

ARCHIVIO STORICO E GIURIDICO SARDO DI SASSARI

Bramante, Cinque, Guerinoni, Hirata,
Maniaci, Nurra, Ortu, Vacca

XXIII

2018

INSCHIBBOLETH

ARCHIVIO STORICO E GIURIDICO SARDO DI SASSARI

ARCHIVIO GIURIDICO SASSARESE

RIVISTA INTERNAZIONALE DI DIRITTO PRIVATO ANTICO E CONTEMPORANEO

Direttore scientifico

Giovanni Maria UDA (Università di Sassari)

Vice Direttore scientifico

Rosanna ORTU (Università di Sassari)

Comitato di direzione

Claudio COLOMBO (Università di Sassari); José Ramón DE VERDA Y BEAMONTE (Università di Valencia); Andrea DI PORTO (Sapienza Università di Roma); Gabor HAMZA (Univ. Eötvös Loránd Budapest); Salvatore PATTI (Sapienza Università di Roma); Christoph SCHMID (Università di Brema); Agustin LUNA SERRANO (Università Ramon Llul Barcelona)

Comitato di redazione

Dario FARACE (Università di Roma "Tor Vergata"); Massimo FOGLIA (Università di Bergamo); Stefania FUSCO (Università di Sassari); Alessandro HIRATA (Università di San Paolo "USP"); Lorenzo GAGLIARDI (Università statale di Milano); Mauro GRONDONA (Università di Genova); Arturo MANIACI (Università statale di Milano); Raimondo MOTRONI (Università di Sassari); Luigi NONNE (Università di Sassari); Laurent POSOCCO (Università di Tolosa); Federico PROCCHI (Università di Pisa); Giuseppe Werther ROMAGNO (Università di Sassari); Fabio TORIELLO (Università di Sassari); Maria Manuel VELOSO GOMES (Università di Coimbra)

Comitato dei revisori

Luigi GAROFALO (Presidente – Università di Padova)

Marco AZZALINI (Università di Bergamo); Federico AZZARRI (Università di Pisa); Angelo BARBA (Università di Siena); Vincenzo BARBA (Sapienza Università di Roma); Pierangelo BUONGIORNO (Università di Münster); Ilaria Amelia CAGGIANO (Università “Suor Orsola Benincasa” di Napoli); Maria Luisa CHIARELLA (Università di Catanzaro); Alberto Giulio CIANCI (Università di Perugia); Maria Rosa CIMMA (Università di Sassari); Laura D’AMATI (Università di Foggia); Maurilio FELICI (Università LUMSA di Palermo); Lucilla GATT (Università “Suor Orsola Benincasa” di Napoli); Andrea GENOVESE (Università “La Tuscia” di Viterbo); Fulvio GIGLIOTTI (Università di Catanzaro); Claudia IRTI (Università di Venezia Ca’ Foscari); Umberto IZZO (Università di Trento); David KREMER (Université Paris Descartes); Paola LAMBRINI (Università di Padova); Lorenzo MEZZASOMA (Università di Perugia); Eleonora NICOSIA (Università di Catania); Francesco Paolo PATTI (Università “Luigi Bocconi” di Milano); Aldo PETRUCCI (Università di Pisa); Guido PFEIFER (Università Goethe di Frankfurt am Main); Fabrizio PIRAINO (Università di Palermo); Johannes PLATSCHEK (Università di München LMU); Roberto PUCELLA (Università di Bergamo); Francesca REDUZZI MEROLA (Università di Napoli “Federico II”); Nicola RIZZO (Università di Pavia); Giacomo ROJAS ELGUETA (Università di Roma Tre); Anna Maria SALOMONE (Università di Napoli “Federico II”); Gianni SANTUCCI (Università di Trento); Roberto SCEVOLA (Università di Padova); Roberto SENIGAGLIA (Università di Venezia Ca’ Foscari); Laura TAFARO (Università di Bari “Aldo Moro”)

Segreteria di redazione

Carlo ATTANASIO; Roberta BENDINELLI; Maria Cristina IDINI; Pietro LIBECCIO; Maria Teresa NURRA; Pietro Giovanni Antonio SANTORU; Laudevino Bento DOS SANTOS NETO DA SILVEIRA

Rivista on line open access. Indirizzo web: www.archiviogiuridicosassarese.org.
Registrazione: Tribunale di Sassari n° 11 del 26/01/1974.

Prima serie: Archivio Storico Sardo di Sassari, pubblicata in formato cartaceo dal 1975 al 1992.
Seconda serie: Archivio Storico e Giuridico Sardo di Sassari, pubblicata in formato cartaceo dal 1994 al 1998 e in formato digitale dal 1999 al 2019. Periodicità: semestrale.

ISSN Print: 2240-4856

ISSN on line: 2240-4864

© 2019, Associazione Giuridica Sassarese.

Editore: Inschibboleth edizioni - via G. Macchi, 94, 00133, Roma - Italia, email: info@inschibbolethedizioni.com. Direttore responsabile: Emiliano Tolu. Proprietario della pubblicazione: Associazione Giuridica Sassarese, email: rivista@archiviogiuridicosassarese.org. Sede della pubblicazione: Sassari, Associazione Giuridica Sassarese, c/o Studio Legale Berlinguer, via Cavour 88, 07100 Sassari, SS.

Fascicolo unico 2018 pubblicato on line il 20 dicembre 2019.

INDICE

Saggi

MARIA VITTORIA BRAMANTE, *Contributo allo studio del calmiere di Diocleziano. Origo e qualitas rerum venalium* p. 11

ALBA CINQUE, *Le strategie di prevenzione e risoluzione della lite elaborate dalla dottrina francese: Les modes alternatifs de règlement des litiges (M.A.R.L.)* p. 79

ALESSANDRO HIRATA, *Sachidentität und tignum iunctum bei Paul. 15 quaest. D. 46.3.98.8* p. 89

ARTURO MANIACI, *Chi deve provare cosa. Distribuzione del carico probatorio e strategie difensive* p. 99

MARIA TERESA NURRA, *Profili risarcitori e assicurativi in tema di inondazioni* p. 151

ROSANNA ORTU, *La Vestale Massima Flavia Publicia: un'imprenditrice nell'antica Roma?* p. 169

ALESSIA VACCA, *Right to a Healthy Environment? Transparency, Sustainable Development and Climate Change in the Energy Law Sector* p. 183

Rassegne

EZIO GUERINONI, *I contratti bancari: appunti sulle fonti* p. 211

Saggi

La Vestale Massima *Flavia Publicia*: un'imprenditrice nell'antica Roma?^{2*}

Rosanna Ortu

Sommario: 1. La *tabella immunitatis* di *Turris Libisonis* e la Vestale Massima *Flavia Publicia*. – 2. *Dominæ navium* in età imperiale: regolamentazione giuridica e *interpretatio prudentium*. – 3. La Vestale Massima *Flavia Publicia* e le attività imprenditoriali di trasporto marittimo tra la Sardegna e Ostia: ipotesi di un modello organizzativo. – 4. Considerazioni conclusive.

1. L'attenzione in questo contesto per la figura della *Virgo Vestalis*¹ *Maxima Flavia Publicia*², vissuta alla metà del III sec. d.C., scaturisce principalmente dal ritrovamento di un importante reperto archeologico di età imperiale rinvenuto durante i lavori di adeguamento della banchina del porto commerciale di Porto Torres, in Sardegna, nel 2007.

Il testo della *tabella*³ è il seguente:

FLAVIAE ·
PVBLICIAE ·
· V · (immagine) · V ·
MAXIMAE ·
IMMVNIS ·
IN NAVCELLA · MARINA · CVNBVS · PORTENSIS ·
PARASEMO · PORPHYRIS · EVDROMVS ·

* Relazione presentata il 6 aprile 2017 durante il Seminario internazionale di Diritto romano tenutosi presso la Faculdade de Direito, Campus de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo (USP).

¹ Le sacerdotesse Vestali sono state oggetto di numerosi studi fin dal '500. Per una bibliografia completa ed aggiornata sul tema rinvio a R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale: la Vestale Massima Flavia Publicia. I. Le immunità*, Sandhi, Cagliari 2018, pp. 9 ss., n. 1.

² Su *Flavia Publicia* vedi da ultima R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale*, cit., pp. 9 ss. (ivi anche ampia bibliografia sulla Vestale Massima).

³ Il testo della *tabella immunitatis* di *Turris Libisonis* è stato pubblicato per la prima volta da G. GASPERETTI, *Una tabella immunitatis dal porto di Turris Libisonis*, in A. MASTINO -

Il contesto che emerge dall'analisi del contenuto della *tabella* è molto chiaro: la barca del porto con l'insegna *Porphyris* (è) di *Flavia Publicia*, vergine Vestale Massima, immune per la (sua) navicella marina⁴; con citazione finale di *Eudromus*, *servus* della sacerdotessa.

Pertanto, già da una prima lettura appare chiara l'allusione ad una nuova immunità, del tutto sconosciuta, concessa alla Vestale Massima *Flavia Publicia* proprietaria di una *naucella marina* e dello schiavo *Eudromus*.

Il contenuto del testo della tavoletta è di indubbio interesse giuridico⁵, poiché oltre ad accennare all'immunità⁶ consistente nell'esenzione dal pagamento dei dazi portuali, i *portoria*⁷, concessa ad una Vestale, sottintende anche l'esistenza di attività commerciali svolte da *Flavia Publicia* mediante una struttura ben delineata, che sicuramente ricalcava i modelli giuridici organizzativi in auge in età imperiale, certamente fino al III sec. d.C., per le imprese di navigazione⁸.

Il ritrovamento della tavoletta bronzea nella *Colonia Iulia di Turris Libisonis*⁹, nel nord Sardegna, testimonia inoltre l'esistenza dell'esercizio di traffici

P. G. SPANU - R. ZUCCA (a cura di), *Naves plenis velis euntes*, Carocci, Roma 2009, p. 268, la quale ha proposto la seguente trascrizione: *Flaviae · Publiciae · v(irginis) · (immagine) · V(estalis) · maxinae · immunis · in naucella · marina · cunbus · Port(u)ensis · parasemo · Porphyris · Eudromus · (servus?)*.

⁴ Cfr. G. GASPERETTI, *Una tabella immunitatis dal porto di Turris Libisonis*, cit., p. 268.

⁵ Per un'analisi delle problematiche giuridiche inerenti al testo della *Tabella*, rinvio a R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale*, cit., p. 47 ss.

⁶ Sulla nuova immunità concessa alla Vestale vedi *ibidem*.

⁷ Sul *portorium* vedi S. J. DE LAET, *Portorium: étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire*, De Tempel, Brugge 1949; G. I. LUZZATTO, voce *Portorium*, in *NNDI*, XIII, 1966, p. 314.

⁸ Per la struttura delle imprese di navigazione rinvio soprattutto a A. PETRUCCI, *Particolari aspetti giuridici dell'organizzazione e delle attività delle imprese di navigazione nel periodo imprenditoriale*, in P. CERAMI - A. DI PORTO - A. PETRUCCI, *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, 2ª ed., Giappichelli, Torino 2004, p. 231 ss.; ID., *Particolari aspetti giuridici dell'organizzazione e delle attività delle imprese di navigazione nel periodo imprenditoriale*, in P. CERAMI - A. PETRUCCI, *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, 3ª ed., Giappichelli, Torino 2010, pp. 221 ss. (ivi ampia bibliografia sul tema).

⁹ Su *Turris Libisonis* vedi: P. MELONI, *Turris Libisonis romana alla luce delle iscrizioni*, in *Epigraphica*, XI, 1951, pp. 89-114; G. SOTGIU, *Le iscrizioni dell'ipogeo di Tanca Borgona (Portotorres, Turris Libisonis)*, Herder, Roma 1981; EAD., *Sul procurator ripae dell'ipogeo di Tanca di Borgona (Portotorres, Turris Libisonis)*, in EAD. (a cura di), *Studi in onore di Giovanni Lilliu per il suo settantesimo compleanno*, Carlo Delfino, Cagliari 1985; A. MASTINO, *Popolazione e classi sociali a Turris Libisonis: i legami con Ostia*, in A. BONINU - M. LE GLAY - A. MASTINO (a cura di), *Turris Libisonis colonia Iulia*, Gallizzi, Sassari 1984, pp. 37-104; ID., *Turris Libisonis romana*, in *Porto Torres e il suo volto*, Carlo Delfino, Sassari 1992, pp. 5-74; ID., *Storia della Sardegna antica*, Il Maestrale, Nuoro 2005, pp. 273-283; F. VILLEDIEU, *Turris Libisonis. Fouille d'un site romain tardif à Porto Torres, Sardaigne*, B.A.R. International Series, Oxford 1984; I. DIDU, *Il curator rei publicae di Turris Libisonis: un esempio di tardivo processo di sviluppo delle istituzioni municipali romane in Sardegna?*, in *Sardinia antiqua. Studi in onore di Piero Meloni in occasione del suo settantesimo compleanno*, Carocci, Cagliari 1992, pp. 377-384; C. CAZZONA, *Nota sulla fondazione della colonia di Turris Libisonis: Iulii, Flavii, Aelii, Aurelii, e Lurii nelle iscrizioni*, in *Studi Sardi*, XXXI, 1994-98, pp. 253-277; G. AZZENA,

commerciali intrapresi da *Flavia Publicia* proprio nell'isola, situata nel *Mare Sardum* in una posizione strategica, sulla rotta in direzione delle colonne d'Ercole, ed «utilizzata come piattaforma per i traffici marittimi mediterranei tra l'oriente (partendo dalla Siria) fino all'occidente (a Gades)»¹⁰, nonché come base di partenza per il trasporto del grano sardo verso Ostia, particolarmente intensificato in età costantiniana, ed anche come luogo di transito del grano africano che arrivava ad Ostia *via Sardinia* in virtù dei consolidati legami tra Africa e Sardegna, già avviati nel periodo repubblicano e rinvigoriti in età imperiale¹¹, e con molta probabilità anche del sale¹².

Al fine di delineare la ricostruzione del modello organizzativo utilizzato da *Flavia Publicia* per lo svolgimento delle attività commerciali marittime con la Sardegna, gestite con l'ausilio del *servus Eudromus*, citato nominalmente nella *Tabella immunitatis* di *Turris Libisonis*, sarà bene tratteggiare qui di seguito la cornice giuridica di riferimento, emergente dalle testimonianze dei giuristi del III sec. d.C., in merito alla gestione delle imprese di navigazione¹³ condotte da donne romane.

2. Il coinvolgimento delle donne nella titolarità e nella gestione di imprese di navigazione risulta ampiamente attestato in alcune fonti giuridiche del III sec. d.C. Tali fonti dimostrano che nell'attività navale inerente al trasporto e alla commercializzazione delle merci, nata con una vocazione spiccatamente al maschile¹⁴, in età severiana si riscontrava anche una forte presenza femminile.

Porto Torres, Turris Libisonis la città romana, in *Luoghi e tradizioni d'Italia. Sardegna*, Editalia, Roma 2000, pp. 368-380.

¹⁰ A. MASTINO, *Trasporti marittimi nel Mediterraneo antico*, in M.M. COMENALE PINTO (a cura di), *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, Aracne, Ariccia 2015, p. 81 s.

¹¹ Rinvio al contenuto dell'iscrizione riportata in *CIL XIV 4142 = ILS 6140*, rinvenuta ad Ostia, risalente al 173 d.C. I dati testuali inducono a pensare che gli armatori africani si fossero associati, per un periodo di tempo limitato, tra loro e con i loro corrispettivi sardi. A. MASTINO, *Trasporti marittimi nel Mediterraneo antico*, cit., p. 83, ipotizza che la merce trasportata fosse soprattutto frumento poiché «il personaggio in onore del quale fu dedicata la statua è indicato esplicitamente come *mercator frumentarius*».

¹² Al riguardo si veda l'ipotesi da me prospettata in R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale*, cit., p. 65 ss.

¹³ A proposito dell'organizzazione giuridica delle imprese di navigazione, rinvio tra i più recenti: A. PETRUCCI, *Particolari aspetti giuridici dell'organizzazione e delle attività delle imprese di navigazione nel periodo imprenditoriale* [2010], cit., p. 221 ss., (ivi ampia bibliografia sul tema). Per le imprese di navigazione al femminile, da ultima vedi M. CASOLA, *Armatrici e marinaie nel diritto romano*, in R. PAGANO - F. MASTROBERTI (a cura di), *La donna nel diritto nella politica e nelle istituzioni, Quaderni del Dipartimento Jonico*, I, Edizioni Digitali DJSGE, Bari 2015, p. 3 ss.

¹⁴ Vale la pena sottolineare che anche a livello di terminologia si evince una concezione al maschile dell'apparato organizzativo delle imprese di navigazione. Infatti, sono tutti al maschile i termini di coloro che risultano essere gli attori principali di questo apparato organizzativo: *nauta*, *exercitor*, *magister navis*, *gubernator*. Sul punto, rinvio a M. CASOLA, *Armatrici e marinaie nel diritto romano*, cit., p. 8.

In realtà la partecipazione delle donne nelle attività armatoriali aveva trovato precedentemente un primo impulso a seguito di una disposizione normativa dell'imperatore Claudio¹⁵, di cui ne dà testimonianza Svetonio in un brano tratto dalle *Vite dei dodici Cesari*:

Suet., *Claud.*, 18-19: *Urbis annonaeque curam sollicitissime semper egit. Cum Aemiliana pertinacius arderent, in diribitorio duabus noctibus mansi ac deficiente militum ac familiarum turba auxilio plebem per magistratus ex omnibus vicis convocavit ac positus ante se cum pecunia fiscis ad subveniendum hortatus est, rapraesentans pro opera dignam cuique mercedem. Artiore autem annona ob assiduas sterilitates detentus quodam medio foro a turba conviciisque et simul fragminibus panis ita infestatus, ut aegere nec nisi postico euadere in Palatium valuerit, nihil non excogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid tempestates accidisset, et naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: civi vacationem legis Pappiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum; quae constituta hodieque servantur.*

Nel lungo brano, Svetonio dà conto delle attività svolte dall'imperatore Claudio per la cura della città e dell'annona. Secondo il racconto dell'autore antico, l'imperatore rimase così colpito dalle situazioni di criticità derivanti dalla scarsità di scorte alimentari che si verificavano ciclicamente a Roma (narra di un episodio vissuto da Claudio, trattenuto dalla folla tumultuosa nel Foro durante una manifestazione di protesta per la mancanza di viveri, da consentire a stento all'imperatore di rifugiarsi a Palazzo), da intervenire con provvedimenti che garantivano ai *negotiatores*¹⁶ guadagni sicuri (*certa lucra*), accollando a sé le perdite, nel caso in cui avessero perso le merci a seguito di

¹⁵ Sull'imperatore, vedi E. MANNI, *Dall'avvento di Claudio all'acclamazione di Vespasiano, II. Claudio, in Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, II.2, 1975, pp. 132 ss. Da ultimo, sull'opera legislativa, P. BUONGIORNO, *Senatus consulta Claudianis temporibus facta. Una palinogenesi delle delibere senatorie dell'età di Claudio (41-54 d.C.)*, ESI, Napoli 2010, pp. 357 ss.

¹⁶ Si ritiene che il provvedimento fosse diretto ai *navicularii*, sui quali vedi: F. M. DE ROBERTIS, *Il corpus naviculariorum, nella stratificazione sociale del basso impero. Contributo alla critica del Codice Teodosiano*, in *RDN*, II, 1937, p. 3 ss.; ID., *Il diritto associativo Romano dai collegi della Repubblica alle corporazioni del Basso Impero*, I, Laterza, Bari 1938; L. DE SALVO, *Sul problema della vacatio dei navicularii*, in V. GIUFFRÈ (a cura di), *Sodalitas: "Scritti in onore di Antonio Gurarino"*, IV, Jovene, Napoli 1984, pp. 1645-1657; ID., *Per la storia dei corpora naviculariorum*, in *Critica storica, Bollettino dell'Associazione degli Storici Europei*, XXIV, 1987, pp. 345-352; ID., *I navicularii di Sardegna e d'Africa nel tardo impero*, in A. MASTINO (a cura di), *L'Africa romana (Atti del VI Convegno di studio, Sassari, 16-18 dicembre 1988)*, Carocci, Sassari 1989, pp. 743-754; ID., *Economia privata e pubblici servizi nell'Impero romano. I corpora naviculariorum*, Samperi, Messina 1992. Per i corpora dei navicularii Africani e i rapporti con i *navicularii* sardi, vedi A. MASTINO, *La rotta Sardegna-Italia (Ostia)*, in A. MASTINO - P. G. SPANU - R. ZUCCA (a cura di), *Mare Sardum. Mercati, mercati e scambi marittimi della Sardegna antica*, Carocci, Roma 2005, p. 55 ss.; ID., *Trasporti marittimi nel Mediterraneo antico*, cit., p. 81 ss.

un naufragio, e concesse inoltre molti vantaggi (*magna commoda*), secondo le rispettive condizioni, a coloro che avessero costruito navi da carico: ai cittadini romani si riconosceva la dispensa dalla Legge Poppea¹⁷; ai Latini venivano assicurate le prerogative giuridiche previste dal diritto dei Quiriti; ed infine alle donne lo *ius quatuor liberorum*¹⁸.

Un provvedimento assai incisivo, che accordava alle donne costruttrici di navi mercantili la completa autonomia patrimoniale, già concessa in precedenza alle donne in base al *ius quatuor liberorum*.

Quindi Claudio, con l'intento di assicurare un rifornimento costante dell'Annona, e garantire costantemente le scorte annonarie, attribuì speciali privilegi anche alle donne costruttrici di navi che avrebbero dovuto impiegare per il trasporto di beni utili per l'Annona.

Il contenuto del provvedimento legislativo di Claudio emerge anche dalle fonti giuridiche, che vanno ad integrare le notizie tramandate da Svetonio. A tale proposito è rilevante la testimonianza di Gaio, il quale nelle *Institutiones* scrive:

Gai. 1.32c: *Item edicto Claudii Latini ius Quiritium consecuntur, si navem marinam aedificaverint, quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque navis vel quae in eius locum substituta sit, sex annis frumentum Romam portaverit.*

Ma anche nei *Tituli ex corpore Ulpiani* si dà conto di questo editto di Claudio, nella parte in cui si fa riferimento al *privilegium* concesso ai Latini:

Tit. Ulp. 3.6: *Nave Latinus civitatem Romanam accipit, si non minorem quam decem milium modiorum navem fabricaverit, et Romam sex annis frumentum portaverit, ex edicto divi Claudii.*

I due passi non fanno riferimento alle altre due categorie di destinatari del provvedimento indicate da Svetonio, molto probabilmente perché nel contesto in cui erano stati inseriti si trattava specificamente solo della concessione dello *ius Quiritium* ai Latini.

Però dalla lettura dei due testi giuridici emergono alcuni dati interessanti che in forma più estensiva potevano sicuramente riguardare anche i soggetti citati nel brano di Svetonio, ovvero i cittadini romani esonerati dal pagamento della tassa sui celibi, previsti dalla legge Poppea, e le donne destinatarie dell'autonomia patrimoniale, grazie alla concessione del *ius quatuor liberorum*, che

¹⁷ Il provvedimento reprimeva il celibato per gli uomini nella fascia d'età compresa fra i 25 ed i 60 anni. Al riguardo vedi Ulp *Tit.* 16.1.1; Suet. *Aug.* 34.1-2. Rinvio tra tutti a R. ASTOLFI, *La Lex Iulia et Papia*, CEDAM, Padova 1970.

¹⁸ Tra tutti vedi C. FAYER, *La familia romana. Aspetti giuridici ed antiquari*. *Sponsalia Matrimonio Dote*, II, «L'Erma» di Bretschneider, Roma 2005, p. 588.

avessero costruito navi per il trasporto delle merci. Infatti, dalle testimonianze di Gaio e di Ulpiano si specifica chiaramente che le navi in questione dovevano avere una stazza¹⁹ che consentisse lo stivaggio di diecimila moggi di frumento e che l'attività di trasporto per l'annona doveva essere compiuta per sei anni.

Alla resa dei conti, l'autonomia patrimoniale femminile, che era già stata riconosciuta alle Vestali, nonché ad altre categorie ristrette di *mulieres*, in questo frangente risultava essere strettamente congiunta all'attività di costruzione di navi di grande stazza per il trasporto di frumento per l'Annona. Da questo punto di vista, le donne destinatarie dei *commoda* del provvedimento di Claudio potevano qualificarsi indubbiamente come *dominae navium*.

Ma v'è di più. Da una importante testimonianza inclusa nel *Codex* di Giustiniano, si evince che, in un rescritto di Diocleziano, del 293 d.C., si fa chiaro riferimento alle donne armatrici, nei confronti delle quali si dava per scontato il potere di nomina del *magister navis* nell'ambito delle attività di imprese navali da loro gestite in prima persona:

C. 4.25.4, *Impp. Diocl. et Maxim. AA. Et CC. Antigonae*. (a. 293): *Et si a muliere magister navis praepositus fuerit, ex contractibus eius ea exercitoria actione ad similitudinem institoriae tenetur* D. XVI K. Nov. Sirmi A.A. Conss.

Il rescritto riguarda il caso di una donna denominata Antigona, la quale, avendo conferito la *praepositio* al *magister navis*, proponeva un quesito all'imperatore a proposito dei limiti della sua responsabilità a seguito della designazione del *magister navis*²⁰.

La soluzione al quesito da parte dell'imperatore fu immediata e precisa: Antigona con l'*actio exercitoria*, assimilabile in questa circostanza all'*actio institoria*²¹, poteva essere chiamata come responsabile per gli atti posti in essere dal suo preposto in virtù della *praepositio* conferita. A prescindere dalla conferma della disciplina del diritto di regresso, dal rescritto si evince l'attestazione del riconoscimento di una soggettività²² nei confronti della donna preponente,

¹⁹ Sulla stazza delle navi mercantili vedi F. ZEVI, *Le grandi navi mercantili, Puteoli e Roma*, in *Le Ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu'au Haut-Empire. Actes du colloque international de Naples, 14-16 Février 1991*, École française de Rome-Centre Jean Bérard, Roma-Napoli 1994, p. 66 ss. Ma vedi anche A. MASTINO, *La rotta Sardegna-Italia*, cit., p. 56 s.; ID., *Le navi*, in A. MASTINO - R. ZUCCA - G. GASPERETTI (a cura di), *Viaggi, navi e porti della Sardinia e della Corsica attraverso la documentazione epigrafica*, in C. ZACCARIA (a cura di), *Antichità Alto Adriatiche, LXXIX, L'Epigrafia dei Porti (Atti della XVII rencontre sur l'épigraphie du monde romain. Aquileia, 14-16 ottobre 2010)*, EDITREG, Trieste 2014, p. 156 s.

²⁰ Sul punto J. ROUGE, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, S.E.V.P.E.N., Paris 1966, p. 392, n. 1 e n. 3. Sull'atteggiamento della legislazione diocleziana verso le donne da ultimo M. L. DE FILIPPI, *Le donne nella legislazione diocleziana*, in *Annali del Dipartimento Jonico*, I, 2013, p. 155 ss.

²¹ Cfr. S. SOLAZZI, *L'età dell'actio exercitoria*, in *RDN*, I, 1941, pp. 185-212.

²² Vedi M. CASOLA, *Armatrici e marinaie nel diritto romano*, cit., p. 15.

la quale agli occhi di Diocleziano e della sua cancelleria veniva considerata, in una maniera del tutto innovativa, nel campo delle *negotiationes* connesse alla gestione delle imprese di navigazione. Con il rescritto, infatti, alla donna a capo di una impresa marittima veniva riconosciuto il ruolo di centro diretto di imputazione di interessi e diretta responsabile per gli atti negoziali posti in essere da coloro che aveva investito con la *praepositio*.

Come già anticipato in precedenza in questo paragrafo, la suddetta condizione si assesterà definitivamente anche grazie alle riflessioni dei giureconsulti di età severiana, i quali consideravano, come dato certo e consolidato, la presenza nelle imprese di navigazione delle donne con il ruolo di *dominae navium*, a capo di attività di trasporto marittimo e direttamente responsabili anche per le azioni compiute dai loro *praepositi*.

Un riscontro immediato del pensiero dei giuristi del III sec. d.C. si può ritrovare in D. 14.1.1.16, in cui Ulpiano osserva che:

D. 14.1.1.16 (Ulp. 28 *ad ed.*): *Parvi autem refert, qui exercet masculus sit an mulier; pater familias an filius familias vel servus: pupillus autem si navem exerceat, exigemus tutoris auctoritatem.*

Il giurista severiano ribadisce che, dal punto di vista del diritto, interessa poco se l'armatore sia uomo o donna, padre di famiglia o figlio in potestà oppure servo (*masculus, mulier, pater familias, filius vel servus*); specificando che se sia un pupillo ad esercitare un'impresa di navigazione, avrà bisogno dell'autorizzazione del tutore.

Dalla lettura del frammento emerge un dato interessante. Infatti, il giurista attribuisce alla donna la possibilità di essere *exercitor navis*, e quindi di rivestire un ruolo apicale nella gestione dell'impresa marittima, mentre non fa alcun accenno alla possibilità per la *mulier* di essere destinataria di una *praepositio* in qualità di *magister navis*, ovvero il ruolo di comandante della nave che implicava non solo l'assunzione della conduzione dell'imbarcazione ma anche e soprattutto la gestione delle *negotiationes* nell'ambito dei limiti della *praepositio*. Secondo quanto rileva Aldo Petrucci «tale silenzio, pienamente in linea anche con tutte le risultanze provenienti dalle fonti antiche, andrebbe interpretato più che come una preclusione giuridica, di cui mancano ulteriori prove, come una esclusione sul piano economico – sociale, date le difficoltà pratiche a svolgere tale funzione, cui era spesso connesso anche il compito di far navigare la nave»²³. Le considerazioni del Petrucci mi sembrano ampiamente condivisibili, poiché sarebbe stato probabilmente assai complicato per una donna assumere materialmente la conduzione della nave ai fini della navigazione.

²³ Sul punto vedasi A. PETRUCCI, *Note sui 'marchi di produzione' e dati delle fonti giurisprudenziali. A proposito di una recente iniziativa*, in *BIDR*, CXI, 2017, p. 35.

Tale situazione però non trova alcuna corrispondenza nell'impresa c.d. terrestre²⁴, poiché nel frammento di Ulpiano D. 14.3.7.1, nonostante la perfetta sintonia per le soluzioni giuridiche inerenti alla responsabilità dei preposti e dei preponenti, si legge:

D. 14.3.7.1 (Ulp. 28 *ad ed.*): *Parvi autem refert, quis sit institor, masculus an femina, liber an servus proprius vel alienus. Item quis sit qui praeposuit: nam et si mulier praeposuit, competet institoria exemplo exercitoriae actionis et si mulier sit praeposita, tenebitur etiam ipsa. Sed et si filia familias sit vel ancilla praeposita, competit institoria actio.*

Il giurista, in questo passo, riferisce che nell'azione contro l'imprenditore terrestre entrambi i soggetti, preponente e preposto, avrebbero potuto essere di sesso femminile. Confermando, in tal modo, il principio giurisprudenziale secondo cui nelle imprese terrestri il ruolo della *mulier* poteva essere sia quello di *institor* e sia quello di preponente.

Infine, si può presumibilmente applicare anche alle imprese di navigazione il principio enunciato sempre da Ulpiano in D. 15.1.1.3:

D. 15.1.1.3 (Ulp. 28 *ad ed.*): *De eo loquitur, non de ea: sed tamen et ob eam quae est feminini sexus dabitur ex hoc edicto actio,*

in cui Ulpiano mostra di estendere la portata dell'editto *de peculio*²⁵ anche alle *filiae familias* e *ancillae*, coinvolgendole così in un vasto ventaglio di *negotiationes*, condotte nell'ambito dell'amministrazione di un peculio. Ovviamente, le situazioni che ne derivano contribuiscono ad ampliare l'ampia gamma di combinazioni di coinvolgimento delle donne nella gestione e conduzione di imprese commerciali, sia terrestri e sia marittime, di cui nel III sec. d.C. erano oramai divenute parte integrante.

3. Dopo aver illustrato nel paragrafo precedente il modello giuridico di carattere generale adottato per l'organizzazione delle imprese navali gestite da

²⁴ In merito alle imprese terrestri, alla *praepositio institoria* e il ruolo dell'*institor*, rinvio a P. CERAMI, *Terminologia, oggetto e periodi storici del diritto commerciale romano*, in P. CERAMI - A. PETRUCCI (a cura di), *Diritto commerciale Romano. Profilo Storico*, 3^a ed, Giappichelli, Torino 2010, p. 56 ss. (a cui rinvio anche per l'ampia bibliografia di riferimento). Tra gli studi degli storici, rinvio a J. J. AUBERT, *Business Managers in Ancient Rome. A Social and Economic Study of Institores 200 BC – AD 250*, E.J. Brill Verlag, Leiden-New York-Köln 1994. Per quanto attiene alle imprese terrestri gestite da donne o da Vestali rinvio a R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale*, cit., p. 91 ss. (ivi bibliografia sul tema).

²⁵ Al riguardo, rinvio fra tutti a A. DI PORTO, *Impresa collettiva e schiavo "manager" in Roma antica. (II a.C.-II d.C.)*, Giuffrè, Milano 1984. Fra i più recenti vedi P. CERAMI, *Negotiationes e negotiatores. Tipologia dell'organizzazione imprenditoriale romana*, in P. CERAMI - A. PETRUCCI (a cura di), *Il diritto commerciale romano*, 3^a ed., Giappichelli, Torino 2010, 56 p. ss.

donne, è ora possibile svolgere in maniera compiuta una riflessione relativa al tipo di attività condotta dalla Vestale Massima *Flavia Publicia* proprietaria di un *cunbus Portuensis a Turris Libisonis* che, con molta probabilità, era collegato, in funzione di navicella di supporto, ad una grande nave oneraria sempre di proprietà della sacerdotessa, ormeggiata al di fuori dell'area portuale²⁶.

Dal contenuto della *tabula immunitatis* abbiamo appreso che la nostra Vestale era una *domina navium*, un ruolo che nella sua epoca, come abbiamo visto nel primo paragrafo, accomunava molte donne, le quali erano perfettamente inquadrare nelle strutture organizzative delle imprese navali per il trasporto e la commercializzazione delle merci, ed in particolar modo, a seguito di un editto di Claudio, si attivavano nella costruzione di navi mercantili per delle finalità collegate al rifornimento dell'Annona, con lo scopo precipuo di trasportare frumento a Roma, dall'Africa, dalla Sicilia e dalla Sardegna.

Il contesto in cui si inserisce *Flavia Publicia*, nella sua qualità di *domina navium*, è senza alcun dubbio particolarmente interessante dal punto di vista giuridico, in quanto, grazie alle elaborazioni di sintesi elaborate dalle *interpretationes* dei *prudentes* di età severiana si rendevano applicabili anche alle *mulieres* proprietarie di navi, nonché titolari di attività di trasporto commerciale di tipo marittimo, le regole giuridiche inerenti alla responsabilità, inizialmente previste per le suddette imprese sulla base di una organizzazione gerarchica precipuamente al maschile.

La Vestale Massima *Flavia Publicia*, al pari delle *mulieres* citate nell'editto di Claudio era implicata con le sue attività in Sardegna nel trasporto di grano e di sale, per il rifornimento dell'Annona, in vista anche delle *frumentationes* straordinarie volute da Filippo l'Arabo per le celebrazioni del Millennio del Natale di Roma, che avevano dato origine alla *Saecularis Aetas*. In virtù del suo grado sacerdotale, dei suoi meriti ampiamente riconosciuti pubblicamente da una serie di epigrafi dedicatorie, e principalmente perché contribuiva con la sua nave al rifornimento dell'Annona, la nostra Vestale Massima aveva ricevuto l'immunità dal pagamento dei *portoria* per le merci trasportate da *Turris Libisonis* verso Ostia.

Ovviamente, tale attività commerciale non poteva essere gestita con la presenza fisica delle Vestale nella *Colonia Iulia*, poiché il ruolo ricoperto da *Flavia Publicia* di fatto impediva un suo allontanamento da Roma dai doveri sacri che scaturivano dal suo vincolo sacerdotale. Pertanto, per la gestione dell'attività di trasporto del grano intrapresa dalla Vestale, si doveva necessariamente far riferimento a figure di personale specializzato che potesse condurre le imbarcazioni e soprattutto che avesse un ruolo attivo nelle *negotiationes* insite nel tipo di attività commerciale svolta. La presenza del *servus Eudromus*²⁷ è funzionale e rilevante a tal fine. Il fatto che lo schiavo sia citato nominalmen-

²⁶ Per la tipologia di navi di proprietà di *Flavia Publicia* rinvio a R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale*, cit., p. 74 ss.

²⁷ Sugli schiavi privati delle Vestali e su *Eudromus*, vedi ivi, p. 80 ss.

te nella *tabella immunitatis* può indurre a pensare che fosse un responsabile commerciale del trasporto di grano organizzato con l'uso delle navi di *Flavia Publicia*, la quale dal punto di vista giuridico può essere considerata non solo come una *domina navium*, ma anche a ben vedere come *exercitor navis*.

La Vestale Massima stava quindi a capo di questa attività commerciale gestita secondo quei modelli organizzativi ben sintetizzati e delineati dai giuristi severiani, descritti nel primo paragrafo di questo contributo.

Il ruolo della Vestale nelle attività svolte in Sardegna ovviamente non era di tipo religioso, ma era di tipo commerciale, in quanto stava a capo di una impresa di trasporto di grano e con molta probabilità anche di sale allo scopo contribuire ai rifornimenti dell'Annona.

Consequentemente a ciò, appare così chiarita anche la funzione di *Eudromus*, *servus* della sacerdotessa, che agiva in questo contesto in qualità di *magister navis* di *Flavia Publicia*, a seguito di una *praepositio* che ne delineava i confini dell'azione commerciale nel campo delle *negotiationes* da concludere per conto della *Virgo Vestalis Maxima*. A mio avviso, lo schiavo non era il «marinaio o vero pilota»²⁸ delle imbarcazioni della sacerdotessa, come sostenuto da Gabriella Gasperetti, ma era comandante²⁹ ed anche preposto all'attività commerciale intrapresa dalla nostra Vestale in Sardegna³⁰. Non a caso nella *tabella* era riportato il suo nome, in quanto il suo ruolo era preminente nell'organizzazione dell'attività di acquisto e trasporto del grano sardo sulla base delle precise indicazioni conferite attraverso la *praepositio*.

Come sappiamo dalle fonti giuridiche, il *praepositus* riceveva dal preponente una serie di direttive che dovevano essere tenute in considerazione anche dai terzi contraenti al momento della conclusione di negozi giuridici e di contratti. A tal proposito vale la pena ricordare il contenuto di un frammento di Ulpiano, riferito ad una preposizione institoria:

D. 14.3.11.2-4 (Ulp. 28 *ad ed.*): *De quo palam proscriptum fuerit, ne cum eo contrahatur, is praepositi loco non habetur: non enim permittendum erit cum institore contrahere, sed si quis nolit contrahi, prohibeat: ceterum qui praeposuit tenebitur ipsa praepositione. Proscribere palam sic accipimus claris litteris, unde de plano recte legi possit, ante tabernam scilicet vel ante eum locum in quo negotiatio exercetur, non in loco remoto, sed in evidenti. litteris utrum Graecis an Latinis? puto*

²⁸ G. GASPERETTI, *Una tabella immunitatis dal porto di Turris Libisonis*, cit., p. 272.

²⁹ Sulla distinzione tra *gubernator* e *magister navis* rinvio a cfr. A. ROCCO, *La responsabilità degli armatori nel diritto romano*, in *Giur. it.*, L, 1898, p. 4301 ss.; F. GHIONDA, *Sul "magister navis"*, in *RDN*, I, 1935, p. 327 ss.; C.M. MOSCHETTI, *Gubernare navem, gubernare rem publicam: Contributo alla storia del diritto marittimo e del diritto pubblico romano*, Giuffrè, Milano 1966, p. 80 ss.; A. GUARINO, *"Magister" e "Gubernator navis"*, in *Labeo*, XI, 1965, p. 36 s. Da ultima, M. CASOLA, *Armatrici e marinaie nel diritto romano*, cit., pp. 3-18; EAD., *L'equipaggio delle navi nell'antico mediterraneo: reclutamento e disciplina*, in *Annali del Dipartimento Jonico*, Edizioni Digitali DJSGE, Bari 2016, pp. 103-125.

³⁰ Cfr. R. ORTU, *Condizione giuridica e ruolo sociale delle Vestali in età imperiale*, cit., p. 105.

secundum loci condicionem, ne quis causari possit ignorantiam litterarum. certe si quis dicat ignorasse se litteras vel non observasse quod propositum erat, cum multi legerent cumque palam esset propositum, non audietur. Proscriptum autem perpetuo esse oportet: ceterum si per id temporis, quo propositum non erat, vel obscurata proscriptio contractum sit, institoria locum habebit. proinde si dominus quidem mercis proscripsisset, alius autem sustulit aut vetustate vel pluvia vel quo simili contingit, ne proscriptum esset vel non pareret, dicendum eum qui praeponit teneri. sed si ipse institor decipiendi mei causa detraxit, dolus ipsius praeponenti nocere debet, nisi particeps doli fuerit qui contraxit³¹.

Il giurista sottolineava che nel luogo di svolgimento dell'attività, dovevano essere resi noti, tramite uno scritto, affisso in pubblico in maniera visibile, i contenuti e i limiti della *praepositio*. Si trattava pertanto di una sorta di pubblicità dell'incarico.

Si può immaginare che tale regola potesse essere applicata estensivamente anche al contesto della *praepositio* del *magister navis*, in maniera tale che fosse noto ai contraenti terzi anche il nome del preposto, del preponente e il contenuto dell'incarico conferito da quest'ultimo al *praepositus magister navis*.

Per questo motivo, il ruolo di *Eudromus*, preposto di *Flavia Publicia* in qualità di *magister navis*, doveva essere dichiarato palesemente ai terzi contraenti ed essere noto nel contesto portuale della *Colonia Iulia*, ed è anche per questi motivi che il suo nome era stato scritto nella *tabella immunitatis* di *Turris Libisonis*.

Ovviamente, dai dati contenuti nella tavoletta, non si evince la presenza di un peculio concesso dalla sacerdotessa per le attività svolte da *Eudromus*, anche se l'attribuzione di un peculio non è una possibilità del tutto da scartare.

Di conseguenza, il tipo di modello organizzativo che faceva capo all'attività commerciale intrapresa da *Flavia Publicia*, con il supporto dell'attività di *Eudromus*, poteva verosimilmente coincidere con il modello organizzativo tradizionale delle imprese di navigazione descritto dai giuristi con la presenza di un *exercitor navis* (l'armatore, proprietario della nave, in questo caso ruolo è intrapreso da *Flavia Publicia*) e il *praepositus*, il *magister navis*, comandante della nave e responsabile dell'attività commerciale a cui era stato preposto (in questo caso, la funzione è svolta da *Eudromus*).

Un modello giuridico che presupponeva anche una responsabilità illimitata dal punto di vista patrimoniale dell'*exercitor navis*, nell'ipotesi in cui il preposto non avesse adempiuto alle obbligazioni assunte con terzi contraenti.

4. Per tirare le fila del discorso qui intrapreso possiamo delineare un modello organizzativo al femminile di imprese di navigazione, gestite non solo

³¹ Sul testo di Ulpiano vedi R. ORTU, *Schiavi e mercanti di schiavi in Roma Antica*, Giapichelli, Torino 2012, p. 130 ss.

da *mulieres* ma anche da Vestali, che emerge dai dati contenuti nelle fonti esaminate in questo contributo e che possono essere così sintetizzati:

- 1) Risale all'imperatore Claudio l'incentivazione alla costruzione di navi mercantili di una determinata stazza nei confronti delle donne che avrebbero dovuto, al pari di Latini e *cives* romani, utilizzarle per sei anni per il trasporto di frumento ai fini dell'Annona, attestando così non solo l'attribuzione del privilegio giuridico che le parificava alle *mulieres* che godevano del *ius quatuor liberorum*, ma anche che da quel momento in poi vi sarebbero state *dominae navium* impegnate nel commercio e trasporto di grano per le esigenze dell'Annona.
- 2) Il modello organizzativo delle imprese di navigazione, che prevedeva una struttura di base con a capo l'armatore denominato *exercitor*, il quale conferiva abitualmente una *praepositio* ad un *magister navis*, che poteva essere un sottoposto o un soggetto *sui iuris*, al fine di condurre *negotiationes* collegate alle attività dell'impresa, prevedeva anche il coinvolgimento delle donne, le quali, in base ai principi giurisprudenziali ribaditi dai giuristi di età severiana, potevano assumere il ruolo di *exercitor navis* e essere ritenute responsabili illimitatamente come da previsione edittale, anche a seguito dell'inadempimento delle obbligazioni contrattuali assunte da sottoposti.
- 3) Non vi sono fonti che attestino *mulieres* attive nel ruolo di *magister navis*. Si può presupporre che le donne potessero esimersi dall'assunzione di questo incarico per la mancanza di esperienza pratica nell'arte della navigazione e che di fatto non vi fosse per loro una preclusione di tipo giuridico che ne escludesse a priori l'assunzione del ruolo di *magister navis*.
- 4) Si trattava di un modello organizzativo che poteva essere più o meno articolato, e che poteva coinvolgere anche l'utilizzazione di *servi* o altri sottoposti (che potevano essere sia maschi e sia femmine) provvisti di peculio.
- 5) Nel III sec. d. C. appare ormai consolidata la presenza in ruoli di tipo operativo e gestionale delle donne nelle imprese marittime.
- 6) Tale modello organizzativo, a ben vedere, poteva essere simile a quello adoperato dalla Vestale *Flavia Publicia*, *domina navium*, per lo svolgimento della sua attività di trasporto del grano e del sale da *Turris Libisonis* a Ostia per i fabbisogni dell'Annona. Lo schiavo *Eudromus* agiva, pertanto, nel contesto portuale di *Turris Libisonis* in qualità di *magister navis*, a seguito di una *praepositio* conferita da *Flavia Publicia* nel suo ruolo congiunto di *domina navis/exercitor navis*.
- 7) La presenza del nome *Eudromus* nell'incisione della *tabula immunitatis* di *Turris Libisonis*, era giustificato anche dalla carica di *magister navis* ricoperta dallo schiavo a seguito della *praepositio* della Vestale, incarico che doveva essere reso noto sia nel contesto portuale in cui operava e sia agli occhi dei terzi contraenti, e che comportava una responsabilità patrimoniale illimitata di *Flavia Publicia* per l'inadempimento delle obbligazioni contrattuali assunte dal suo *magister navis Eudromus*.

Abstract [Ita]

Il contributo si pone l'obiettivo di indagare sulla figura della Vestale Massima *Flavia Publicia*, vissuta nel III sec. d.C., la quale, sulla base del testo di una *Tabella immunitatis* rinvenuta in Sardegna nel 2007, nella *Colonia Iulia* di *Turris Libisonis*, era esentata dal pagamento dei *portoria* per il trasporto di merci dalla Sardegna ad Ostia.

Dalla *Tabella immunitatis* di *Turris Libisonis*, inoltre, si evince il ruolo di *domina navium* della Vestale Massima *Flavia Publicia*, un dato assai interessante che induce ad indagare non solo sull'organizzazione delle imprese di navigazione delle *dominae navium* in età imperiale, ma anche a elaborare la ricostruzione del peculiare modello giuridico organizzativo dell'impresa di navigazione gestita dalla Vestale Massima *Flavia Publicia* nel ruolo di *exercitor navis*.

Abstract [Eng]

The aim of the contribution is to investigate the figure of the Maximal Vestal *Flavia Publicia*, who lived in the third century AD, which, on the basis of the text of a *Tabella immunitatis* found in Sardinia in 2007, in the *Colonia Iulia* of *Turris Libisonis*, was exempted from payment of *portoria* for the transport of goods from Sardinia to Ostia.

The *Tabella immunitatis* of *Turris Libisonis* also shows the role of *domina navium* of the Maximal Vestal *Flavia Publicia*, a very interesting fact that leads to investigate not only the organisation of the shipping companies of *dominae navium* in the imperial age, but also to elaborate the reconstruction of the peculiar legal organisational model of the shipping company managed by Maximal Vestal *Flavia Publicia* in the role of *exercitor navis*.

Keywords: Vestali; *dominae navium*; *exercitor navis*.