GIULIO GIACCHERO

I GENOVESI ASSICURATORI MARITTIMI NELL'ARCO DI CINQUE SECOLI

I. *Nelle polizze e nelle apodisie tre-quattrocentesche una istanza di libertà*

La narrazione delle vicende che accompagnarono e assecondarono lo sviluppo delle assicurazioni marittime nel Genovesato, dai primi documenti trecenteschi alla costituzione del Registro Navale Italiano e del Comitato degli assicuratori, cinque secoli dopo, assume un significato profondamente umano per le passioni, gli ardimenti e le ansie stimolanti a crescenti libertà che, senza stanchezze, sorreggono le generazioni dei liguri, tutte consapevoli di dover trarre dal traffico delle merci e dal maneggio dei capitali il loro necessario alimento.

* * *

La scoperta di quello che per lungo tempo risultò il più antico documento assicurativo europeo avvenne nell'archivio di Stato genovese per merito di Enrico Bensa, e reca la data 23 ottobre 1347. Il rogito venne steso dal notaio Tomaso Casanova nella sua "volta", od ufficio, "*in Banchis in angulo domus Carli et Bonifaci Ususmaris fratrum*". Il meritevole studioso ne diede notizia in un suo libro edito nel 1884, e tuttora valido strumento di consultazione per la sostanziosa materia che si dipana muovendo da quel felice esordio. Un secolo dopo un altro tenace ricercatore — Federico Melis — traeva da quell'archivio un secondo documento assicurativo, redatto dallo stesso notaio, datato 18 marzo 1343.

Il contratto reperito dal Bensa copriva per sei mesi, e per un ammontare di 107 lire genovesi, il rischio di perdita od avaria della cocca "Santa Chiara" in procinto di partire per Maiorca. Assumeva la copertura il cittadino Giorgio Leccavello nei confronti del

padrone Bartolomeo Beres figlio di Bartolomeo. Con il secondo documento Amichetto Pinello, assicurava, in favore di Guglielmo Avedotto, per 680 fiorini d'oro, dieci balle di panni da trasportare sulla galea "Santa Catalina", al comando di Valentino Pinello, figlio di Nicola, da Porto Pisano alla Sicilia in un porto non precisato.

Questi documenti costituiscono — come già osservammo — i primi contratti di assicurazione venuti finora alla luce dagli archivi italiani, e debbono essere considerati come i più antichi sulla prospettiva europea. Tentativi di addurre testimonianze anteriori, traendole dai cartulari e dalle filze di altre città marinare, italiane e straniere, furono più volte affrontati ma una critica disamina rivelò che trattavasi di documenti di una diversa natura. Nelle carte che ci interessano non v'è soltanto la promessa di assumere il comando di una nave per un certo tempo e una certa destinazione, o di trasportare da porto a porto talune merci genericamente enumerate, ma interviene in chiari termini il proposito di procedere ad un risarcimento del danno sopportato per la perdita della nave o del carico. Ed era altrettanto manifesto che l'assicuratore assumeva l'onere del risarcimento come contropartita del premio pagato dal padrone della nave o dal caricatore delle merci.

Per molti anni le caratteristiche di questi contratti notarili si mantengono immutate, ed anche rivelano insospettite preoccupazioni angustianti che partecipava a dare vita e sostanza a siffatte scritture. Il timore di essere accusati di usura, e di doverne sopportare conseguenze assai gravi, non soltanto d'ordine religioso ma economico, con la dichiarazione di nullità del contratto e l'imposizione di onerose ammende, suggerì ai genovesi il cauto espediente di mimetizzare la natura delle intese occultandole — nonostante la evidente onestà degli intenti — con artifici tanto curiosi ed ingenui da suscitare un manifesto senso di sorpresa.

Il documento rinvenuto dal Bensa può essere assunto come probante esempio di un artificio destinato a ripetersi per circa un secolo, e in molte migliaia di casi. Amichetto Pinello assicura un carico di panni del dichiarato valore di 680 fiorini d'oro, ed è quindi compito di Guglielmo Avedotto, che chiede ed ottiene siffatta garanzia, di corrispondere un premio a seconda delle quotazioni vigenti, e del viaggio, e della prevedibile rilevanza del rischio. Ma di questa limpida e del tutto necessaria intesa fra le parti non si trova nel testo alcun accenno. Al contrario subentra un penoso accorgimento: si dichiara che il Pinello ha ricevuto

dall'Avedotto un prestito gratuito (mai avuto) di 680 fiorini — "*me habuisse et recepisse a te mutuo gratis et amore*" — con la sconcertante clausola che egli non sarà tenuto alla restituzione se la nave giungerà felicemente a destinazione. Le parole del contratto non lasciano dubbi: "*tunc et eo casu presens instrumentum sit cassum et nullius valoris et habeatur ac si factum non fuisset*". In caso di naufragio, o d'altra avversità causante la perdita del carico, il Pinello avrebbe dovuto restituire i 680 fiorini, ossia rifondere il danno secondo le autentiche intese intercorse fra le parti.

Quanto fosse persistente e profonda la preoccupazione di evitare le accuse di usura, e le non rare persecuzioni, lo rivela la linea di condotta dei genovesi, ostinati nel mantenere in vita l'espediente fin verso la metà del Quattrocento quando ormai l'attività degli assicuratori aveva assunto tanta rilevanza da fare della loro città il maggiore mercato del Mediterraneo. L'unica correzione all'iniziale artificio si ridusse verso il 1360 all'abbandono del finto prestito sostituito dalla finta compra-vendita.

Una trentina di anni dopo l'attività assicurativa mostrò di avere dilatato il suo respiro. In molte polizze le parti contraenti si sono infoltite: da una parte non sta un solo assicuratore ma, per la rilevanza del rischio, si schiera un gruppo di mercanti e di finanziari che, di volta in volta, si aggrega e si ripartisce le quote di rischio e quelle del premio. La controparte, a sua volta, può essere costituita da un solo mercante o da una compagnia di gente associata. Tipico il contratto steso dal notaio Teramo Maggiolo il 15 settembre 1393. Merci per mille fiorini d'oro da essere trasportate da Aigues Mortes ad Efeso, o a Rodi, sono assicurate da Federico Vivaldi; ed una decina di uomini, in prevalenza genovesi, finge di acquistare tale carico con l'impegno di pagarlo (ossia di risarcire il danno) in caso di sinistro e di perdita. Ma nell'augurabile caso che la nave giunga a salvamento ritorna, con varianti di nessun peso, la clausola sopra citata: "*eo casu presens instrumentum sit cassum, irritum et nullius valoris*".

Così procedevano le cose: molta concretezza monetaria e mercantile ed altrettanta apparente rassegnazione nel dover ripetere formule ben poco ingannevoli, che di tanto quanto si logoravano d'altrettanto mettevano a nudo la loro meschinità, e suscitavano non velati stimoli ad una severa riprovazione sul piano politico per la palese malafede di chi dogmaticamente tendeva ad imporne l'osservanza.

Un intervento risoluto, che aveva anche il sapore di una recisa condanna delle torbide pretese che attentavano alle fondamentali libertà dei genovesi d'intessere cambi, stipulare assicurazioni e di praticare lecite usure (ossia cavare un modico frutto dall'impiego del denaro) fu coraggiosamente compiuto da Gabriele Adorno, doge e vicario imperiale, con un suo decreto del 22 ottobre 1369. Esso smantellava l'ipocrita edificio eretto cavillando sui mal meditati zeli religiosi non infrequentemente usati per conseguire intenti privi di ogni onesto significato. Ecco in quali termini, con l'assenso del Consiglio degli Anziani, Gabriele Adorno interveniva per liberare dal vecchio orpello le ingannevoli tesi tanto turbative del mercato. Il suo latino ripete le cadenze delle prose notarili, intessute di trame fondachiere, ma è chiaro e reciso quanto basta per impedire che vi si intessano logomachie curiali. *"Si per huius modi impedimenta instrumenta cambii et alii contractus mercantiarum facti, cum scriptura vel sine, non possent executione mandari, verteretur in magnum dampnum et incomodum civium et mercatorum Januentium, qui comuniter simile contractum faciunt; nec aliter possent mercimonia exerceri nec navigia naviganda expediri"*.

La prosa del doge fu indubbiamente profittevole ai cambisti e mercanti ma gli assicuratori, ancora per tutto quel secolo, e per alcuni decenni del successivo, non s'azzardarono all'abbandono delle usuali reticenze e finzioni. L'impegno a sciogliere i lacci delle prescrizioni fu indirizzato verso altri obiettivi: in primo luogo bisognava superare le prudenti ma immotivate norme che proibivano di stipulare assicurazioni su merci e navi di forestieri. La stretta collaborazione, reciprocamente profittevole, che aveva preso un fiducioso avvio fra i genovesi mercanti ed armatori e i fiorentini, in ispecie grandi tessitori di panni spediti in tanti luoghi d'Europa, dentro e fuori dello stretto di Gibilterra, aveva avuto reciproci effetti: i genovesi avevano lentamente accettato la redazione delle polizze in volgare, e allargato il loro uso senza tenere conto dei veti contro i forestieri, mentre gli uomini di governo, animati da un mercantescio buonsenso, fingevano di non ricordare le proibizioni, che restavano ancora abbarbicate a Pisa e negli altri scali toscani.

Nell'ultimo decennio del Trecento s'impiantò a Genova, e vi operò per non poco tempo, la compagnia di Francesco Datini, e fu una iniziativa che promosse un intenso negozio come attestano le undicimila lettere e i venti registri contabili, interessanti la gente

ligure, conservati nell'archivio datiniano di Prato.

A titolo esemplificativo della confortante attitudine alle spontanee intese con il mondo toscano merita di essere ricordato un rogito redatto a Genova dal notaio Andreolo Caito nel quale l'incontro tra fiorentini e genovesi è di tanta rilevanza da spiegare le ragioni per cui ai veti, nonostante fossero ancora in vigore, ad un certo momento di fini per non attribuire alcun serio significato. Trattasi di una polizza per assicurare merci (probabilmente panni) di esportatori fiorentini del valore di 6500 fiorini, da caricare sopra un bastimento denominato "Lomellina grande". Il rischio era ripartito in quote da 100 a 500 fiorini fra tre toscani — Mainardo Bonciani, Lorenzo di Pasino e Simone Guasconi — e diciotto genovesi fra i quali figuravano cinque Lomellini, tre Vivaldi, due Calvi, seguiti da altri uomini dei casati Gentile, Falamonica, Promontorio, Cattaneo, Vacca, Leccavela, Scotto e Voltaggio. Quello non era, nel suo recondito significato, soltanto un contratto ma la prova evidente che il mercato suggeriva nuove e meditate intese sulle quali i vecchi schemi ormai ben poco potevano.

Il Consiglio degli anziani e il governatore del dominio — quel Bouciquault sotto la cui reggenza, in nome di Carlo VI di Francia, presero vita in quello stesso tempo le Compere di San Giorgio — non si attardarono ad insistere contro le indicazioni del mercato. Un decreto del gennaio 1408 aboliva, senza esitazioni, i divieti formalmente ancora in vigore. *"Assecurationes fieri possint etiam super navigiis extraneorum, non obstante alio statuto, vel ordine alio disponente"*.

Da quel tempo si delinea, in modo incisivo, un mutamento del mercato e dei rapporti fra il ceto mercantescio e le autorità del comune sopra una direttrice destinata a continuare nei secoli, rivolta all'acquisizione di crescenti libertà.

La impetuosa efflorescenza del mercato con un alveare di armatori, di gente di negozio e di sensali, tutti intenti a contrattare, a noleggiare e a redigere polizze di sigurtà, ha lasciato nelle filze dell'archivio genovese un non inerte sedimento di carte che commuovono e stimolano ad una approfondita reinterpretazione del mondo quattrocentesco e degli uomini impegnati a slargare gli affari da Caffa a Costantinopoli, a Barcellona, a Cadice, fino a risalire ai porti inglesi ed olandesi.

Negli anni dal 1390 al 1431 tra i molti notai pronti a rogare atti di ogni sorta, la clientela trattante affari marittimi e mercantili

mostra di preferire, in modo quasi esclusivo, quattro nomi: Andrea Caito, Teramo Maggiolo, Giuliano Canella e Branca Bagnara.

I primi tre redigono, salvo rari casi, i rogiti dell'agenzia commerciale di Francesco Datini nel periodo 1392-1400. Assai più significativa è la posizione di preminenza tenuta da Branca Bagnara nel quinquennio 1427-1431. In quegli anni egli può ritenersi il punto di convergenza delle attività assicurative genovesi: sono circa 2500 gli atti che egli stende lasciando ai suoi colleghi compiti marginali. Almeno ventisei notai operavano a Genova in quegli anni, ma nelle loro filze e nei loro cartulari si trova appena una quarantina di rogiti relativi a contratti di sigurtà.

Negli anni in cui sembra che l'affiancamento del notaio agli assicuratori debba consolidarsi in una inscindibile alleanza, e in talune investiture per libera elezione fino a privilegiare alcuni pochi nomi, la fertile evoluzione di un mercato esprime, di volta in volta, le soluzioni meglio rispondenti ad esigenze prettamente mercantili, rivela nuove scelte. I genovesi non ripudiano il notaio; non si allontanano dal costume, risalente almeno agli inizi del dodicesimo secolo, di farlo depositario delle intese fra loro intercorse. Il rogito notarile, per questa gente, è una impegnativa sanzione che travalica gli spazi e le generazioni. Vi si ricorre per affrancare uno schiavo, per costituire una tenue dote, per il frazionamento di una proprietà, per impegnarsi a dare o a ricevere prodotti agricoli, mercanzie, prestiti e pegni. Il notaio, assai prima di essere un estensore e custode delle estreme volontà, è colui che fa testimonianza dei modi d'essere di una mercatura, o di una contrattazione concertata verbalmente nei fondachi della città. Questa norma non si indebolisce nel corso dei secoli per la formazione di gente di negozio ormai ben istruita nell'arte di fare i conti, d'intessere arbitraggi e di enunciare anche complesse pattuizioni. Ma per le polizze di sigurtà è cosa assai diversa. Non si ripudia il notaio, ma ci si abitua ad affidare ai sensali, che sovente si sono dedicati ad avvicinare le parti, la stesura delle polizze che per la ormai lunga ripetizione del formulario ubbidiscono ad abituali redazioni solo richiedenti d'essere completate nelle variabili caso per caso. Trovano così una larga diffusione le cosiddette apodisie dei sensali, che il Comune dapprima osteggia e poi disciplina sancendo che la loro validità resti subordinata al pagamento della *cabella securitatum*, dagli inizi del Quattrocento oggetto di continue cure, e di manipolazioni, da parte degli uffici fiscali.

La rigidità formale delle apodisie, si accompagna alla introduzione di abbreviazioni non tutte agevolmente intelligibili: anche le clausole più impegnative, appunto perché ormai rinserrate in formule escludenti dubbiose interpretazioni, sono enunciate con poche parole d'esordio, segno evidente di un mercato molto attivo, e di mercanti e sensali che reputavano inutile attardarsi in minute trascrizioni quando non sussistevano incertezze sul significato del testo scritto e in parte taciuto.

Forse chi procedeva su questa strada non intesseva riflessioni sulla propria inestinguibile sete di libertà; ma, di anno in anno, comunque, assumeva caratteri di maggiore evidenza un modo d'intendere la natura e il contenuto delle assicurazioni dilatato con ardimenti che di continuo s'innestavano sulle riforme già introdotte.

La collaborazione con i fiorentini contribuisce ad estendere la copertura assicurativa a quasi tutte le forme di avaria o di perdita della nave. Dapprima l'annotazione *ad florentinam* si accompagna ad una minuziosa enumerazione, poi, ancora una volta, la supposta piena intelligibilità della parola induce a rinunciare ad esemplificazioni ritenute superflue. Tipico documento per intendere il concorde pensiero delle parti chiamate in causa nella polizza è costituito da un rogito del 5 novembre 1459. L'armatore biscaglino Pietro Excimenes noleggia la sua nave a Matteo Viacava per il trasporto da Genova a Barcellona di un carico di allume probabilmente destinato a tessitori catalani. "*Et intelligatur — dichiara in termini espliciti la polizza — assecurantes currere rixicum ad florentinam, ita quod teneantur de guasto, marcido, furto, manchamento, ribaldaria patroni, etiam si mutasset viagium et de represaliis et in omnibus et per omnia pro ut obligentur assecuratores ad florentinam*".

Nel gennaio di quello stesso anno una polizza contenuta nel registro dei conti del mercante Giovanni Piccamiglio già aveva introdotto una vera rivoluzione che rompeva i freni e superava le titubanze che avevano finora angustiato assicuratori e assicurati di fronte alle persistenti condanne della Chiesa contro l'usura, alla non ancora unanimemente accettata liceità delle apodisie, e alle dubbie facoltà del patrono, o comandante della nave, di battere rotte che abbinassero l'impegno di sbarcare le merci nel porto designato con la facoltà di approdare in scali posti lungo la rotta per ricavarne qualche altro profittevole noleggio.

L'apodisia, sulla quale converge la nostra disamina, concer-

neva la copertura del rischio per un ammontare, comprese le merci, di 250 ducati sopra un bastimento comandato da Demetrio Spinola pronto ad intraprendere un viaggio da Beirut a Chio, approdo non più tranquillo, o poco rischioso, come in un recente passato quando i turchi non avevano ancora conquistato Costantinopoli, e stimolato la gente islamica insediata nei porti della Barberia — in ispecie Tunisi ed Algeri — ad espandere la loro pirateria contro navi e genti cristiane fino ai limiti della sopportazione.

Concorrevano a coprire il rischio Bartolomeo Sauli per 100 ducati, Giovanni Piccamiglio per 75 e Filippo e Federico Centurione per i restanti. A tagliare corto contro ogni reticente e cavillosa interpretazione della polizza veniva affermato con piglio risoluto: "*Habeat presens apodixia eam vim et robur quam habent securitates bancheriorum securitatorum mano notariorum publicorum*".

Sulla funzione del sensale e sulla validità dell'apodisia non poteva, dunque, sussistere dubbio d'alcuna sorta. Ma il documento affrontava altre questioni non ancora accettate e ridotte ad una pacifica consuetudine. La non placata controversia sugli scali che il capitano poteva effettuare lungo il viaggio viene risolta con il riconoscimento del diritto per la nave di fare scalo a Famagosta "*et aliis quibus locis patrono placentibus*"; alle eventuali accuse al patrono di non aver conservato una rotta ubbidiente al principio del "*recto viaggio*" si opponeva il riconoscimento della facoltà di far procedere il bastimento navigando "*a destris et a sinistris antecedendo et retrocedendo come patrono placuerit viagium semper procedendo*". Infine ci si incontrava in quella norma che per essere ragionevole e necessaria non per questo rappresentava una meno drastica rottura con un passato incrostato di pregiudizi.

Quell'apodisia non soltanto indicava i contraenti ma, in rapporto ai loro impegni, introduceva, finalmente, la registrazione del premio corrisposto a contropartita dei valori assicurati. Nel caso presente il premio sui 250 ducati assicurati risultava dell'otto per cento. Forse quella non è la prima polizza genovese recante la misura del premio, ad ogni modo la riforma poneva fine ad una situazione insostenibile e paradossale: è infatti sufficiente ricorrere alle superstiti carte coeve per rendersi conto che già da una ventina d'anni le assicurazioni erano tanto proliferate entro la cerchia delle mura genovesi da rilevare, fra la massa dei rogiti del Bagnara, un contratto del 19 dicembre 1431 che assicurava per cinquemila

fiorini il trasporto di un grosso carico di guado, o pastello, da Ancona e Fano a Valenza. E l'entità dell'impegno era di tanta rilevanza che all'assunzione del rischio, in quote da 50 a 200 fiorini, avevano concorso 51 persone tutte genovesi e tutte appartenenti ai maggiori casati della città: i De Marini, i De Mari, i Grillo, i Grimaldi, i Fieschi, i Centurione, i Pinello, gli Squarciafico, gli Spinola, i Gentile, i Salvago, i Promontorio, i Ceba, i Cattaneo, i Negrone. Non poche famiglie concorrevano con parecchi uomini del loro gruppo: i Grillo, i Centurione e gli Spinola con cinque ciascuno, i Cattaneo e i Grimaldi con tre.

Queste robuste alleanze, nonostante si scioglano e si ricompongano di continuo, attestano il metodico attaccamento ad uno strumento finanziario sentito con una istintiva inclinazione. Esse non soltanto smantellano le retrosie ad operare all'aperta luce del sole ma lasciano decadere la reticente formula rituale del "*nomine exclarando*", e pongono fine ai miserevoli espedienti per nascondere la percezione di un premio e la sua effettiva misura. Il moto verso la conquista di una sostanziale libertà d'azione trova in quegli anni anche altri modi per manifestarsi.

Rafforzava la tendenza al ragionare sano, secondo i precetti di un tranquillo buon senso, l'insegnamento prodigato da Bartolomeo Bosco, un uomo di ammirevole costume, prodigo dei suoi beni a favore del lazzeretto e dell'ospedale grande — ossia di Pammatone — e di coraggioso raziocinio nelle sue proposizioni capaci di penetrare la spessa coltre delle verbose tesi degli avversari lasciando germi destinati a diventare patrimonio del mondo armatoriale e mercantile.

A chi aveva tentato di affermare che le variazioni di rotta, seppur dettate dalla convenienza di acquisire qualche nolo, si traducevano in una violazione dei patti, egli, riducendo le parole all'essenziale, aveva contrapposto che "*mutatio itineris non inducit mutationem viagi*". A chi aveva accusato il mercante Marco Salvago d'aver convogliato nelle assicurazioni una somma datagli in accomandita con l'impegno di usarla "*per mercari et negotiari emendo, arrisicando et contractando*", egli replica quasi meravigliandosi che le pratiche assicurative non si vogliano intendere come atti per l'appunto pertinenti quel modo d'intendere la commenda; e pacatamente constata "*Marcus non fecit rem insolitam sed rem usitatam et consuetam fieri in Bancis a plurimis etiam ex sapientioribus*". Ed ancora, in un tempo nel quale la sfera dell'assicurazione marittima estesa ad ogni possibile avversità

ancora incontrava non poche incertezze, egli interveniva in un suo "Consiglio" ad aprire il varco ad una corrente di pensiero destinata a caratterizzare un capitolo del diritto marittimo che lentamente, ma con un moto irresistibile, avrebbe preso sostanza a Genova, a Barcellona e, fuori dello stretto, sui mercati inglesi, olandesi e scandinavi. Egli rifiuta le eccezioni che, per comodo di parte, avrebbero dovuto attenuare gli impegni di colui che era indicato come *emptorem*, ossia compratore del rischio. "*Naturale — egli sentenza — est contractus emptiois ut post eam contractam omne periculum pertinet ad emptorem ut supra dictum est*". L'unica eccezione doveva consistere nell'esecrando caso di una perdita "*per fraude et machinatione patroni ad hoc excogitata*". Ma all'infuori di questo caso — dove il *patronus* era colui che aveva volutamente cagionato la perdita della nave, o del suo carico, per introitarne l'indebito risarcimento — ogni rischio, concludeva il Bosco, del tutto competeva all'assicuratore.

II. *Le molte esperienze cinque-seicentesche stimolano ad organiche forme associative*

Quel mondo genovese di continuo impegnato ad intessere affari e ad estenderne la trama si trovò, negli stessi anni in cui era appena riuscito a dare alle polizze dei suoi notai e alle apodisie dei suoi sensali un organico e largo contenuto, a dover cozzare contro una barriera che per non pochi anni cagionò lutti e rovine. Negli ultimi giorni del maggio 1453 Costantinopoli cadde in dominio dei turchi. Alcune settimane dopo — 3 luglio — la notizia giunse a Genova seminando disperazione. Non soltanto i liguri perdevano la ricca colonia di Pera popolata da migliaia di persone della loro gente ma intendevano come una incombente sciagura l'abbandono dei possedimenti nel Mar Nero, e in particolare di Caffa e di Trebisonda: due grossi empori per intessere affari con il Levante e la cosiddetta Romania.

Della profonda disperazione che afflisse i genovesi resta una commovente testimonianza nelle lettere indirizzate dal mercante Giovanni da Pontremoli, fondachiere a Pera, ai suoi corrispondenti a Chio perché provvedano a dare assistenza al cognato Stefano da Pino. "*Quasi nescio — egli scrive a Tomaso de Fornari — quid scribo attentis malis novis... tantum habeo animum alteratum quod fere ante voluissem mortuus fuisse quam audire nova similia, et*

clare video quod propter peccata nostra sumus ad extremum et, sine dubio, derelinquit nos Dominus"; e in altra lettera a Bartolomeo de Persio quel mercante ancora insiste: "*Satis dubito de pejus et tam nacionis nostre quam totius Cristianitatis*".

Il "*de pejus*", espresso da un uomo consapevole del paese e risposto significato dell'evento, non si fece attendere. Fra il 1459 e il 1462 caddero sotto il dominio islamico Samasti, Sinope, Trebisonda e Caffa. Chio restò ai genovesi ancora per un secolo ma sottoposta ad umilianti imposizioni di tributi che ne paralizzarono i commerci. Il mercato delle assicurazioni non fu risparmiato. Non solo la cacciata dal Levante equivalse ad una mutilazione dei traffici, ma l'infestazione piratesca del Mediterraneo rese molto rischiosi i trasporti anche su itinerari che finora si reputavano esposti soltanto alle avversità naturali.

Verso la fine del secolo XIV i premi per la copertura del rischio sul percorso Porto Pisano — Catalogna, o più precisamente Barcellona, variavano dal 2 al 3 per cento; per il collegamento di Venezia con Maiorca o i limitrofi porti continentali, vigevano premi di 4,1/2 — 5,1/2 mentre le lunghe navigazioni Pisa — Fiandre, Pisa — Lisbona e Barcellona — Beirut erano coperte con tassi varianti, a seconda delle stagioni e delle condizioni politiche, dal 7 al 10 per cento. Genova — Pisa veniva quotata a 2,1/2 e i collegamenti con Napoli e la Sicilia chiedevano un modico aumento al 3 e al 4. Altri viaggi con porti di partenza e d'arrivo poco praticati e su rotte meno frequentate registravano sensibili inasprimenti. Trasporti di materiali metallici da Talamone ad Arles richiedevano una copertura del 10.

Ci si incontra, già agli esordi del Quattrocento, in taluni premi esorbitanti che fanno riflettere sulle difficoltà che i mercanti dell'epoca, non solo genovesi ma spagnoli, inglesi, olandesi e delle città anseatiche, dovevano sopportare per difendere l'interscambio fra il Mediterraneo e le coste atlantiche e del mare del Nord. Si manifestano, di tempo in tempo, brusche oscillazioni dietro il cui schermo stanno le profonde angustie di chi s'ostinava a perseverare nelle contrattazioni. Il trasporto di un carico di guado da Savona a Southampton nei primi anni del secolo aveva richiesto un premio del 7 per cento, ma pochi anni dopo, nel 1409, per una spedizione di lane da Southampton a Porto Pisano era stato necessario il 33. Un tasso sorprendente era stato sopportato nel 1384 per l'assicurazione in due scaglioni del 70 e del 75 per cento, di un carico di pepe da Beirut a Porto Pisano.

Bastano imprevisti turbamenti, transitorie esasperazioni della pirateria, riaccese animosità guerresche, ed insistenti inclemenze stagionali, perchè i premi subiscano immediate lievitazioni. La tendenza, tuttavia, è sempre quella di riequilibrare le quotazioni, disincrostandole delle punte allarmistiche, non appena qualche preannuncio di ritorno alla normalità riaffiori sull'orizzonte. Premi annui del 10/12 per cento per l'assicurazione dei bastimenti di media e grossa portata debbono essere considerati normali, ma solo in rari casi vengono usati criteri proporzionali per sigurtà limitate a frazioni d'anno.

Una fonte ricca di copiose informazioni sui premi stipulati a Banchi e dintorni è costituita da un cartulario della *Cabella securitatum* del 1485 conservato nell'archivio genovese.

Si rilevano premi del 6 per cento per viaggi da Genova a Palermo, del 4 per Chio, del 3 per Bonifacio in Sardegna, del 6 per Piombino e ritorno. In genere i tassi risultano un poco superiori per gli scali di partenza posti nelle riviere: Chiavari — Terranova 10 per cento; Porto Maurizio — Bonifacio 4; Barberia — Finale 6. Successive registrazioni attestano la tendenza a mantenere i premi sui livelli normali, ossia a ripetere le quotazioni vigenti prima della diaspora islamica nel Mediterraneo orientale.

Quando si tenga conto che il rischio determinato dalla pirateria barbaresca rappresentava, per la sua persistenza, quasi una costante nella formazione dei costi, e che i traffici restavano, in larga parte, circoscritti su rotte dalla Sicilia alla penisola iberica, non può destare sorpresa che dalla fine del secolo XV ai primi decenni del Seicento il livello dei premi registri modifiche poco sensibili.

Alcuni temi di particolare significato orientativo debbono essere tenuti presenti per intendere, nonostante le continue incognite politiche, la scarsa dinamica del mercato assicurativo:

- i genovesi accentuano i loro interventi nella economia spagnola dapprima come mercanti arroccati a Cadice, a Siviglia, a Gibilterra, a San Lucar, e poi come finanzieri alla corte di Carlo V e di Filippo II. L'interesse per la mercatura si restringe alle importazioni di cuoi e lane dalla Spagna, e di sete e cereali dall'Italia meridionale e dalla Sicilia. La motivata diffidenza per il torbido ambiente marittimo iberico dissuade i genovesi sia dall'intraprendere impegnative attività armatoriali sia dal portare in Ispagna le loro risorse di assicuratori delle navi e dei loro carichi. Ancor prima che Carlo V e i suoi successori conce-

dessero alla loro gente il quasi esclusivo privilegio di trafficare con il nuovo mondo, i genovesi già avevano rinunciato ad una partecipazione in quell'area ritenuta soverchiamente aleatoria. In campo assicurativo, nella fattispecie, la malafede e la frode erano tanto diffuse sul versante atlantico che, dopo qualche infelice esperimento, quegli stessi genovesi sparirono e della loro presenza non si trova alcuna traccia;

- Genova rafforza le sue risorse nel maneggio del denaro, e i Magnifici, quasi senza eccezione, prestano ingenti somme a Carlo V, e ai tre Filippi successori, ma nel contempo avvertono, in correlazione alla lucrosa ma azzardata speculazione finanziaria, un interesse decrescente per le attività marinare. Non poche sono le opere scritte nel Seicento da uomini fedeli alla vecchia tradizione per esortare i giovani a non abbandonare l'armamento mercantile fonte di ricchezza per i loro antenati; ma quegli appelli restano inascoltati;

- le nuove tendenze finiscono per incidere anche sulle attività assicurative ingenerando una decadenza che avrebbe cagionato i peggiori effetti nella seconda metà del Seicento. (Ma conviene anche tenere conto della peste che nel 1656/57 svuotò la città di circa i tre quinti della sua popolazione);

- uno degli effetti della decadenza si ritrova nella incapacità dei genovesi, nonostante il ceto ascritto insistesse nella copertura dei rischi marittimi con intese di continuo rinnovantisi, a dare vita ad organiche compagnie capaci di assumere funzioni di sicura rilevanza fino a conquistare una durevole preminenza.

Le premesse per attuare quell'ambizioso disegno non erano mancate nel corso del Quattrocento. I promettenti disegni risalgono all'agosto 1424 quando i fratelli Galeotto e Tobia de' Scipioni (olim Pinelli quondam Pasqualis) insieme con Giulio Dondo, tutti cittadini genovesi, costituiscono una compagnia che avrebbe dovuto operare nei trasporti di terra e di mare. La definizione degli obiettivi viene formulata dal notaio Antonio Fazio senior in termini assai ambiziosi: "*de faciendis assecurationibus in quacumque maneria que dici vel excogitari possit tam in mari quam in terra et ubique locorum et terrarum mundi partium*". Queste ultime parole dilatavano il campo operativo, ma il rogito restava soprattutto a testimoniare il fervore di vita lievitante nel fitto quartiere stretto attorno a Banchi: "*in Banchis — precisa il Fazio — porticu domus heredum q. Bede Ususmaris, scilicet ad banchum residentie mei notarii*".

Sette anni dopo — luglio 1431 — quando quella prima compagnia si era forse dissolta, i documenti attestano la costituzione di una seconda nella quale si ritrova Giulio Dondo associato a Brancaleone Maruffo e a Baliano Pinello nell'impresa di assicurare navi di ogni tipo e di ogni portata e i loro carichi. La "*societas et compagnia*" avrebbe operato "*super navibus et cocchis, galeis, navigiis, et seu barchis et corpore et nauli*". L'impegno, annuale, non fu rinnovato ma in sua vece si trova una terza "*Societas seu compagnia securitatum*", anch'essa di durata annuale, per iniziativa del mercante Giovanni da Pontremoli, di Jacopo de Ferrari, Giovanni di Castiglione e Benedetto di Bargagli.

Quelle forme associative non riuscirono a tradursi in organismi capaci di svolgere una continuativa attività. Due imprese, che per qualche tempo indussero a far sperare migliori risultati, sorsero più di un secolo dopo. La prima viene fondata a Palermo il 25 aprile 1569, e i suoi promotori sono tutti genovesi profondamente interessati nei commerci e nei traffici dell'isola. Antonio Lomellino avrebbe provveduto agli affari in Sicilia e ai necessari controlli mentre i suoi cinque soci — Nicolò Pallavicino, Cristoforo Centurione, Gio Batta Di Negro, Bartolomeo Lomellino e Gio Batta Spinola — stando a Genova si sarebbero impegnati a tenere i contatti con i molti armatori trafficanti nei porti del Mezzogiorno.

La società nacque con rogito del notaio Leonardo da Chiavari: era prevista la durata di un anno con taluni limiti agli amministratori per svincolare l'azienda dagli affari di poco conto. Non mancava l'avvertenza a tenere presente che le operazioni intraprese in Sicilia richiedevano un particolare accorgimento. In sostanza gli assicuratori escludevano dai contratti "li vascelli piccoli come sono fregate, barche, brigantini et simili" e precisavano i limiti di portata per l'assunzione del rischio: bastimenti di "mancho portata di salme tremila circa" se di bandiera napoletana e genovese, e della metà per ogni altra marina. E' evidente il proposito di coprire il rischio quando le navi per la loro portata — rispettivamente circa 600 e 300 tonnellate metriche — fossero in grado di tenere il mare assai meglio del piccolo naviglio. Altra misura di prudenza, sempre in vista di un meno incerto controllo della nave: le sigurtà sarebbero state accettate a viaggio e non a tempo, e le coperture del rischio non avrebbero superato le 550 onces d'oro. Il Centurione assunse la quota di 150 e gli altri di 100 ciascuno. Nel caso di assicurazioni per somme inferiori si sarebbe proceduto a riparti in proporzione. Ad Antonio Lomellino venne

riconosciuta una provvigione del mezzo per cento sui singoli negozi, con l'impegno di redigere ogni quattro mesi una relazione sulla sua attività e sulle condizioni del mercato isolano.

Criteri di maggiore ampiezza orientarono la linea di condotta della seconda società, costituita alcuni anni dopo da Ottaviano Vivaldi, Geronimo Cibo, Angelo Riccobono e Agostino Di Negro. Il campo operativo era disegnato con notevole ampiezza: l'assicurazione s'intendeva estesa a "qualsivoglia persona, ufficio o magistrato, sopra qualsivoglia vascello navigabile per qualsivoglia parte del mondo così per tempo come per uno o più viaggi, così sopra corpi, noli, corredi ed apparati di detti vascelli come sopra robbe, merci, beni, vettovaglie, gioie, denari, sete, ori, argenti come anco sopra la vita di qualsivoglia persona che navigasse". In quest'ultimo caso la copertura del rischio, connesso al viaggio marittimo, non poteva superare i cento scudi d'oro genovesi da lire quattro. I soci avrebbero partecipato in parti eguali ai risultati attivi e passivi della compagnia.

Ancora una volta gli ardui disegni non si tradussero in una moltiplicazione degli affari. Le carte superstiti attestano che le assicurazioni ebbero in quegli anni un notevole sviluppo ma sempre secondo il vecchio costume della mobilitazione caso per caso di un certo numero di uomini perché, con il concorso del loro denaro, formassero un capitale anche molto rilevante, capace di coprire il rischio assicurato. Ma non si andò al di là di questa pratica, anche se le registrazioni nel cartulario della "*cabella securitatum*" per gli anni dal 1564 al 1571 contengono alcune scritte come Filippo Spinola *et sociis*, Stefano Lercari *et sociis*, Nicola Doria *et sociis*, le quali possono far supporre la costituzione di forme associative per brevi tempi e per corrispondere a talune delimitate finalità.

Una contrattazione assai attiva viene attestata da quel cartulario per l'anno 1571 quando i valori assicurati superano gli ottocentomila scudi. E' l'anno della battaglia di Lepanto, e forse i preparativi per la costituzione della grande armata cristiana richiesero ingenti accumuli di scorte che, a loro volta, attivarono sensibilmente il mercato assicurativo. L'induzione è avvalorata dalla circostanza che le polizze stipulate a Genova l'anno precedente risultarono per un valore complessivo stimabile a poco più della metà ossia di circa 470 mila scudi. Anche il numero dei contratti segna un'approssimata duplicazione da 131 a 247.

Per avere la costituzione e l'effettivo funzionamento di una

vera e propria compagnia di assicurazioni marittime bisognerà ancora attendere quasi due secoli. Qui, intanto, nelle pagine del citato cartulario, sussiste la prova che in quel tardo Cinquecento l'impegno dei genovesi per le contrattazioni finanziarie non aveva ancora assunto dimensioni tanto rilevanti ed esclusive da distrarre nobili e mercanti dagli affari marittimi.

Nell'arco dei nove anni sui quali si estendono le registrazioni del cartulario, il mercato opera sopra una tastiera molto diversificata che comprende assicurazioni a tempo sopra galee e bastimenti mercantili, assicurazioni per singoli viaggi e assicurazioni del carico sopra un fitto intreccio di rotte dal Mediterraneo al Nord Europa, e nel levante fino a lambire il dominio turco. Significativa era la persistente pratica di redigere polizze per le navigazioni fra i porti atlantici, segno evidente di una contrattazione genovese anche fuori dello stretto senza che restassero tagliati i rapporti con la base in patria, dalla quale muovevano le molteplici e lontane iniziative.

La descrizione di alcune polizze può servire a mostrare la varietà delle assicurazioni, l'entità dei rischi coperti, la misura dei premi corrisposti, e il concorso degli assicuratori nella stipulazione dei contratti.

Il 23 ottobre 1571 (data del probabile pagamento della *cabella securitatum*) Giovanni Spinola quondam Leonardo, a nome di Gio Andrea Doria, assicura per 27 mila scudi dieci galee, compresa la capitana, ad 1,1/4 per cento per il tempo di un mese. Concorrono all'assunzione del rischio diciotto Magnifici. Due mesi dopo dieci galee, forse le stesse, vengono assicurate per scudi 43.200 e per il tempo di tre mesi al 2 per cento. Il rischio viene assunto da trenta assicuratori.

Altra assicurazione di molta rilevanza assume da solo Gio Agostino Salvago quondam Leonardo il 24 novembre 1571 sopra un bastimento mercantile. Il valore assicurato risulta di cinquemila scudi "*super corpore navis, rebus necessariis et victualis*" per un anno "*incipiendo a recessu Lisbone*" al 12,1/4 per cento. L'anno precedente dieci assicuratori avevano coperto il rischio di mille scudi per sei mesi "*super corpore navis ecc.*" al 6,1/4 per cento. Il 18 gennaio 1571 il cartulario della gabella registra una polizza interessante per la copiosità delle notizie che contiene. L'assicurazione verte per scudi 885 su corpo e nolo di un galeone al 10,1/4 per cento da "*loco Flandriae Zeelandae et Angliae in Janua et Liburno, et magis L. 17.12 solutionis cabelle securitatum*".

Assumono il rischio dodici assicuratori.

Le sigurtà sul carico sono numerose e le loro scritte nel cartulario illuminano sulla natura delle contrattazioni. I premi sono assai diversi da caso a caso. Nell'aprile 1564 merci per scudi 2200 destinate a Cadice, e in partenza da Genova, sono assicurate al 13,1/4 per cento; nell'agosto sullo stesso percorso merci per 400 scudi pagano il 10,1/4; e in senso inverso nell'aprile 1567 merci per 4500 scudi da Lisbona a Livorno sottostanno allo stesso premio mobilitando ventisette assicuratori. Nell'agosto 1570 merci per 1550 scudi, da Genova a Cadice e San Lucar "*vel circostantiis et deinde in quovis per Lisbona*" pagano il 7,1/4 per cento. Navigazioni da Genova ad Alicante, Maiorca, Barcellona, o Catalogna, sottostanno in genere a premi varianti dal 4,1/2 al 5,1/2 a seconda delle stagioni, del tipo di navi e della relativa remora delle aggressioni piratesche.

Da Genova a Palermo sono normali i tassi del 2, 1/2 — 3 ma l'onere si aggrava continuando la navigazione verso gli approdi del Levante.

Navigazioni da Genova a Messina, alla Corsica, a Marsiglia rare volte richiedono coperture che giungono fino al 4, ma è sufficiente spingere la nave a Tabarca per caricare coralli perché il premio si elevi a più del 7, e quando la meta è Alessandria il premio subisce un secondo raddoppio. Un trasporto di oro e argento da Genova per quest'ultima destinazione portò alla stesura di una polizza datata 25 gennaio 1571 che copre un valore di 2950 scudi in varie frazioni: 700 al 13,1/4, 750 al 14,1/4 e i rimanenti 1500 al 16,1/2 per cento. L'anno dopo un carico di merci varie per quello stesso porto incide per il 15,1/4 su 2150 scudi e richiede un riparto su 15 assicuratori. Qualche rara volta ci si incontra in premi sensibilmente mitigati: ad esempio un viaggio da Costantinopoli a Livorno del gennaio 1571 richiede un premio sulle merci dell'8,1/4 ma in quello stesso mese un carico per 200 scudi spedito da Antibes a Tripoli di Siria sottostà al 14,1/2 e una spedizione da Genova ad Alessandria e ritorno del marzo 1572 per 900 scudi resta sottoposta al 18,1/4 sulla prima metà e al 20,1/4 sulla seconda.

Fuori dello stretto di Gibilterra, nonostante le poco tranquilli condizioni del mare, premi meno vessatori corrispondono alla rarefazione delle aggressioni barbaresche, ed anche alle minori probabilità di dover sopportare gli effetti delle guerre che travagliano quel versante del continente europeo.

Nel cartulario della *cabella securitatum* troviamo carichi di

zucchero per 3000 scudi da Lisbona a Rohan al 6,1/4 per cento, e sullo stesso percorso lane per 4000 scudi dal 3,3/4 mentre il collegamento Bilbao-Bruges "vel alio loco Flandrie et Zelande" con merci per 1040 scudi viene coperto per 450 scudi al 6,1/4 e per 590 all'8,1/4.

La incisiva discriminazione dei premi fra le navigazioni dentro e quelle fuori del Mediterraneo subì una eccezione quando nel tardo autunno del 1591 i genovesi cercarono affannosamente nel Baltico cereali polacchi per offrire un sollievo alla loro gente colpita da una paurosa carestia, forse la peggiore nella storia dei liguri, che mieteva vittime non solo nel dominio ma nella stessa Sicilia, tradizionale esportatrice di granaglie. Almeno trecento vascelli di grossa portata furono noleggiati ad Amsterdam, e in altri porti olandesi, e caricati di grani per circa 400 mila mine.

L'impresa venne affrontata con estrema decisione nonostante i costi esorbitanti e i gravi rischi di una navigazione nel pieno dell'inverno. L'intento di salvare dalla fame i liguri, ed altre popolazioni, fu pienamente conseguito, e rimase memorabile l'arrivo in convoglio di un centinaio di navi recanti il prezioso carico. Questo avvenne il 17 gennaio 1592, festività di sant'Antonio, e nei due o tre giorni successivi; e l'avvenimento fu celebrato con solenni cerimonie religiose per alcuni secoli.

Sul piano finanziario l'operazione riuscì per la dovizia di capitali che i genovesi maneggiavano nella loro città, ad Anversa ed altrove, e per la prontezza che essi dimostrarono nell'usarli per il bene del loro popolo, ma gli oneri risultarono sgomentanti: noli da 46 a 50 ducati per lasto da 25 mine e assicurazioni in partenza da Amsterdam all'11 e al 12 per cento, da Danzica al 19 e da Amburgo e Lubecca al 17. Quella fu una rara eccezione alle normali regole di prudenza, e solo un largo margine di profitto persuase gli armatori olandesi ad affrontare con centinaia di navi la navigazione invernale nel mare del Nord e lungo il canale della Manica.

Negli anni successivi i prezzi si assestarono sulle quotazioni consuete, le quali, con modeste variazioni, restarono operanti fin verso il 1640 quando il mercato assicurativo genovese sopportò il duro contraccolpo delle ripetute insolvenze della corte spagnola. La più grave sterilizzò un capitale di circa sedici milioni di scudi, più tardi illusoriamente rimborsati ricorrendo agli *juros*, ossia ai titoli del debito pubblico, ormai tanto screditati da consentire recuperi forse inferiori al dieci per cento delle somme conferite a

Filippo IV in sonanti e splendidi scudi d'argento di almeno 37 grammi in un eccellente metallo della bontà di 957 millesimi.

Da quegli anni in poi i genovesi s'indaffararono in terra iberica a smobilitare gli investimenti convertendoli, nonostante i drastici divieti, in metalli preziosi, conati e sfusi, e soltanto si preoccuparono di mantenersi aperto quel mercato, e quelli del mezzogiorno e delle isole, per approvvigionarsi soprattutto delle sete, delle lane e delle pelli, secondo un costume secolare, e per vendervi i tessuti, i cuoi, prodotti utilizzando quelle materie prime, e i "balloni" di carta prodotti dalle "papeterie" di Voltri e dell'Acquasanta. Frattanto inglesi e olandesi avevano accresciuto la loro intraprendenza e venivano con molte e grosse navi a trafficare nel Mediterraneo così contribuendo a ridurre le occasioni dei genovesi a noleggiare bastimenti e ad acquisire noli profittevoli per le navigazioni verso i paesi del nord Europa. Questa somma di avverse circostanze contrassegnò il mercato assicurativo avviandolo ad una penosa decadenza. Le ultime testimonianze di un'attività ancora apprezzabile furono quelle di Gian Domenico Peri, autore negli anni trenta di un celebrato libro "Il Negoziante". La profonda e analitica conoscenza delle arti legate alla pratica della mercatura dimostrata dall'autore fece dell'opera il migliore testo per la formazione del mercante allora stampato in Europa.

Nelle sue pagine egli riporta la quotazione dei premi vigenti a Genova verso il 1630, ed è agevole constatare che, fermo restando il metro monetario, ossia lo scudo d'argento un secolo prima quotato quattro lire ed ora aumentato a quattro lire e dieci soldi, i livelli dei premi registrano variazioni di limitata ampiezza. Egli annota, riferendosi alle navi di grossa portata: "D'andata e ritorno per Levante a sei per cento. Per Sicilia a cinque per cento. Per Napoli a quattro per cento. Per Puglia a sei per cento. Per Ancona e dintorni sette per cento. Per Venezia a otto per cento. Per Tabarca a cinque per cento. Per Bertagna a sette per cento. Per Amburgo a otto per cento. Per Fiandra a otto per cento. Per Cadice a cinque e sei per cento". Le assicurazioni "alla fiorentina", ora denominate "a tutto rischio" e riferentisi a "vettovaglie e roba da spandimento", erano gravate da un quattro per cento in più tanto per i viaggi di andata quanto per quelli di ritorno.

Le informazioni contenute nelle pagine del Peri rivelano qualche addolcimento dei premi per le navigazioni dirette ai porti atlantici e qualche non grave appesantimento per i collegamenti con la Sicilia, forse determinato dalla intensificata pirateria

barbaresca alla quale, non di rado, si aggiungeva quella delle potenze cristiane — francesi, spagnoli, inglesi e olandesi — che, di volta in volta, reputavano meritevoli di cattura le navi genovesi recanti mercanzie per la parte nemica. Un conto assai puntuale portò alla constatazione che di 480 unità catturate o depredate nel Mediterraneo dal 1634 al 1698 da “questi barbari cristiani” — così come li definisce il Peri — 315 appartenevano alla gente genovese. L'unica attenuante nella valutazione del danno, pur sempre molto grave, consisteva nel fatto che nelle numerose prede non erano compresi vascelli e galeoni ma unità di modesta portata quali feluche, tartane, liuti, e coralline. Ma nemmeno può essere trascurato che in taluni anni il soverchio numero delle barche catturate ai genovesi cagionò penuria di legna e di carbone, e un insufficiente approvvigionamento di materiali da costruzione.

In questo quadro di molti disagi, mentre nel Mediterraneo dilagavano i grossi bastimenti nordici beneficianti a Livorno di uno scalo lasciato dai Medici a loro pieno comodo, con irrilevanti pesi fiscali, non era sperabile che il mercato delle assicurazioni potesse mantenere a Genova le intense contrattazioni del passato.

Un paziente spoglio delle filze dei Cancellieri di San Giorgio nell'archivio genovese offre indicazioni veramente penose sulla decadenza di quel mondo di rogiti e di apodisie, per un lungo tempo in continua fioritura. La serie delle rilevazioni relative al gettito e alle spese di gestione della gabella si estende dal 1590 al 1705, e risulta, purtroppo, interrotta da qualche vuoto, ma rimangono dati sufficienti per desumere con buona approssimazione il comportamento del mercato.

Il mezzo secolo che muove dalla costituzione del 1576 si rivela come un tempo di fauste conseguenze nel quale il vigoroso accrescimento dei negozi in Ispagna e il flusso dei prestiti alla Corona si accompagnano al rialzo dei luoghi di San Giorgio che muovendo da una quotazione molto al disotto del nominale di cento lire superano dapprima la parità quindi raddoppiano di valore. In quel quadro il crescente gettito della imposta di sigurtà traduce in termini fiscali la rilevante intensificazione della vita mercantile.

Nel 1590 la gabella veniva venduta ai privati gabellieri per poco più di 28 mila lire annue; nel 1608 San Giorgio realizzava dalla vendita un ricavo di lire 41.390; nel 1619 la gabella trovava compratori per una somma sensibilmente inferiore — 31.405 lire — ma l'anno dopo i gabellieri accettavano un acquisto quinquennale

per 45.800 lire, e nonostante l'onere rilevantemente accresciuto realizzavano profitti sostanziosi. La migliore congiuntura si manifestò nel 1626 e nel 1627. Al costo della cabella, pagata dagli appaltatori 54.525 lire più, rispettivamente, lire 5152:4.2 nel primo anno e 4621:18.6 nel secondo per le spese di gestione, gli appaltatori poterono contrapporre ricavi di lire 91,550:19 e di lire 88,210:10.1 con profitti di 31.873:14.10 e di 29.063:11.7.

Quando quei risultati incoraggiavano a previsioni confortanti, sull'orizzonte apparvero segni di tempesta; e sui genovesi, non soltanto Magnifici ma mercanti, artigiani e popolo minuto, s'abbattè un uragano di avversità che richiese il continuativo e duro sforzo di alcuni decenni per lenire le ferite e procedere a qualche restauro.

Il 1625 e il 1626 sono gli anni dell'aggressione mossa da Carlo Emanuele I di Savoia, voglioso di aprirsi un comodo accesso nel golfo ligure, per aggiungerlo a quello eccentrico sul Nizzardo, quasi sempre impraticabile durante la stagione invernale. L'impresa, considerata di facile esecuzione, fallì nonostante l'attacco condotto di sorpresa e il contributo di non pochi congiurati sui quali a Torino si faceva affidamento per sveltire la condotta della guerra. I genovesi, appena usciti da quell'avventura, risposero cingendo la città di una robusta e molto estesa cerchia di mura attestante il loro ardimento e il possesso di una ricchezza non esaurita dalle spese per condurre la guerra.

Poco tempo trascorse quando nel 1627 essi dovettero sopportare una grossa mazzata che seminò non meno sgomento di quanto ne avesse procurato la penetrazione del nemico fino alle montagne incumbenti sulla capitale e sulle sue terre del ponente. L'insolvenza sterilizzò, e praticamente rese irrecuperabile, come già avvertimmo, circa sedici milioni di scudi d'argento e tanta fu la scompigliante frana nel delicato congegno degli affari trattati alle fiere di cambio, indette ogni tre mesi a Novi, che si dovette procedere a ben otto rinvii per consentire che i contraenti trovassero modo di sistemare le partite in scadenza, e riprendessero animo ad intessere nuovi rapporti di credito almeno fra gente della repubblica.

Le ragionevoli speranze che alle due ricordate sciagure dovessero tenere dietro anni di minori angustie restarono presto deluse, e il secolo, dopo il suo splendido esordio, fu contrassegnato da un trapunto di sventure. Nel 1656 e nel 1657 la peste devastò la città e le contigue podesterie, e i capitaneati rivieraschi: entro le

mura più della metà dei 70/75 mila abitanti venne falciata e paurose morie spopolarono le terre circostanti. Poi, nel 1672, Carlo Emanuele II, ripigliando i disegni e i disonesti metodi del padre, ritornò alla guerra e alle congiure, e ancora una volta, nonostante le molte afflizioni, la repubblica riuscì a ricacciare l'invasore; nel 1684, infine, Luigi XIV, aizzato da una corte prodiga di esaltazioni servili, volle punire Genova, colpevole di persistere nelle libere navigazioni, negli affari finanziari e nel rifiuto ad una repugnante sudditanza, con un bombardamento che, rovesciando migliaia di bombe sulla città, sparse la morte e la rovina.

In quel desolante quadro il mercato delle assicurazioni marittime non poteva restare immune da una ingente parte di danno. Non solo i luoghi di San Giorgio decaddero da un massimo di 260 lire di numerato a poco più della metà, ma l'introito della gabella di sigurtà dai ricordati massimi rovinò nel 1659, ossia durante il tempo che tenne dietro al contagio, a lire 14.033:16.8 e i gabellieri subirono una perdita di 18.355. Era un crollo tanto radicale da far intendere, dietro lo schermo delle cifre, una vera paralisi. Ma non era stato toccato il fondo. Nel 1686 — questa volta come conseguenza dello scempio cagionato dalle bombe francesi — l'introito decadde a 7840 lire e vi corrispose una perdita, per i gabellieri, di 5772. Fu il punto più basso della curva, e di qui cominciò la faticosa risalita.

Nei tardi anni del secolo due propizie occasioni rinvigorirono il mercato assicurativo. La prima restava collegata allo stato di inimicizia, e poi di guerra, che negli anni sessanta contrappose britannici ed olandesi. Questi ultimi per non esporre le loro rilevanti spedizioni di panni nei paesi del Mediterraneo alla cattura delle navi che li trasportavano ricorsero ad un nuovo itinerario che per la via di terra avrebbe avviato le mercanzie dalle manifatture nazionali al portofranco genovese, e di qui sarebbe stato effettuato il meno rischioso irradimento per via di mare alle molte destinazioni.

Le Compere di San Giorgio concessero sensibili riduzioni sui transiti, le quali favorirono un rapido incremento dei traffici. Un commercio finora praticato in una modesta misura, quasi d'improvviso assunse sorprendenti dimensioni. Nel 1667 i colli, quasi tutti racchiudenti panni di pregio, che effettuarono il transito ascesero a 15.048 e procacciarono a San Giorgio, fra carati,

pedaggi, ostellaggio, ed altri minori pesi, un provento di 127.712 lire di numerato, ossia, secondo il fermo metro di San Giorgio, di 28.380 scudi d'immutabile bontà. Anche gli assicuratori ebbero la loro parte di beneficio: lo si desume dall'incremento del gettito della cabella di sigurtà che da un provento di circa ventimila lire di numerato nel 1660 e 1661 balzò a 67.366 nel 1667 per ricadere a meno di 13 mila l'anno dopo quando si placarono le inimicizie e la pace fra le potenze atlantiche venne restaurata.

Sembrò, per un breve tempo, che attorno a Banchi potesse rifiorire il vecchio indaffaramento di notai con i loro rogiti e di sensali con le loro apodisie. La intensificazione dei rapporti con Amsterdam, ottimisticamente interpretata, aveva anche indotto i Protettori delle Compere a rivolgersi ai celebrati fonditori olandesi per la fornitura di due campane da collocare nel loro palazzo, ed esse furono puntualmente consegnate. La maggiore pesava 2534 libbre e la minore 686, e il costo, comprensivo del nolo, risultò di scudi d'oro 419.3.8 più 47.10.4 per l'assicurazione al 10,1/4 per cento. Il trasporto, tutto per via di mare, fu effettuato dal vascello olandese "Marco Curzio". Sulla campana maggiore vennero incise queste parole: "*Anno 1667. Dum campana sonans ex aequo divido tempus. Petrus Hemony me fecit. Amstelodami*".

I genovesi ebbero, una ventina di anni dopo, una nuova e ancor più consistente occasione di recupero dalla quale furono cavati ingenti profitti. Le smodate ambizioni del cosiddetto re sole, che ormai da molti anni innescava guerra su guerra per una implacabile sete di egemonia, finì per sospingere i paesi dell'occidente ad una intesa, presto tradotta in una vera e propria coalizione, per resistere ai minacciosi disegni francesi. Prese così vita una lega d'Augusta, perfezionata nel 1686 e negli anni seguenti, con il concorso dell'Impero, della Spagna, dell'Olanda, della Svezia e dell'Inghilterra. Quella vasta mobilitazione di forze richiese un molto numeroso noleggio di navi per costituire punti d'appoggio e di rifornimento dal Mediterraneo all'Atlantico e al Baltico.

I genovesi furono pronti ad inserirsi nella mutata congiuntura e si prodigarono a comprare grosse navi soprattutto nei porti nordici, stimolati dalle molte e profittevoli occasioni di noleggio. Nel solo settore delle navi da 400 salme di portata in sù le undici unità possedute nel 1687 divennero almeno 45 quattro anni dopo e la loro portata dilatò dalle 18 mila salme alle 70 mila. Sono, è doveroso aggiungere, risultati parziali, cavati dalle superstite carte

d'archivio non sempre capaci di rispondere in modo esauriente ai ripetuti interrogativi dello storico. Conviene poi tenere conto di quella parte di tonnello che battendo bandiere di comodo non lasciò traccia negli uffici della repubblica. Anche le superstiti galee trassero dalla congiuntura la loro parte di beneficio guadagnando, dal 1691 al 1698, noli per quasi 145 mila lire di numerato. Molta parte dell'impulso ricevuto dai trasporti marittimi si manifestava in traffici colleganti porti forestieri ad esclusione di quello genovese; ad ogni modo darsena e portofranco ne cavarono la loro parte di profitto. Lo attestava il capo dei caravana in una supplica ai Collegi per ottenere l'assunzione di altri dodici uomini destinati a soddisfare "il negotio che gratie a Iddio prosperamente fiorisce in questa dominante".

I roghi e le apodisie tornarono puntualmente a crescere di numero e la gabella di sigurtà, ancora una volta, con il sensibile incremento del suo gettito, fece prova del mutamento del mercato. La gabella, ancora appaltata per lire 11.262 annue fino al 1689, e per 13.660 nel quadriennio successivo, procurò, dopo le ripetute perdite, profitti sorprendenti. Si procede da un saldo attivo di 6.460 lire nel 1689 ad uno di lire 23.246 due anni dopo e ad un massimo di 43.056 nel 1693. Poi sopravvenne la pace di Ryswyck nel 1697 a deflazionare le euforie e ad imporre, seccamente, il richiamo ad una desolante realtà. In quell'anno, infatti, l'introito della gabella fu di 17.875 lire e la perdita di 8.945. Nel successivo fu ancora peggio: 12.350 lire di provento e 14.465 di perdita; e il diradamento degli affari perdurò anche nei primi decenni del secolo successivo.

III. Centomila scudi per una compagnia dotata di jus privativo

I genovesi non perdettero, nel tempo in cui furono costretti a segnare il passo, le risorse mercantesche e giuridiche delle quali avevano fatto prova nel passato. Dopo Bartolomeo Bosco e Domenico Peri altri liguri avevano diffuso in Europa prove di una viva esperienza e di una matura dottrina non inquinate dalle avversità. Carlo Targa pubblicava nel 1692 le sue limpide e meditate "Ponderazioni sopra la contrattazione marittima" destinate a parecchie ristampe, e Gio Lorenzo Maria Casaregis prendeva commiato dalla sua gente con una *opera omnia*, in tre tomi e quattro volumi, stampata nel 1740 a cura del fratello Gio

Battista, che avrebbe contribuito a preservare il nome del giureconsulto dalla dimenticanza. In quegli anni le Compere di San Giorgio ripubblicavano le loro leggi emendate e sostanziate dalle esperienze di più di tre secoli, e i conservatori del portofranco continuavano, con apporti miranti a viepiù libere contrattazioni, a rinnovare i periodici capitoli delle loro regole che, oltrepassando i limiti di un immenso tariffario, rivelavano i reconditi ma non segreti intendimenti di alimentare le contrattazioni, procedere al di là delle discriminazioni razziali e religiose, e approfondire il discorso fra genti diverse. In quel quadro ancora doveva essere annoverata, ad iniziativa di Collegi e Consigli, la riedizione degli Statuti civili della repubblica.

Era un modo di vivere di gente tormentata dalle ansie, dalle inquietudini e dai forzati silenzi che, senza abbandoni, cercava un varco per ritornare ai grandi collaudi sulla prospettiva europea. La individuazione delle strade da percorrere fu angustiante e richiese un lungo tempo per delinarsi con una persuasiva evidenza. Nei primi decenni del Settecento i genovesi ritornarono con accresciuto impegno ad una loro tipica scelta: quella delle operazioni finanziarie aventi l'Europa, da Parigi a Londra, a Stoccolma, a Pietroburgo, come campo operativo. Della Spagna ormai non si trova alcuna traccia in campo finanziario. Dalla penisola iberica si continuò ad importare lane e pelli; dalle Canarie si attinse lo zucchero; dalle Baleari il sale; dal Levante si trasse guado; da Tolfa allume per le tessiture; dal Mezzogiorno e dalla Sicilia sete per alimentare le arti cittadine. Erano traffici e attività industriali e mercantili indispensabili per dare lavoro ad una città che con le sue podesterie del Bisagno, del Polcevera e del Volturno si era ripopolata a più di centomila abitanti. Ma le famiglie dei Magnifici miravano anche ad avere un peso nella vita economica del continente, ed ancora una volta riuscirono a conquistarlo manovrando scudi per stipulare una fitta rete di prestiti, non pochi di sorprendente ammontare, che rafforzarono la splendida tradizione della città. Solo verso la metà del secolo ci si rese pienamente conto in Europa delle ragioni che avevano convinto quasi tutti i maggiori casati a rinchiudersi come istrici, per almeno venti o trent'anni, nei loro palazzi, in essi vivendo con una sconcertante parsimonia che era sembrata a non pochi viaggiatori forestieri meritevole di critica ed anche di sarcasmo. Era una plumbea linea di condotta inintelligibile, per l'estremo riserbo, a chi per breve tempo sostava in città, ma coerentemente voluta da coloro che

miravano, pazienti e caparbi, ad accumulare capitali adeguati prima di ridiscendere nell'arengo della grande finanza dove i loro vecchi già si erano rivelati protagonisti al cospetto di Carlo V e di Filippo II. A loro volta queste affermazioni in terra di Spagna s'innestavano, muovendo a ritroso, in un orgoglioso comportamento avvertito dai classici del volgare trecentesco fino alle superstiti scritture notarili del Duecento, come attestano, fra l'altro, i frequenti rapporti con gli astigiani, od astensi: altra gente di rara perizia nel maneggio del denaro.

L'anno 1740 fu quello della ripresa, o meglio del superamento delle vecchie forme assicurative. Da tempo era nell'aria il proposito di abbandonare il tradizionale costume degli aggregati assicurativi occasionali di un certo numero di uomini danarosi della nobiltà e del mondo mercantile per sostituirlo con la costituzione di grosse compagnie dotate, come allora si diceva, dello jus privativo. A Venezia già se ne parlava alla fine del Seicento, ma le reiterate istanze di coloro che ambivano la concessione del monopolio erano sempre state respinte anche quando i Cinque Savi alla Mercanzia, dell'aprile 1704, erano sembrati propensi al loro accoglimento.

A Genova, con maggiore praticità, Collegi e Consigli, d'intesa con i Protettori di San Giorgio, si mostrarono di un diverso avviso. Le polizze e le apodisie erano ridotte a procacciare alla gabella gettiti tanto esigui che parve fuori di luogo temere lo jus privativo visto che il monopolio sarebbe venuto a rimpiazzare un ormai evanescente libero mercato.

Quella decadenza non doveva, tuttavia, essere intesa come il riflesso di una paralisi dell'armamento mercantile. La verità era molto diversa. Constatato che nei porti del Levante non era possibile fare scalo battendo bandiera genovese, per i ripetuti insuccessi incontrati nei tentativi di mantenere con la Porta operanti capitazioni, numerosi armatori liguri avevano deciso di battere bandiera francese con patenti di facile acquisizione essendo sufficiente dimostrare, per conseguire l'intento, il possesso di qualche bene — terra o casa — a Port Vendres, luogo, non lontano da Marsiglia che i francesi si proponevano di bonificare. E la pratica si era tanto diffusa che nel dialetto aveva trovato posto un nuovo termine: quello di bandiera di *povandre*.

Altri, per tenersi aperte le navigazioni nel nord Europa con facilitati noleggi, s'erano decisi a battere bandiera britannica; ed altri ancora, per una mera questione fiscale, erano ricorsi alla

bandiera austriaca ottenuta a Trieste con un modesto esborso, oppure a quella pontificia, o napoletana ed anche gerosolimitana. Quei mimetismi di bandiera potevano far credere che i legni genovesi fossero spariti dalle acque del Mediterraneo, e che la decadenza fosse pervenuta ad uno stadio estremo (ma era un grosso errore che si perpetuò nelle pagine degli storici fin quasi ai giorni nostri). Illusoria non era, invece, la constatazione che le scelte dell'armamento ligure avevano portato ad un sostanziale dissolvimento del mercato assicurativo. E non erano in pochi a mostrarsi persuasi che i genovesi si fossero ormai rassegnati a cercare sigurtà per le loro navi e i loro carichi affidandosi a gente forestiera quando, per una istintiva ribellione, un rilancio ebbe modo di manifestarsi in forme sostanziose e con un promettente apporto di risorse finanziarie.

Un gruppo di uomini costituito da Magnifici, da mercanti di portofranco, da padroni di navi, ed anche da qualche straniero, che aveva intuito la possibilità di un recupero delle contrattazioni, si mostrò concorde nel proposito di dare vita ad una compagnia di assicurazione marittima munita dello jus privativo. La stesura dei capitoli, con l'adesione iniziale di trentadue persone, era pronta il 9 settembre 1740; e forse quei promotori, in una forma riservata e confidenziale, già avevano avuto un non impegnativo ma egualmente incoraggiante assenso da parte dei Collegi e dei Protettori di San Giorgio.

Al progetto di compagnia s'accompagnava una relazione nella quale i nobili armatori e mercanti spiegavano le ragioni che li avevano sospinti a reagire al desolante abbandono. Molti negozianti di questa piazza — dichiara il documento — così naturali come forestieri "animati dal vivo desiderio di ravvivare quanto potranno il commercio ed il traffico già molto abbattuto massimamente in genere di sigurtà marittima" erano desiderosi di portare rimedio a tanto male. La piazza — continuavano i redattori della presentazione — risulta ormai sprovvista di assicuratori, per la qual ragione tanto chi importa quanto chi esporta "è costretto a correre risighi evidenti, o almeno di ricorrere nelle più remote piazze di commercio per ordinare le sue assicurazioni con aggiungere molte spese a premi, e cioè vivere all'oscuro rispetto alla solvibilità, ed alla puntualità dei suoi veri, e ben spesso supposti assicuratori".

Nulla di esagerato contenevano quelle amare parole di accusa contro un ambiente assicurativo sovente permeato di operatori litigiosi, inclini alla frode, e troppo lontano dalle basi dell'arma-

mento e del commercio genovesi per consentire agevoli intese e ragionevoli transazioni.

La compagnia sarebbe stata costituita con un capitale di centomila scudi d'argento da lire 7 e soldi 12 in moneta di banco ripartito in trecento luoghi da scudi 333,1/3 ciascuno. Cento scudi per luogo sarebbero stati accantonati in San Giorgio costituendo una riserva alla quale ricorrere "solamente nel caso che la compagnia non avesse avanzo de' premi sufficiente per pagare li danni, avarie e sinistri occorsi".

I propositi di buona amministrazione e l'ampiezza del campo operativo erano così enunciati nello statuto: "Acciò li ricorrenti in materia di sigortà, sì quelli che stanno in città che li esteri siano maggiormente animati ad anteporre la Compagnia ad ogni altro mezzo atto a tale proposito si ridurranno li premi al più moderato prezzo, e del resto insorgendo delle difficoltà, o per liti tra la Compagnia ed alcuni delli assicurati, s'intende stare alle Leggi e Statuti di questa Piazza, ed a rischij che sono de' Corsari, Mare, Fuoco e Forza di Prencipe, e se stimerà bene la Compagnia, di firmare anche qualche sigortà che molto di rado possono presentarsi, come a dire compresa baratteria o buona o mala nuova con quelli premij saranno dovuti per simili conditioni, la stessa ne darà permissione ai Deputati".

Restava da vincere il riserbo o il sospetto annidati nei Consigli e in San Giorgio, e la non difficile questione fu risolta in un modo conforme alla mentalità di chi reggeva la repubblica e ne intendeva le difficoltà finanziarie. Gli esponenti della Compagnia affiancarono al loro progetto la proposta di offrire alla Camera un prestito gratuito di centomila scudi che il governo avrebbe potuto rimborsare — ed era una facoltà e non un vincolo — in tante rate annuali da 40 mila lire fuori banco. L'offerta fu accettata e i Collegi e i Consigli si sentirono impegnati a promettere che quella somma sarebbe stata conservata come un "peculio" al quale ricorrere solo nei casi di grave necessità; e a comprovarlo statuirono che per usare quel denaro sarebbero occorsi i quattro quinti dei voti complessivi dei due organi radunati collegialmente almeno nel numero di centotrenta persone.

Il sostanzioso argomento valse a rendere meno lente le procedure: nel maggio 1742 la costituzione della Compagnia era approvata dal Minore e dal Maggior Consiglio e nel giugno dal Gran Consiglio delle Compere. Quei Magnifici, tuttavia, nel tempo stesso in cui concedevano lo jus privativo, ragione di tante esitazioni a

Venezia ed altrove, davano prova di una non appariscente ma ben ponderata saggezza riconoscendo ai cittadini il diritto di contrarre assicurazioni fuori dei confini dello Stato secondo criteri reputati convenienti dalle parti. Quella norma, conviene aggiungere, oltrepassando le contingenti buone ragioni dei mercanti e degli armatori, rispondeva alla secolare vocazione che voleva libero il movimento dei capitali.

Una prova dell'ardimento dei genovesi, precursori nell'aprire le porte ad un nuovo mondo assicurativo, presto ricalcato da non pochi altri paesi, e in ispecie dalla Compagnia di Napoli del 1751, da quella di Ancona, dieci anni dopo, da quella di Trieste nel '66 e da quella veneta nell'87, venne offerta dal "Dictionnaire universel du commerce" di Jacques Savary, al quale stava arridendo una notevole fortuna. Nella sesta edizione, edita a Ginevra nel 1750, l'editore volendo informare i suoi lettori sulle caratteristiche delle compagnie doveva fare necessariamente ricorso a quella genovese, altre finora non esistendone; e nell'encomiabile proposito di offrire un adeguato ragguaglio decideva di pubblicare su cinque piene colonne del suo volume IV in - folio il testo integrale dello statuto così rendendo omaggio alla perizia dimostrata da questa gente in campo marittimo e mercantile.

Per una sessantina d'anni la Compagnia di assicurazioni marittime, attraverso passaggi di proprietà non alteranti la struttura iniziale, ebbe vita riuscendo ad attivare il mercato e a procacciare utili ai suoi azionisti. Il decennio 1781/1790 diede risultati particolarmente apprezzabili con un riparto complessivo del 36 per cento. Diverso fu il comportamento nel decennio successivo quando le troppe incognite politiche e militari moltiplicavano le inquietudini e rendevano vieppiù insicure le navigazioni. Le avversità non impedirono, tuttavia, l'accumulo di qualche profitto che consentì l'assegnazione del 18 per cento.

La repubblica, frattanto, impegnata a procurarsi maggiori proventi fiscali, introduceva, dal maggio 1780, l'uso obbligatorio di una polizza di sigortà in carta bollata gravata da una tassa del quarto per cento sui valori assicurati da essere conglobata, fino all'ammontare del mezzo per cento, con quanto già era dovuto alla Casa di San Giorgio per la gabella delle sigortà. Queste misure fiscali procedettero di pari passo con il rimborso del prestito di centomila scudi: un beneficio sul quale i Collegi sentivano di non dover insistere anche in considerazione che dei previsti ammortamenti annui non era stato tenuto alcun conto. In compenso la

repubblica mentre rinunciava all'interesse di circa il 2,50 per cento che il prestito gratuito dei centomila scudi finiva per procurarle, stando depositato in San Giorgio, trovava una contropartita nell'appalto della polizza bollata dal quale potevano essere ricavate 36 mila lire annue di moneta corrente.

I rinnovi della Compagnia furono, negli esordi della conquista napoleonica, contrassegnati da un'alternativa di speranze e di sgomenti. Una fioritura di confidenza e di fiducia rianimò i genovesi sul finire del 1801 quando alla Compagnia, ora denominata "del commercio per le assicurazioni marittime", parve che dovesse aprirsi un domani di rianimazione dei traffici come diretta conseguenza della vittoria di Marengo e della pace di Amiens. Di questa rianimazione faceva prova la stesura dei capitoli che, secondo le previsioni dei direttori della Compagnia, sarebbero dovuti entrare in vigore l'anno successivo. "La Compagnia — così dichiarava il capitolo IV — durerà per anni dieci da principiare seguita la pubblicazione della Pace Generale, ed anche prima, a giudizio dei Cittadini Direttori...".

La prevista "pace generale" faceva battere i cuori e spronava a misurare su ampie dimensioni il cammino da percorrere. Ma proprio quando gli animi riprendevano fiducia un ritorno alla guerra cancellò le opere compiute ed impedì che nuove ne sorgessero a beneficio dei popoli d'Europa. Uno storico scrisse realisticamente muovendo, nel suo giudizio, dagli anni del Direttorio: "Pas un navire marchand portant le pavillon français ne naviguait en haut mer" Quella preclusione divenne ancora più drastica proprio quando sembrava che l'incubo delle stragi stesse per dissolversi, e i genovesi, che dell'avventura napoleonica erano forzatamente compartecipi, ne pagarono la loro parte di pene. Non solo la Compagnia appena costituita cadde nell'impotenza e sparì dalla scena ma la marineria mercantile dei liguri, che avrebbe dovuto sostenerla, restò distrutta nel volgere di pochi anni.

IV. Dal "premio fisso" e dalle mutue due risultanti: il Registro navale e il Comitato delle Compagnie di assicurazione.

Le statistiche redatte dalla Camera di Commercio ed Arti genovese relative al mezzo secolo dal 1816 al 1865 attestano in quale miserevole rovina era decaduta la marineria ligure. Risorse occulte con le bandiere di comodo — o a meglio dire "flags of

necessity" — non esistevano, e le disponibilità sotto bandiera nazionale erano talmente esigue per le distruzioni intervenute, e la povertà era tanto profonda nel Genovesato, da rendere impossibile, negli ultimi anni dell'impero, qualsiasi proposito di ricostituire almeno il modesto nucleo di una nuova marina.

Quando, dopo Waterloo, i liguri tentarono un computo delle loro risorse ebbero dalle cifre una conferma numerica di quello che già, per una lunga sofferenza, sapevano assai bene: ossia che erano caduti nel baratro di una paurosa rovina. La flotta superstite risultava costituita da 597 bastimenti malandati: la stazza media di 28 tonnellate di portata li indicava appena idonei ai piccoli cabotaggi da spiaggia a spiaggia senza che potesse essere supposta la capacità anche per brevi navigazioni nel ristretto Mediterraneo occidentale. Due sole unità risultavano dell'ordine di 350 tonnellate ma trattavasi di scafi tanto logori da suggerire l'avvio ai demolitori e non il ritorno alla navigazione.

Sulla rassegnazione, prevalse una disperata volontà di ripresa. I traffici aumentavano di anno in anno; i noli erano remunerativi; molte le occasioni di noleggio, in particolare sulle rotte dell'Atlantico e del Pacifico. A costo di ridurre gli alimenti e di vendere fin l'ultimo oro delle proprie donne, valeva la pena di tentare l'impresa. Avvenne, quindi, qualcosa che potrebbe indurre a parlare di miracolo. Senza alcun sostegno che non fosse quello tratto dai pochi ori e argenti di casa, e da un risparmio tanto ossessivo da sembrare dissennato, si pose mano in tutto l'arco del golfo, da Nizza alla Spezia, alla costruzione di una nuova flotta. In quell'impresa i cantieri di Varazze, alacramente impiantati sopra il lungo arenile, conquistano il primato delle costruzioni con un crescendo continuo del volume di stiva complessivo e delle stazze. Nel 1816/25 la portata media di bastimenti varati a Varazze risultava di tonnellate 127, 67; nel 1846/55 quasi raddoppiava a tonn. 245,75; nel 1856/65 — l'ardimentoso tempo in cui si propaga il classico brigantino a palo — la media sale 333,55. Frattanto i bastimenti superiori alle 300 tonnellate registrati nella direzione marittima di Genova aumentano da 23 per tonn. 8.309 nel 1825 a 65 per tonn. 28.360 nel 1855, a 344 per tonn. 137.036 nel 1864 mentre la media giungeva a sfiorare le 400 tonnellate di portata lasciando intendere la esistenza di uno spirito imprenditoriale voglioso di affrontare sempre più rischiose e lucrose navigazioni.

La proliferazione dei bastimenti e la dilatata quantità e

varietà dei loro carichi, avviati sopra un moltiplicato numero di porti, ridiede vita alla pratica delle assicurazioni intese, questa volta, in una diversa prospettiva. Ormai l'opinione che dovevasi operare attraverso lo strumento delle compagnie si era talmente radicata da non lasciare posto ad altre soluzioni.

Una delle prime società — la “Compagnia di commercio per le assicurazioni marittime” — nacque nel 1816. In breve tempo esse si moltiplicarono ma quasi sempre contaminate da un vizio, o da una illusione, che assai presto le avrebbe dissestate. Si dava per dimostrata la possibilità di annunciare un capitale ingente — e la compagnia citata lo dichiarava di un milione di lire — ma limitando il versamento effettivo ad uno o due decimi. Si voleva credere, e far credere, di poter fronteggiare con quelle limitate risorse, e con il provento dei premi, i risarcimenti dovuti per avaria o perdita della nave.

Questo avveniva mentre l'armamento affrontava navigazioni rischiose su rotte rese incerte da non poche incognite, e sovente con capitani ed equipaggi indubbiamente coraggiosi ma, per la poca anzianità e le rapide carriere, non collaudati a sufficienza. A meglio intendere queste parole, che non scalfiscono l'ammirazione e la riverenza per i nostri vecchi, merita di essere ricordato che in Liguria i capitani di prima e di seconda classe dalle poche centinaia del 1816 erano aumentati a quasi duemila nel 1859, e d'altrettanto s'erano accresciuti i cosiddetti padroni autorizzati al cabotaggio mediterraneo. Non meno si erano irrobustiti i quadri dei mozzi e marinai ormai giunti ad una massa di trentamila uomini.

Con queste forze i liguri sciamarono nelle acque del Centro America attratti dai lucrosi carichi di caffè, di cacao e di zucchero di canna; infittirono a Montevideo e a Buenos Aires che stavano diventando sempre più popolose per l'immigrazione italiana e, in ispecie, di quella ligure. Poi altre prospettive si dischiusero: l'agricoltura europea, e in ispecie quella delle terre occidentali. chiedeva, con un assorbimento crescente, carichi di guano e di salnitro, e i liguri corrisposero doppiando capo Horn e risalendo la costa cilena e peruviana: a Talcahuano a fare carichi di rame, e più a nord — a Tacna, ad Arica, a Mollendo, al Callao — a caricare l'irrespirabile guano e il salnitro e poi ancora a Guayaquil ad approvvigionarsi di cacao.

Le assicurazioni, intanto, si moltiplicavano ma coloro che le amministravano sentivano crescere l'amaro in bocca per la parallela moltiplicazione delle avversità, superiore al previsto. Troppi erano

i naufragi, anche se, per il grande numero dei bastimenti impiegati, le percentuali non dovevano essere ritenute esorbitanti; troppo bassi i premi vigenti per un'aspra concorrenza che comprimeva i tassi sul carico da Genova al Plata, e viceversa, ad un esiguo due per cento che saliva di ben poco, fino al tre, per i porti cileni e peruviani.

Tali quotazioni, praticate non solo a Genova ma a Livorno e a Marsiglia, sospingevano alla rovina le compagnie troppo fiduciosamente, e in soverchio numero, fondate. Prima di sopportare quel disagio fino alle estreme conseguenze i genovesi reagirono cercando di indurre il mondo assicurativo del Mediterraneo occidentale ad una ragionevole intesa che preservasse dalla rovina e contribuisse a ridurre le controversie. Quegli sforzi ebbero un primo risultato e fecero sperare in una larga adesione fino a dare vita ad un mercato retto da norme concordate. L'intesa fu redatta in un documento recante la data 22 aprile 1833 ed assunse il nome di “Concordato degli assicuratori di Genova circa la riforma nelle stipulazioni delle sigurtà marittime”. Nel proemio erano enunciate le intenzioni dei promotori: “L'avvilimento in cui sono caduti i premi fa sì che gli Assicuratori non trovino nel loro introito mezzi bastanti a sostenere i sinistri, e quindi derivano forti inconvenienti: d'altronde è ovvio riflettere che un aumento qualunque sui premi, qualora sia in retta ragione dei rischi ed abbia l'equità per fondamento, non è mai tale da dover impedire le operazioni degli Assicurati”. Dopo le premesse il documento così proseguiva: “L'Unione degli Assicuratori della nostra Piazza sotto regola certa, e sotto uno statuto comune, è sembrato il rimedio più acconcio a tanti disordini avvegnaché in si fatta materia la cautela nel contrarre come allontana la probabilità del sinistro, così previene ancora le discussioni giudiziarie”.

Quegli intendimenti meritavano una migliore sorte: restarono, infatti, come una prova di buona volontà, ma un mercato inquieto, permeato di molte preoccupazioni per le indifendibili situazioni aziendali, non riuscì a tradurre i propositi in una continuativa linea di condotta.

Mentre le compagnie a premio fisso si avvicendavano sulla piazza genovese stratificando i loro penosi insuccessi, maturarono assai diversi propositi capaci di tradursi in meno avventurosi risultati. Avviene, dapprima, una sostanziale divisione di compiti: le assicurazioni sotto forma di mutua coprono quasi totalmente l'assicurazione dei bastimenti, e rinunciano ad occuparsi del rischio

connesso al trasporto delle merci, lasciato alle compagnie a premio fisso. Verso la fine degli anni sessanta il valore dei bastimenti assicurati dalle mutue ammontava a circa 150 milioni di lire e le due mutue operanti in Liguria — la Camogliese e la Genovese — assumevano da sole un rischio per 138. Gli altri dodici restavano ripartiti fra le mutue di Gaeta, Procida e Meta di Sorrento. Le compagnie a premio fisso apportavano una copertura del rischio per altri milioni 34,1. In altri termini le mutue coprivano l'82 per cento delle assicurazioni sui corpi di navi.

Una lapide murata in una vecchia casa fronteggiante la banchina del porto camogliese ricorda che quella mutua fu "modello alle altre tutte" ed "onorata di plauso europeo". In verità la spontanea e rigorosa disciplina che i liguri non seppero trovare per rendere esecutivo il "concordato" del 1838, gli armatori di Camogli, nelle cui mani stava una ingente parte della flotta velica impegnata nelle navigazioni oceaniche, seppero imporsela, con una profonda consapevolezza, nella cerchia della loro chiusa e compatta città.

La mutua parve a parecchi storici come un ingegnoso espediente escogitato nelle borgate marinare per risolvere problemi locali che non consentivano una diversa sistemazione. Trattasi di un giudizio restrittivo che merita di essere corretto. La mutua chiede, per essere costituita e poter funzionare, una coalizione di armatori legati da uno stretto denominatore comune: quello costituito da uno stesso ambiente e da uno stesso modo d'intendere le attività armatoriali. Sotto questo profilo può parlarsi della mutua come di uno strumento operante sopra un ristretto mondo marinaro formato da gente legata da una sicura e gelosa tradizione. Al di là di questo fattore di piena evidenza, come testimonia lo statuto della Camogliese che richiedeva agli associati, già nel primo articolo, residenza e domicilio entro i confini della città, (ed anche altrove quella norma aveva piena conferma), può dirsi che le norme della mutua rappresentavano, sopra un piano rigorosamente tecnico, la procedura più pronta per soccorrere l'armatore in una piena misura, inconfutabile con il risarcimento versato dalle assicurazioni a premio fisso. Ed ancora bisogna tenere conto che la collettività associata avrebbe sopportato un riparto rappresentante il minimo costo possibile come contropartita dell'assistenza prestata senza remore a chi aveva perduto il suo bastimento.

A due specifiche rischiosità era necessario corrispondere con

ripari convenienti e non ritardati per non aggravare i danni sopportati dalla marina velica, che stava vivendo le sue maggiori affermazioni proprio mentre maturavano innovazioni che l'avrebbero avviata ad una vivamente contrastata ma inarrestabile decadenza.

La intensificazione dei traffici mediterranei ed oceanici, la diversità dei carichi, l'imbarco di masse migranti nell'America meridionale, le lunghe navigazioni richiedenti navi costruite con particolari requisiti e dotate di adeguati servizi per attenuare il disagio della vita di bordo, suscitavano nei caricatori e nei noleggiatori la crescente esigenza di conoscere le caratteristiche e le risorse nautiche delle navi sulle quali venivano avventurati uomini e carichi di mercanzie. A loro volta gli armatori, interessati a testimoniare la bontà dei loro bastimenti, per non trovarsi disertati, partecipavano alle istanze dei noleggiatori salvo i casi, sempre meno frequenti, di malizia e mala fede.

Le dovute garanzie, testimoniate da un organo operante con le sue visite di controllo e le sue classifiche al disopra delle parti, che tuttavia concorrevano a costituirlo, erano finora richieste dagli armatori italiani al britannico Lloyd's Register e al francese Bureau Veritas. Ma il moto unitario, suggellato il 17 marzo 1861 con la proclamazione del regno d'Italia, aveva portato alla rivendicazione, in ispecie nell'ambiente ligure, di un Registro nazionale, richiesto abbinando l'istanza alla espressione del voto che presto venisse a comparteciparvi anche la marina veneta.

Il concretamento del proposito seguì di pochi mesi la proclamazione del regno: ne diede l'annuncio, su piena pagina, contenente il testo integrale dello statuto, il "Corriere Mercantile" del 24 settembre.

I genovesi, con i loro uomini delle mutue e delle compagnie a premio fisso, erano i promotori e, apparentemente, i monopolisti del Registro Italiano, e questi furono i timori, ed anche le accuse, che lievitarono a Napoli, a Palermo, ed altrove. L'armamento ligure possedeva la parte maggiore dei bastimenti impegnati nei traffici ed era quindi inevitabile che da Genova dovesse muovere l'iniziativa, ma nessuna intenzione monopolistica stava nel sottofondo dell'impresa, e presto poterono emergere probanti dimostrazioni. A coloro che avevano accusato il Registro di soverchia "genovesità" quegli stessi che l'avevano costituito e difeso potevano opporre, con intendimenti d'amicizia, un dato di fatto. Nel 1863 dei 340 bastimenti che avevano accettato la iscrizione l'82

per cento aveva in Liguria il suo porto d'armamento; nel 1866 su 1951 i bastimenti liguri erano calati al 54 per cento; e quel moto che faceva, proprio nell'anno dell'annessione del Veneto, il Registro sempre più italiano, sarebbe proseguito, naturalmente con minori sbalzi percentuali, ma con ininterrotte dilatazioni, anche negli anni successivi.

La costituzione del Registro Navale non restò un fatto isolato. L'accertamento delle condizioni del bastimento doveva, necessariamente, essere integrata dalla conoscenza delle vicende che accompagnavano quella stessa unità durante le sue navigazioni. Dal tempo in cui le rotte si erano estese dall'Oceano Indiano, all'Estremo Oriente, e ai porti americani del Pacifico, era diventato arduo o impossibile compito per gli armatori di comprovare le cause e le dimensioni delle avarie allo scafo e alle merci, e i motivi che avevano portato al naufragio e all'abbandono della nave. Le notizie talvolta giungevano con ritardi di mesi e mesi, e la non rara contraddittorietà delle testimonianze accresceva la confusione, e induceva a controversie approdanti a mal sopportate sentenze.

Gli assicuratori, e in ispecie quelli delle compagnie a premio fisso, avvertivano il danno di operare in un ambiente privo del sostegno di una solidale cooperazione che valesse a fare qualche maggiore luce sui sinistri e sulle luttuose conclusioni di una infausta navigazione. Non bastava poter dire: la mia nave, per testimonianza di un Veritas o di un Registro, possiede queste e quest'altre risorse nautiche. Bisognava anche poter aggiungere: in caso di perdita o di avaria del mio bastimento io so che l'intera marineria della quale faccio parte si considera solidalmente mobilitata per offrirmi l'assistenza e le informazioni delle quali essa risulta capace.

Con questi propositi sorse nel 1860, e trovò la rapida e completa adesione dell'armamento locale, il Comitato delle Compagnie di Assicurazione Marittima di Genova, e poco tempo passò che l'esempio fu seguito dagli altri porti nazionali. Lo statuto che ne regola le funzioni reca la data 13 dicembre 1863. Sotto la data che sancisce il momento della piena esecuzione del progetto stanno poche righe, laconiche ma molto convincenti: "Tutte le Compagnie d'Assicurazioni Marittime esercenti a Genova hanno aderito al presente statuto".

L'articolo 2 stabiliva che il Comitato era incaricato di provvedere: "al salvataggio degli effetti naufragati ed abbandonati per sinistro maggiore fino alla liquidazione ed al riparto a chi

spetta del relativo recupero; all'accertamento delle avarie all'estero in via privata e colla massima economia di spese per mezzo dei rispettivi agenti; a tutelare all'estero gli interessi degli assicuratori in qualunque modo vi fossero compromessi".

* * *

Il Registro Navale Italiano e il Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Marittime prendevano dunque vita con una stretta correlazione di date: il 1863 è l'anno in cui viene stampata la prima classifica dei bastimenti, e in quello stesso tempo scende in campo il Comitato che trasforma una marineria di isolati assicuratori in una compagine mirante ad una concreta solidarietà.

La ragion d'essere di questi due istituti, realizzati dal mondo della vela ancora nel pieno della sua vigorosa intraprendenza, è provata dal fatto che, a distanza di assai più di un secolo, essi restano validi su illimitate proiezioni di tempo.

Quando queste molto umane riforme venivano compiute, testimoniando la consapevolezza di coloro che le avevano promosse e realizzate, cinque secoli erano trascorsi dagli anni in cui, sempre nell'area di Banchi e delle strade adiacenti, le prime polizze e apodisie di assicurazione marittima venivano redatte da notai e sensali, intenti a dare vita con le loro scritture ad un ramo del diritto destinato a maturare in norme di universale accettazione.

Indicazioni archivistiche e bibliografiche

ANNOVAZZI GIUSEPPE, *1860-1960: cento anni del Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Marittime di Genova*, Genova, Sigla Effe, 1961.

Archivio(L') dei Durazzo, Marchesi di Gabiano, "Atti della Soc. Ligure St. P.", n.s., vol. XXI (XCV), fasc. II, Genova, sede della Società, MCMLXXXI.

BENSA ENRICO. *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova, tip. Marittima Editrice, 1884.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI GENOVA, *Quadri statistici 1814-1869*, Genova, tip. f.lli Pellas fu Luigi, 1869.

CARANDE RAMON, *Carlos v y sus banqueros. La vida economica en Castilla (1516-1556)*, tre voll., Madrid, Societat de Estudios y publicaciones, 1965-1967.

Concordato degli Assicuratori di Genova circa la riforma nelle stipulazioni delle Sicurtà Marittime. Addì 22 aprile 1833, Genova, tip. Arcivescovile, 1833.

GIACCHERO GIULIO, *Il Registro Navale Italiano 1861-1961*, Genova, Sigla Effe, 1961; *Origini e sviluppi del porto franco genovese, 11 maggio 1590 - 9 ottobre 1778*, Genova, Sagep, 1972; *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, Sagep, 1973; *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova, Sagep, 1979; *Storia delle Assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, Sagep, 1984. (Opera promossa dalla "Italia Assicurazioni").

GIOFFRE' DOMENICO, *Note sull'assicurazione e sugli assicuratori genovesi tra Medio Evo ed Età Moderna*, in "Atti Soc. Ligure St. P.", n. s. IX, (LXXXIII), fasc. I, Genova, 1969.

MELIS FEDERICO, *Origini e sviluppi delle Assicurazioni in Italia (secoli XIV - XVI), vol. I, Le fonti, con introduzione di Bruno Dini*, Roma, Ist. Naz. delle Assicurazioni, 1975 (solo vol. edito).

Mostra storica del documento assicurativo del XIV/XVI Secolo. A cura del Centro di cultura e tecnica assicurativa. Genova, Palazzo San Giorgio, 29 aprile - 10 maggio 1969. (Atti Soc. Ligure St.P. 1969).

Mostra storica del notariato medievale ligure, in "Atti Soc. Ligure St. P.", n.s. IV, (LXXVIII), fasc. I, Genova nella sede della Società MCMLXIV.

PERI GIO. DOMENICO, *Il Negotiante*, in Genova, nella stampa di Pier Giovanni Calenzano, MDCXXXIII (Successive edizioni per P.G. Calenzano nel 1638 e nel 1647 e per Giovanni Hertz in Venezia nel 1697).

STEFANI GIUSEPPE, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, due voll., Trieste, a cura delle Assicurazioni Generali, 1956.

VALLEBONA SEBASTIANO, *Delle assicurazioni e dei sinistri ed avarie di mare. Manuale ad uso del commercio*, Genova, tip. fratelli Pellas, 1872.

* * *

Copiose indicazioni sulle fonti d'archivio possono essere desunte in particolare dalle opere del Bensa, del Gioffrè, del Melis, del Giacchero e dalla pubblicazione della Soc. di Storia Patria relativa ai Durazzo di Gabiano. Qui ci limitiamo alla segnalazione di tre raccolte di documenti conservati all'A.S.G.:

- San Giorgio, sala 37, anno 1485. *Cartularium pro cabella securitatum rerum in navi, galeacia, lembo, etc.*
- San Giorgio, sala 37, n. 1868. *Cartularium cabellae securitatum, anni 1564 in 1571.*
- Antica finanza, filza n. 929. *Assicurazioni marittime contratti ed altro, 1741-1790.*