

VITO PIERGIOVANNI

Norme, scienza e pratica giuridica
tra Genova e l'Occidente
medievale e moderno



Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione

La lettura del più completo e affidabile repertorio di testi statutari, il *Catalogo degli statuti* pubblicato dai bibliotecari del Senato della Repubblica (che è attualmente nella sua fase conclusiva), alla voce ‘Castelsardo’ cita le testimonianze di due testi: la prima, riguarda uno statuto definito ‘signorile’ perchè voluto dal signore Galeotto Doria e riporta la normativa del 1336, secondo la datazione proposta da Zirolia; la seconda è riferita a un testo intitolato «Capitoli ed ordinamenti del porto di Castel Genovese, 1435, 6 luglio», e di esso si dice che si tratta di 30 capitoli in dialetto sardo, preceduti da un brevissimo prologo nel quale è richiamata la volontà del Signore Niccolosu de Auria, che li indirizza a «su Magore de portu ... presente et futur»: l’oggetto della regolamentazione sono le gabelle, le mercanzie e le modalità dei commerci. La scheda del *Catalogo* si conclude con una nota che, richiamando un articolo di Enrico Besta, ricorda che «Sull’autenticità di questi capp. esistono molti dubbi»¹. Ai fini della soluzione del problema, dalla lettura delle motivazioni dei Besta sembra che l’argomento più rilevante a favore della falsità, oltre a qualche caratteristica lessicale, stia nel ritrovamento del testo insieme ad altri famosi apocrifi. Lo studio di Besta è del 1889 e la non attribuzione di autenticità al testo non è in linea con quanto lo stesso autore scrive nel suo preziosissimo contributo alla storia statutaria contenuto all’interno del manuale curato da Pasquale del Giudice e pubblicato nel 1925. In questo testo l’Autore afferma:

«Come complemento degli statuti marittimi si sogliono considerare gli statuti portuali. Di questi il più antico è indubbiamente il *Breve portus kallaritani* del 1318, formatosi

* Pubbl. in *Castelsardo: novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma 2007 (Collana del Dipartimento di storia dell’Università degli studi di Sassari. Nuova serie, 32), pp. 351-358 e in *Tra diritto e storia. Studi in onore di Luigi Berlinguer promossi dalle Università di Siena e di Sassari*, Soveria Mannelli 2008, pp. 541-550.

¹ BIBLIOTECA DEL SENATO DELLA REPUBBLICA, *Catalogo della raccolta di statuti: consuetudini, leggi, decreti, ordini e privilegi dei comuni, delle associazioni e degli enti locali italiani dal Medioevo alla fine del secolo XVIII*, II, Roma 1950, pp. 108-110.

sotto l'influenza pisana ... E dei primi anni del cinquecento è anche lo statuto che Nicolò Doria dava a Castelgenovese in Sardegna, ispirandosi probabilmente alle tradizioni genovesi »².

Non so se da questo Convegno emergeranno nuovi elementi atti a chiarire il problema, ma, allo stato degli atti, io ho utilizzato questo testo per valutarne l'interesse proprio nel contesto degli statuti marittimi e di quelli portuali, e vorrei offrire qualche elemento di comparazione, accennando anche ad un tema generale relativo alle 'città portuali' che è stato oggetto di attenzione nella storiografia di questi ultimi anni³.

La categoria classificatoria "statuti marittimi", presente ed utilizzata in quasi tutte le trattazioni generali sugli statuti, può essere il punto di partenza per alcune considerazioni sulle elaborazioni proposte dalla dottrina e dalla storiografia giuridica sul tema del diritto dei porti⁴.

In termini cronologici il fenomeno 'statuti marittimi' nasce nel Medioevo e persiste per tutta l'Età moderna. Se si consideri, come a me pare corretto, che forma oggetto di statuto, nel periodo considerato, tutto quello che formalmente proviene da un'autorità deputata a produrre normativa, con precisi ambiti di validità, è naturale che, anche l'attività marittima sia divenuta oggetto di statuto: nello stesso periodo in cui il diritto consuetudinario confluisce e si coagula all'interno di testi scritti, si organizzano, con le stesse modalità delle leggi cittadine e corporative, numerosi corpi normativi specializzati. Le consonanze con altri testi legislativi si arrestano a questi aspetti procedurali ed esteriori del processo codificatorio, in quanto nel momento in cui vengono valutati gli ambiti di validità soggettivi e spaziali, emergono gli elementi costitutivi e caratterizzanti dei singoli.

Le specificità degli statuti marittimi derivano, ovviamente, dalla circostanza di essere legati al mare e alle scienze ed alle tecniche ad esso connesse,

² E. BESTA, *Fonti, legislazione e scienza giuridica dalla caduta dell'impero romano al secolo decimosesto*, in *Storia del diritto italiano* sotto la direzione di P. DEL GIUDICE, 1/2, Milano 1925, p. 675.

³ *Archeologia del commercio. Porti antichi*, a cura di F. VARALDO GROTTO, Genova 1996; E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale, un nuovo tema di storia*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia* (Atti del Convegno internazionale di Genova), a cura di E. POLEGGI, Genova 1988; E. GUIDONI, *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Roma-Bari 1981.

⁴ E. CORTESE, *Il diritto nella storia medievale*, II, *Il basso Medioevo*, Roma 1995, p. 300.

emerse nel corso dei secoli ed elaborate consuetudinariamente dagli operatori sotto un duplice aspetto: quello della navigazione e quello del commercio marittimo; c'è, infine una terza peculiarità, questa volta di carattere politico-amministrativo, che rileva su due piani: uno relativo alla presenza di questa normativa all'interno della realtà istituzionale volta a volta interessata, e un secondo piano attiene alla regolamentazione dei rapporti tra soggetti politici internazionali.

Per la ricostruzione storica di questo diritto fra Medioevo ed Età moderna un dato di fatto appare storicamente rilevante: la commistione normativa tra gli aspetti commerciali e marittimi, e, in conseguenza di questo, la carenza di autonomia scientifica, fino al secolo scorso, del diritto marittimo, e al suo interno al diritto portuale, rispetto al diritto commerciale⁵.

I testi che contengono la regolamentazione degli scali come quello di Castelsardo, se sviluppano, *ratione materiae*, temi specifici ed autonomi, partecipano, per altri versi, ad alcune più generali caratteristiche del diritto marittimo. Vale anche per il diritto degli scali la considerazione secondo la quale lo sviluppo del diritto marittimo nel Medioevo si qualifica, tra le altre cose, per la convivenza, solo apparentemente contraddittoria, tra una *communis consuetudo*, internazionalmente diffusa e rispettata, e le peculiarità dei singoli scali ed empori⁶.

È stato sostenuto, ed io credo correttamente, che «l'esistenza di una *consuetudo maris* generale ed uniforme, alla quale fanno spesso riferimento gli statuti marittimi, non fu incompatibile con l'uso di riviera e con l'uso di porto»⁷; infatti, mentre le figure contrattuali e le forme della responsabilità meglio si prestano a comporre la trama di un tessuto comune, a cui le normative locali progressivamente si adeguano, sono soprattutto le prescrizioni di polizia marittima che appaiono dipendenti e determinate

⁵ M. FORTUNATI, *Prime note sulle origini del processo di autonomia didattica e scientifica del diritto marittimo*, in *Studi in onore di Franca De Marini Avonzo*, a cura di M. BIANCHINI e G. VIARENGO, Torino 1999, pp. 433-461.

⁶ V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in *I porti come impresa economica*, «Atti della Diciannovesima Settimana di studi» dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988, p. 146.

⁷ R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, p. 89.

dalle contingenze istituzionali locali. A questo proposito scrivevo qualche anno fa che ritenevo

«probabile che la emersione, cauta e ritardata, di modelli generali di regolamentazione portuale abbia avuto la conseguenza di far divenire il diritto portuale oggetto dell'attenzione dei giuristi in un periodo che, rispetto all'approfondimento di altri aspetti del diritto del mare, può senz'altro considerarsi tardo»⁸.

La lettura più mirata che, in quest'occasione, ho fatto degli statuti portuali sardi e di quelli continentali, mi induce a ritenere che l'atteggiamento della dottrina giuridica sia la conseguenza quasi di un rispetto verso le peculiarità locali che, per la loro adesione a situazioni specifiche, non trovano produttore adeguarsi a realtà e regole diverse.

Su questo tema l'eredità del diritto romano non è particolarmente vasta: il punto di partenza è una definizione di Ulpiano, secondo cui «portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur», che non si arricchisce particolarmente nei secoli successivi; il giurista seicentesco Carlo Targa definirà il porto

«seno di mare rinchiuso nel quale si riducono e si trattengono li vascelli per sicurezza loro, e per imbarco, o sbarco di sua gente, e merci, dal quale alcuno, salvo nemici, non può per giustizia essere escluso»⁹.

Sempre Ulpiano aveva classificato il *vectigal portus*, cioè l'insieme dei diritti di scalo pretesi dalle autorità portuali, tra i *publica vectigalia*, ed il porto era ricompreso fra le *res publicae*.

Riparo e sicurezza, strutture atte all'esercizio del commercio, introiti fiscali, sono quindi i tre elementi che la tradizione romana consegna alle elaborazioni dei giuristi dei secoli successivi.

Un'attenzione parziale e settoriale, quella dei giuristi verso il diritto portuale, figlia certo di una prassi che ha maggiore interesse ad approfondire gli aspetti negoziali del diritto del mare, dal momento che l'esercizio del commercio marittimo non sembra condizionato in maniera economicamente consistente da vincoli fiscali e politici espressi nelle normative portuali ancora fortemente qualificate dalle peculiarità locali. Solo con l'età moderna e

⁸ V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi cit.*, p. 146.

⁹ C. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova MDCCLXXXVII (rist. anast. Torino 1972), p. 187.

con il mutare dei protagonisti politici, degli orizzonti geografici e delle tecniche marinare, emergono altri oggetti di attenzione scientifica.

I temi della sovranità sul mare, e quindi anche sui porti, il fondamento e la titolarità delle funzioni fiscali, lasciati in secondo piano, vengono prepotentemente alla ribalta in una scena internazionale che di esse ha bisogno per sostenere pretese di egemonia o per difendere tradizionali trincee di influenza economica e politica. Intorno al 1650 il professore svedese Johannes Loccenius e, in maniera più estesa, il professore tedesco Franz Stypmann, inseriscono il diritto portuale nella trattazione sistematica del diritto marittimo, mentre un altro studioso tedesco, Johannes Fridericus Rhetius scrive una *dissertatio* intitolata *De Jure Portuum*. L'opera è ridondante di citazioni dottrinali e di *escursus* dotti, di chiara derivazione umanistica, ma è molto utile per la completezza di informazione e l'intento sistematico in relazione alla materia trattata¹⁰.

Pur invitando i principi a non eccedere con le tasse, e con una punta di invidia nei confronti di Olandesi ed Italiani che, a suo parere, eccellono nell'arte di inventare ingegnosi balzelli, Rezio riconosce la necessità di un carico fiscale finalizzato alla manutenzione dei porti per garantire la sicurezza ed il transito delle navi. La sosta in un porto può avere conseguenze anche per le merci, poiché particolari situazioni o usi locali possono impedire ai proprietari una vendita libera. Si possono dare obblighi di vendita necessaria *in loco* (lo *jus stapulae*); diritti di prelazione o protomisi in favore dei mercanti locali; diritti di rappresaglia (molta diffusa in Italia); vendita per necessità pubblica (soprattutto per prodotti alimentari). Altri impedimenti, infine, riguardano le merci in uscita, sulle quali i Principi possono stabilire limitazioni o addirittura divieti.

La dissertazione di Rezio disegna, all'interno del diritto del mare, uno spazio di autonomia per quello portuale, isolandone la peculiarità in rapporto soprattutto ai principi generali che regolano la navigazione internazionale. Rimangono impregiudicati gli spazi di autonomia dei singoli Stati ai fini della organizzazione interna delle strutture portuali, per le quali, ricorda lo stesso Autore, valgono non modelli generali ma un ordinamento adeguato alle caratteristiche dei singoli scali.

È questo, lo ripeto, l'aspetto generale che emerge portando a concettualizzazione le impressioni ricavate dalla lettura degli statuti di Castelge-

¹⁰ V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi* cit., p. 148.

novese, sono questi i principi che la dottrina, estrapolandoli dalla pratica, ritiene fondamentali per un settore autonomo del diritto marittimo, il diritto portuale, e la stessa impressione si ricava dalla lettura delle fonti catalogate che ad esso si riferiscono e le località di afferenza.

Ragionando su queste ultime sono emersi preliminarmente problemi definitivi: quali siano, ad esempio, le caratteristiche che possono indurre a definire una 'città portuale', e quali le peculiarità normative che possano o debbano concorrere per questa qualificazione. La risposta è evidentemente collegata alle prerogative socio-economiche della città, al suo legame storico con il mare, oltre che alla sua tradizione legislativa: per questa ragione, per fare un esempio che conosco, la storia delle città liguri deve diversificare in modo netto l'evoluzione della città maggiore, cioè Genova, da quella dei centri minori. Esistono certo alcuni elementi comuni, ma solo per Genova è possibile parlare di 'città portuale'. Avendo come base il possesso di alcune caratteristiche, di cui dirò tra poco, all'esame della normativa statutaria dei maggiori scali liguri, posso dire subito che di fronte alla presenza in Liguria di alcune 'città con porto', è Genova l'unica aggregazione che possa definirsi una 'città portuale'. Nella presentazione di un volume che raccoglie gli atti di un convegno dedicato alle città portuali del Mediterraneo il curatore, Ennio Poleggi, afferma che

« La città portuale (città-porto o città con porto), per la dislocazione strategica dei suoi snodi, la ricchezza dei casi e la complessità dei processi tecnologici e culturali, costituisce un laboratorio centrale per la storia del fenomeno urbanistico ... »; egli sostiene ancora che « nei documenti urbanistici della città portuale, più che altrove, i contenuti funzionali del costruire sembrano precedere le esigenze della forma in una esasperata ricerca di efficientismo ... ».

È un discorso assolutamente corretto che, nella sostanza, restringe molto le possibilità di appartenenza alle vere città portuali, ma che, dal nostro punto di vista, introduce uno spazio specifico per il diritto. Lo stesso autore, infatti, ritiene che

« Nei porti maggiori lo spazio disponibile fra '300 e '400 diventa una risorsa preziosa, una ragione di vita o di morte che costringe i ceti di governo a vere e proprie acrobazie urbanistiche, oltre che a rapide scelte programmatiche e finanziarie ».

Si richiedono almeno due presupposti: uno istituzionale ed il secondo di tipo normativo. Si sente, infatti, la necessità di interventi organizzativi che postulano l'esigenza di uffici tecnico-amministrativi, ai quali, però, non

ci si limita ad affidare lo stretto ambito portuale ma piuttosto, in un'ottica di « uno sviluppo naturalmente funzionale del manufatto urbano », si tende a delegare al loro controllo anche tutta una serie di servizi e di interventi su beni pubblici ¹¹.

Tutto questo pare sia accaduto a Genova ove nasce una magistratura apposita per il porto e viene progressivamente a formarsi un complesso corpo normativo.

Gli anni tra la fine del XIII e l'inizio del XIV secolo vedono stabilizzarsi una serie di magistrature legate alla navigazione ed al commercio: gli Uffici di Mercanzia e di Robaria svolgono attività legate al controllo ed alla protezione dei commerci, mentre ai fatti della navigazione sovraintende quello di Gazaria. I *Padri del Comune*, in questo quadro che si va componendo, contengono la propria competenza nell'ambito della polizia e della giurisdizione sul porto. Dal 1340 l'attività dell'Ufficio si può seguire in maniera più precisa ed articolata attraverso i registri contabili, ma il primo, anche se ridotto, nucleo di norme che lo riguardano si ritrova solo nel 1363. L'attività dei magistrati si svolge in due direzioni: essi sono deputati *ad custodiam et salvamentum portus*, e sono inoltre tenuti *ad exactionem quantitatum debitarum officio*. Il primo capo di competenza, cioè la custodia e la salvaguardia del porto dà ai *Salvatores* « potestatem inquirendi, procedendi, multandi, condemnandi » nei confronti di chiunque tenga fuori della propria casa sabbia, sassi, legname o altro materiale che « per viam venti vel pluvie vel male custodie » possa defluire in porto con il rischio di riempirlo: una attività amministrativa, quindi, articolata nel rilievo dell'infrazione e nella comminazione della sanzione. Questa può essere evitata dal privato solo quando il magistrato, a proprio arbitrio, abbia concesso un termine per l'eliminazione della situazione di pericolo. Un altro intervento riguarda i fossati antistanti il porto, che devono essere separati dai campi coltivati da un muro costruito a cura e spese dei proprietari di questi ultimi. Gli inadempienti saranno passibili di pena pecuniaria. Sempre nell'ambito della salvaguardia dell'ordine interno del porto, rientra la competenza giurisdizionale *inter patronos pro dampnis sibi invicem in portu datis*: il procedimento è sommario e non ammette appello. Il secondo ed ultimo aspetto della competenza dei *Salvatores*, contemplato dalle norme del 1363, è relativo alle

¹¹ E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale* cit., p. 5.

modalità di esazione delle somme dovute, a diverso titolo, alla magistratura, che le utilizzerà per perseguire i propri scopi istituzionali¹².

Se poniamo che la definizione di città portuale sia soprattutto da ritenersi valida in presenza di un testo statutario dai contenuti specifici e particolari e per l'esistenza di magistrature che sono esplicitamente dedicate alla gestione dello spazio portuale e delle attività che in esso si svolgono, anche Castelgenovese può definirsi una città portuale, anche se di piccole dimensioni. Possiamo affidarci alle parole del canonico Spano, l'editore del testo di diritto portuale di Castelgenovese secondo cui

« Dall'insieme di queste leggi si evince lo stato, in quel tempo, del commercio e delle ricchezze della Signoria di Castel Genovese. Vi si vedono notati tutti gli articoli che costituivano il commercio tra la terraferma e le terre sarde, che consisteva in grano, orzo, vino, buoi, vacche, vitelli, cavalle, somari, montoni, porci, capre, pecore, formaggio, pelli, lana, pelame, o scorza d'alberi, legname ed altro. Così pure sappiamo gli oggetti colpiti dalle gabelle che formavano il reddito del Signore. Da tutto ciò si rileva il movimento commerciale che avrà influito di molto nel ben essere dei cittadini, di modo che quella città, che ora sembra uno squallido presidio, in allora sarà stata ben popolosa ed agiata »¹³.

Ben più complesso, non tanto per la lunghezza quanto per l'aspetto organizzativo dello scalo, appare il Breve del porto di Cagliari. C'è una minore insistenza sulla presenza e qualità dei prodotti ma appare molto più incisiva la fase di controllo delle merci e delle persone: le categorie professionali che operano nel porto sono, infatti, ben più numerose rispetto a Castelgenovese e più differenziate le competenze delle magistrature: anche qui come a Genova, ad esempio, appare importante il risvolto della giurisdizione portuale assente nell'altro testo¹⁴.

Il tema storiografico che si ripropone, anche per questo statuto, è la eventuale dipendenza da modelli genovesi o liguri: devo premettere che, comparando qualche anno fa gli statuti di Sassari con il diritto ligure, mi è

¹² V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi cit.*, p. 19 e sgg.; ID., *L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova*, in *La bellezza della città. Stadtrecht und Stadtgestaltung im Italien des Mittelalters und der Renaissance*, a cura di M. STOLLEIS - R. WOLFF, Tübingen 2004, pp. 83-92.

¹³ G. SPANO, *Testo ed illustrazione di un codice cartaceo del secolo XV contenente le leggi doganali e marittime del porto di Castel Genovese ordinate da Nicolò Doria e la fondazione e la storia dell'antica città di Plubium*, Cagliari 1859, pp. 50-51.

¹⁴ F. ARTIZZU, *Gli ordinamenti pisani per il porto di Cagliari. Breve Portus Kallaretani*, Roma 1979.

capitato di constatare l'importanza non tanto delle convergenze o delle influenze di singoli provvedimenti normativi genovesi e sassaresi, ma piuttosto della omogeneità di trattamento giuridico ed economico che Genova riserva alle città che entrano nella sua orbita, siano esse in Liguria o oltremare. L'uso della convenzione come strumento di regolazione giuridica dei rapporti bilaterali finisce per rendere secondario il problema dell'adeguamento statutario. Si sa, infatti, che

« per la Sardegna le ipotesi documentate di influenza più o meno diretta di Genova, in rapporto a testi statuari, riguardano Sassari e Castelsardo: l'eventuale riflesso sulla Carta de Logu è più che altro collegabile allo statuto signorile di Castelsardo che, secondo Besta, non è impossibile che sia stato una delle fonti della suddetta normativa. In questo contesto la presenza del diritto genovese risulta evidentemente molto marginale. Nelle terre che ha potuto controllare direttamente o per mezzo di propri cittadini, Genova non ha cercato, al contrario di Pisa, di imporre modelli istituzionali e normativi. Con duttilità e senso pratico la città ligure ha curato con grande attenzione gli aspetti politici ed economici dei suoi rapporti con le comunità: ha differenziato le modalità dei suoi interventi adeguandoli agli eventi politici ed alle caratteristiche di ognuna; ha infine lasciato spazio alle normative locali impegnandole soltanto a non intaccare il suo predominio politico ed i suoi privilegi fiscali e commerciali »¹⁵.

Come mi è già capitato di scrivere,

« Non una convenzione formale ma un sostanziale accordo tra signore e sudditi è la base della normativa di Castelsardo. Il modello è tipico di una realtà feudale che non è solo sarda o ligure, e seppure i Doria lo hanno adottato per Castelsardo, è più che altro suggestivo pensare che essi si siano rifatti specificamente alle esperienze delle terre di origine e di altri rami della propria schiatta ... Lo statuto, formalmente concesso dal signore che si riserva di interpretarlo e di derogarlo, è stato in realtà a lui imposto dal popolo. La struttura istituzionale appare tipicamente sarda, con le corone e gli altri organi minori, e l'attenzione, rivolta in prevalenza ai rapporti agricoli, la collega ad una società e ad una economia solo relativamente permeabile alle istanze mercantili e marittime ... determinanti nell'esperienza giuridica genovese »¹⁶.

Se è questa la prospettiva, come io credo, con cui occorre guardare agli statuti sardi ed alla presenza genovese, il problema delle influenze dirette ne risulta fortemente ridimensionato. Se gli statuti di Sassari e di Castelsardo

¹⁵ V. PIERGIOVANNI, *Gli influssi del diritto genovese sulla Carta de Logu*, in « Rivista di Storia del Diritto Italiano », LXIX (1996), p. 21; ID., *Il diritto genovese e la Sardegna*, in « Quaderni sardi di storia », IV (1983-1984), pp. 62-63.

¹⁶ *Ibidem*.

sono in larghissima misura frutto della evoluzione delle consuetudini sarde, i loro reciproci rapporti devono essere riportati su un piano di evoluzione interna del diritto nell'isola, con apporti esterni limitati alla tradizione del diritto romano.

Il problema che mi son posto è di valutare quanto di questo discorso possa essere valido anche per il diritto portuale e credo di aver trovato, per gli statuti di Castelgenovese piuttosto che per quelli di Cagliari, la stessa risposta: è netta la prevalenza di norme che fotografano una complessa realtà locale, marittima ed economica, ma il riferimento a problemi di fiscalità, di sicurezza e di correttezza amministrativa riporta anche queste tematiche, che sembrano estremamente localizzate, nel più ampio alveo di un più vasto e comune diritto portuale che la dottrina giuridica sta sforzandosi, con grande apertura, di sistemare.

Se è innegabile, per concludere, la circolazione di idee e modelli normativi, anche per il diritto che regola gli scali, questo aspetto di internazionalizzazione e di più vasta circolazione consuetudinaria è fortemente condizionato, in Sardegna più che altrove, dalla domanda di regolamentazione e dalle risposte da dare alle esigenze dell'economia e della società locale.

INDICE

Presentazione	pag.	7
Tabula gratulatoria	»	9

Istituzioni locali e statuti: contributi alla storia genovese e alla comparazione giuridica

Il Senato della Repubblica di Genova nella 'riforma' di Andrea Doria	»	13
Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	»	57
Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento	»	65
Il diritto genovese e la Sardegna	»	113
I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio	»	123
Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo	»	141
Diritto e potere a Genova alla fine del Trecento: a proposito di tre 'consigli' di Baldo degli Ubaldi	»	159
Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese	»	171
Statuti e riformazioni	»	193
Gli statuti di Albenga ed il progetto di un "corpus" degli statuti liguri	»	209
Celesterio Di Negro	»	219
Le istituzioni politiche: dalla compagna al podestà	»	225

Una raccolta di sentenze della Rota Civile di Genova nel XVI secolo	pag. 239
Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo	» 251
Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato seicentesco	» 263
La ristampa degli statuti novaresi di Francesco Sforza	» 273
Cultura accademica e società civile alle origini dell'ateneo genovese	» 283
L'organizzazione dell'autonomia cittadina. Gli statuti di Albenga del 1288	» 291
Lo statuto: lo specchio normativo delle identità cittadine	» 317
Gli influssi del diritto genovese sulla Carta de Logu	» 329
La normativa comunale in Italia in età fredericiana	» 341
Sui più antichi statuti del ponente ligure	» 359
Considerazioni storico-giuridiche sul testo degli statuti di Acqui	» 365
Note per la storia degli statuti e delle autonomie locali	» 375
L'arbitrato. Profili storici dal diritto romano al diritto medievale e moderno	» 381
Giovanni Maurizio (1817-1894): le lezioni di diritto costituzionale	» 395
Tradizioni e modelli alle origini del diritto europeo	» 409
Il diritto del commercio internazionale e la tradizione genovese	» 417
L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova	» 427
La cultura giuridica in Liguria nel passaggio dall'Alto al Basso Medioevo	» 439

Prospettiva storica e diritto europeo. A proposito di <i>L'Europa del diritto</i> di Paolo Grossi	pag. 447
Apporti dottrinali seicenteschi in tema di interpretazione statutaria e diritto penale	» 453
La dimensione internazionale di una storia locale: Genova nel Medioevo e nell'Età moderna	» 461
Alderano Mascardi	» 473
Giovanni Maurizio	» 477
Il diritto ed una "filosofia della storia patria"	» 481
Leggendo la storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato	» 487
<i>De iure ovium</i> . Alle origini della trattatistica giuridica sulla pastorizia	» 495

Diritto canonico medievale

Gregorio de Montelongo legato apostolico in Lombardia e patriarca di Aquileia (1238-1269)	» 509
Sinibaldo dei Fieschi decretalista. Ricerche sulla vita	» 519
La lesa maestà nella canonistica fino ad Ugucione	» 547
Il primo secolo della scuola canonistica di Bologna: un ventennio di studi	» 575
La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X 1.34	» 595
Un medioevo povero e potente: a proposito di « profili giuridici della povertà nel francescanesimo prima di Ockham »	» 605

Il Mercante e il Diritto canonico medievale: <i>‘Mercatores in itinere dicuntur miserabiles personae’</i>	pag. 617
The Itinerant Merchant and the Fugitive Merchant in the Middle Ages	» 635
Tracce della cultura canonistica a Vercelli	» 651
Il diritto canonico: il Medioevo	» 663
Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale	» 685
La « bona fides » nel diritto dei mercanti e della Chiesa medievale	» 697
Innocenzo IV legislatore e commentatore. Spunti tra storiografia, fonti e istituzioni	» 709

Scienza e pratica commerciale e marittima

Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere	» 751
Dottrina, divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica: Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, appunti per una biografia	» 785
L’Italia e le assicurazioni nel secolo XIX	» 827
Le assicurazioni marittime	» 869
Banchieri e falliti nelle ‘Decisiones de mercatura’ della Rota Civile di Genova	» 883
Courts and Commercial Law at the Beginning of the Modern Age	» 903
The Rise of the Genoese Civil Rota in the XVI th Century: The “Decisiones de Mercatura” Concerning Insurance	» 915

Guerra commerciale e discriminazione religiosa in alcune sentenze in tema di pirateria (secoli XVII-XVIII)	pag. 933
Diritto commerciale nel diritto medievale e moderno	» 945
I banchieri nel diritto genovese e nella scienza giuridica tra Medioevo ed Età Moderna	» 971
Un trattatello sui mercanti di Baldo Degli Ubaldi	» 987
Imprenditori e impresa alle origini della scienza del diritto commerciale	» 1005
Alle origini delle società mutue	» 1013
Banchieri e mercanti: modelli di classificazione nella dottrina giuridica genovese	» 1033
Diritto e giustizia mercantile a Genova nel XV secolo: i <i>consilia</i> di Bartolomeo Bosco	» 1047
Tradizione normativa mercantile e rapporti internazionali a Genova nel Medioevo	» 1067
Derecho mercantil y tradición romanística entre Medioevo y Edad Moderna. Ejemplos y consideraciones	» 1081
Statuti, diritto comune e processo mercantile	» 1103
Il diritto dei mercanti genovesi e veneziani nel Mediterraneo	» 1117
La storiografia del diritto marittimo	» 1131
Lo statuto albertino in Liguria: le lezioni di diritto costituzionale di Ludovico Casanova	» 1143
Assicurazione e finzione	» 1167
La giustizia mercantile	» 1173

Il viaggio oltremare nel diritto tra Medioevo ed Età moderna	pag. 1191
Il diritto dei banchieri nella Genova medioevale e moderna	» 1199
Genoese Civil <i>Rota</i> and mercantile customary law	» 1211
Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti	» 1231
Note per una storia dell'assicurazione in Italia	» 1245
La <i>Spiegazione</i> del Consolato del mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	» 1257
Aspetti del diritto marittimo in epoca colombiana secondo le fonti liguri	» 1273
Brevi note dottrinali e giurisprudenziali in tema di naufragio	» 1277
Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione	» 1283
I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione	» 1293
Il viaggio per mare. Spunti di diritto medievale e moderno	» 1307
Il diritto dei mercanti e la dottrina giuridica in età moderna. Considerazioni comparative tra Benvenuto Stracca e Gerard Malynes	» 1315
Brevi note storiche sul fallimento	» 1327
Dai tribunali di mercanzia alle Camere di commercio	» 1337
Riflessioni della scienza commercialistica sul fallimento tra Medioevo ed Età Moderna	» 1349

Avvocatura e notariato

La ristampa di una “prattica” notarile seicentesca	» 1361
Il notaio nella storia giuridica genovese	» 1377

Scienza giuridica e notariato italiano tra medioevo ed età moderna	pag. 1391
A proposito di alcuni recenti contributi alla storia del notariato in Europa	» 1401
La professione e la cultura del notaio parmense	» 1409
Notariato e rivoluzione commerciale: l'esempio di Rolandino	» 1417
A proposito di una storia del notariato francese	» 1427
Tra difesa e consulenza: tipologie professionali degli avvocati nelle società di Antico Regime	» 1431
Fides e bona fides: spunti dalla scienza e dalla pratica giuridica medievale	» 1441
Martino da Fano e lo sviluppo del diritto notarile	» 1455
Il notaio e la città	» 1465
La <i>redemptio captivorum</i> : spunti dalla scienza giuridica medievale e moderna	» 1469
Bibliografia degli scritti di Vito Piergiovanni	» 1479



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-08-6

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo