

DOMENICO GIOFFRÈ

**NOTE SULL'ASSICURAZIONE
E SUGLI ASSICURATORI GENOVESI
TRA MEDIOEVO ED ETÀ MODERNA**

Non vi è accordo, ancora oggi, fra gli studiosi del diritto e dell'economia sull'origine dell'assicurazione a premi. La derivazione romana è stata ipotizzata da alcuni sulla base di certe affermazioni di Livio e di Svetonio¹, ma negli esempi addotti l'assunzione del rischio è di solito una clausola accessoria ad un contratto diverso nè si ha corresponsione di corrispettivo alcuno per l'alea. Anche l'istituto del *foenus nauticum*, da molti considerato come un'assicurazione in embrione², pur contenendo in sè elementi dell'assicurazione non fu che un prestito aleatorio del quale mantiene la struttura e la funzione. Del resto, per l'affermarsi dell'assicurazione a premio, mancavano in Roma i presupposti economici che sono alla base dell'esigenza assicurativa. E, quando questa si presentava, vi provvedeva lo Stato stesso con l'accollare su di sè il danno dell'evento.

E' solo con l'affermarsi delle città marinare, col conseguente dilatarsi dei traffici marittimi e terrestri nel fervido ambiente mercantile italiano che si sente la necessità delle contrattazioni a premio relative al rischio marittimo; le clausole *salvo in terra*, con la quale si assumeva il rischio, l'altra *ad risicum Dei maris et gentium*, con la quale lo si respingeva, appaiono negli ultimi anni dell'XI secolo e si apponevano a vari contratti (cambi, commenda, ecc.).

Difficile fissare il periodo di tempo nel quale sono sorti i primi contratti di assicurazione. Una parte della dottrina (Goldschmidt, Bensa, ecc.) rifacendosi alla voce del verbo *securare* usata in alcuni documenti degli inizi del XIV secolo e attribuendogli una particolare interpretazione ascrive i primi contratti di assicurazione allo stesso arco di tempo: per costoro farebbero riferimento a questo contratto alcuni passi

¹ Lo storico romano nelle sue storie informa che in occasione delle guerre puniche, lo Stato provvide a garantire direttamente dai rischi delle tempeste il vetovagliamento destinato all'esercito impegnato fuori dei confini. Svetonio, a sua volta, narra che l'imperatore Claudio, in occasione di una carestia, assunse a suo carico lo stesso rischio per il grano inviato in Italia.

² Col quale un capitalista mutuava una somma da investire in imprese commerciali oltre mare con l'obbligo di restituirla con l'interesse.

del *Breve portus Kallaritani* (1318), degli statuti di Calimala (1322), dei libri della ragione Francesco Del Bene e Compagni di Firenze (1318-1320) e della « quietanza grossetana » (22 aprile 1329). Altri invece (Schaube, Cecchini, ecc.) negano che tali notizie si riferiscano all'assicurazione e spostano la sua applicazione allo scadere del primo cinquantennio dello stesso secolo. Certo è che il Pegolotti che ha compilato la sua pratica di mercatura verso il 1340 non fa alcun cenno, neppure indiretto, a questo contratto.

Comunque il documento più antico di assicurazione da tutti riconosciuto come tale è quello del 23 ottobre 1347 inserito fra le minute del notaio genovese Tomaso Casanova ed edito dal Bensa.

Non è nostro intendimento, nè questa ne sarebbe la sede, rifare la storia del contratto di assicurazione già più o meno ampiamente trattata, anche se, alla luce delle nuove risultanze documentarie, alcune affermazioni vanno rivedute e certe conclusioni ridimensionate. Richiame-remo qui, invece, soltanto le informazioni necessarie a comprendere l'aspetto esteriore e formale di questo negozio, quale ci appare nel corso dei secoli XIV e XV³.

E', innanzitutto, necessario rilevare la scarsa originalità di questo contratto nel suo costrutto esteriore: si prende in prestito per esso il formulario del cambio marittimo, del mutuo, della *venditio*, ma il contratto non conoscerà mai una propria autonomia ed una fisionomia a sè stante. Nella stipula di una assicurazione avanti il notaio è sempre presente l'artificio. A differenza di quanto avviene su altre piazze, è costante la cura di mascherare l'esistenza del premio dietro schermi cautelari, con la scelta di schemi contrattuali presi in prestito da altri istituti

³ Opera fondamentale per la storia dell'assicurazione a Genova è quella di E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel Medioevo*, Genova, 1884. Lavori più recenti sono quelli di R. DOEHAERD, *Chiffres d'assurance à Gênes en 1427-1428*, in *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, XXV, 1949, fasc. 3-4, Bruxelles, 1949; J. HEERS, *Le prix de l'assurance maritime à la fin du Moyen-âge*, in *Revue d'Histoire économique et sociale*, 1959. Cfr. dello stesso, *Gênes au XV^e siècle*, Parigi, 1961. Per le altre opere attinenti alla storia dell'assicurazione si rinvia alle citazioni contenute in R. DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont*, Bruxelles-Roma, 1945, t. I, pp. 138-139.

ma piegati all'esigenza del fine. Ed è strano che accanto a tecniche finanziarie veramente progredite e di avanguardia vi siano nella Genova medioevale pratiche almeno esteriormente ancora primitive ed in ritardo sulla evoluzione già da tempo raggiunta nel restante mondo economico.

E' stato spiegato, a torto od a ragione, questo atteggiamento dell'uomo d'affari genovese come segno di una particolare mentalità, come prodotto degli scrupoli di cui non riesce a liberarsi al cospetto dell'opinione pubblica, anche se poi, nella realtà e concretezza di ogni giorno, opera ed agisce come qualsiasi altro uomo del proprio tempo. Il principio che le norme dell'attività umana negli affari dovevano derivare dalle leggi morali era concetto fondamentale nella vita del Medioevo. Trattasi però di un ossequio solo formale da parte del mercante a contatto con la realtà economica richiedente sempre più crediti e capitali. E le eccezioni di usura nella pratica dell'assicurazione dovevano essere piuttosto frequenti se, *contra alegantes quod cambia et assicuramenta sint usuraria*, il legislatore laico in Genova è costretto ad intervenire con una delle prime leggi che si conoscano in materia di copertura del rischio⁴. Comunque sia la finalità dell'assicurazione si raggiungeva con alcune particolari stipule su cui ci soffermeremo brevemente. Nei secoli XII e XIII si garantiva dai rischi di mare la mercanzia in viaggio mediante il contratto di cambio marittimo con pegno. L'accordo per realizzarsi richiedeva più condizioni: il proprietario della mercanzia da trasferire oltre mare vendeva a termine una certa quantità di moneta avente corso nel porto di destinazione della merce; il compratore anticipava il prezzo di acquisto concedendo in effetti un prestito al mercante; il cambio tuttavia non avveniva se la mercanzia assegnata in pegno non arrivava a buon porto. Si otteneva, in tal modo, il trasferimento del rischio dal proprietario della merce ad un terzo, il quale però conservava nel contratto una posizione non facile in quanto, in caso di sinistro, perdeva il capitale investito nell'operazione e il beneficio ad essa connesso. Fra la fine del Duecento e l'inizio del Trecento la diffusione della lettera di cambio tolse al contratto di cambio marittimo gran parte della propria utilità e negli atti dei notai la copertura del rischio marittimo si raggiunge con

⁴ Legge del doge Gabriele Adorno del 22 ottobre 1369 in ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (A.S.G.), *Diversorum negotiorum Cancellariae*, n. 501, c. 133. Il decreto è pubblicato dal Bensa (*Il contratto cit.*, pp. 149-151).

un altro espediente: il mercante vendeva all'assicuratore la merce che egli voleva trasferire in altro porto, riservandosi tuttavia il diritto di riacquistarla per un prezzo prestabilito una volta giunta a destinazione senza danno. Nel frattempo le cose viaggiavano a rischio del compratore-assicuratore. Fra il prezzo di acquisto e di rivendita vi era di fatto sempre una differenza in più che costituiva il beneficio o premio dell'assicuratore. Anche se la posizione di quest'ultimo risultava ora migliorata, tuttavia egli non può ancora vantare il diritto ad un compenso che più tardi consisterà appunto nel pagamento anticipato del premio.

E' dopo la metà dello stesso secolo che il contratto di assicurazione conosce una ulteriore evoluzione in un quadro economico caratterizzato, dopo un periodo di crisi, dall'intensificarsi dei trasporti marittimi e dal moltiplicarsi delle società commerciali con filiali nei porti più importanti. Si abbandonano le forme precedenti e si ricorre alla formula del mutuo: l'assicuratore dichiarava di aver ricevuto *gratis et amore* dal proprietario della merce una data somma impegnandosi a restituirla entro un termine prestabilito; il negozio tuttavia si riteneva nullo qualora una certa nave o una certa quantità di merce fosse arrivata sana e salva in un porto prefissato. L'accordo era del tutto fittizio: l'impegno dell'assicuratore di restituire la somma rappresentava l'indennizzo da corrispondere all'assicurato in caso di sinistro: di qui la clausola limitativa del *salvo in porto*.

Verso l'ultimo ventennio del XIV secolo questo sistema cade in disuetudine. La clausola del rischio è trasferita in un altro tipo di contratto, quello della compravendita a termine. E' la forma che durerà più a lungo e che si conserverà fin quando, al declinare del secolo XV, all'assicurazione per mano di notaio non si sostituirà del tutto e definitivamente l'accordo per semplice scrittura privata (apodisia) o per intesa verbale.

Gran parte dei documenti di assicurazione esposti nella mostra genovese⁵ ricalcano proprio questo modulo: l'assicuratore dichiara all'assicurato di aver acquistato da lui *tot de suis rebus* e promette di pagarne il prezzo ad una certa scadenza. La clausola del rischio condiziona però l'intesa e dà al contratto il suo vero significato: l'impegno di corri-

⁵ Cfr. *Mostra storica del documento assicurativo XIV-XVI secolo*, Genova, 1969.

spondere il prezzo dovuto sarebbe rimasto *cassum et irritum, nullius valoris et momenti* se la mercanzia acquistata e caricata su una nave avesse raggiunto sana e salva un certa località. Come è facilmente intuibile, trattasi sempre di un artificio, di un negozio simulato: in realtà nulla è stato venduto, comprato o trasferito e le parti intervenienti alla stipula ed il notaio lo sanno bene e conoscono il significato nascosto e la portata del negozio.

L'assicurazione invece nella sua forma reale e più semplice, praticata normalmente nelle altre città italiane ed estere, possiamo trovarla in Genova solo quando l'accordo è stretto direttamente tra il mercante e l'assicuratore, con l'intervento eventuale del sensale. A questa pratica il mercante genovese doveva far ricorso già dalla fine del XIV secolo: agli inizi se ne hanno soltanto prove indirette essendo la documentazione « privata » piuttosto rara nell'Archivio di Stato di Genova in questo scorcio di secolo.

Successivamente invece, alcuni registri di conto forniscono ampie prove della coesistenza delle due forme di assicurazione, per notaio e per « apodisia », simulata cioè o scoperta.

Il formulario base del contratto di assicurazione si arricchisce di una folla di dettagli che puntualizzano la mercanzia assicurata, il tipo di nave, il porto di imbarco e di sbarco, l'itinerario, i principali scali intermedi, il termine per reclamare i danni, il tempo di copertura del rischio. Venivano scartati di solito i rischi connessi ai vizi della cosa o del suo contenente; così di solito in una assicurazione sul trasferimento di un carico di olio si trova la clausola limitativa *non teneatur de spandimento vel rumpimento iarrarum existente nave ad salvamentum*⁶; nel garantire un trasporto di vasi di Malaga gli assicuratori dichiarano *non teneatur de rumpimento vasorum*⁷; la clausola: *non teneatur de balneato* accompagnava quasi costantemente l'assicurazione della merce che poteva deteriorarsi con l'umidità ed il salino⁸. A queste limitazioni corrispondevano ovviamente riduzioni del premio dovuto.

Qualche volta tuttavia l'assicurato richiedeva la copertura totale del rischio: questo tipo di assicurazione veniva chiamato *ad florentinam*,

⁶ Cfr. contratto del 18 aprile 1393: *Mostra* cit., p. 50.

⁷ Cfr. A.S.G., notaio Andreolo Caito, 1393, c. 202.

⁸ Cfr. contratto del 9 ottobre 1398: *Mostra* cit., p. 45.

e *risicum ad florentinam* l'onere dell'assicuratore⁹. Il formulario del negozio, tuttavia, rimaneva quello solito che già conosciamo. La portata di questa assicurazione era davvero vastissima come si ricava dalle esplicite dichiarazioni che l'assicurato fa apporre nel contratto: quando Matteo Viacava assicura per 1223 fiorini l'allume caricato in Genova per Barcellona sulla nave del biscaglino Pietro Extimenes fa dichiarare nel rogito: *et demum sit obligatus assecurator ab omni casu et in omne eventu dictum Mateum indempnem conservare*¹⁰. In un altro contratto « alla fiorentina » leggiamo: *teneatur de goasto, marcido, furto, manchamento, a ribalderia patroni etiam si mutasset viagium et de reprehensaliis*¹¹. Dovremo attenderci in questi casi un premio commisurato alla dilatazione della garanzia ed al maggior onere degli assicuratori; nei due atti citati il tasso del premio è modestissimo, appena del 4 %, corrispondente di fatto a quello praticato sullo stesso percorso Genova-Barcellona con eguale tipo di nave¹². Ed a proposito del premio dobbiamo osservare che è molto difficile trovarne menzione nei contratti di assicurazione prima dell'inizio della seconda metà del XV secolo: successivamente la citazione è sempre più frequente e si accompagna di solito all'elenco delle spese per i sensali, per lo scriba e notaio, per la gabella e per altri gravami secondari.

L'intensificarsi della domanda di capitali di assicurazione fa sì che sempre maggiore sia il numero dei chiamati a partecipare al finanziamento del negozio; d'altra parte la tenuità dei premi si otteneva proprio col largo frazionamento del rischio. Vi sono polizze nelle quali abbiamo contato fino a trenta partecipi; nella produzione assicurativa del notaio i loro nominativi si ripetono con larga frequenza ma quasi sempre in combinazioni diverse. Non vi è di solito fra essi un vincolo associativo e

⁹ Si chiamava inoltre « alla fiorentina » l'assicurazione diretta (*per apodisiam*) fra assicuratore e mercante, senza intervento del notaio, come ampiamente praticavasi in Toscana.

¹⁰ Cfr. contratto del 5 novembre 1459: *Mostra cit.*, p. 45.

¹¹ Cfr. contratto del 14 novembre 1459: *Mostra cit.*, p. 57.

¹² Non sono comunque da trarre conclusioni valide basandosi su due soli documenti.

ciascuno partecipa liberamente per la quota che ritiene più conveniente. Non era sempre facile, comunque, riunire attorno ad un carico tanti capitalisti disposti ad accollarsi l'onere del rischio, tanto più che spesso la nave ed il carico sono lontani dal porto di Genova ed il proprietario dei beni è assente o agisce a mezzo di interposta persona che è di solito il notaio. Tratto di unione fra assicurati e assicuratori è allora il sensale ed il suo intervento è indicativo dell'avanzato stadio di sviluppo della pratica assicurativa. Egli fa appello ai finanziatori disponibili sulla piazza e li mette in contatto con lo speditore della merce. E' un personaggio, il sensale di assicurazione, di tutto rispetto: la sua testimonianza ha pubblica fede ed egli è al corrente, mediante una fitta rete di informatori, della posizione delle navi nei vari porti e delle merci in movimento; svolge di fatto una funzione davvero essenziale nel negozio con l'accostare la domanda e l'offerta anche in situazioni difficili e diverse e col portare poi le parti davanti al banco del notaio per la stesura del relativo accordo. Talora, anzi, il sensale si sostituisce al notaio e concreta l'accordo fra gli interessati con una scrittura privata o semplice *apodixia* o polizza di piazza¹³. E' questa una abitudine che sempre più nella seconda metà del Quattrocento tende ad estendersi nonostante un primo atteggiamento negativo del legislatore che obbedisce a preoccupazioni fiscali. Purtroppo non ci è pervenuta la documentazione che il sensale raccoglieva nel corso della propria attività e che doveva esibire, su richiesta del collettore della gabella del 1/2 per cento sulle assicurazioni. Una fortunata combinazione, tuttavia, ha permesso di rinvenire fra i quinterni di un cartolare notarile il quaderno di uno di questi mediatori della fine del '300. E' facile capire che trattasi di documenti estremamente rari e del massimo interesse: essi saranno utilizzati dall'INA in uno studio sulle assicurazioni di prossima conclusione.

Non sembra che vi sia, in linea di massima, una specializzazione nel negozio, aliena del resto alle abitudini del tempo. Citiamo, fra i molti disponibili, l'esempio del notaio Antonio da Ponte: nell'ottobre del 1398, con altri nove finanziatori, garantisce mille fiorini di allume che viaggiano da Savona all'Ecluse e concorre successivamente ad altre negoziazioni dello stesso genere. Giovanni Piccamiglio, che è tutt'altro che un assi-

¹³ Talvolta due o tre sensali costituiscono fra di loro una associazione: si parla in tal caso di « banca della segurtà ».

curatore, sottoscrive nello spazio di tre anni trentanove contratti per un totale di 6.607 lire di buona moneta¹⁴.

Possiamo quindi vedere colui che si accolla i rischi del terzo, dedicarsi contemporaneamente ad altre attività, essere armatore, capitano dell'impresa, mercante, patrono e reinvestire il capitale liberato dalla scadenza assicurativa in altre operazioni, per cui è molto più spesso assicurato che assicuratore. Dobbiamo ammettere tuttavia che non mancano casi nei quali gli interventi intensi e ripetuti in questo campo con partecipazione di notevole importo lasciano presumere una vera specializzazione professionale o almeno un'attività tanto preponderante da minimizzarne altre eventuali. Ma si tratta di situazioni niente affatto generalizzate e non numerose. La sottoscrizione di una garanzia assicurativa era molto spesso un modo come un altro di mettere a frutto una somma disponibile, il tentare un profitto quasi sempre reale e soprattutto consistente, come è stato dimostrato laddove si è tentato di misurare la remunerazione ed il beneficio del capitale così impiegato¹⁵.

Del tutto intonata al ruolo che Genova svolge in questi secoli è l'attiva presenza in essa di consistenti gruppi di operatori economici sia italiani che stranieri: chi sfoglia i cartolari notarili della fine del '300 rimane sorpreso del numero di fiorentini, di pisani, di lucchesi e senesi che, largamente provvisti di capitali, esercitano il traffico dell'assicurazione ora in proprio ora quali corrispondenti delle filiali da essi rappresentate. Citiamo a caso Luca Paccini, Simone de Guasconi, Maghinardo Bozzano, Luca Sere, Oberto Cavalcanti, Francesco Cioci, Lorenzo Fiore, Lando Vannelli, tralasciando tanti altri egualmente impegnati nella stessa pratica.

Talvolta però la riunione di più assicuratori per la copertura del rischio su di un carico viaggiante non era opera del sensale: fra i vari interessati si era preventivamente stabilita una intesa per l'esercizio del

¹⁴ J. HEERS, *Le livre de comptes de Giovanni Piccamiglio homme d'affaires génois*, Parigi, 1959, p. 31.

¹⁵ Renée Doehaerd afferma in proposito (*Chiffres d'assurances* cit., p. 750) che « si aucune des cargaisons assurées par Tobias Ususmaris n'a fait naufrage en 1428 il a retiré d'investissements successifs allant de 100 à 200 florins, répartis en 20 assurances, un intérêt de 217.000 frs. »! La studiosa belga si basa per dette conclusioni sui rogiti del notaio Branca Bagnara, filza 20, conservati nell'Archivio di Stato genovese.

negozio assicurativo in un determinato periodo di tempo. Nella compagnia o società così costituita i singoli membri si impegnavano a coprire per quote determinate i rischi connessi alle operazioni dividendone perdite e profitti in proporzione alle somme investite. Tale genere di associazione, nel corso del secolo XV, non sembra molto diffuso in Genova a giudicare almeno dal numero scarsissimo dei contratti rimasti, mentre si fa più frequente nel successivo. Sono stati riuniti tre di questi atti, uno per il secolo XV e due per quello seguente¹⁶.

Il primo porta la data dell'11 luglio 1431; con esso Brancaloneo Maruffo, Giulio Dondo e Baliano Pinello costituiscono una « compagnia » della durata di un anno per esercitare l'assicurazione *super navibus, cochis, galeis, navigiis et seu barchis et corpore et naulis*. Non vi è quindi praticamente limitazione alcuna sul tipo di imbarcazione da garantire, comprendendosi nella dizione riportata i tonnelli più diversi, dal minimo (barche) al massimo (coche). I contraenti convengono inoltre di coprire i rischi non solo di mare ma anche di terra, quelli sulla vita e si impegnano per di più nelle assicurazioni *de partito*, in quelle negoziazioni, cioè, nelle quali, non essendovi per l'assicurato un rischio reale, doveva parlarsi più che altro di scommesse.

Più ricca di dettagli è una stipula del secolo successivo e precisamente del 25 aprile 1569. Alcuni capitalisti genovesi, tutti noti nel campo degli affari, danno mandato ad Antonio Lomellino di « prendere la securtà » per un anno e per loro conto in Palermo. Vengono tuttavia esclusi « li vascelli piccoli come sono fregate, barche, brigantini et simili » a meno che non abbiano una portata superiore alle 1500 salme (300 tonnellate). Non può assicurarsi inoltre alcuna nave « napolitana » e genovese che sia « di mancho portata di salme tremilia circa » (600 tonnellate). A differenza quindi del precedente contratto sopra commentato, in questo gli associati non vogliono correre rischi se non connessi a natanti che tengono bene il mare e di portata senza dubbio notevole, almeno per quei tempi. Il fatto poi che il tonnello sia espresso in « salme » e non in cantari come di solito, ci autorizza a pensare che la protezione andava al trasporto del grano. Palermo infatti era il centro delle negoziazioni di questo genere e qui venivano rilasciati gli « asientos » o licenze di espor-

¹⁶ Cfr. anche i due contratti di società indicati dal Bensa nell'opera citata a pag. 80.

tazione del cereale imbarcato nei vari « carricatori » dell'isola. Ed a conferma di ciò non vi è nel contratto indicazione alcuna dei beni su cui doveva operare l'assicurazione. Sono del tutto escluse le « sigurità » per tempo, mentre è consentita soltanto l'assicurazione per singoli viaggi. Il beneficio, « se ve ne sarà, il che piaccia a Dio » e il danno « che Dio nol voglia » deve essere ripartito « pro rata » alla fine dell'anno fra i vari soci ai quali ogni quattro mesi il Lomellino deve far relazione minuta dell'attività svolta. Interessante è la determinazione del limite massimo di copertura che ogni partecipe è disposto a dare per singolo viaggio e per « vascello »: i quattro garantiscono ciascuno un valore non superiore alle 100 oncie d'oro, moneta di Sicilia, mentre per il quinto (Centurione) la quota è di 150 oncie. Il limite di impegno della società, quindi, per singolo viaggio ed imbarcazione, non superava le 550 oncie. I soci interessati all'affare sono cinque: Nicolò Palavicino, Cristoforo Centurione, G. B. de Nigro, Bartolomeo Lomellino e G. B. Spinola, tutti residenti in Genova; Antonio Lomellino invece agiva in conto sociale in Palermo con la provvigione del $\frac{1}{2}$ per cento su ogni negozio.

L'ultimo contratto di società è in data 5 novembre 1573. La compagnia operante in Genova è costituita fra Ottaviano Vivaldi, Geronimo Cibo, Angelo Riccobono e Agostino de Nigro. Poteva essere assicurata « 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 aparati di detti vascelli come sopra robbe, merci, beni, vettovaglie, gioie, denari, sete, ori, argenti come anco sopra la vita di qualsivoglia persona che navigasse ».

E' evidente l'ampiezza delle operazioni sulle quali la società si propone di intervenire per la copertura del rischio: un limite apprezzabile invece riguarda l'assicurazione sulla vita, per la quale si considera soltanto il rischio connesso ai viaggi marittimi. La sicurtà non poteva eccedere la somma di 100 scudi d'oro e i soci partecipavano in parti uguali a vantaggi e perdite.

L'incremento dei traffici, il sentito bisogno di « viver sicuri quando i po » (secondo l'efficace espressione di un documento veneziano del Quattrocento) col restare al riparo dai molti rischi insiti nella lunga navigazione rende sempre più estesa la lista dei beni su cui opera l'assicura-

zione; ne passeremo in rassegna alcuni citati nei rogiti esposti, soffermandoci talvolta per qualche breve considerazione.

Sei contratti hanno per oggetto specie metalliche e preziosi; il commercio e l'esportazione delle monete sono da tempo inseriti in un movimento di vasto respiro ampiamente internazionalizzato, nel quale gli uomini d'affari genovesi appaiono i più interessati. Dalla città ligure, nei secoli cui si riferisce la nostra documentazione, si esportano preziosi anche sotto forme di panni intessuti d'oro e d'argento, di oreficerie, di oro filato e gioielli e non sempre questa attività, discreta e silenziosa, è registrata in modo chiaro nelle carte di archivio. Nel contratto di assicurazione, invece, sembra che gli assicuratori esigessero una dichiarazione esplicita sulla natura del bene. Possiamo così vedere ziliati d'argento e ducati d'oro trasportati da Gaeta a Beyruth per conto di Federico Boccanegra sulle galee di scorta alle navi del « passaggio di Siria »¹⁷, altro numerario andare da Maiorca a Napoli per conto di Andrea Martino¹⁸, Antonio Maruffo stipulare il 27 marzo del 1411 due distinte assicurazioni per 450 fiorini su del vasellame d'argento in viaggio per Famagosta, assicuratori liguri e fiorentini garantire il 20 agosto 1398 a Battista Cattaneo un carico d'argento per 300 fiorini sulla rotta Portopisano-Siviglia¹⁹. In un estratto conto, infine, della fideicommissaria del *quondam* Nicola da Chiavari²⁰, fra le varie voci di uscita, vi sono, nel 1427, 150 lire spese per assicurare 5000 lire in bisanti inviati dalla Tana a Caffa. Il tasso del premio, di appena il 3 %, lascia prevedere una navigazione tranquilla e senza inconvenienti.

Alcune stipule della fine del secolo XIV concernono la protezione del traffico delle giarre e dei fusti d'olio che attraversano tutto il Mediterraneo sempre nella stessa direzione; si tratta d'olio di Spagna, dell'Africa del Nord, di Puglia che prende la via dell'Oriente²¹. I Genovesi lo cari-

¹⁷ Cfr. contratto del 1° settembre 1398: *Mostra* cit., p. 49.

¹⁸ Cfr. contratto del 9 marzo 1411: *Mostra* cit., p. 49.

¹⁹ Altri beni e gioielli sono assicurati per conto di Martino de Podio sulla « coca » di Celesterio Nigro che naviga da Famagosta a Genova (contratto del 22 agosto 1393: *Mostra* cit., p. 47).

²⁰ Insetto fra gli atti della filza 6 del notaio Giovanni Labaino.

²¹ Cfr. i contratti in data 18 aprile 1393, 10 e 30 settembre 1398, 16 settembre 1400: *Mostra* cit., pp. 50 e 51.

cano a Cadice, a Maiorca, a Siviglia, a Gaeta, a Tunisi, ed i porti di destinazione sono sempre o quasi Alessandria e Chio. E' un grosso negozio quello dell'olio che consente di riportare dal Levante, almeno in parte, le merci tradizionali che esso fornisce. Questo traffico, tuttavia, passa lontano da Genova anche se i vettori, i capitali, e gli interessi in esso investiti sono prevalentemente liguri²².

Sappiamo che sul finire del '300 aumenta la varietà dei beni in circolazione sugli itinerari a lungo percorso, itinerari riservati prima in gran parte ai soli prodotti pregiati. Anche a seguito della adozione dei noli differenziati merci povere sono immesse in un circuito internazionale mentre di riflesso si dilata il consumo di alimenti limitato dapprima ad un ambito regionale e ristretto. L'assicurazione accompagna ora i carichi di frutta che dal regno musulmano di Granata raggiungono i porti sia dell'Oriente che dell'Occidente. Una di queste navi viaggia da Muleca a Genova, altra va da Cadice all'Ecluse ed a Middelburg. La merce (fichi, mandorle, uva, ecc.) è di proprietà della « compagnia de la fruta », società a capitale genovese, installata a Malaga, all'incrocio della linea Oriente-Atlantico, che ha filiali ad Almeria ed in altri centri del reame nasride. La società, di cui sappiamo ben poco, sembra detenere il monopolio delle esportazioni di prodotti ortofrutticoli dello Stato musulmano di Spagna con un amplissimo giro di interessi²³.

Un altro alimento, il vino, così in primo piano nei consumi domestici medioevali, viaggia dai mercati di produzione a quelli di consumo, coperto anch'esso dall'assicurazione, al centro di un largo traffico che impegna navi e capitali. Nel nostro caso non si tratta di vini pregiati, quali la malvasia egea o il vino di Tiro, ma del vino campano e corso. Con un atto del 25 febbraio 1410 una grossa partita di questo prodotto per un valore di 500 fiorini, è trasferita da Napoli ai porti dell'Inghilterra (Southampton e Sandwich). Sappiamo del resto che la città partenopea con il suo ampio retroterra era un grosso centro vinicolo e che la « botte » napoletana era stata adottata come misura tipo. Un secondo atto si riferisce invece al vino di Corsica (di Calvi, San Fiorenzo, San Colombano, ecc.)

²² L'olio delle riviere genovesi è escluso da questo commercio perchè viene assorbito quasi tutto dal consumo locale.

²³ Cfr. contratti del 27 novembre 1398 e del 9 gennaio 1410: *Mostra cit.*, p. 55.

immesso sul mercato genovese dove trova un buon piazzamento: nella limitatissima bilancia delle esportazioni corse forse costituiva esso l'articolo principale.

Quattrocento fiorini di pastello lombardo vengono assicurati sulla tratta Genova-Maiorca con un rogito del 13 agosto 1398; questo materiale tintorio, fra i più importanti del basso medioevo, serviva per tingere di azzurro le cotonate, costituiva il solo grosso articolo di esportazione dal porto di Genova ed era indispensabile all'industria dei panni di Inghilterra e delle Fiandre.

Notevole la partecipazione finanziaria degli assicuratori nella protezione del traffico dell'allume di Focea: in tre viaggi, due verso l'Ecluse con partenza da Genova e Savona ed il terzo da Cadice ai porti inglesi essi arrischiano 2250 lire²⁴. In uno dei contratti è prevista anche l'eventualità del trasbordo del minerale su altro legno (a Cadice o Lisbona), l'assicurazione tuttavia non copre il rischio dell'operazione.

Cinque documenti concernono l'assicurazione di quei panni lana fiamminghi che conoscono una così larga fortuna nel commercio medioevale. In questo campo Valerano Lomellino ci si svela come un grosso esportatore: nello stesso giorno (21 agosto del 1393) conclude tre distinte assicurazioni per 1062 lire su drappi di sua proprietà, imbarcati sulle galee di Gotifredo Doria ed Andreolo Spinola naviganti di conserva alla volta di Chio e sulla coca di Pietro de Camilla da Siviglia alla stessa isola. Quest'ultima assicurazione opera per sei mesi mentre negli altri due casi l'efficacia è limitata a quattro. Si assumono l'onere dell'operazione i fiorentini Maghinardo de Boccianis, Simone Guascono, Gerio di Lappi Gerio, Lorenzo Paccini²⁵.

Nelle restanti due stipule, interessanti sempre lo stesso prodotto viaggiante sul percorso Ecluse-Genova e Portovenere-Chio, è importante

²⁴ Cfr. i contratti del 9 marzo 1350, del 9 ottobre 1398 e del 6 novembre 1459 (*Mostra cit.*, pp. 44 e 45). Il solo Enrico Giustiniano, ad esempio, fa garantire con mille fiorini da Lanzarotto Cicala e compagni l'allume spedito in Fiandra in un solo viaggio. L'allume era indispensabile a sgrassare le fibre, a fissare il colore dei panni, nonchè alla lavorazione del cuoio e delle pelli.

²⁵ Cfr. i tre contratti dell'agosto 1393: *Mostra cit.*, pp. 52 e 53; cfr. inoltre per il contratto in data 11 settembre 1400, A.S.G., notaio Teramo de Maggiolo, 1396-98, c. 134 r.; e per il contratto in data 18 novembre 1410, A.S.G., notaio Giuliano Canella, 1408-10, c. 172 v.

la clausola per la quale se durante la navigazione i panni fossero stati venduti, l'assicurazione operava sulle altre merci caricate: abbiamo così di fatto la spersonalizzazione del carico che consente di far passare il rischio da una merce all'altra e dai beni al corpo stesso della nave.

In percorso inverso a quello sopra segnalato l'assicurazione accompagna il trasferimento di prodotti che evocano i mercati d'Oriente e d'Africa. Si tratta di spezie (pepe, zenzero, cannella, cardamone, borraia, ecc.) e di avorio (zanne di elefante) che da Genova vengono redistribuiti verso le regioni dell'Ovest europeo e verso la Provenza. Anche qui l'ampiezza delle prestazioni dei garanti è piuttosto sensibile raggiungendo le tre mila lire in moneta di Genova.

La larga disponibilità di capitali e l'attitudine al negozio abile e temerario spinge gli assicuratori genovesi a non limitare la copertura del rischio ai soli trasporti marittimi e terrestri; si impegnano essi anche in altre forme di risarcimento dove la frequenza dell'evento temuto è più difficile da valutare ed il calcolo delle probabilità quindi più oneroso e incerto. Sono d'altronde sollecitati in ciò dallo stesso uomo di affari che, estendendo la propria attività nei campi più diversi e disparati, laddove si profili la possibilità di un investimento redditizio, sente nel contempo l'esigenza di garantirsi da quei possibili eventi che possano mettere in forse il profitto disegnato.

Pur negli angusti limiti della documentazione prodotta per la mostra genovese, ci sembra significativa, ad esempio, l'incidenza dell'assicurazione sull'esercizio dell'appalto dei pubblici introiti. E' ben noto che sia la Repubblica genovese che le Compere non riscuotevano direttamente le entrate di propria pertinenza, che era diffuso cioè il sistema dell'appalto e della percezione indiretta: ogni gabella veniva venduta all'incanto a specialisti della percezione a condizioni e modalità determinate. La vendita di queste rendite, in origine limitata ad un anno, venne successivamente fatta per un triennio o per un tempo ancora più lungo.

Notevole per certi tipi di introiti la difficoltà di valutare per un arco di tempo così esteso i rischi e le incertezze connesse all'operazione; risultato di queste esitazioni era che l'asta andava spesso deserta e che lo scriba dei cartolari del *consulatus* apponeva il *non venditum* sulla carta intestata alla gabella: nessuno dei partecipanti alle gare aveva osato

investire il proprio denaro in una operazione molto spesso lucrativa, ma talvolta anche incerta per il verificarsi di turbe e di eventi gravemente determinanti. Ed i ricorsi di appaltatori e collettori al Banco di S. Giorgio per lamentare la contrazione di un determinato cespite preso in appalto, per chiedere la riduzione del prezzo d'acquisto, sono numerosissimi nelle serie di archivio e indicativi di un profondo disagio.

Gli esattori trovarono una prima difesa nel frazionare ad una quota parte l'impegno finanziario: per alcune gabelle di particolare importanza la partecipazione all'appalto è opera di grosse società che contano decine di cointeressati all'affare e dove la stessa quota unitaria (o carato) è ulteriormente frazionata e cedibile. Contro l'alea residua legata a guerre, depressioni economiche, rivolgimenti politici e circostanze varie l'acquirente si garantiva ricorrendo all'assicurazione che serviva così a superare perplessità ed a vincere le ultime titubanze.

Il 24 novembre 1459, ad esempio, Geronimo Brondi e compagni contraggono un'assicurazione di 430 fiorini per cautelarsi dai danni di una possibile epidemia in città con conseguente sospensione dell'attività delle curie. Nel nostro caso gli assicurati avevano acquistato il diritto alla riscossione dell'*introitus pignoris bandi*²⁶, della tassa cioè sulle cause civili. Qualche decesso sospetto verificatosi in Genova aveva fatto forse temere l'approssimarsi di una peste, cosa del resto non insolita in quei tempi, e sappiamo che ogni attività pubblica in tal caso veniva sospesa e limitata, compresa anche l'amministrazione della giustizia, con quale contrazione nel gettito dei diritti connessi è facilmente intuibile. Nel contratto in esame il tasso del premio, fissato al 4 %, non è affatto elevato, segno evidente che il rischio non era considerato attuale da parte degli assuntori: la lettura delle carte d'archivio e delle cronache dell'epoca non segnala infatti nel 1460 il verificarsi di epidemia alcuna²⁷.

²⁶ Per esso l'attore di una causa pendente avanti all'Ufficio di Mercanzia era tenuto a pagare al momento della denuncia del credito o della insinuazione della domanda, sotto pena del diniego di udienza, tre denari di genovini per ogni lira sul totale della somma chiesta in giudizio: *Mostra cit.*, p. 62.

²⁷ Eguale situazione contempla il contratto del 13 dicembre 1459 (*Mostra cit.*, p. 62): anche in questo caso è l'acquirente di una gabella che garantisce l'introito comperato dalla stasi conseguente alla peste. Diverso invece era il caso previsto dal legislatore quando vietava le assicurazioni contro la peste, assicurazioni

L'opportunità, o meglio la necessità per i pubblici appaltatori di coprire con una assicurazione i redditi acquisiti, risultava evidente inoltre in particolari circostanze: a ciò si riportano tre documenti inseriti fra i contratti esposti e la cui comprensione non risulterebbe chiara senza una necessaria premessa.

L'anno fiscale genovese iniziava col due febbraio e di solito a questa data si aveva la scadenza delle vecchie assegnazioni ed il subentrare dei nuovi assegnatari delle gabelle. Era interesse perciò dei collettori uscenti, di segnare entro questo termine il maggior numero di partite all'attivo. Delicata poi si faceva la situazione alla scadenza indicata per gli appaltatori dei *carati maris* o diritto di dogana, la principale imposta genovese, che nel corso del '400 gravava col 20 % il valore delle merci introdotte via mare²⁸.

I capitalisti appaltatori di questa entrata si adoperavano affinché prima del due di febbraio approdasse a Genova il maggior numero possibile di navi rappresentando il mancato o ritardato arrivo una notevole decurtazione degli introiti per i nuovi *emptores* dello stesso gettito. Di qui l'abitudine ormai diffusa, all'avvicinarsi della scadenza dell'esercizio, di ricorrere all'assicurazione. Pertanto il 5 dicembre del 1459 Benedetto di Val di Taro assicura per 200 fiorini il mancato arrivo dalla Sicilia, entro la scadenza dell'appalto, della nave del biscaglino Ochoa de Noya: quale appaltatore della gabella sul grano, egli aveva interesse a che la nave, che stava caricando frumento in Sicilia, pervenisse in tempo utile a Genova. Il tasso del premio è del 25 % ma, espresso com'è in lire di paghe, corrisponde in questi anni ad un tasso reale del 20 %²⁹.

Ai due contratti successivi sono interessati Paolo de Franchis e Girolamo Grillo nella qualità di appaltatori dei *carati maris*. Oggetto dell'assicurazione è l'arrivo da Siviglia della nave di Lucano de Marinis. Il primo di essi si garantisce per 200 fiorini, l'altro per 555, ma

che si configuravano piuttosto come scommesse per l'assenza di interesse nell'assicurato.

²⁸ Il gettito era considerevolissimo, ma legato al movimento delle navi e allo sviluppo del commercio. Nel 1445 esso aveva raggiunto la somma di 100 mila lire di moneta corrente.

²⁹ Cfr. *Mostra* cit., p. 61.

ad un tasso differente, essendo il negozio concluso in tempi diversi anche se di poco³⁰. Il patto si accentra sulle indennità in caso di ritardo nell'arrivo: in tutte queste stipule non si prende affatto in considerazione il naufragio o la cattura della nave.

Frequente nei minutari notarili è anche il contratto di assicurazione sulla vita, pur se inteso in senso diverso dall'odierno: esso presenta oggi soprattutto un carattere direttamente previdenziale, mentre nel negozio medioevale si assicura di solito la vita di un terzo la cui scomparsa farebbe venir meno concessioni o privilegi.

Si configura invece come un vero e proprio contratto di indennizzo l'assicurazione contro i rischi di morte dipendenti da parto. E le filze notarili del XV secolo contengono centinaia di questi contratti, quasi tutti relativi a schiave prossime alla maternità.

Sappiamo che le più giovani e belle di costoro, oltre che alla servitù domestica erano destinate al concubinato ed agli amori ancellari accettati come fatto normale dal costume e dal legislatore del tempo. La gravidanza pertanto della schiava era cosa frequentissima e comune. L'evento, tuttavia, poteva far correre al *dominus* serio pericolo, considerata la mortalità notevole in quei tempi conseguente alla gestazione, al parto ed al puerperio. Di qui la premura e l'interesse del proprietario della donna di garantirsi dall'eventuale danno col ricorso all'assicurazione³¹. Indicativi della frequenza di questo evento e del conseguente ricorso alla copertura dell'assicurazione sono i risultati dello spoglio di alcune soltanto delle filze notarili: fra i rogiti del notaio Branca Bagnara abbiamo contato quarantotto di queste assicurazioni per il triennio 1428-1430 (filza 19) e quarantuno nel biennio 1440-1441 (filza 6). Fra

³⁰ Un contratto è del 1° dicembre 1459, l'altro del 27 dello stesso mese. Il tasso reale del premio nel primo caso è del 25 %, nel secondo del 24 %. L'elevato premio è legato al rischio notevole accresciuto anche dalle possibili intese segrete dei patroni delle navi con i nuovi appaltatori: *Mostra cit.*, pp. 60 e 61.

³¹ Solo di rado invece trattasi, al contrario di quanto reputava il Bensa, di un onere imposto al colpevole dell'ingravidazione dal padrone della donna; nel perseguire il « reo » il proprietario era già abbondantemente garantito dalle norme del tempo che si preoccupavano di tutelare non la personalità della schiava offesa nell'intimo, ma la proprietà del *dominus*. Cfr. E. BENSA, *L'assicurazione nel medio evo*, cit., p. 130.

le minute del notaio Duracino per il periodo 1453-1465 sono compresi altri 132 atti della stessa natura. Se dal notaio passiamo alla persona dell'assicuratore troviamo conferma ulteriore di quanto sopra: Pelegro Sucha, fra il 1440 e il 1441 si presenta per ben quarantun volte come assicuratore di un egual numero di schiave gestanti, con un impegno, a lire 150-160 *pro capite*, che oltrepassa la rispettabile somma di 6.000 lire di moneta corrente³². Le cifre assicurative corrispondono di solito al valore medio delle schiave e si adeguano poi all'ascesa dei prezzi conseguente alla congiuntura che caratterizza il mercato della mano d'opera servile.

Un interesse di natura diversa è protetto nell'accordo che porta la data del 26 settembre 1455³³: un certo Geronimo Viacava fa assicurare per tre anni e per 80 lire la vita di Antonio Cattaneo: la nostra attenzione è attratta dal termine assegnato alla copertura del rischio: questa durerà *usque ad il tempus quo fient excusationes locorum Comperarum Sancti Georgii anni 1459*. E' facile allora puntualizzare la situazione: l'assicurato attende la soluzione di un credito in lire di paghe che non può avvenire che tre anni dopo, quando il Banco di San Giorgio effettuerà le « scuse », pagherà cioè i proventi dei « luoghi »; il creditore nell'attesa garantisce il credito vantato assicurando la vita del debitore fino al momento nel quale le proprie spettanze potranno realizzarsi. Un controllo sui grossi cartolari delle « paghe » degli anni indicati, potrebbe dare la conferma di tale rapporto.

Assicurazioni legate alla sopravvivenza di una determinata persona sono anche quelle contratte sotto le date del 10 aprile 1427³⁴ e del 5 gennaio 1572³⁵. Nella prima Luca Gentile fa assicurare per 600 fiorini la vita della propria moglie Framenga in attesa di prole; nell'altra Giulio Cibo contrae una garanzia assicurativa di 1700 scudi di oro sulla vita del papa Pio V. Questa ultima stipula è particolarmente interessante: la copertura dell'evento dura dal 31 marzo al 1° luglio dello stesso anno 1572. Il papa muore il 1° maggio di quell'anno e quindi il Cibo doveva

³² A.S.G., notaio Branca Bagnara, *filza* 6.

³³ Cfr. *Mostra* cit., p. 58.

³⁴ Cfr. *Mostra* cit., p. 58.

³⁵ Cfr. *Mostra* cit., p. 60.

essere bene informato delle condizioni di salute del pontefice. Quali interessi spinsero l'assicurato a compiere il negozio? Il decesso del pontefice segnava forse la decadenza del Cibo da qualche particolare concessione? Quale il premio pagato? L'interrogativo rimane aperto e meriterebbe una risposta, possibile forse con una ricerca approfondita fra le carte di archivio.

Estranei quasi certamente al negozio dell'assicurazione rettamente inteso, configurandosi piuttosto come scommesse (pur se il formulario è quello solito) sono i tre atti nei quali un Giovanni Agostino de Bargagli si garantisce contro il cambio di dominio nelle città di Verona e di Bergamo³⁶. Non disponiamo di elementi chiarificatori sui moventi che spinsero l'interessato: il fatto che nel giro di un paio di mesi egli stipulò più convenzioni dello stesso tipo ci induce a vedere in esse un intento speculativo contro cui il legislatore aveva cercato di porre rimedio, quando vietava che l'assicurazione *feri possit super vita principum et locorum mutationes*. E l'assenza del rischio, il quale tipizza invece il contratto assicurativo, è dichiarata dallo stesso Agostino quando attesta *nullum habere rixicum in dicta civitate sed fieri facere hanc securitatem pro eius avisu et electione sua*.

E' stato ripetutamente e da più parti affermato che nella Genova medioevale l'assicurazione è legata ai trasporti marittimi e che fra le molte centinaia di minute notarili è ben difficile rinvenire contratti di assicurazione terrestre. Anche se indubbiamente il grosso delle polizze di assicurazione fino a noi pervenute si riferisce a trasferimenti via mare, uno spoglio accurato e capillare non manca di fornire esempi di viaggi terrestri coperti con la pratica dell'assicurazione.

Precisiamo fin d'ora che le assicurazioni terrestri da noi rinvenute hanno per oggetto soltanto beni di alto prezzo, come balle di seta, di spezie, di fili d'oro, di drappi fini e preziosi, tutta merce dal volume ridotto e che tollera sia il prezzo notevole del nolo, sia l'aggravio rappresentato dal premio dell'assicurazione con le spese connesse. Questa assicurazione tuttavia interessa una parte estremamente ridotta del mo-

³⁶ Cfr. *Mostra cit.*, p. 63.

vimento commerciale per via terra, al contrario di quanto avveniva invece per i trasporti marittimi.

Sappiamo che nei secoli XIV e XV cui si riferiscono quasi tutti i documenti esposti, i trasporti terrestri sono notevolmente sviluppati e perfettamente organizzati e che l'abitudine dei lunghi viaggi dall'Italia verso le grandi fiere internazionali, al di là delle Alpi, continua. Gli itinerari a grandi distanze sono sempre animati da un regolare e continuo via vai di muli e carriaggi: basterebbe ricordare in proposito che i soli scambi fra Genova e la Lombardia, limitatamente alla « condotta » del sale e del pastello, impegnavano non meno di 60 mila muli all'anno, come abbiamo potuto ricavare dai cartolari del pedaggio e della gabella del guado. Ed il volume di questo traffico era così notevole da offrire a un noto studioso belga³⁷ lo spunto per una tesi suggestiva ma ardita: quella del ruolo secondario della via marittima fra i Paesi Bassi e l'Italia conseguente alla utilizzazione fino al XVII secolo degli itinerari terrestri. L'assicurazione tuttavia non opera che su una parte estremamente ridotta di questi viaggi. Questo disinteresse degli operatori economici genovesi è davvero singolare mentre in pari tempo Toscani e Veneziani praticavano ampiamente anche questo tipo di assicurazione. E' noto che gli incerti dell'itinerario terrestre erano notevoli e rinnovantisi all'attraversamento di territori di dominio diverso, che il calcolo del rischio era laborioso e complesso, che la difesa di convogli dalle offese degli uomini e del tempo piuttosto problematica. Forse l'estremo frazionamento dei carichi (si pensi al numero notevolissimo delle unità di trasporto viaggianti) opposto al concentramento che si verificava sulle grosse coche genovesi, stemperava i rischi e gli eventuali danni conseguenti a sinistri. Ecco comunque, con qualche dettaglio, il contenuto di due contratti aventi ad oggetto il negozio in questione.

Trattasi nel primo caso di un rogito del 23 agosto del 1395 di mano del notaio Bartolomeo Gatto³⁸: Andriolo de Mari, figura ben nota negli ambienti economici della sua città, deve spedire *super mulis et bestiis* a Francesco Cattaneo residente in Parigi 12 barili di zenzero

³⁷ J. VAN HOUTTE, *Bruges et Anvers marchés « nationaux » et marchés « internationaux » du XIV au XVI^e siècle*, in *Revue du Nord*, 1952.

³⁸ Cfr. *Mostra cit.*, p. 65.

dal peso dichiarato di 108 rubbi (kg. 1200 circa). Per garantirsi dai pericoli del lungo trasferimento egli contrae una assicurazione per 800 lire di genovini. L'accordo, che ripete le formule già note della compravendita fittizia, prevede l'assunzione del rischio da parte dell'assicuratore Guglielmo Buccino limitatamente a tre mesi e la decadenza del diritto dell'assicurato al risarcimento entro un anno dall'avvenuto sinistro. La garanzia operava appena caricati sui muli i barili e cessava una volta consegnati questi ultimi in Parigi sani e salvi al Cattaneo.

Nella polizza stipulata il 9 ottobre del 1419³⁹ Demetrio Cattaneo e Marcellino Grillo assumono, limitatamente a 100 fiorini, il rischio di una partita di oro filato e di zendado da trasportare a Bruges ed appartenente a Bartolomeo de Franchis. L'itinerario previsto è metà terrestre e metà fluviale (*per terram et per aquas*). Vettore è Guirardo Malgoarnito *correrius* e la validità della copertura è limitata a 4 mesi. Pensiamo di poter ricostruire le tappe principali del lungo ed avventuroso viaggio, attingendo all'itinerario descritto dal Borel nel suo libro sulle fiere di Ginevra⁴⁰: partendo da Voltri i muli scavalcavano il Turchino attraversando Rossiglione, Ovada, Acqui, Asti, Torino ed Avigliana; seguivano poi la Dora Riparia per ridiscendere la Maurienne al di là del Frejus. Ginevra veniva raggiunta sia per la strada del San Bernardo, di Albertville e della Tarentaise, sia attraverso Chambéry e Aix. Al di là di Ginevra le strade erano diverse: nel periodo a cui si riporta l'atto sopra citato la rotta più frequentata passava per Besançon, Mirecourt, Metz, Bruxelles per toccare infine Bruges.

L'assicurazione accompagna la mercanzia nel suo spostamento dai mercati di origine o di imbarco a quelli di destinazione, disegna e ricomponne, viaggio per viaggio e per un dato periodo, la carta dei traffici vicini e lontani, gli itinerari vecchi e nuovi. I pochi documenti registati nel catalogo della Mostra genovese (secc. XIV-XVI) si riferiscono a 45 viaggi rappresentativi di quasi tutti i principali percorsi marittimi dell'epoca: gli estremi sono Caffa, Costantinopoli, Chio, da una parte, l'Ecluse, Southampton, Sandwich, Edimburgo dall'altra. Lungo questo asse Oriente-Occi-

³⁹ Cfr. A.S.G., notaio Giuliano Canella, VI, c. 104 v.

⁴⁰ F. BOREL, *Les Foires de Genève au XV^e siècle*, Ginevra, 1892.

dente un gran numero di scali, di percorsi minori, di tappe. La linea « diretta » da Chio al Mar del Nord sembra ormai sempre più rara almeno nella seconda metà del '400; un insieme di percorsi invece non interessano il porto genovese: Maiorca-Napoli, Napoli-Middelburg, Cadice-l'Ecluse, Cadice-Alessandria, Tunisi-Porto Pisano, Siviglia-Pera. La copertura assicurativa di questi carichi avviene tuttavia nella città ligure in assenza talvolta degli stessi proprietari nonostante le navi non rinnovino a Genova i loro carichi. Accanto a queste, altre assicurazioni su merci che da Genova vanno verso i porti del Tirreno, verso l'area iberica, il mondo musulmano, i paesi del Mar del Nord. E la garanzia non si limita alle navi genovesi ed alle relative mercanzie, è data anche alle unità delle marine biscaglinese, catalane, sicule, ragusane, a quelle unità che si offrono come ausiliarie nello spazio marittimo mediterraneo. Chi consulta il cartolare della gabella del $\frac{1}{2}$ per cento sulle assicurazioni dell'anno 1485, uno dei pochi registri superstiti della serie, troverà una ricca messe di notizie; se vi abbinerà i contratti notarili avrà informazioni sui beni circolanti, sui mercati di produzione e di sbocco, sul volume dei traffici, sul tempo e sul ritmo della navigazione, sugli scali principali e intermedi, sulla concentrazione dei traffici, sul grande e piccolo cabottaggio, sugli operatori economici, sulla sicurezza delle varie rotte. L'adozione dell'assicurazione a mezzo sensale prima e per « apodisia » poi, tende a snellire il negozio ed a liberarlo dai precedenti impacci formali: ne consegue un dilatarsi del negozio, uno sviluppo sempre maggiore della pratica assicurativa. Attraverso le minute di un « solo » notaio una studiosa belga ha potuto affermare che nel 1427 il montante globale delle assicurazioni assunte alla rispettabile cifra di 213 mila fiorini d'oro⁴¹. Al computo sfuggono ovviamente le contrattazioni effettuate a cura di altri notai, quelle soprattutto concretate per semplice accordo fra le parti.

Una sì gran mole di contrattazioni ed il verificarsi del danno temuto dava luogo tuttavia a qualche inconveniente. Anche se la procedura prevista per la riscossione dell'indennità era di solito rapida non mancavano mai contese fra assicurati ed assicuratori che davano luogo a lunghe inchieste ed a processi avanti all'Ufficio del Mare o ad arbitri scelti dalle parti. Nelle filze dei notai giudiziari gli atti che vi si riferi-

⁴¹ R. DOEHAERD, *Chiffres d'assurances* cit., p. 751.

scono si contano a decine; colpisce soprattutto chi legge quei documenti l'esasperata ricerca del cavillo, le eccezioni avanzate di continuo da parte dell'assicuratore, l'interpretazione talvolta forzata delle clausole in polizza. Fatte le debite proporzioni viene fatto di pensare alle lagnanze del mercante Andrea Ruiz contro gli assicuratori di Bruges. H. Lapeyre in proposito così si esprime: « André Ruiz, qui devait réciter souvent son " Salve Regina ", nous dit qu'avec eux quand il s'agit d'encaisser la prime c'est " vita dulcedo ", mais s'il faut indemniser l'assuré c'est " ad te suspiramus " »⁴².

⁴² H. LAPEYRE, *Une famille de marchandes: les Ruiz*, Parigi, 1953 p. 236.