la necessità di pagare il dazio di importazione per le merci destinate al mercato e viene trattata anche la questione dell'immunità dal dazio delle merci in transito.¹⁴ Bean sostiene che tutte le merci destinate alla

8 Purpura (1985, 273-331), Marek (2006, 188), cf. Rowe 2008, 245 e Merola (2001, 129) pensano piuttosto a una disposizione, non necessariamente in forma onorifica, emanata dal consiglio della città in occasione della donazione.

9 Per donazioni simili cf. *IGR* III nr. 634; *IGR* IV nr. 259.

10 Purpura 1985, 286.

11 Purpura 1985, 277.

12 Bean 1954, 97-105 nr. 38.

13 Bean 1954, 101-2.

14 La prassi comune nei casi di merci in transito è di riscuotere tasse sia sull'importazione che sull'esportazione. Cf. Cagnat 1882, 151-2; De Laet 1949, 452. Cf. la discussione di questo problema davanti al Senato (Cic. *Att.* 2.16.4; Cagnat 1882, 152; De Laet 1949, 109-10).

vendita siano comunque soggette al dazio d'importazione,¹⁵ mentre le merci in transito ne siano generalmente esentate. Egli distingue tre trattamenti diversi. Le merci destinate alla riesportazione immediata (entro il giorno successivo all'entrata a Cauno)¹⁶ sono libere sia dall'obbligo di essere dichiarate che dal pagamento del dazio. Le merci, per le quali si prevede una permanenza a Cauno maggiore di due giorni, però senza che vengano scaricate dalla nave, devono essere dichiarate come merci in transito, ma non sono soggette al pagamento del dazio di importazione se non vengono messe in vendita.¹⁷ Le merci in transito che devono essere scaricate dalla nave e riesportate per terra¹⁸ devono essere dichiarate ma sono libere dal dazio.¹⁹

Rispetto alla prima edizione, quella di Marek del 2006²⁰ non riporta frammenti nuovi; tuttavia vengono proposte integrazioni diverse che modificano considerevolmente il significato del passo:

ἔστω δὲ ἐπάνανκες τοῖς τε ναυκλήροις, ἀφ' ἧς ἂν καὶ [τάγωσιν, καὶ τοῖς
Ξένοις, εἰ μὴ ἴσ]άγουσιν φορτία ἐπὶ τῷ πάλιν αὐτὰ εὐθέως ἐξαγαγεῖν ἀπο
[γράψασθαι μετὰ τὸ εἰσαγαγεῖν] αὐθήμερον ἢ τῇ ἐχομένῃ ὑπὲρ μόνον τούτων
ᾧν ἂν ἔχω | [σιν ὀρισμένων εἶναι ὑποτελῶ]ν· καὶ ἔαν διὰ τῆς γῆς παραγωγίμιον
φορτίον ἔχωσιν, καὶ ταῦ | [τῇ αὐτοῖ ὑποκείσονται τῇ ἀπ]ογραφῇ. vac. τῶν δὲ

15 Osservazioni simili vengono fatte da Purpura (1985, 282), secondo il quale i naucleri sono tenuti a pagare il dazio d'importazione solo per le merci in vendita.

16 Sulla prassi nel Mediterraneo di accordare due o tre giorni alle navi approdate in porto prima di procedere ai controlli, cf. Rougé 1966, 1467; Purpura 1985, 285.

17 L'esenzione viene ipotizzata da Bean (1954, 101). Pleket (1958, 134) sostiene che oltre la dichiarazione si debba pagare anche il dazio. Vélissaropoulos (1980, 224-7) crede che l'obbligo alla dichiarazione comporti generalmente anche un obbligo al pagamento del *portorium*; nel caso di Cauno, si avrebbe un'esenzione straordinaria dal dazio, legata alla donazione. Purpura (1985, 290-1) ribadisce che la donazione sia un atto del tutto separato dalle altre regole incluse nel testo e non riguarda il passo in questione. Egli sottolinea, inoltre, che, visto che le merci non vendute e poi riesportate sono esentate dal dazio di esportazione (cf. ll. C8-15), non avrebbe senso che le merci in transito dovessero subire un trattamento peggiore.

18 Secondo Bean (1954, 101) si tratta di merci, importate per mare e destinate a essere esportate per terra oltre i confini del territorio di Cauno. Merola (2001, 130) sostiene che la clausola potrebbe benissimo anche riguardare le merci importate per terra allo scopo di assicurarsi che nessuna parte di un carico dichiarato in transito venga venduta al mercato locale. Importante per l'interpretazione del passo è il significato da attribuire al verbo παράγω. Bean (1954, 101) crede che il soggetto della frase καὶ ἔαν διὰ τῆς γῆς παραγωγίμιον φορτίον ἔχωσιν siano i naucleri e, dunque, i carichi siano necessariamente importati per mare; in questo senso παράγω significherebbe l'atto dell'importare le merci nel porto ed esportarle da un punto doganale terrestre, passando attraverso il territorio di Cauno. (Marek 2006, 196, cf. *infra*) invece integra alla l. B14 anche gli altri tipi di mercanti, intendendo così come soggetto di καὶ ἔαν διὰ τῆς γῆς παραγωγίμιον φορτίον ἔχωσιν non solo i naucleri, ma i mercanti che operano per terra. Così παράγω denoterebbe semplicemente l'atto del trasportare una merce in transito.

19 Importante in questo senso è la distinzione tra le sanzioni per la mancata dichiarazione e il mancato pagamento e, soprattutto, la loro cumulabilità.

20 Marek 2006 nr. 35.

οὕτως ὑπό τινων καθὼς προγ[έγ]ραπται εἰ | [σαχθέντων] ἐπὶ τῷ πωλήσει
ὄντων ἢ μὴ καταπωλουμένων ἐνθάδε καὶ μὴ ἀπογραφ[ομένων] κα | [τὰ
προγεγραμμένα, τούτων] μόνων τῶν φορτίων στέρεσις ἔστω τῷ τελῶνῃ [κατὰ
τὸν] | δημοσιωτικ[ὸν] νόμον.

In primo luogo, Marek²¹ smentisce l'ipotesi di Bean riguardo a un obbligo generale di pagare il dazio d'importazione per le merci destinate alla vendita;²² sottolineando che alle ll. C1-7 viene proclamata l'immunità generale dal *portorium* d'importazione.²³ Nonostante qualche problema in tale argomentazione,²⁴ l'idea di Marek pare condivisibile, soprattutto se si tiene presente che le sanzioni espresse alla fine del passo (B14-C1) non riguardano l'omissione del pagamento del dazio, ma solo la mancata dichiarazione.

Concentrandosi sulla frase τοῖς τε ναυκλήροις, inoltre, Marek²⁵ critica anche l'identificazione dei personaggi affetti dalle disposizioni con i soli naucleri, sottolineando come la particella τε imponga di integrare anche un altro tipo di mercanti, presumibilmente gli altri mercanti stranieri,²⁶ tra cui anche quelli che operano per terra. Lo studioso sostiene che il passo tratti non tre fattispecie diverse di importazione di merci in transito per mare da parte dei naucleri, ma piuttosto il problema generico dell'obbligo di dichiarazione di qualsiasi carico importato, a prescindere se sia pervenuto a Cauno per terra o per mare. Secondo la ricostruzione di Marek soggette alla

21 Marek 2006, 196.

22 Cf. *infra*. Concorda anche Pleket 1958, 129.

23 Ll. C1-7: πάντες δὲ οἱ ἰσάγοντες ἀπ[ὸ] τῆς ξένης[ς] ὁ[ρ]τιοῦν κατὰ γῆ<ν ἢ> κατὰ θάλασσαν, εἴαν τε χρώνται αὐτοὶ ἢ πιπράσκω | σὶν τι ἐνθάδε, χωρ[ί]ς μόνων τῶν ὀρισμένων εἶναι ὑποτελών, μηδενὶ ὑποκείσθωσαν τέ | λει ἰς τὸ ἐλλιμένιον vac.? μὴ ἐχόντων ἐξουσίαν τῶν τὸ ἐλλιμένιον μεμισθωμένων | μήτε ἀργύριον πράσσει[ν] ὑπὲρ τῶν ἰσαγομένων καθὼς ἐπ' εἶδους δεδήλωται, μήτε ἀπ' αὐτῶν τῶν ἰσαγομένων λαβεῖν τι τέλους ἢ φιλανθρώπου ὀνόματι εἰς Ἀφροδείτην | μηδ' εἰς ἡντινα οὖν ἀπογραφῆν. L'ipotesi di Marek si basa sull'interpretazione del termine ἐλλιμένιον come equivalente a *portorium*. Sul dibattito a proposito del significato del termine cf. Pleket 1958, 128-35; Chankowski 2007, 299-331; Carrara 2014, 441-64.

24 Infatti, anche l'interpretazione del passo C2-6 è alquanto problematica e, come si vedrà più avanti, è difficile stabilire se si tratti di un'immunità dal dazio d'importazione o dell'esenzione da un altro tipo di tassa. Comunque sia, nelle parti conservate del passo B10-14 non viene menzionato un obbligo di pagare il *portorium*, né si rilevano spunti linguistici per integrare tale dazio nelle lacune. Anzi, pare che venga trattato esclusivamente il tema della *professio*; la stessa osservazione viene confermata anche dal fatto che alle ll. B14-C1 si espongono le sanzioni per la mancata dichiarazione e non per il mancato pagamento del dazio. Dunque, l'ipotesi di Marek che limita il significato del passo B10-14 solo al tema della dichiarazione rimane convincente anche a prescindere dall'interpretazione del passo C2-6.

25 Marek 2006, 196.

26 Marek (2006, 196-7) nota che i mercanti che risiedono a Cauno non avrebbero motivi per importare determinate merci per poi esportarle direttamente, senza offrirne almeno una parte sul mercato della città.

professio sono sia le merci in transito, la cui permanenza superi il limite di un giorno, sia le merci destinate alla vendita. Dall'obbligo di dichiarazione, invece, sono esentati i carichi, destinati alla riesportazione immediata, cioè entro il giorno seguente all'importazione.

Attenzione particolare merita l'interpretazione di Marek²⁷ delle ll. B12-13: ὑπὲρ μόνον τούτων ὧν ἂν ἔχω[σιν - - -]. Secondo lo studioso la precisazione 'solo per quelle cose che possiedono' suggerisce che a Cauno l'obbligo di dichiarazione non sia generale, ma riguardi solo alcune tipologie di carichi. Senza sviluppare ulteriormente la sua argomentazione, Marek ipotizza che soggette alla dichiarazione siano solo quelle tipologie di merci destinate alla vendita che sono soggette anche al pagamento del *portorium*.

Tale ipotesi, tuttavia, presenta diversi problemi. In primo luogo, un passo di Marciano²⁸ ci informa che, relativamente al *portorium* imperiale, l'obbligo di dichiarazione riguarda tutti i tipi di carichi trasportati, sia le *res venales*, generalmente soggette al dazio, sia le *res usuales* che solitamente ne sono esentate.²⁹ Risulta che non ci sia un legame diretto tra l'obbligo di dichiarazione del carico e l'obbligo di pagare un dazio.

Alla stessa conclusione porta una costituzione imperiale di età severiana, indirizzata alla città di Tyras in Moesia Inferior.³⁰ Si tratta di una conferma dell'*immunitas* della città, in occasione della quale viene ribadito che l'esenzione dal *portorium* dei cittadini tirani non comporta un'esenzione dall'obbligo di dichiarazione;³¹ anzi, la *professio* rimane obbligatoria anche per i mercanti immuni.

Un meccanismo per certi versi analogo si può osservare in una costituzione del 395 d.C.,³² dalla quale sembra di capire che i *navicularii*, i quali godono dell'*immunitas* a causa del loro mestiere importantissimo,³³ sono comunque tenuti a dichiarare il proprio ca-

²⁷ Marek 2006, 196.

²⁸ D. 39.4.16.3. *Marcianus libro singulari de delatoribus. Quotiens quis mancipia in vecta professus non fuerit sive venalia sive usualia, poena commissi est...* Cf. Quint. Decl. 340 *Quod quis professus non est apud publicanos, pro commisso tenetur*. Cf. Cagnat 1882, 129; De Laet 1949, 438.

²⁹ Sull'esenzione per le *res usuariae* cf. Cagnat 1882, 105; De Laet 1949, 428; Purpura 1985, 289 e, nello specifico, Müller 1975, 129-56.

³⁰ *IOSPE* I² nr. 4.

³¹ *IOSPE* I² nr. 4, ll. 18-23 *...retineant | igitur quaqua ratione quaesitam sive possessam | privilegii causam in promercalibus quoque re|bus, quas tamen pristino more professionibus | ad discernenda munifica mercimoniorum eden|das esse meminerint*.

³² CTh. 13.5.24. *Imp. Arcadius et Honorius aa. provincialibus Africae. Ne qua causatio vectigalium nomine relinquatur, hoc observari decernimus, ut nulla omnino exactio navicularis ingeratur, cum sibi rem gerere probabuntur, sed a praestatione vectigalium habeantur immunes. Dat. VII kal. iun. Mediolano Olybrio et Probino cons.*

³³ CTh. 13.5.23 *Idem aaa. Rufino praefecto praetorio. Solos navicularios a vectigali praestatione immunes esse praecipimus. Omnes vero mercatores teneri ad supra dic-*

rico allo scopo di provare che non trasportano merci altrui.

Similmente, una prescrizione d'Adriano³⁴ impone la stesura di un elenco dettagliato delle merci importate per uso dei governatori o dell'esercito, le quali sono considerate immuni. L'elenco serve affinché il pubblicano possa confrontarlo con il carico importato ed individuare eventuali merci in eccesso per le quali va pagato il dazio. Così, la costituzione adrianea conferma che anche le merci immuni vengono dichiarate e controllate dal pubblicano.

Significativo potrebbe essere anche l'aneddoto³⁵ di Filostrato secondo il quale, passando il confine dell'Eufrate a Zeugma, Apollonio di Tiana venne invitato dall'appaltatore a dichiarare che cosa esportava; il filosofo rispose, elencando nomi femminili rimandanti a varie virtù. Per quanto si tratti di una finzione letteraria, sembra si possa intravedere in primo luogo che la *professio* venga effettuata su richiesta dell'appaltatore e non su iniziativa del viaggiatore. Si osserva, inoltre, che la dichiarazione viene fatta ancora prima che si stabilisca se vengono trasportate merci soggette al pagamento del dazio e, probabilmente, proprio allo scopo di stabilire se si debba pagare il *portorium*.

Ne segue, dunque, che la dichiarazione del carico e il pagamento del dazio siano due atti ben distinti. Tale osservazione viene confermata, dal punto di vista giuridico, anche dal fatto che le sanzioni previste per l'omessa dichiarazione e per il mancato pagamento del dazio dovuto sono non solo distinte, ma anche cumulabili. La mancata dichiarazione, infatti, viene punita con la confisca (*commissum*/στέρησις) del carico a favore del pubblicano,³⁶ mentre i mezzi di tutela contro il mancato pagamento del dazio dovuto sono la *pignoris capio* o un'*actio* con *fictio* di *pignoris capio*.³⁷

Considerando che le fonti summenzionate si riferiscono al *portorium Romanum*, è possibile obiettare che, essendo il *portorium* di Cauno un dazio municipale, le norme locali riguardo la *professio* po-

tam praestationem in solvendis vectigalibus absque aliqua exceptione decernimus. Dat. III id. decemb. Theodosio a. III et Abundantio cons.

34 D. 39.4.4.1 (Paul. 52 ad ed.): *De rebus, quas in usus advehendas sibi mandant praesides, divus Hadrianus praesidibus scripsit, ut, quotiens quis in usus aut eorum, qui provinciis exercitibusve praesunt, aut procuratorum suorum usus sui causa mittet quandam empturum, significet libello manu sua subscripto eumque ad publicanum mittat, ut, si quid amplius quam mandat est transferet, id munificum sit.*

35 Philostrat. *Vita Apoll.* 1.20. παριόντας δὲ αὐτοὺς ἐς τὴν μέσην τῶν ποταμῶν ὁ τελώνης ὁ ἐπιβεβλημένος τῷ Ζεύγματι πρὸς τὸ πινάκιον ἤγε καὶ ἠρώτα, ὅ τι ἀπάγοιεν, ὁ δὲ Ἀπολλώνιος 'ἀπάγω' ἔφη 'σωφροσύνην δικαιοσύνην ἀρετὴν ἐγκράτειαν ἀνδρείαν ἄσκησιν,' πολλὰ καὶ οὕτω θήλεα εἴρας ὀνόματα. ὁ δ' ἤδη βλέπων τὸ ἑαυτοῦ κέρδος 'ἀπόγραψαι οὐν' ἔφη 'τὰς δούλας'. ὁ δὲ 'οὐκ ἔξεστιν,' εἶπεν 'οὐ γὰρ δούλας ἀπάγω ταύτας, ἀλλὰ δεσποίνας.'

36 Klingenberg 1977, *passim*.

37 Maganzani 2002, *passim*.

trebbero differire da quelle imperiali.³⁸ Tuttavia, bisogna tenere conto del rapporto difficile e spesso equivoco tra l'imperatore e l'autonomia doganale municipale in età imperiale. Come sottolinea Merola, mentre il periodo repubblicano si caratterizza per una forte tendenza conservatrice, in virtù della quale Roma preferisce non modificare il sistema doganale dei territori conquistati, limitandosi solo a deviare le rendite doganali verso le proprie casse,³⁹ il potenziamento dell'autorità centrale sotto l'impero comporta molte limitazioni all'autonomia doganale locale,⁴⁰ le quali molto probabilmente si rispecchiano anche in una tendenza all'unificazione delle modalità di riscossione del *portorium*.⁴¹ Da un altro punto di vista, inoltre, l'autonomia o l'*immunitas* doganale vengono viste solitamente come un beneficio straordinario concesso dalle autorità romane in relazione a qualche prestazione della comunità che viene premiata. In questo senso ogni beneficio di questo tipo rappresenta un fenomeno temporaneo in quanto la sua durata dipende dalle circostanze politiche, economiche e sociali. Così sembrerebbe poco probabile che la prassi doganale municipale differisse considerevolmente da quella imperiale e/o venisse modificata in modo notevole dopo la concessione del beneficio.

La seconda obiezione contro l'ipotesi di Marek è di tipo pratico. La marcata distinzione tra l'obbligo di dichiarazione e l'obbligo di pagamento del *portorium*, appena osservata, suggerisce che la *professio* non abbia come unico obiettivo quello di facilitare il calcolo del dazio dovuto. La dichiarazione serve, infatti, anche e soprattutto come mezzo di controllo dei pubblicani sulla circolazione delle merci, volto a prevenire il contrabbando, le frodi e l'evasione fiscale in generale.⁴² Tale evasione fiscale potrebbe essere perpetrata appositamente⁴³ o potrebbe essere frutto dell'*ignorantia* del mercante.⁴⁴ Comunque sia, sarebbe poco ragionevole per le autorità doganali di Cauno affidare alla buona fede dei mercanti la decisione se le loro merci siano soggette all'obbligo di dichiarazione e al pagamento del *portorium*.

38 Merola 2013, 455-69.

39 Merola 2001, 114-20.

40 Merola 2001, 122.

41 È noto, infatti, che gli imperatori romani concedono e revocano il privilegio dell'autonomia doganale a seconda dei propri interessi economici o politici. Cf. Cagnat 1882, 153; Merola 2001, 123.

42 Sull'interessante ipotesi che in base alla totalità di registrazioni viene calcolato l'importo annuale versato a favore del fisco, cf. Maiuro 2016, 281-2.

43 A proposito delle sanzioni per evasione dolosa cf. Cagnat 1882, 128-37; De Laet 1949, 437-47; Maganzani 2002, *passim*.

44 A proposito delle sanzioni, previste per un errore involontario del mercante cf. D. 39.4.16.10 *Divi quoque fratres rescripserunt, cum quidam non per fraudem, sed per errorem in causam commissi incidisset, ut duplo vectigali contenti publicani servos restituant.*

Un obbligo generale di *professio* a Cauno, come quello attestato per il *portorium* imperiale, invece, sarebbe un'opzione molto più pratica.

L'ultima obiezione contro l'interpretazione di Marek viene offerta dall'analisi testuale del passo B10-C1. Concentrandosi sulla struttura del testo, infatti, si nota un'articolazione bipartita. Alle ll. B10-13 viene esaminato il trattamento dei carichi importati per mare; segue, alle ll. B13-14, il trattamento dei carichi importati per terra, esposto separatamente e introdotto da καὶ ἐὰν. Il senso generale dei due passi coincide - viene postulata la necessità di effettuare una *professio* delle merci importate davanti alle autorità. Si nota, tuttavia, che il regolamento riguardo i carichi importati per mare è più dettagliato e include clausole particolari.

In primo luogo, viene stabilito un limite di tempo entro il quale deve essere effettuata la dichiarazione - il giorno successivo all'importazione. Dal punto di vista pratico ciò significa che le merci destinate alla riesportazione immediata, le quali dovranno solo pernottare nel porto, sono libere dall'obbligo di essere dichiarate.

Segue anche una seconda precisazione, purtroppo lacunosa, dalla quale sembra di capire che l'obbligo di dichiarazione non concerne tutte le merci importate, ma solo alcune categorie. Tornando all'ipotesi summenzionata di Marek, ci si aspetterebbe che un'essenziale, basata sulla tipologia delle merci (se dichiarabili fossero solo le merci soggette anche al pagamento del dazio), non tenesse conto della modalità di importazione e dunque riguardasse i carichi pervenuti sia per mare che per terra. Tuttavia, la precisazione ὑπὲρ μόνον τούτων ὧν ἂν ἔρχω[σιν - -]ν viene messa chiaramente in relazione solo all'importazione marittima, mentre una clausola analoga manca nel passo dedicato ai carichi importati per terra, i quali, dunque, risultano sottoposti a un trattamento omogeneo.

La posizione della frase in questione, insieme allo stesso trattamento separato dei carichi pervenuti per mare e per terra suggeriscono che le procedure diverse di dichiarazione siano determinate non dalla tipologia delle merci, ma dalle modalità del trasporto. Così conviene spostare l'attenzione sul rapporto complesso tra la modalità d'importazione, lo svolgimento pratico della *professio* e l'obiettivo della dichiarazione.

Un documento di Kyparissia⁴⁵ sembra gettare luce sul problema.

45 Perdrizet 1897, 574-5; *IG* V.1 1421 [θε]ός. | ε[ί] τις κα ἐσάγη<i> εἰς τὰν τῶν Κυπριασιείων χώραν, ἐπεὶ κα ἐξέλῃται τὰ ἐμπόρια, ἀπο[ο]γραψάσθω ποτὶ τοὺς πεντηκοστολόγ[ου]ς καὶ καταβαλέτω τὰμ πεντηκοστάν, π[ρ]ὶν ἀνάγειν τι ἢ πωλεῖν· εἰ δὲ μὴ, ἀποτεισά[τω] δεκαπλόαν· ὅτι δὲ τίς κα ἐξάγη<i> κατὰ θάλασσαν, ἀπογραψάμενος ποτὶ τοὺς | πεντηκοστολόγους καὶ καταβαλῶν τὰ|ν πεντηκοστάν, ἀντιθέσθω παρακαλέ[σας τὸμ πεντηκοστολόγον, πρόσθεν | δὲ μὴ ἀντιθέσθω· εἰ δὲ μὴ, ἀποτεισάτω | δεκαπλόαν τὰν πεντηκοστάν κατ[ὰ τ]ῆ[ν] σύγγραφον· εἰ δὲ τίς κα ὀλιγοτιμάσῃ, | [ἐπ]ικαθιξέεται ὁ πεντηκοστολόγος], | [ὧν κα] χρήζηι κατὰ τὰν σύγγραφον].

L'epigrafe è del III s. a.C. ed è piuttosto distante cronologicamente e geograficamente dall'iscrizione di Cauno, ma permette comunque di conoscere il funzionamento dei porti e delle dogane nel Mediterraneo. L'iscrizione prevede che una dichiarazione davanti alle autorità doganali venga effettuata solo dopo (ἐπεὶ κα ἐξέλθαι τὰ ἐμπόρια, ἀπο[ο] | γραψάσθω) aver scaricato le merci nel porto. In più, viene espressamente indicato che per la *professio* in uscita è richiesto di dichiarare la merce di nuovo nel porto, prima di caricarla sulla nave. Ne segue, dunque, che almeno in alcuni porti mediterranei le attività doganali si svolgano sulle banchine del porto e non sulla nave.

La stessa impressione viene confermata anche da una legge papiracea⁴⁶ egizia del II-III s. d.C., secondo la quale «Se il doganiere desidera far scaricare la nave per perquisirla, che il mercante la scarichi e se si trova altra mercanzia non dichiarata, sia essa confiscata. Se non si trova (altra mercanzia non dichiarata) il doganiere è tenuto a rimborsare al mercante la spesa⁴⁷ occasionata dallo sbarco».⁴⁸ È chiaro che, a distanza di 500 anni dall'iscrizione di Kyparissia, le attività doganali quali la dichiarazione e la perquisizione in caso di sospetta evasione fiscale continuano a svolgersi solo dopo lo scarico delle merci nel porto.

Queste due testimonianze sembrano suggerire che i diritti dei doganieri siano circoscritti entro i limiti delle strutture portuali, senza che sia possibile effettuare dichiarazioni o perquisizioni di merci che si trovano sulla nave. Ne segue dunque che, nel caso delle merci importate per mare, la possibilità di scaricarle o meno permette di distinguere l'entrata fisica delle merci nel territorio del porto di Cauno dall'importazione formale, la quale pare abbia luogo solo se le merci vengono scaricate sulle banchine del porto. D'altronde, se l'importazione avviene per terra, è ovvio che l'attraversamento fisico del confine equivale necessariamente all'importazione. Proprio per questa ragione il regolamento doganale di Cauno sottopone le merci importate per terra a un trattamento omogeneo, mentre prevede ipotesi diverse per le merci pervenute per mare.

⁴⁶ P.Oxy. I nr. 36; Wilcken 1906, 185; Purpura 1985, 291. ...ἐ[ὰν] δὲ | <ό> τελώνης ἐκφορ[τισθ]ῆ | ναὶ τὸ πλοῖον ἐπιζητήσῃ, | ὁ ἔμπορος ἐκφορτιζέ[τ]ω, | καὶ ἐὰν μὲν εὐρεθῆ | τ[ι] ἔτελλον ἢ ὁ ἀπεγράψατο, στερή[σι]μον ἔστω, ἐὰν δὲ μὴ εὐ[ρεθ]ῆ, ὁ τελώνης [τ]ῆ | ν δαπάνην τῶ ἐμπο[ρ]ῶ τοῦ | ἐκφορτισμοῦ ἀποδ[ό]τω.

⁴⁷ L'obbligo di rimborsare una perquisizione superflua suggerisce che lo scarico delle merci, necessario alla dichiarazione, sia un'operazione difficile, lenta e costosa. Sarebbe facile comprendere, dunque, perché i carichi destinati solo a pernottare nel porto, ripartendo il giorno dopo per un'altra destinazione, fossero liberi dall'obbligo di essere scaricati e dichiarati in entrata e, subito dopo, ricaricati e ridichiarati in uscita. La difficoltà dello scarico è attestata anche da BGU I nr. 27 (Γινώσ[σ]κειν σε θέλω ὅτι εἰς γῆν | ἐλήλυθα τῆς τοῦ Ἐπειφ | μηνός καὶ ἐξεκένωσαμεν τῆ | νη τοῦ αὐτοῦ μηνός). Questa lettera del II-III s. d.C. informa che per scaricare le navi granarie con le quali l'annona egizia veniva importata nel porto di Ostia erano necessari 13 giorni. Cf. Geraci 2015, 122.

⁴⁸ Purpura 1985, 291.

Tenuto conto di ciò, sembra possibile avanzare un'ipotesi riguardo alla lacuna alla ll. B13. Visto che, come ribadito sopra, il testo mancante dovrebbe riferirsi a una circostanza particolare intorno all'importazione per mare, in virtù della quale solo una parte delle merci pervenute nel porto devono essere dichiarate, sarebbe ragionevole supporre che la circostanza in questione sia proprio lo scarico dalla nave. Così soggette alla *professio* sarebbero solo le merci che sono state sbarcate dalla nave.

Tale ipotesi viene confermata dallo stesso regolamento doganale di Cauno, alle ll. C8-D5. Il passo, interamente conservato, tratta la questione della riesportazione di merci offerte al mercato e rimaste invendute e riporta:

οἱ δὲ προσπλέοντες ξένοι καὶ πωλοῦντές τι, ἔχοντες καὶ αὐτοὶ τὴν τῆς ἀτελείας ὧν ἰσάγουσιν ἄνεσιν μετὰ τὸ καταπλεῦσαι, ὅσα ἂν ἀπὸ τῶν εἰσνεχθέντων ἢ ὑπ' αὐτῶν καὶ ἰς τὴν γῆν τεθέντων μείνη αὐτοῖς ἄπρατα, ἐντιθέμενοι πάλιν ἢ αὐτὰ ἰς τὰ πλοῖα καὶ ἐξάγοντες αὐτοὶ ἐν ἄλλαις ἡμέραις εἴκοσι vacat καὶ οἱ διὰ γῆς ἢ εἰσκομίσαντές τι ξένοι ἐπὶ τῷ πωλῆσαι τι, ὅσα ἂν αὐτοῖς μείνη ἄπρατα ἐξά[γ]οντες αὐτὰ αὐ[τ]οῖς πάλιν διὰ τῶν αὐτῶν ὧν εἰσηγάγον ὄρων ἐν ἄλλαις ἡμέραις τριάκοντα, οὐχ ὑποκείσονται τῷ τοῦ ἐξαγωγίου τέλει ἢ φιλανθρωπῶπου τινὸς ἢ Ἀφροδείτης ὀνόματι.

Anche qui è presente una struttura bipartita, attraverso la quale le ipotesi delle merci importate per mare e per terra vengono esaminate separatamente. Si osserva anche che il passo dedicato all'importazione per mare presenta una precisazione particolare che manca nel passo che tratta l'importazione per terra. Viene sottolineato, infatti, che oggetto di questa parte del regolamento sono le merci importate per mare che sono state scaricate a terra (ἰς τὴν γῆν τεθέντων).

Dal momento che la vendita di una merce sembra richiedere necessariamente lo sbarco dalla nave, attenzione particolare merita il fatto che nel testo vengono menzionati separatamente sia l'importazione, resa attraverso il verbo εἰσφέρω, sia lo scarico delle merci, espresso attraverso l'espressione ἰς τὴν γῆν τίθημι. Trattandosi di un documento giuridico, non pare probabile che la presenza di questi due termini sia dovuta ad una costruzione pleonastica. Sarebbe, piuttosto, che venga fatta una distinzione apposita tra l'atto dell'importazione fisica di merci nel porto di Cauno e l'atto dell'importazione formale che ha luogo solo dopo lo scarico di queste merci sulle banchine del porto. Nel contesto più stretto delle ll. C8-D5 tale distinzione servirebbe a sottolineare che la parte del carico che potrebbe essere rimasta sulla nave e che, dunque, non è stata formalmente importata, viene esclusa dall'ipotesi della riesportazione qui esaminata. Nel contesto più ampio del regolamento di Cauno, invece, la stessa distinzione potrebbe indicare che l'obbligo della dichiarazione davanti alle autorità doganali riguardi solo le merci scaricate

a terra. Usando questo parallelo anche a livello letterale, si potrebbe integrare la lacuna alla l. B13, seguendo il modello della ll. C10. Così il testo reciterebbe:

ἔστω δὲ ἐπάνανκες τοῖς τε ναυκλήροις, ἀφ' ἧς ἂν κα | [τάγωσιν, και τοῖς
ξένοις, εἰ μὴ ἰσ]άγουσιν φορτία ἐπὶ τῷ πάλιν αὐτὰ εὐθέως ἐξαγαγεῖν ἀπο |
[γραψαμένοις διὰ τῶν ἀρχείων]⁴⁹ αὐθήμερον ἢ τῇ ἐχομένῃ ὑπὲρ μόνον τούτων
ὧν ἂν ἔχω | [σιν ἰς τὴν γῆν τεθέντων]ν καὶ ἐὰν διὰ τῆς γῆς παραγωγίμων
φορτίον ἔχωσιν, και ταύ | [τῇ αὐτοῖ ὑποκείσονται τῇ ἀπ]ογραφῇ. vac. τῶν δὲ
οὕτως ὑπὸ τινῶν καθὼς προγ[έγ]ραπται εἰ | [σαχθέντων] ἐπὶ τῷ πωλῆσαι
ὄντων ἢ μὴ καταπωλουμένων ἐνθάδε καὶ μὴ ἀπογραφ[ομένων]ων κα | [τὰ
προγεγραμμένα, τούτων] μόνων τῶν φορτίων στέρεσις ἔστω τῷ τελῶνι [κατὰ
τὸν] | δημοσιωτικ[ὸν] νόμον.

«Dal giorno del loro arrivo nel porto⁵⁰ sia i naucleri che i commercianti stranieri devono fare una dichiarazione per iscritto presso le autorità, tranne nei casi di immediata riesportazione delle merci entro lo stesso giorno o il giorno dopo l'importazione, solo per le merci che sono state scaricate a terra. E se hanno carichi che sono stati importati per terra, avranno lo stesso obbligo di dichiarazione. Il pubblicano ha diritto al sequestro secondo la legge doganale. Solo nel caso in cui le merci vengono introdotte da qualcuno nella maniera descritta, siano esse destinate alla vendita qui o no, ma non vengono dichiarate secondo il regolamento descritto, solo su questi carichi ci sia un diritto alla confisca per il pubblicano, secondo la legge doganale.»

Un problema davanti a tale integrazione potrebbe essere presentato dal fatto che al posto delle 24 lettere proposte da Marek nella lacuna qui vengono proposte solo 18. Tuttavia, va notato in primo luogo che la frase [σιν ἰς τὴν γῆν τεθέντων]ν contiene una maggiore quantità di segni curvi e quadrati, i quali generalmente sono di larghezza maggiore rispetto al segno <I> che è presente ben quattro volte nella variante di Marek.

In secondo luogo, un'analisi attenta dei passi interamente conservati che fanno parte della stessa colonna dell'epigrafe dimostra che il numero delle lettere all'interno di ogni riga varia. Se si conside-

49 Si preferisce l'integrazione di Bean in quanto ci si aspetta che nel regolamento vengano indicate le autorità davanti alle quali bisogna effettuare la *professio*.

50 Marek integra il verbo κατάγω dal significato di 'sbarcare; mettere la nave nel porto' che potrebbe denotare anche lo scaricare il carico trasportato dalla nave (cf. LSJ s.v. «κατάγω»). Bean propone di integrare καταπλέω/καταπλώω dal significato di 'approdare, arrivare dal mare alla terra' (LSJ s.v. «καταπλώω»).

ra il passo C2-C17,⁵¹ ad esempio, ci sono righe di sole 57-59 lettere,⁵² ma anche una di ben 82 lettere,⁵³ con un numero medio di lettere pari a ca. 63-64 lettere. Tornando alla lacuna alla l. B13,⁵⁴ la versione di Marek presenterebbe una riga composta da 70 lettere, mentre l'integrazione qui proposta suggerirebbe una riga di 64 lettere. Dal punto di vista della lunghezza della lacuna, dunque, entrambe le varianti sembrano possibili.

Se l'ipotesi qui proposta fosse corretta, sarebbe possibile offrire l'interpretazione seguente del passo B10-C1:

Il passo postula l'obbligo generale di dichiarare tutte le merci in entrata, caratteristico del funzionamento del *portorium* e attestato dalle fonti summenzionate. All'interno di questo obbligo generale vengono esaminate alcune ipotesi specifiche, legate alle particolarità pratiche dell'importazione marittima, la quale pare risulti effettiva solo dopo lo scarico delle merci sulle banchine del porto. In primo luogo, a causa della difficoltà e della lentezza dell'operazione di scarico, le merci destinate alla riesportazione immediata sono esentate dall'obbligo di essere sbarcate, dichiarate e re-imbarcate entro 24 ore. Tuttavia, ne segue implicitamente, che le merci scaricate prima che sia finito il giorno successivo all'approdo vadano dichiarate comunque per poter entrare nel territorio di Cauno. In secondo luogo, pare che le merci destinate a una permanenza a Cauno superiore a 24 ore vadano necessariamente scaricate e dichiarate entro il termine del giorno successivo all'approdo, indubbiamente allo scopo di prevenire lo scarico clandestino e l'evasione fiscale, mascherate come trasporto di merci in transito.

51 Secondo l'edizione di Marek (2006, 179): πάντες δὲ οἱ ἰσαγόντες ἀπ[ὸ] τῆς ξένης[ς] ὀτιοῦν κατὰ γῆ^ς ἢ κατὰ θάλασσαν, εἴαν τε χρῶνται αὐτοὶ ἢ πιπράσκω | σίν τι ἐνθάδε, χωρ[ί]ς μόνων τῶν ὠρισμένων εἶναι ὑποτελών, μηδενὶ ὑποκεισθῶσαν τέλει ἰς τὸ ἐλλιμένιον vac.? μὴ ἐχόντων ἐξουσίαν τῶν τὸ ἐλλιμένιον μεμισθωμένων | μήτε ἀργύριον πρᾶσσε[ι]ν ὑπὲρ τῶν ἰσαγομένων καθὼς ἐπ' εἶδους δεδῆλωται, μήτε ἀπ' αὐτῶν τῶν ἰσαγομένων λαβεῖν τι τέλους ἢ φιλανθρώπου ὀνόματι εἰς Ἀφροδείτην | μηδ' εἰς ἠντιναοῦν ἀπογραφὴν. vac. | οἱ δὲ προσπλέοντες ξένοι καὶ πωλοῦντές τι, ἔχοντες καὶ αὐτοὶ τὴν τῆς ἀτελεί | ας ὧν ἰσάγουσιν ἀνεσιν μετὰ τὸ καταπλεῦσαι, ὅσα ἂν ἀπὸ τῶν εἰσενεχθέντων | ὑπ' αὐτῶν καὶ ἰς τὴν γῆν τεθέντων μείνη αὐτοῖς ἄπρατα, ἐντιθέμενοι πάλιν | αὐτὰ ἰς τὰ πλοῖα καὶ ἐξάγοντες αὐτοὶ ἐν ἄλλαις ἡμέραις εἴκοσι vac. καὶ οἱ διὰ γῆς | δὲ ἰσοκομισάντες τι ξένοι ἐπὶ τῷ πωλήσαι τι, ὅσα ἂν αὐτοῖς μείνη ἄπρατα ἐξά | γοντες αὐτὰ αὐ[τ]οῖ πάλιν διὰ τῶν αὐτῶν ὧν εἰσήγαγον ὄρων ἐν ἄλλαις ἡμέ|ραις τριάκοντα, οὐχ ὑποκεισόνται τῷ τοῦ ἐξαγωγίου τέλει ἢ φιλανθρώπου τι|νός ἢ Ἀφροδείτης ὀνόματι. vac. ἀπογράφονται δὲ οὗτοι τὴν ἡμέραν μόνον διὰ τὸν | ἀρχαίων καὶ τὸν τόπον δι' οὗ ἰσήγαγον ἐπὶ τοῦ στεφανηφόρου Βασιλέως τοῦ θεοῦ | [με]τὰ [τ]ὸ [κ]αταγαγ[εῖ]ν ἐν ἄλλαις ἡμέραις τρισίν, προσγράφωντες καὶ τῶν ἐπιηγελμένων...

52 L. C13 è di 57 lettere, l. C11 di 59. Cf. l. E11 di 56 lettere.

53 L. C2.

54 Secondo l'edizione di Marek (2006, 179), ll. B10-B13: ἔστω δὲ ἐπάνανκες τοῖς τε ναυκλήροις, ἀφ' ἧς ἂν κα | [— — — — — — — — — — — — — — — —] ἰσάγουσιν φορτία ἐπὶ τῷ πάλιν αὐτὰ εὐθέως ἐξαγαγεῖν ἀπο | [γ]ράψασθαι — — — — — — — — — —] αὐθήμερον ἢ τῆ ἔχομένη ὑπὲρ μόνον τούτων ὧν ἂν ἔχω | [σιν — — — — — — — — — —]ν.

Bibliografia

- Bean, G.E. (1954). «Notes and Inscriptions from Caunus». JHS, 74, 85-110.
- BGU I = Wilcken, U.; Viereck, P.; Krebs, Fr. (1895). *Griechische Urkunden*, Bd. 1. Berlin.
- Brandt, H. (1987). «Die Zollinschriften von Myra und Kaunos und ein neues Zeugnis aus Xanthos». EA, 10, 91-5.
- Cagnat, R. (1882). *Étude historique sur les impôts indirects chez les Romains jusqu'aux invasions des barbares*. Paris.
- Carrara, A. (2014). «Tax and Trade in Ancient Greece. About the *Ellimention* and the Harbor Duties». REA, 116(2), 441-64.
- Chankowski, V. (2007). «Les Catégories du vocabulaire de la fiscalité dans les cités grecques». Andreau, J., Chankowski, V. (éds), *Vocabulaire et expression de l'économie dans le monde antique*. Pessac, 299-331.
- Cottier, M.; Corbier, M. (2008). *The Customs Law of Asia*. Oxford.
- De Laet, S.J. (1949). *Portorium: étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*. Bruges.
- De Ligt, L. (1993). *Fairs and Markets in the Roman Empire*. Amsterdam.
- Dreher, M. (1997). «Das Monumentum Ephesenum und das römische Zollwesen». MBAH, 16(2), 79-96.
- Drexhage, H.J. (1994). «Einflüsse des Zollwesens auf den Warenverkehr im römischen Reich, handelshemmend oder handelsfördernd?». MBAH, 13(2), 1-15.
- Engelmann, H. (1985). «Die Zollinschrift von Myra». ZPE, 59, 113-19.
- France, J. (1999). «Les revenus douaniers des communautés municipales dans le monde romain (République et Haut-Empire)». *Il capitolo delle entrate nelle finanze municipali in Occidente ed in Oriente = Actes de la Xe Rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain* (Rome, 27-29 mai 1996). Rome, 95-113.
- Geraci, G. (2015). «Uscire dall'Egitto in età romana». *Iuris Antiqui Historia. An International Journal of Ancient Law*, 7, 117-29.
- IG V.1 = Kolbe, W. (ed.) (1913). *Inscriptiones Graecae*. Vol. V, fasc. 1, *Inscriptiones Laconiae et Messeniae*. Berlin.
- IGR III = Cagnat, R. (éd.) (1901-27). *Inscriptiones graecae ad res romanas pertinentes*, vol. III. Paris.
- IGR IV = Cagnat, R. (éd.) (1901-27). *Inscriptiones graecae ad res romanas pertinentes*, vol. IV. Paris.
- IOSPE² = Latyshev, B. (ed.) (1885-1901). *Inscriptiones antiquae orae septentrionalis Ponti Euxini graecae et latinae*. St. Petersburg.
- Işik, C. (1994). *Das Brunnenhaus an der Hafanagora*. Ankara.
- Klingenberg, G. (1977). *Commissum. Der Verfall nichtdeklarerter Sachen im römischen Zollrecht*. Graz.
- LSJ 9 = Liddell, H.G.; Scott, R.; Stuart Jones, H. (1996). *A Greek-English Lexicon. 9th Edition with a Revised Supplement by P.G.W. Glare and A.A. Thompson*. Oxford.
- Maganzani, L. (2002). *Publicani e debitori d'imposta. Ricerche sul titolo edittale de publicanis*. Torino.
- Maiuro, M. (2016). «Portorium Lyciae I. Fiscus Caesaris, Lega Licia e publicani nella lex di Andriake». *MediterrAnt*, 19(1/2), 263-92.
- Marek, C. (2006). *Die Inschriften von Kaunos*. München.

- Marek, C. (2012). «Zollorganisation des kaiserzeitlichen Lykien». Wiemer, H.U. (Hrsg.), *Staatlichkeit und politisches Handeln in der römischen Kaiserzeit*. Berlin, 107-22.
- Mellink, M.J. (1970). «Archaeology in Asia Minor». *AJA*, 74, 157-78.
- Mellink, M.J. (1972). «Archaeology in Asia Minor». *AJA*, 76, 165-88.
- Merola, G.D. (2001). *Autonomia locale. Governo imperiale. Fiscalità e amministrazione nelle province asiatiche*. Bari.
- Merola, G.D. (2013). «Leggi doganali d'Asia: testi a confronto». *MediterrAnt*, 16(2), 455-69.
- Müller, H. (1975). «Φυγής ένεκεν». *Chiron*, 5, 129-56.
- Ögün, B. (1978). «Excavations of Caunus». Akurgal, E. (ed.), *The Proceedings of the Xth International Congress of Classical Archaeology* (Ankara-Izmir, 23-30 September 1973). Ankara, 421-6.
- P.Oxy. I = Grenfell, B.F.; Hunt, A.S. (1898). *The Oxyrhynchus Papyri*, vol. I (nos. 1-207). London.
- Perdrizet, P. (1897). «Nouvelles et correspondance». *BCH*, 21, 572-9.
- Pleket, W.H. (1958). «Note on a Customs Law from Caunus». *Mnemosyne*, 4(11), 128-35.
- Purpura, G. (1976). «Relitti di navi e diritti del fisco. Una congettura sulla *Lex Rhodia*». *Annali del Seminario Giuridico dell'Università di Palermo*, 36, 69-87.
- Purpura, G. (1985). «Il regolamento doganale di Cauno e la *lex Rhodia* in D. 14, 2, 9». *Annali del Seminario Giuridico dell'Università di Palermo*, 38, 273-331.
- Rathbone, D. (2008). «Nero's Reforms of Vectigalia and the Inscription of the *Lex Portorii Asiae*». Cottier, M.; Corbier, M. (eds), *The Customs Law of Asia*. Oxford, 251-79.
- Robert, L. (1960). «Λιμένεις». *Hellenica*, 11/12, 263-66.
- Rougé, J. (1966). *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'empire romain*. Paris.
- Rowe, G.D. (2008). «The Elaboration and Diffusion of the Monumentum Ephesinum». Cottier, M., Corbier, M. (ed.), *The Customs Law of Asia*. Oxford, 236-51.
- Sahin, S. (2013). «Parerga zum Stadiasmus Patarensis (9): Kaunisch-lykische Frage». *Gephyra*, 10, 32-7.
- Schwarz, H. (2001a). «Anmerkungen zu der Zollinschrift aus Myra». *EA*, 33, 15-38.
- Schwarz, H. (2001b). *Soll oder Haben? Die Finanzwirtschaft kleinasiatischer Städte in der römischen Kaiserzeit am Beispiel von Bithynien, Lykien und Ephesos (29 v. Chr.-284 n. Chr.)*. Bonn.
- Takmer, B. (2007). «*Lex portorii provinciae Lyciae*. Ein Vorbericht über die Zollinschrift aus Andriake von neronischer Zeit». *Gephyra*, 4, 165-88.
- Vélissaropoulos, J. (1980). *Les naucleres grecs: recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*. Geneve.
- Wilcken, U. (1906). «Ein ΝΟΜΟΣ ΤΕΛΩΝΙΚΟΣ aus der Kaiserzeit». *APF*, 3(2), 185-201.
- Wörle, M. (1975). «Zwei neue griechische Inschriften aus Myra zur Verwaltung Lykiens in der Kaiserzeit». Borchhardt, J. (Hrsg.), *Myra: eine Lykische Metropole in antiker und byzantinischer Zeit*. Berlin, 286-300.
- Wörle, M. (1988). *Stadt und Fest im kaiserzeitlichen Kleinasien: Studien zu einer agonistischen Stiftung aus Oenoanda*. München.

