

Andrea Addobbati

Il romanzo del barattiere. Prova di mare e indebolimento della posizione legale del marinaio nel passaggio tra Sette e Ottocento

(doi: 10.1408/108119)

Quaderni storici (ISSN 0301-6307)

Fascicolo 3, dicembre 2022

Ente di afferenza:

()

Copyright © by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati.
Per altre informazioni si veda <https://www.rivisteweb.it>

Licenza d'uso

L'articolo è messo a disposizione dell'utente in licenza per uso esclusivamente privato e personale, senza scopo di lucro e senza fini direttamente o indirettamente commerciali. Salvo quanto espressamente previsto dalla licenza d'uso Rivisteweb, è fatto divieto di riprodurre, trasmettere, distribuire o altrimenti utilizzare l'articolo, per qualsiasi scopo o fine. Tutti i diritti sono riservati.

IL ROMANZO DEL BARATTIERE

«PROVA DI MARE» E INDEBOLIMENTO DELLA POSIZIONE LEGALE DEL MARINAIO NEL PASSAGGIO TRA SETTE E OTTOCENTO

The Barrator's Tale: Legal Proof at Sea and the Weakening of the Seaman's Position at the Turn of the 18th Century

In the second half of the 18th century, the emergence of large insurance companies significantly altered the European market for maritime risks, changing the traditional balance of power between insurers and policyholders. This change had repercussions on the regulatory framework and contractual practices, whose reform began to be perceived as a need that could no longer be postponed. In order to be able to make use of the new calculation-based forecasting tools, it was first necessary to develop and adopt certain legal devices that would reduce information asymmetries and moral hazard, both at the contractual level and at the time of claim settlement. Starting from the close analysis of an emblematic case against a Neapolitan shipowner accused of fraud, the essay clarifies how the evolution of admissible evidence and judicial procedure was shaped by the profound structural transformations of the period.

Keywords: Insurance Market, Joint-Stock Company, Averages, Barratry, Maritime Law Jurisdiction.

1. «Il vero scopo e intenzione delle Leggi del Commercio ben calcolate, si è di unire l'interesse di ciascuno Individuo in maniera tale, che l'intiera Comunità sia indotta ad agire per il ben pubblico»¹. È l'*incipit* del *Trattato delle Assicurazioni Marittime* di Ascanio Baldasseroni, opera in tre volumi pubblicata a Firenze nel 1786, tre anni dopo l'apparizione dell'altro influentissimo *Traité des Assurances* del marsigliese Balthazard Émerigon². Si tratta di due trattati d'importanza capitale nella storia del diritto assicurativo, accomunati dallo stesso proposito. Entrambi gli autori intesero offrire al mondo del commercio

La ricerca è stata condotta grazie a un finanziamento del Consiglio Europeo delle Ricerche: ERC Grant agreement No. 724544: AveTransRisk-Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries).

un'esposizione razionale di tutte le leggi e di tutti i costumi d'Europa, rilevandone i principi e riconducendoli all'impianto teorico del diritto naturale. Disporre di regole certe che potessero avere portata universale era un'esigenza fortemente avvertita nella fase di epocali trasformazioni che stava attraversando il settore assicurativo, per il protagonismo delle grandi compagnie, per l'impatto che tali colossi finanziari avrebbero avuto sugli assetti del mercato, e per la dinamica sempre più concorrenziale innescata dall'integrazione economica³.

I cambiamenti avevano portata continentale, ma procedevano qui e là a velocità variabili; in Italia erano più spediti a Trieste, dove il negozio assicurativo era stato introdotto in tempi relativamente recenti⁴, oppure a Genova e Napoli, dove si erano avuti segnali di un declino talmente preoccupante da giustificare la statalizzazione del settore⁵, mentre le piazze più prospere e tecnicamente attrezzate come Venezia e Livorno facevano resistenza alle novità⁶. Livorno, dove viveva Baldasseroni, era erede della grande tradizione toscana. Era a Pisa, agli inizi del XIV secolo, che avevano visto la luce le prime polizze a premio, ed era a Firenze, due secoli dopo, che era stato elaborato il primo formulario legale⁷. La Toscana si era sempre distinta per la capacità di aprire nuove strade, ma in quello scorcio di Settecento appariva riluttante ai cambiamenti. Del resto il successo del mercato livornese sembrava destinato a riprodursi senza particolari sforzi: tra gli anni '70 e '80 l'entità dei rischi assunti dagli assicuratori passò da una media di 3 milioni di pezze l'anno a più di 7 milioni⁸. Era solo un riflesso dell'espansione economica europea, ma se ne ricavò l'impressione che il mercato di Livorno avesse basi molto solide e che avrebbe continuato a prosperare senza che se ne dovesse aggiornare l'organizzazione, ancora fondata su una pletera di sottoscrittori individuali coordinati dagli intermediari. Si diffuse un illusorio senso di sicurezza e un atteggiamento di misoneismo, specie tra gli intermediari e gli agenti commissionari inglesi che formarono il blocco d'interesse più ostile alle riforme. Altrove le grandi compagnie avevano già fatto la loro ingombrante apparizione verso la metà del secolo, come risposta alla crisi della guerra di Successione Austriaca⁹. Anche a Livorno nella stessa epoca furono elaborati progetti per la creazione di società per azioni, ma si scontrarono tutti con lo scetticismo degli ambienti economici e l'indifferenza del governo.

La prima compagnia assicurativa livornese nacque solo nel 1787, poco dopo la pubblicazione del trattato di Baldasseroni, che col suo impianto comparativo e il suo respiro europeo, provò a scuotere i toscani dall'inerzia. Qualcosa negli ambienti economici sembrava muoversi, perciò bisognava segnalare a chi di dovere che tutte le lodevoli iniziative private, se non sostenute da una riforma delle leggi, sarebbero

fatalmente deperite. Il quadro legislativo era vecchio di quasi tre secoli. Negli ultimi decenni leggi di nuovo conio erano apparse un po' in tutta Europa, ma non in Toscana, dove si era fermi agli *Statuti di Sicurtà* del 1523-26¹⁰, e dove le più indispensabili innovazioni erano potute entrare nella prassi solo per il *passé-partout* della convenzione tra privati. E se la vecchia legge addossava all'assicuratore rischi eccessivi e scoraggianti, la convenzione, cui era riconosciuto un potere derogatorio quasi senza limiti, si rivelava molte volte un rimedio peggiore del male, diffondendo prassi discutibili, in contraddizione con le finalità indennitarie del contratto. Le famigerate clausole *vuoto per pieno* o *interesse* o *non interesse* spogliavano le polizze del rischio sottostante, trasformandole in semplici scommesse¹¹. Bisognava invece che la libertà dei privati fosse ancorata al bene comune da buone leggi che da una parte impedissero i giochi speculativi e dall'altra esonerassero gli assicuratori dai danni non accidentali, li tutelassero contro le truffe e rafforzassero il sentimento di fiducia nel mercato.

2. Baldasseroni pubblicò nel 1801 una seconda edizione, «notabilmente accresciuta e corretta»¹². I tre volumi del 1786 divennero cinque per l'aggiunta di nuove fonti legislative e giurisprudenziali, per il riesame di alcuni capitoli e per l'aggiornamento della bibliografia. Di particolare rilevanza era stata l'uscita a Londra, nel 1787, del trattato di James Allan Park, un sistematore del diritto assicurativo che replicò in Inghilterra la stessa operazione compiuta in Francia e in Italia da Émerigon e Baldasseroni¹³. La prefazione, in cui erano anticipati i contenuti dell'opera e suggerite le riforme più urgenti, rimase invece più o meno la stessa. Del resto, nei sedici anni che separano la prima dalla seconda edizione, il legislatore toscano aveva fatto veramente molto poco per migliorare la condizione degli assicuratori. Gli ambienti che aspiravano alla riforma, sin dal 1785, avevano invitato il governo a intervenire su diversi punti critici dell'ordinamento: l'inclusione nella polizza di rischi derivanti da comportamenti colposi o dolosi, come i danni alle merci sovra coperta e la baratteria; le indefinite dilazioni di pagamento del premio che erano accordate agli assicurati per l'abitudine di delegare all'intermediario le funzioni di cassiere e liquidatore, e molto altro ancora¹⁴. Non se ne fece di nulla. L'unica questione che ricevette un po' d'attenzione furono i fallaci strumenti di cui disponevano i tribunali per acquisire la prova della «fortuna di mare», da cui derivavano abusi infiniti:

Il Testimoniale – scriverà Baldasseroni – o prova di fortuna a cui le leggi marittime hanno accordato tanto favore all'oggetto di proteggere il com-

mercio, e invitare gli uomini alla navigazione, diviene ben sovente un atto di comodo adattato all'opportunità per cui deve servire. Non può negarsi esser questo un documento della maggiore importanza, giacché unicamente sopra di esso può il Capitano istruire qualunque azione in giudizio, e quindi i ricevitori delle mercanzie ripetere i loro danni dagli assicuratori. Sarebbe quindi desiderabile che le leggi provvedessero che quest'atto fosse regolato in maniera da soddisfare gl'interessati, e presentare ai giudici la vera informazione dello stato della cosa¹⁵.

Anche a prescindere dal favore legale, era molto difficile contraddire le deposizioni rese dai capitani riguardo i danni patiti in navigazione. Sulle desolate distese marittime i rischi erano tantissimi, ma il rischio d'imbattersi in uno scomodo testimone che in seguito potesse contraddire quel che si fosse ritenuto utile di dichiarare era in effetti molto remoto. Eppure qualcosa bisognava fare. Francesco Pierallini, il magistrato che esaminò il problema, suggerì di complicare la vita ai truffatori prescrivendo tempi stretti per la denuncia dei danni, entro le 24 ore dall'arrivo in porto, avvertendo che gli uffici l'avrebbero ricevuta solo con contestuale deposito del libro di bordo, in modo da acquisire un mezzo di riscontro. Erano gli stessi rimedi suggeriti da Baldasseroni, che tuttavia, alla prova dei fatti, si rivelarono insufficienti. Non tutte le navi avevano il libro, i capitani del piccolo cabotaggio non erano abituati a tenerlo. E inoltre rimaneva sempre la facile scappatoia di registrare il testimoniale all'estero per poi produrlo in Toscana. Di certo non si poteva ordinare ai giudici d'invalidarlo, ne sarebbero derivati troppi fastidi diplomatici.

3. Simulare un sinistro era semplice e poco rischioso. Il deterioramento della nave poteva essere addebitato a un evento accidentale, o a una scelta obbligata da forza maggiore senza tema di essere smentiti. Mezzi di prova tanto manipolabili incoraggiavano le truffe e aprivano il campo a crimini ancor più spregiudicati, come la baratteria, una fattispecie di furto particolarmente odiosa perché commessa dalle stesse persone cui era affidata la custodia del bene¹⁶. Le nuove norme purtroppo si erano dimostrate poco utili, tant'è vero che l'unica notazione aggiunta dal Baldasseroni alla prefazione della seconda edizione del *Trattato* fu il richiamo ad un paio di casi clamorosi di sospetta baratteria che non fu possibile mettere in chiaro. Per la polizza toscana gli assicuratori erano responsabili delle azioni dolose dei marinai, ma a condizione che fosse esclusa la complicità dell'assicurato. È quel che si sospettò nelle «strepitose... cause agitate nei Tribunali di Toscana dall'anno 1794 fino all'anno 1800»¹⁷. Gli assicuratori ebbero la certezza

morale di essere raggirati, e lo stesso accadde ai giudici, che si scoprirono impotenti: alle dichiarazioni a dir poco sospette dei marinai non fu possibile opporre se non congetture e indizi, alcuni anche gravissimi, ma inutili ai fini della condanna. Baldasseroni ricordò il caso di capitano Gambaro, e soprattutto l'«azione famosa» contro Girolamo Schiano, che riuscì ad avere la meglio sui procuratori delle compagnie triestine, nonostante la «loro lunga opposizione».

Si sono veduti ai nostri tempi – scrive Baldasseroni – degl'uomini di mare che hanno saputo formare dei rispettabili patrimoni sulla rovina degli assicuratori. L'industria ha gettato le basi della loro opulenza, e questa, consolidata, si è messa da se stessa in grado di reggersi a fronte a qualunque ostacolo. È un avvertimento necessario ai giudici delle cause marittime di aver l'occhio alla qualità dell'assicurato per dare un peso alle prove sulle quali si fonda per ottenere il pagamento di un sinistro, giacché non è nuovo il caso, che dopo avere i giudici condannato gli assicuratori sull'appoggio di prove credute legittime, in altri tribunali vi è stata la questione tra l'assicurato e il suo commissionato sul pagamento degli onorarij, e delle spese occorse per ottenere dei recapiti falsi¹⁸.

Gli anni tra il 1794 e il 1800 furono gli stessi che sancirono il tramonto della piazza assicurativa di Livorno. Con un'organizzazione tecnica arretrata e una dotazione finanziaria insufficiente, gli assicuratori livornesi si trovarono a dover affrontare una delle congiunture più complicate nella storia del commercio. Mentre la guerra accrebbe in misura abnorme il traffico del porto franco, che passò dai 4.928 arrivi del 1791 ai 7.556 del 1794, il volume delle assicurazioni, trascinato dalla domanda e dall'impennata dei premi, registrò un autentico *boom*, superando i 23 milioni di pezze nel 1794. Poi, sul finire del 1795, ci fu il tracollo: fallimenti a catena, e la caduta disastrosa del mercato che sprofondò a 1,6 milioni nel 1797¹⁹. Livorno non si sarebbe più rialzata. Il segretario della Camera delle assicurazioni triestine, Samuel Vital, in quel critico frangente mise in guardia i suoi colleghi concittadini: era bene che tutti gli assicuratori di Trieste mettessero da parte «le basse gelosie ed i piccioli particolari vantaggi» per non fare la fine dei «livornesi che per la loro spensieratezza e dismissione si sono da se stessi rovinati»²⁰. Il giudizio era forse un po' ingeneroso. Anche gli assicuratori livornesi sentirono l'esigenza di far fronte comune, e di fatti sottoscrissero un accordo di cartello, a cui giunsero magari in maniera tardiva, e che non tutti osservarono religiosamente; ma le ragioni di quell'incredibile *default* più che nell'eccesso di concorrenza andavano ricercati nelle inadeguatezze strutturali, e nei troppi indugi prima di imboccare la strada

della modernità. Tra il 1787 e il 1790 erano state fondate quattro diverse compagnie, ma tutte con mezzi insufficienti per imprimere al mercato una dinamica nuova²¹. Pur conscio di questi limiti, Baldasseroni sembrava invece incline a moralizzare la crisi, addebitandola alla malafede e al deterioramento di tutte le relazioni sociali in tempo di guerra:

È una verità di fatto – scrive – che questa specie di sinistri [la baratteria] ha rovinato il commercio delle assicurazioni in Livorno. Né gli assicuratori particolari, né le compagnie hanno potuto reggere al peso di tali disastri che con tutto il fondamento di verità possono dirsi procurati più dall'umana malizia, che da quella combinazione di casi fortuiti che solo dovrebbe essere a carico degli assicuratori²².

L'«azione famosa» contro Don Girolamo Schiano era il migliore esempio di come l'umana malizia potesse trar profitto delle falle del sistema legale. Incriminato per baratteria, lo Schiano fu assolto con formula piena nel 1796, ma gli assicuratori, che non vollero darsi per vinti, portarono il contenzioso in sede civile. Così, tra il 1798 e il 1807 furono celebrati altri quattro processi, nessuno dei quali poté ribaltare la sentenza assolutoria, ma dibattimento dopo dibattimento ebbero l'effetto di instillare un dubbio atroce negli stessi magistrati²³.

4. Girolamo Schiano era nato a Procida ed era un sacerdote, ma pare avesse la dispensa dalla cura d'anime perché in effetti tutte le sue cure andavano agli affari di famiglia²⁴. All'epoca del primo processo aveva 35 anni, gli ultimi tre trascorsi a Livorno come procuratore del fratello Luigi, il capo del clan familiare. Gli Schiano erano commercianti e armatori, possedevano una flotta di una decina di marticane – o di tartane, se vogliamo usare il termine usato dalle fonti toscane – e si erano arricchiti con il commercio del vino, delle botti e dogherelle, per poi specializzarsi nel trasporto di legname²⁵. Nel 1790 furono ingaggiati da Domenico Scotto, un compaesano che aveva fatto fortuna a Livorno, il quale colse l'occasione delle nuove leggi che liberalizzavano lo sfruttamento delle risorse forestali per proporsi come intermediario tra i possessori dei boschi della Maremma e i cantieri navali di Tolone²⁶. Fu un affare che riempì le tasche a tutti quelli che vi presero parte, compresi gli Schiano che si occuparono del trasporto. Purtroppo gli eventi rivoluzionari ne impedirono la prosecuzione. L'adesione di Ferdinando I alla prima coalizione anti-francese procurò pesanti impedimenti alla marineria napoletana, mentre Tolone fu lo scenario di una rivolta realista al termine della quale dei cantieri navali non sarebbe rimasto che un cumolo di macerie²⁷. Le marticane che avevano permesso agli

Schiano, e agli altri armatori procidani, di arricchirsi e conseguire un'agiata posizione sociale rischiavano ora di marcire nei porti e di diventare un peso per i loro proprietari²⁸. D'altra parte, la guerra aveva mandato alle stelle il prezzo del legname su tutti i mercati, così gli Schiano alla fine decisero di accettare la sfida mettendosi al servizio degli spagnoli: nel 1794 conclusero un contratto per la consegna in cinque anni di 60.000 piedi cubi all'arsenale gaditano de La Carraca²⁹. Uno speculatore romano, Francesco Sciubert, tramite i genovesi Prasca, Zenoglio & Co, aveva venduto il taglio di alcune macchie laziali al Conte Juan Andrés Prasca di Cadice, che faceva incetta di commesse pubbliche³⁰. I tempi erano incerti, le rotte si trovavano sotto controllo britannico, ma la Francia, dopo la riconquista di Tolone, sembrava sul punto di passare al contrattacco, perciò agli Schiano fu accordata un'indennità di guerra: il nolo base, fissato a 42 grani di moneta napoletana per piede cubo, sarebbe passato a 50 nel caso si fosse riaperto il conflitto³¹.

I primi sei carichi furono assicurati a Livorno e Trieste con premi all'11 e al 12%, cinque volte il tasso assicurativo in tempo di pace³². Il rischio fu coperto in massima parte dall'*Unione degli Assicuratori*, una compagnia triestina di fresca costituzione su un capitale di 550.000 fiorini, e dal *Banco di Assicurazioni e Cambi Marittimi*, altra società triestina formatasi nel 1786 su 800.000 fiorini di capitale³³. Entrambe si servivano già da qualche mese di procuratori livornesi, il giovane negoziante ebreo Isach Rodriguez da Costa, in rappresentanza dell'*Unione*, e la casa di negozio di Saul Bonfil, anch'egli ebreo, per il *Banco*³⁴. In quella difficile congiuntura il sistema triestino stava infatti ricapitalizzando e riorganizzando le sue imprese: da una parte furono stabiliti impegni consortili volti all'abbattimento dei rischi e al controllo della concorrenza, e dall'altra ciascuna compagnia incentivò la raccolta dei premi estendendo la propria rete di agenzie estere, che in molti casi furono appoggiate su preesistenti network ebraici³⁵.

Ovunque il mercato si sforzava di stare dietro a una domanda di sicurezza in continua crescita, ma sulla piazza di Livorno al volume delle sottoscrizioni non corrispondeva quella solidità di garanzie di cui ci sarebbe stato bisogno. Le due maggiori compagnie livornesi, l'*Approvata* e la *Biliotti & Co*, incapaci di reggere l'urto della guerra, erano state poste in liquidazione già nel primo semestre del 1794, mentre i sottoscrittori individuali, tutte ditte a responsabilità illimitata, avevano dovuto siglare un accordo di cartello per concordare le franchigie e contenere i danni³⁶. Dopo una vistosa flessione estiva, dovuta all'uscita di scena delle compagnie locali, il mercato trovò comunque la forza di rianimarsi. Un'iniezione di fiducia fu il ristabilimento della neutralità della Toscana.

Anche Ferdinando III aveva aderito alla coalizione anti-francese per timore di ritorsioni britanniche, ma nella primavera del 1795 il marchese Manfredini, a capo della diplomazia toscana, trovò il modo di sganciare il paese dall'impegno bellico. «Qui tutto esulta – scrisse Manfredini all'amico milanese Paolo Greppi – ... In Livorno le assicurazioni andarono *stante pede* dal dieci al due; tutto è in moto»³⁷. Non è vero che i tassi registrarono un tale ribasso, ma è vero che il mercato si rimise in moto. La neutralità richiamò gli investitori esteri che andarono a occupare il vuoto lasciato dalle compagnie locali. Un gruppo di immigrati marsigliesi aveva formato una nuova società già sul finire del 1794, la *Albouy & Co*, che nonostante l'insufficienza di capitali alzò il tono della contrattazione, e soprattutto, dalla primavera seguente, fecero irruzione sul mercato le compagnie di Trieste.

5. Le sei tartane noleggiate per Cadice, un viaggio che in tempo di pace si compiva in due o tre settimane, partirono da Procida gli ultimi di luglio del 1795, ma furono trattenute dal brutto tempo e soprattutto dal timore dei corsari francesi che imperversavano nel Tirreno. La *Madonna addolorata* di padron Pasquale Fiorentino e la *SS. Trinità*, di padron Matteo di Lauro, dopo aver caricato il legname alla spiaggia di S. Andrea e a Fiumicino, indugiarono a lungo prima di arrivare a Livorno il 20 settembre, mentre le altre quattro tartane, fatto il carico, si rifugiarono a S. Stefano e attesero più di un mese di potersi accodare a un convoglio militare, consumando tutte le provvigioni che teoricamente dovevano servire per l'intero viaggio³⁸. Quando il 22 ottobre le ultime ritardatarie giunsero a Livorno, trovarono il molo pieno all'inverosimile.

Perduta Tolone, i britannici avevano spostato la loro base operativa in Corsica, nel porto di S. Fiorenzo, continuando a servirsi di Livorno per garantire l'afflusso di forniture alla flotta. Da S. Fiorenzo la *Royal Navy* poteva tenere sotto pressione il Golfo del Leone, il mar Ligure e l'alto Tirreno, ma non poteva impedire che quegli stessi spazi marittimi brulicassero di corsari francesi, le cui basi nel quadrante più orientale erano il Golfo della Spezia, l'Isola di Capraia, e ancora Livorno, il porto neutrale aperto a tutti. In quei giorni i corsari francesi potevano passeggiare per le vie cittadine fianco a fianco dei marinai inglesi, frequentare le stesse bettole e trovare il modo di venirci alle mani, con gran disappunto dei responsabili dell'ordine pubblico. Oltre ai corsari e ai militari in città c'era tanta altra gente di mare intrappolata dalla guerra e indecisa sul da farsi, se rispettare gli impegni coi noleggiatori, levare gli ormeggi e sfidare la sorte, o rinunciare al viaggio, chiedere il discarico e farsi risarcire in avaria generale. In seguito, si discusse a lungo su chi si fosse presa la responsabilità di far salpare quattro delle sei tartane

degli Schiano, di certo agli atti del tribunale c'erano ingiunzioni in tal senso dei noleggiatori Prasca Zenoglio & Co, rappresentati dall'agente Lorenzo Freppa, ai quali si erano incautamente associati i procuratori delle compagnie Rodriguez da Costa e Bonfil³⁹.

Al processo l'avvocato di Don Girolamo avrebbe dato il massimo risalto a quelle ingiunzioni. Se non era stato lo Schiano a ordinare la partenza, tutto il teorema accusatorio finiva in pezzi, e si poteva concludere, anzi, che la responsabilità del sinistro fosse tutta degli assicuratori che per non pagare il danno dell'interruzione del viaggio avrebbero preferito esporre le tartane alla perdita totale. Aver assecondato le pretese del noleggiatore fu un grave errore, anche se occorre dire che in quel particolare frangente non dovette essere facile per gli agenti delle compagnie tenere i nervi saldi e agire in maniera razionale. Il mercato continuava a dare segnali di cedimento, con uno stillicidio di fallimenti che non sembrava volersi arrestare. Salvator Vita Rocca era fallito agli inizi dell'estate, e poco dopo la compagnia *Albouy & Co* aveva ammesso di non poter mantenere gli impegni (la liquidazione, in seguito, evidenziò un passivo di 72.000 pezze); ma a fare maggiore impressione era stata la tragica fine di Paolo Marco Pasteur, un assicuratore di origine ginevrina che non riuscendo a risalire la china si era tolto la vita col veleno. E il peggio doveva ancora venire.

Il 23 ottobre 1795, il giorno dopo l'arrivo delle ultime tartane degli Schiano e cinque giorni prima che il noleggiatore presentasse le ingiunzioni in tribunale, a Livorno ci fu l'Apocalisse: un dispaccio da Gibilterra diede la notizia che a Capo San Vincenzo, la punta più meridionale del Portogallo, i francesi si erano impadroniti di due convogli mercantili diretti a Londra, e salpati qualche tempo prima dal porto franco; sul principio si parlò di 84 bastimenti⁴⁰. La «nuova fa tutta strabiliare la piazza – scrisse quella sera stessa un cronista – per il risico grandissimo che aveva sopra questi due convoj, specialmente gli assicuratori, i quali sono nell'ultime smanie, non potendo reggere assolutamente dopo le tante perdite fatte, a questa che è delle più grandiose e non mai intesa, onde le conseguenze non possono essere se non che funeste»⁴¹. Nei giorni seguenti ci furono fallimenti a catena. I primi a cadere furono i marsigliesi della *Albouy & Co*, e poi, David di Samuel Pegna, Raffael Vita Monselles, Andrea delle Piane, i fratelli Joseph e Beniamino Abendana. Beniamino, il più anziano, ne morì di crepacuore⁴².

Le compagnie triestine non ebbero grandi perdite, operavano a Livorno solo da pochi mesi, ma è difficile credere che Rodriguez da Costa e Bonfil restassero indifferenti a quel che accadeva intorno a loro.

6. Finalmente, il 1 novembre, due delle sei tartane, la *S. Luigi* e la *S. Luigi e S. Carlo* dei padroni Domenico Ladanza e Simone Albano, si misero alla vela per Cadice. Come giunsero sulle alture di Viareggio si trovarono sotto il tiro dei cannoni del corsaro francese *Il Vigilante*. La cattura fu risaputa e commentata in tutta Livorno, nelle più malfamate bettole e all'elegante Caffè del Greco, il ritrovo della gente d'affari. Il sospetto che sotto ci fosse qualcosa di losco sciolse la lingua ai pettegoli, finché il *gossip* non giunse alla dirigenza delle compagnie triestine. Il veneziano Vincenzo Bonfiol ricevette una lettera da un fantomatico Ferdinando Baioni:

Mi viene supposto da Persona sicura – scriveva da Livorno il Baioni – che la vostra Compagnia d'Assicurazioni abbia toccato Sicurtà sopra a diversi carichi di legnami da costruzione di bastimenti da guerra, caricati nella spiaggia di Fiumicino e Sant'Andrea per Cadice da bastimenti con bandiere napoletane, li quali sono di proprietà di Luigi Schiano di Procida, comandati ancora da Padroni procidani, e credo che dette sicurtà siano state fatte da questo Prasca Zenoglio e Comp. di Livorno, ho [sic] pure fatte da Roma. I medesimi bastimenti in n[umero] di sei hanno levato i loro carichi e si sono portati qui tutti e sei, ed essendoci qui il fratello del proprietario, il quale è un sacerdote troppo indegno; Bene intesi come il mercante fece partire due delle dette tartane per Cadice e subito da qui partite, furono predate da Corsari Nazionali Francesi; qui corre voce che sia di comun consenso, cioè fra il mercante (il quale tiene ben assicurati i suddetti Carichi in diversi luoghi) ed il proprietario delle tartane, ch'ancora il medesimo ha preso a conto di nolo pezze mille da 8/r. per bastimento, e se li ha ben assicurati, credo costì, Trieste e Cadice, e poi il detto sacerdote ha fatto il patto ed à convenuto, con i Corsari francesi di darli li detti Carichi Legname, con condizione che li debbiano rendere le sue tartane e un tanto di danaro per ogni carico di legname, come in fatti partiti la mattina da qui, i due bastimenti, la sera si seppe che erano stati predati. E l'indegno Prete subito partì per il Golfo della Spezia perché il Paese qui gridava vendetta⁴³.

Da Trieste partì seduta stante l'avvocato Giovanni Sebastianelli. Intanto Rodriguez da Costa rintracciò Don Girolamo Schiano al Caffè del Greco «in compagnia dei due padroni Lauro e Florentino... non gli feci parola [della] lettera anonima – dirà il giovane agente in tribunale –, ma siccome avevo già saputo che erano stati predati i due bastimenti dei padroni Albano e Ladanza, presi da ciò motivo di pregare il suddetto Schiano, che non lasciasse partire i due bastimenti dei padroni de Lauro e Florentino, onde non rimanessero come i due primi preda del corsaro, ed egli mi diede la sua mano da galantuomo, e mi assicurò presenti i due capitani suddetti, che i due bastimenti non sarebbero partiti fino

al martedì successivo, e si convenne di più che se i pericoli non fossero cessati si sarebbero scaricati i bastimenti, e ci saremmo accomodati rispetto al nolo e cambi marittimi: rimasto in questo accordo col prete Schiano vivevo tranquillo sulla sua parola, quando lunedì mattina seppi, non mi ricordo da chi, che ad onta del convenuto i due bastimenti erano partiti»⁴⁴. È quasi inutile dirlo, ma la previsione si avverò: altre due tartane finirono in bocca al *Vigilante*. Don Girolamo non negherà il colloquio con Rodriguez da Costa, ma si giustificherà col giudice asserendo di aver accettato la richiesta dell'agente alla condizione, per lui essenziale, che fossero revocate le ingiunzioni presentate in tribunale.

A quel punto, su istanza del noleggiatore e degli assicuratori, fu ordinato il scarico delle ultime due tartane e portato il danno in avaria generale davanti ai Consoli del Mare di Pisa, il tribunale competente sulle liti marittime⁴⁵. Nello stesso tempo iniziarono le indagini per inchiodare il prete alle sue responsabilità. Si formò una specie di comitato coordinato dall'avvocato Vannucchi, con Saul Bonfil, Isach Rodriguez da Costa, Giuseppe Bochy, un assicuratore individuale, a cui si unì l'ispettore triestino Sebastianelli. Come si diffuse la voce che si andavano raccogliendo notizie su un presunto accordo tra il corsaro e i proprietari delle tartane si fecero avanti dai bassifondi diversi equivoci personaggi che sostennero di sapere, o di poter venire a sapere, cos'era accaduto, a patto, s'intende, di guadagnarci qualcosa. Intanto, l'11 marzo 1796 si chiudeva il procedimento d'avaria. Il danno dell'interruzione del viaggio delle ultime due tartane fu accollato agli assicuratori, i quali però congelarono l'esecuzione della sentenza e ottennero il sequestro cautelativo dei bastimenti intraprendendo con l'avallo del governo un procedimento criminale a carico del prete. Sebastianelli umiliò una supplica al trono rivelando che erano stati raccolti diversi attestati dai quali «chiara ne risulta la pruova del più grave delitto che attacca di fronte la Società e il Commercio»⁴⁶. Don Girolamo, che ne fu informato, non se ne stette con le mani in mano. Le compagnie erano esposte per circa 31.000 pezze di danno, ma lui si giocava il collo: le più indulgenti leggi penali di Pietro Leopoldo erano state in parte revocate il 1 marzo 1795, richiamando il boia in servizio⁴⁷. Perciò, prima che la causa iniziasse, il prete prese le sue contromisure, e concordò coi legali una linea di difesa: avrebbe sostenuto che era una sporca macchinazione. Perduta la causa di avaria, gli assicuratori si sarebbero risolti a calunniarlo, e così «mi è convenuto rimanere in silenzio senza poter avere il mio – dichiarerò in aula – e a dover soffrire di essere indoverosamente vessato per i maneggi di persone, le quali per giustificare una simile procedura non possono addurre altra ragione che quella di non voler pagare»⁴⁸.

7. L'Auditore di Livorno, Leonardo Frullani, poté istruire il processo quando le contromosse dell'accusato avevano già disinnescato la minaccia⁴⁹. Erano state raccolte le testimonianze di alcuni uomini di mare che sostenevano di essere stati avvicinati dal prete o dal suo factotum, il sensale Antonio Arlotta, per effettuare il lavoro sporco, che poi sarebbe stato accettato dal capitano de *Il Vigilante* Salvatore Fienga. Tra i testimoni, il genovese Agostino Rapallo, che sostenne di aver fatto incontrare il prete con il corsaro, un certo Mattio Bonasich, sedicente capitano di preda per conto del Fienga, o i fratelli Muraglia, confidenti e informatori dello stesso corsaro⁵⁰. Ma la reputazione di tutti questi personaggi non era delle migliori, e la loro testimonianza fu giudicata inattendibile alla prima incongruenza. Carlo Zerbino Ricci, il teste su cui l'accusa faceva il massimo affidamento, aveva invece un aspetto civile e rispettabile. Sosteneva di essere un capitano della cavalleria imperiale e di trovarsi a Livorno come Commissario di Marina, incaricato dell'armamento dei corsari con patente asburgica. Il suo racconto era circostanziato, diceva di essere venuto a sapere che il sensale Arlotta stava cercando un corsaro per concordare una falsa depredazione, e di averlo personalmente contattato con «l'unico fine di verificare se sussisteva questo delittuoso progetto». In seguito Ricci avrebbe incontrato Don Girolamo al Caffè del Greco: «mi disse che andassi presso di lui che aveva bisogno di parlarmi in segreto». Si appartarono «sulle mura dal mulino a vento, ove... il detto Prete mi disse che cercava uno di noialtri capitani repubblicani francesi (credendomi tale) per trattare di un affare». La commedia andò avanti finché Don Girolamo non venne a sapere che Ricci non serviva la Francia e che non poteva fare al caso suo. Ricci, tuttavia, continuò a tenere d'occhio il prete, e «una mattina di buonora» lo trovò «nel Caffè sotto la Locanda del Leon Rosso..., voltava le spalle alla porta e parlava con un capitano corsaro francese». In seguito seppe «che il detto Prete era partito per La Spezia ed aveva fissato col Capitano francese per settemila lire ogni bastimento»⁵¹.

Sebbene non confermata da sufficienti riscontri, la testimonianza del Ricci sarebbe stata l'asso nella manica per incriminare lo Schiano se solo ci si fosse preoccupati di mantenere il riserbo sulla sua esistenza. Ma negli ambienti del porto le voci circolano, e forse fu lo stesso Ricci che si tradì andando in giro a far domande, finché non fu stretto in un angolo e obbligato a ritrattare. Prima ancora che il processo iniziasse gli amici del prete fecero recapitare all'avvocato Vannucchi una dichiarazione del testimone che sosteneva di aver avuto una crisi di coscienza e di non poter confermare le accuse davanti al giudice⁵². Quando poi iniziò il processo, la difesa finì di screditarlo mettendo agli atti la scritta privata con cui gli assicuratori gli avevano accordato una

partecipazione al recupero. Il Ricci si era impegnato a investigare per «somministrare i recapiti e documenti necessari a provare la frode»; in caso di vittoria avrebbe intascato «la parte quarta» della somma risparmiata dagli assicuratori⁵³. Così, la bilancia del giudizio cominciò a pendere decisamente in favore dell'accusato prima ancora dell'escussione dei testi. Servì a poco portare dal giudice Agostino Rapallo, altro teste d'accusa che denunciò di essere stato prelevato, condotto al cospetto del prete e costretto a ritrattare a forza di minacce⁵⁴. E neppure servì la testimonianza della guardia di Sanità di Viareggio, che assistette alla cattura di due tartane dalla battaglia, e che smentì la versione dei marinai. Nel consolato, stranamente presentato a Porto Venere, i marinai avevano dichiarato di essersi difesi, ma la guardia disse di avere udito un solo colpo di cannone.

Il processo si concluse in un'atmosfera irreale. Fuori dall'aula i soldati francesi perlustravano le strade e mettevano i sigilli ai magazzini, il porto era sotto embargo e la gente del popolo che non trovava di che sfamarsi dava sfogo alla rabbia affollandosi attorno all'immagine di una Madonna che si diceva avesse versato lacrime di sangue. L'occupazione militare francese era iniziata il 27 giugno. Dopo le vittorie sugli austro-piemontesi, la presa di Milano e di Bologna, Napoleone aveva ricevuto l'ordine di compiere un'incursione su Livorno per scacciarne i britannici. Vi giunse tardi per arraffare le ricchezze del nemico, che prese il largo proprio mentre le prime avanguardie facevano ingresso in città. Il governatore Spannocchi, che aveva facilitato la fuga, si guadagnò un paio di schiaffoni da parte del generale, che lo destituì e lo costrinse a lasciare la città⁵⁵.

Anche Leonardo Frullani dovette andarsene temporaneamente in esilio. Il processo poté riprendere al suo ritorno, un mese più tardi, perciò il Supremo Tribunale di Firenze ricevette il disegno della sentenza solo agli ultimi di novembre. Tutti i testimoni d'accusa eran pari al Frullani dei bugiardi patentati: troppe le contraddizioni, troppe le incongruenze, per non parlare delle imbarazzanti ritrattazioni; e soprattutto erano troppe le persone che dicevano di essere state messe a parte del segreto. Com'era possibile, si chiedeva il Frullani, che Don Girolamo «volesse progettare a tante diverse persone la preda dei suoi bastimenti, e metterli per così dire all'incanto per le strade e per i Caffè»?⁵⁶ Ad escludere l'intesa criminale c'era poi quel che si era saputo a proposito delle tartane. Tutte e quattro erano state vendute a Porto Venere, non restituite come si era insinuato. Dov'era allora il guadagno del barattiere? Anche dando per buone le 7.000 lire per carico che si pretendeva fossero state pagate, i conti non tornavano. Bisognava credere che il prete avesse «commesso un grave delitto con la sola veduta

di fare un enorme scapito, patentissimo assurdo, che sempre più persuade che la supposta baratteria in sostanza non è che un Romanzo»⁵⁷. La proposta fu di assolvere l'imputato con la formula più ampia dell'insussistenza del fatto. E i tre giudici del Supremo Tribunale furono d'accordo. L'Assessore Paoletti propose anzi di incriminare *ex officio* il Ricci e gli altri testimoni mendaci per calunnia, ma siccome il Frullani non l'aveva esplicitamente chiesto, il Presidente Iacopo Biondi suggerì di «non toccare per ora questo tasto» e aspettare che «l'imputato ne facesse (quando creda di suo interesse di farlo) una formale istanza»⁵⁸.

8. Don Girolamo si guardò bene dal riportare in tribunale il Ricci, di cui non si sentirà più parlare, ma in forza della sentenza assolutoria il 9 marzo 1797 ottenne dai Consoli del Mare la condanna del noleggiatore e degli assicuratori nei procedimenti civili che erano stati sospesi in attesa del pronunciamento del giudice criminale⁵⁹. Gli assicuratori, però, non si dettero per vinti, chiesero la *restitutio in integrum*⁶⁰, da cui scaturirono altri tre processi, il cui unico risultato, tuttavia, fu di rendere la ricostruzione dei fatti molto più nebulosa. Se la versione dell'accusa era apparsa al Frullani un'invenzione romanzesca, anche quella della difesa col tempo si rivelò sempre più inverosimile e stravagante a fronte della montagna di eccezioni e rilievi circostanziali presentati in aula. Ciò che fece maggiore sensazione furono i risultati delle investigazioni di Tommaso Hortis, un altro detective al servizio delle compagnie che fu inviato a Porto Venere, nel covo dei corsari, dove appurò che almeno un paio delle tartane erano state ricomprate sotto falsi nomi da Don Girolamo. L'accusa non poté dimostrare in maniera inoppugnabile che la vendita era stata una simulazione, ma il fatto che il prete l'avesse tenuta nascosta era comunque molto sospetto⁶¹. Per giustificare il loro assistito i difensori sostennero che Don Girolamo non era tenuto ad avvisare gli assicuratori del recupero, e che se si era servito di un prestanome genovese, tal Giacomo Scotto, era solo perché le tartane potessero tornare a navigare con bandiera neutrale per tutto il tempo che si fosse protratta la guerra tra Napoli e la Francia.

Non è possibile riassumere in poche pagine tutta la vicenda processuale. Basti dire che l'accusa rilevò una serie di fatti e circostanze che, se non potevano trovar giustificazione nel quadro di un progetto criminoso ben congegnato, denotavano comunque un comportamento quanto meno irregolare e non troppo motivato da parte dell'accusato. Si discusse a lungo, ad esempio, di due contratti di cambio marittimo eseguiti alla vigilia della partenza delle tartane, che gli agenti delle compagnie avevano assicurato senza fare obiezioni. Col senno di poi si so-

spettò un'altra simulazione per aumentare l'entità dell'indennizzo. Per provarla l'accusa rilevò vizi formali nei contratti, e si sforzò di dimostrare con testimoni che le tartane avevano preso il mare con la cambusa vuota, segno evidente che non si aveva intenzione di giungere fino a Cadice, e che i denari del cambio, se mai esistiti, non erano serviti per le provvigioni. Tanti interrogativi rimasero senza una valida risposta: perché la partenza delle prime due tartane fu differita, e alla fine permessa dopo che il *Il Vigilante* giunse e ripartì dal porto di Livorno? Perché i padroni presero la rotta più lunga invece di puntare su Capo Corso e da lì proseguire per la loro destinazione? Perché il giorno stesso della prima spedizione, o quello immediatamente successivo, Don Girolamo si mise in cammino per La Spezia e Porto Venere?

Ad aggravare la posizione del prete ci fu la notizia che si trovasse implicato, insieme al fratello Luigi, in altre dispute per sospetta truffa. Mentre a Livorno si dibatteva sulle tartane predate dal *Vigilante*, a Napoli Luigi Schiano era portato alla sbarra per aver chiesto l'indennizzo di un carico di sale che le autorità di Trapani negavano gli fosse mai stato consegnato. Le parti avevano risolto la questione in via extragiudiziale, concordando lo storno della polizza e la restituzione dei premi, mentre per un'altra accusa di simulata caricazione Don Girolamo era riuscito a discolarsi davanti ai Consoli del Mare di Pisa. Restavano tuttavia aperte altre tre liti per due tartane catturate dai barbareschi presso Terracina, e per un carico di vino che Nicola Ambrosiano – lo stesso padrone che fu poi incaricato della spedizione del legname – avrebbe dovuto condurre a Genova. Ambrosiano nell'aprile del 1795 aveva fatto consolato a Porto S. Stefano dichiarando di essere stato depredato, ma dai registri della Sanità di Pozzuoli non risultava che avesse in stiva il vino di cui chiedeva l'indennizzo⁶².

La questione più inestricabile rimase paradossalmente il movente. La prima sentenza aveva escluso la baratteria perché si era ritenuto che l'accordo col corsaro difficilmente avrebbe portato un lucro, ma era una valutazione piuttosto sconcertante tenuto conto che solo l'ammontare delle coperture sul corpo delle tartane e sui cambi marittimi – escluso cioè il valore dei carichi – eccedeva le 13.000 pezze. Tuttavia, neppure le analisi condotte dai periti del processo civile fornirono elementi risolutivi, ma solo valutazioni opinabili, basate per lo più sulle stime contenute nelle polizze assicurative, perché per il legname non si disponeva delle polizze di carico e delle fatture, e rispetto alle tartane non c'era modo di valutarle in modo affidabile, essendo impossibile, scrissero i periti, «dar nel giusto segno della valuta di un bastimento che non si abbia nell'attualità sotto occhio»⁶³.

Fu richiamata l'attenzione sul gran numero di complici che l'accusa aveva attribuito al presunto barattiere, una circostanza ritenuta poco credibile, perché le probabilità di essere scoperti sarebbero state enormi. I Consoli, come pure, nel 1801, gli Auditori di Rota, pensarono che sarebbe bastato questo solo rilievo per escludere il reato: il guadagno del barattiere, se c'era, era condizionato alla lealtà di molti altri delinquenti al par suo che avrebbero accettato di reggergli il sacco, ma siccome la lealtà era da considerarsi merce rarissima tra gente di quella risma, tutto il piano criminale immaginato dall'accusa, secondo i giudici, non poteva stare in piedi. Si dimenticava però che nel novero dei supposti complici c'erano prima di tutto i marinai, tutti procidani e tutti legati agli Schiano da chissà quanto tempo; non erano manodopera salariata raccolta in giro per i porti del Mediterraneo, a rigore non erano nemmeno dei salariati perché erano retribuiti *a parte* sul profitto dei noli, perciò ci sarebbe stato più di un motivo per credere che la loro fedeltà agli Schiano fosse assoluta. D'altra parte, tutti gli elementi acquisiti dalle perizie, per quanto poco esatti e suscettibili di rettifiche, lasciavano intendere che la presunta baratteria avrebbe potuto fruttare tutt'al più 4.000 pezze, ma a condizione che il corsaro fosse stato ai patti, perché altrimenti per lo Schiano ci sarebbe stato uno scapito di analoga entità. Da una parte, quindi, un «mediocre guadagno» e dall'altra l'alta probabilità che qualcuno dei complici sconfessasse gli impegni o tradisse il segreto. Come scrissero i giudici, il prete si sarebbe trovato «nella più totale incertezza», e in tali condizioni era impensabile che avesse voluto mettere in gioco il patrimonio, la reputazione e la vita⁶⁴.

Ma nell'incertezza si trovarono anche i giudici, perché al di là della profittabilità del delitto – che fu ammessa, ma sempre in via ipotetica, dalla sentenza del 1804 –, la ricerca della verità dovette sempre fare i conti con un'aporia insormontabile. Nel 1797 i Consoli del Mare si erano rifiutati di riesaminare l'ipotesi della baratteria, già esclusa in maniera perentoria dalla sentenza penale, ma nel 1801 la Rota, di fronte al «vistoso apparato e la moltitudine di argomenti» dell'accusa accettò di farlo, seppur precisando che avrebbe ammesso solo «prove pienissime e concludenti in sé stesse», avuto riguardo alle gravi conseguenze che potevano derivarne per il convenuto⁶⁵. Ma di prove pienissime e concludenti non se ne trovarono, mentre gli indizi circostanziali e congetturali, per quanto numerosi, risultarono tutti inservibili essendo costituiti del loro presupposto logico. I giudici non poterono ammettere, ad esempio, che il riacquisto delle tartane potesse essere una simulazione: «il discorso – dissero – sarebbe stato giusto quando in antecedente fossimo stati certi della baratteria medesima; ma nell'incertezza totale se questa sia stata mai commessa, ognuno è in grado d'intendere che la

causa di simulare, la quale fa d'uopo che sia certa in sé stessa, o almeno nell'opinione del simulante, non potea ripetersi dalla baratteria»⁶⁶. Prigionieri di un circolo vizioso, i giudici di Rota confessarono tutto il loro sconcerto: erano stati presentati molti indizi «urgenti, gravi e inferenti assai d'appresso» il delitto, ma lo stesso delitto era escluso in linea di principio, e non lo si poteva far risorgere senza prove schiaccianti. Ubaldo Maggi, uno dei giudici del terzo processo, si rifiutò di porre la firma sull'assoluzione, mentre gli altri due spiegarono che gli indizi e gli argomenti dell'accusa «avevano tutta l'apparenza del vero, e l'attività di sorprendere, e sedurre anche gli spiriti più penetranti e più schiariti e dopoché col più gran treno erano stati ben discussi e scandagliati, avevano seguito a fare la più grave impressione nell'animo dell'altro Congiudice [il Maggi], e tenuto ancora noi per assai lungo tempo in uno stato di perplessità e dubbiozza»⁶⁷.

Nel dubbio la sentenza del 1797 fu confermata: la baratteria restò un romanzo, gli assicuratori dovettero pagare le avarie e i sinistri, ma furono assolti dalle spese processuali. Un'assoluzione che le sentenze del 1801 e 1804 non motivarono in maniera chiara. Ci penseranno, allora, i giudici dell'ultimo processo, intentato dai padroni Andrea di Martino e Niccola Ambrosano nel 1805, due anni dopo la dipartita del loro principale Girolamo Schiano. I due procidani fecero ricorso per ottenere il pagamento dei danni e delle spese causate dal sequestro delle tartane in occasione dell'incriminazione di Don Girolamo, ma i giudici di Rota accertarono che il sequestro, seppur ordinato, non era mai stato portato ad effetto, e colsero l'occasione per spiegare perché gli assicuratori fossero stati assolti dalle spese. Il pagamento delle spese sarebbe stato doveroso se le accuse si fossero rivelate caluniose o temerarie, ma le compagnie avevano più di una ragione per sospettare il dolo. E tutte le ragioni le aveva fornite la controparte «con più e diversi atti inconsiderati, imprudenti ed affatto irregolari». «Non è mai dovuta indennità a colui che agisce in un modo equivoco, e che può dar luogo a dei fondati sospetti»⁶⁸. Dopo tutto l'accusa non era stata un «romanzo», era invece ampiamente giustificata «dal fatto dell'istesso reo convenuto, dagli atti suoi meno circospetti, e vestiti coll'apparenza la più illudente di reità»⁶⁹.

9. L'«azione famosa» a carico di Don Girolamo Schiano si dipanò lungo un decennio che fu tra i più difficili nella storia d'Europa, e di Livorno in particolare. Per la sua importanza strategica, il porto franco tra il 1796 e il 1801 subì quattro diverse occupazioni militari prima di entrare stabilmente nella sfera di influenza francese. Il commercio fu paralizzato dai blocchi navali e assoggettato a molte gravose contribu-

zioni dal padrone di turno, per un ammontare che alla fine fu valutato sui venti milioni di lire⁷⁰. Ma fu anche l'epoca in cui la piazza mercantile trovò la forza di riorganizzarsi, facendo leva sulla nuova formazione sociale che stava emergendo dalle macerie del vecchio sistema corporativo delle «nazioni». Data la latitanza delle legittime autorità, gli occupanti trovarono un interlocutore attendibile nella deputazione dei negozianti che dal 1769 presiedeva alla *Stanza dei Pubblici Pagamenti*, vale a dire la camera del *clearing*. I negozianti, per lo più degli stranieri che operavano nel porto franco in virtù dei vecchi privilegi medicei, furono riconosciuti come rappresentanti naturali della società civile, e perciò stesso autorizzati ad agire in supplenza dello stato; di fatto furono obbligati dalle circostanze a mettere da parte le rivalità nazionali, a toscanizzarsi, e per la prima volta ad agire da classe dirigente. Nei momenti più critici sostituirono lo Stato in tutto e per tutto: esigettero i tributi, misero in piedi una milizia per tutela dell'ordine pubblico, organizzarono un servizio di guardia costiera, e nel luglio del 1799 ricevettero persino la capitolazione del generale d'Argoubet, costretto ad abbandonare la città dall'incalzare dell'esercito austro-russo e delle bande sanfediste aretine⁷¹.

Il merito «patriottico» dei negozianti ricevette un riconoscimento ufficiale già all'indomani della prima occupazione francese. Il 1 febbraio 1798 Ferdinando III ratificò per rescritto la funzione di pubblica rappresentanza che la deputazione si era conquistata sul campo: era il primo passo verso la costituzione della Camera di Commercio, che avverrà tre anni più tardi⁷². In quel frangente, tuttavia, i negozianti avevano creduto di meritare ben più sostanziose ricompense, e perciò avevano disteso un memoriale chiedendo al governo alcune misure indispensabili alla ripresa dei traffici. In particolare avevano chiesto che il tribunale dei Consoli del Mare fosse trasferito da Pisa a Livorno, che alla loro deputazione fossero accordati poteri giurisdizionali sulle avarie e sulle cause inferiori alle 500 pezze, e che fossero presi provvedimenti sulle «prove di mare», in modo da porre un argine agli inganni e alle più spudorate pretese dei marinai. Tutte le richieste ebbero l'appoggio dell'Auditore Frullani, che abbiamo già incontrato come giudice nel primo processo, e che negli anni a seguire sarà chiamato ad alti incarichi governativi.

I negozianti non erano più quelli di un tempo, «la disgrazia – scrisse il Frullani nella nota informativa al memoriale – [li] ha ravvicinati... ha estinti gli odi e le gelosie, e riuniti in un certo corpo hanno pensato al bene generale del commercio, a cercare dei mezzi per ravvivarlo e renderlo anche più florido e più grande»⁷³. La riforma della giustizia era uno di questi mezzi. Frullani elaborò un piano per redistribuire le com-

petenze tra i tribunali dello stato, in modo da trasferire i Consoli senza inimicarsi i curiali pisani, e poi appoggiò la proposta di creare una corte di negozianti, affiancati magari da un assessore⁷⁴. I mercanti sarebbero stati degli ottimi giudici delle avarie, «che son cause di fatto» e per la cui risoluzione valeva molto di più la loro esperienza delle cognizioni astratte apprese con lo studio della legge. Le avarie sono cause semplici, «si riducono a calcoli e all'esatta cognizione dei danni», ma nello stesso tempo, notava il Frullani, sono cause «dell'ultima importanza e son quelle che hanno rovinato tutti gli assicuratori di Livorno, che hanno screditato il Consolato di Pisa, e che hanno portato e portano un gran danno alla Piazza»⁷⁵. Per regolare le avarie serviva «della probità, dell'onestà e la veduta del pubblico benes». E trattandosi poi di «cause di fatto», bisognava che i fatti fossero riferiti nella nuda verità. Tornando forse col pensiero al caso Schiano, Frullani convenne che si dovesse disciplinare in modo più rigoroso la materia delle prove di mare:

Tanto i negozianti nazionali quanto gl'esteri si son lamentati e si lamentano dell'incremento d'immoralità nelle genti di mare, ed hanno imputato particolarmente i nostri tribunali d'una soverchia facilità a favore dei capitani sugli articoli dei danni sofferti delle avarie, delle assoluzioni ecc. E gli esteri son giunti fino a prendere la risoluzione di evitar per patto e convenzione i giudizi dei tribunali toscani. È necessario, dunque, un efficace provvedimento che a senso mio non può ottendersi se non colla pubblicazione di una legge⁷⁶.

La Toscana fu nuovamente occupata dai francesi nel marzo del 1799, perciò la riforma dell'ordine giudiziario fu rimandata a tempi migliori. I Consoli del Mare furono aboliti solo nel 1808, dopo che il Paese fu incorporato all'impero napoleonico, e contestualmente fu creato a Livorno un Tribunale di Commercio, dove sedettero quattro giudici eletti tra i «commerçans notables» del circondario⁷⁷. La legge sulle «prove di mare» vide invece la luce già nel 1803, durante l'effimero regno d'Etruria. La Consulta, massimo organo giurisdizionale dello stato, alla cui presidenza fu chiamato proprio il Frullani, licenziò un editto che andò a integrare le norme introdotte dal Pierallini nel 1789, e prefigurò la più completa disciplina che da lì a sei anni sarebbe stata estesa anche alla Toscana col codice di commercio francese.

Il nuovo editto, sulla cui promulgazione Baldasseroni rivendicò un merito, prescrisse termini tassativi per la presentazione del consolato, obbligò i capitani al deposito di tutti i documenti di riscontro, e riformulò la disciplina delle perizie⁷⁸. L'obbligo di presentare il consolato entro 24 ore dall'approdo esisteva anche prima, ma le finalità della regola erano eluse permettendo ai capitani di *appuntare il consolato*, ossia

di notificare in via cautelativa, e in termini generici, che la nave e/o il carico potevano aver patito un danno, riservandosi di presentare una denuncia particolareggiata e motivata in un secondo tempo, perciò il consolato vero e proprio «avevan tempo a distenderlo a loro piacimento» e se c'erano reclami dei ricevitori del carico «o veniva in capo ai capitani di abusare del loro diritto, l'atto si distendeva più a seconda delle circostanze che della verità dell'accaduto»⁷⁹. Si fece in modo che il termine delle 24 ore fosse osservato, esigendo inoltre il deposito del libro di bordo da tutte le navi sopra le 200 tonnellate. L'ufficiale portuale che prendeva i primi contatti coi nuovi arrivati era il ministro della Sanità marittima, perciò si pensò di addossargli anche il compito di interrogare i capitani per sapere se avessero «sofferti infortunj», nel qual caso lo stesso ministro avrebbe ritirati la denuncia e il giornale, o ne avrebbe disposto il deposito in Lazzeretto se alla nave fosse stata prescritta la quarantena sanitaria, per farli poi vistare dal Sotto-cancelliere del tribunale, cui spettava il controllo sulla genuinità delle annotazioni. Infine, per impedire che fosse portato in avaria il deterioramento naturale della nave fu ordinata la consegna di un «esatto inventario di tutti gli attrazzi e armamento» certificato dall'ufficio d'immatricolazione che aveva rilasciato la bandiera⁸⁰. Col codice napoleonico si andò oltre, perché si impose di far peritare la nave ogni volta che ricevesse un carico, per poi registrare la perizia, il «procès verbal de visite», al tribunale di commercio⁸¹.

L'altra questione su cui intervenne l'editto furono appunto le perizie, che i Consoli, come abbiamo visto, affidavano ad un paio di esperti scelti tra i costruttori navali. L'editto rinnovò tutta la materia ammettendo per la prima volta la figura del perito di parte. Sarebbero stati abilitati non più di dodici periti, tutti costruttori con dieci anni d'esperienza e «riconosciuti per idonei e onesti»⁸². Ricevuta la citazione, la parte avrebbe scelto il suo uomo dalla lista degli abilitati, e per garanzia degli assenti sarebbe stato nominato un perito d'ufficio. Per assicurarsi che le parti trovassero un accordo in tempi rapidi fu poi istituita la figura del «perito confidenziale del tribunale». Doveva avere il brevetto di capitano, conoscere l'arte nautica e la carpenteria, ma soprattutto doveva avere grande autorevolezza «all'effetto che intervenga a tali visite e perizie, e nella combinazione dei recapiti e carte di mare, che avrà diritto di farsi presentare dagli interessati in causa, rilevi a due periti costruttori se sia giusta, e congrua la causa e precedenza dei danni, e se sia tale la loro natura e qualità da meritare che il Magistrato gli comprenda in tutto o in parte tra quelli che sono refettibili in avaria»⁸³.

Anche prima dell'editto i Consoli del Mare si limitavano il più delle volte a ratificare gli accordi extragiudiziali raggiunti dai procuratori

legali⁸⁴, ma adesso, con i periti di parte, e le funzioni decisorie accordate al perito confidenziale, si era trovato il modo di accelerare le cause, mettendo fuori gioco l'avvocatura pisana e trasferendo la sostanza del procedimento sulle banchine del porto. Era una soluzione a suo modo geniale, a metà strada tra rito ordinario e arbitrato privato, dove si avevano i vantaggi dell'una e dell'altra forma di decisione senza i loro difetti: una giustizia celere e di poca spesa, come nell'arbitrato, ma anche la validità *erga omnes* delle decisioni, che restavano a tutti gli effetti delle sentenze emesse dal tribunale con il dovuto riguardo agli interessi degli assenti.

10. Se il caso Schiano ebbe ricadute legislative è perché evidenziò i coni d'ombra della giustizia durante una congiuntura molto difficile, che ebbe tra i suoi effetti di modificare i rapporti di forza tra assicurati e assicuratori e accelerare i cambiamenti. Le ditte tradizionali, che consideravano la sottoscrizione delle polizze come un'attività sussidiaria e collaterale entro un quadro di relazioni improntate alla solidarietà tra mercanti, erano una realtà al tramonto, appartenente al vecchio mondo corporativo. Il loro posto sarebbe stato occupato da pochi colossi finanziari orientati in via prioritaria alla speculazione sul rischio. Dei tecnici specializzati ne avrebbero assunto la direzione, elaborando protocolli contrattuali su criteri di rigore scientifico per poi applicarli con la metodica regolarità della burocrazia, così da avviare un processo di accumulazione allargata e garantire buoni dividendi agli azionisti. Le compagnie avrebbero marginalizzato i *brokers*, che nella precedente configurazione occupavano il centro direttivo del mercato, e avviato una standardizzazione dei prodotti destinata a ribaltare la dinamica dell'offerta. Sin dal medioevo l'assicurazione era pensata come la compravendita di un rischio individualizzato, la cui estensione non poteva essere delimitata a priori in maniera troppo precisa, nonostante il formulario legale: la descrizione unilaterale del rischio lasciava ampi margini d'incertezza, non solo per le reticenze o le amnesie dell'assicurato. Ma alla lunga la forza contrattuale delle compagnie avrebbe ridotto le asimmetrie informative. La polizza sarebbe divenuta un contratto di adesione, e il mercato dei rischi sarebbe stato trasformato in un mercato di garanzie standard definite su quadri predittivi resi più rigidi dalla scienza attuariale e dai molti adempimenti imposti all'assicurato. Per rendere redditizie le assicurazioni e farne un terreno di accumulazione fu necessario, insomma, che l'impresa si riorganizzasse, aumentasse di peso politico per modificare il quadro legale, e si servisse dell'accresciuta forza contrattuale per mettere in opera un dispositivo disciplinare tale da rendere meno imprevedibile almeno il fattore umano.

Nella transizione da un modello all'altro molte cose dovevano cambiare, tra queste il regime della prova del sinistro. Le leggi del mare si erano formate nel tardo medioevo per dominare un contesto molto più insicuro di quello della fine dell'Antico Regime. A quei tempi bisognava che la navigazione fosse straordinariamente protetta e incoraggiata, perciò era bene che le liti tra caricatori e trasportatori nel dubbio fossero risolte nella maniera più favorevole, o meno penalizzante, per gli uomini di mare. Il *favor juris* si traduceva anche nell'accettazione di una certa casistica derogatoria al principio di volontarietà del danno che gli interpreti della *Lex Rhodia*, avevano indicato quale condizione dirimente per ammetterne l'indennizzo in avaria generale⁸⁵. Ma per Emerigon, Allan Park e Baldasseroni non era più ammissibile che i caricatori e i loro assicuratori continuassero ad accollarsi altri danni oltre a quelli che li riguardavano direttamente o che erano stati sopportati in maniera inequivocabilmente volontaria per la salvezza della nave, del carico e dell'equipaggio; alcuni danni fortuiti, come lo strappo delle gomene, la perdita delle ancore, i danni all'alberatura, o gli stessi danni riportati in combattimento contro pirati e corsari, passavano per volontari ed erano portati in avaria in virtù di un inveterato, e non più giustificabile, costume *contra lege*; oppure grazie agli artifici retorici delle denunce di consolato, per l'abilità dei procuratori e anche per la compiacenza o il disinteresse dei giudici, i quali, del resto, non disponevano quasi mai di elementi probatori per smascherare le dichiarazioni mendaci.

11. Nel corso dell'«azione famosa» i legali delle compagnie si sforzarono di dimostrare che la baratteria, facendo leva sulla menzogna, era un reato per il cui accertamento sarebbe stato necessario un regime facilitato della prova, almeno in sede civile. La baratteria, si disse, consiste in un'«occulta e latente operazione dell'animo del barattiere», e siccome «di sua natura incontra... una difficoltà gravissima per essere manifestata», non sarà mai possibile provarla senza il ricorso ad una via indiretta⁸⁶. Bisognava quindi che fossero autorizzate le prove congetturali e circostanziali, prove che potevano essere attendibili quanto la prova provata, a patto che non si deviasse dalla logica più stringente. I legali Landi e Poschi riconobbero che i molti indizi presentati contro Don Girolamo, singolarmente presi, potevano avere spiegazioni diverse e contraddittorie, ma il loro «cumolo... e la riunione di tante circostanze in un medesimo soggetto prova dimostrativamente il fatto [cioè la baratteria], ancorché doloso, e non presumibile; perché non può altrimenti giudicarsi possibile – scrissero – che tante specialità si siano riunite in un soggetto istesso, servendo di lume l'una e all'altra circostanza per escludere che con una serie di pretesti mendicati si ponga in essere

quell'inverosimile assoluto e quell'impossibile morale che costituisce appunto la dimostrazione positiva, e la prova pienissima del sospetto fondato, del dolo e del delitto che basta agli effetti civili»⁸⁷.

I giudici convennero che nelle spiegazioni di Don Girolamo c'era dell'inverosimile, la sua condotta «irregolare» fu ritenuta «inferente da presso il delitto», ma non se la sentirono di invalidare i testimoniali dei marinai considerandoli dei «mendicati pretesti», anche perché non sembrava credibile che Don Girolamo sperasse davvero di ricavare un guadagno da un piano delittuoso così mal congegnato.

D'altra parte, perché escludere la possibilità di un azzardo finito male? La stravagante condotta di Don Girolamo avrebbe trovato una più logica spiegazione immaginando che fosse intervenuto un imprevisto a far saltare l'accordo tra il prete e il corsaro. Dopo tutto l'impresa armatoriale degli Schiano si trovava in condizioni pericolanti. Si poteva immaginare che Don Girolamo, accortosi tardi di non poter garantire il trasporto del legname, avesse deciso per togliersi dai guai di disfarsi delle tartane col minore danno possibile, e che l'intesa in origine riguardasse tutte e sei le tartane noleggiate per Cadice, e infine che il discarico delle ultime due tartane imposto dagli assicuratori fosse servito di pretesto al Fienga per disattendere gli impegni. Pur avendo in mano le polizze, Don Girolamo ne sarebbe uscito con le ossa rotte. Per due delle sei tartane fu portato in tribunale il contratto di riacquisto, decisamente sospetto agli occhi dagli assicuratori, ma neppure di queste due si ebbe mai la certezza che fossero state riconsegnate al proprietario⁸⁸.

Tuttavia, chiedere ai giudici un simile sforzo d'immaginazione era probabilmente troppo, e di fatti si disse che le ricostruzioni dell'accusa erano soltanto un romanzo. È vero che anche Don Girolamo, incalzato dai rilievi degli avversari, in seguito si rivelò un romanziere di vaglia, ma tutte le sue confusionarie discolpe non poterono mettere in discussione la sentenza penale e le deposizioni dei marinai. Servì a poco anche l'argomento della recidiva. I giudici che nel 1801 appresero dell'esistenza di altri cinque sospetti di frode, respinsero il rilievo, giudicandolo un'insinuazione calunniosa, perché riguardo a tali fatti, «ben lungi dal portarsi alcuna sentenza o dichiarazione di giudice... non si adducevano che delle congetture per la maggior parte imperfette, e incapaci a fronte dei consolati e di altri esclusivi riscontri di formare una legittima prova»⁸⁹.

Le sentenze di cui si rimarcava la mancanza sarebbero giunte di lì a poco. L'Auditore di Livorno Ranieri Fortunato Benvenuti nel 1802 accolse le istanze degli assicuratori che avevano accusato i fratelli Schiano di aver indebitamente riscosso l'indennizzo delle tre tartane predate dai barbareschi presso Terracina e Porto S. Stefano, la *S. Antonio da Padova*, di Padron Antonio Caciottolo, la *Madonna della Pietà* di Padron

Antonio Schiano, e la *S. Andrea* di Padron Niccola Ambrosiano. In tutti e tre i casi fu appurata la simulata caricazione, e quindi la mancanza del rischio, in base a prove congetturali. A differenza dei giudici che avevano esaminato «l'azione famosa», Benvenuti valutò la mancanza delle patenti sanitarie e della documentazione del carico come motivo sufficiente per ritenere mendaci le dichiarazioni dei testimoniali e per condannare gli Schiano, in quanto barattieri, alla restituzione del maltolto⁹⁰. Le sentenze ebbero unicamente effetti civili, e non produssero ricadute sull'«azione famosa», per la cui riapertura, atteso il rescritto granducale che ordinava l'azione criminale, sarebbe stato necessario ricominciare tutto da capo, un'eventualità che si preferì evitare, tanto più che nel 1803 sia Don Girolamo che Luigi Schiano erano passati – non si sa in quali circostanze – nel mondo dei più.

12. Le nuove norme del 1803 aumentarono i controlli e gli adempimenti, prefigurando l'attuale sistema delle certificazioni, ma predisporre le condizioni per acquisire una serie di elementi di raffronto non sarebbe forse bastato se nello stesso tempo non si fosse indebolito l'assioma legale a favore dei naviganti, spostando il baricentro politico della giurisprudenza⁹¹. I giudici dell'«azione famosa», che pure si erano ritirati all'idea di condannare Don Girolamo Schiano, avevano d'altra parte accettato di discutere la veridicità dei consolati, e quel lungo dibattito, insieme alle sentenze dell'Auditore Benvenuti, avevano inaugurato un inedito stile giudiziario che meritava di passare in dottrina, almeno a giudizio del Baldasseroni, che ne segnalò l'importanza nel *Dizionario ragionato di Giurisprudenza*, pubblicato poco dopo la promulgazione del codice napoleonico. Il consolato, o rapporto – come era chiamato dal codice – «sebben verificato dall'esame» di due membri dell'equipaggio, «non fa una fede tale — scrisse Baldasseroni – che non possa essere distrutta da prove in contrario, risultanti o dai processi verbali dello stesso capitano, o di un altro; o dal deposito di altre persone dell'equipaggio non esaminate nella verifica del rapporto; o dalla *combinazione di certe circostanze avverate che dimostrino la falsità dei fatti contenuti*». E che le prove in contrario potessero avere natura circostanziale restava stabilito, se non dal diritto positivo quanto meno dal precedente, perché «questo articolo – concluse il giurista – fu seriamente discusso ai termini dell'antica legislazione, ed ammesso per le nullità dei consolati, o rapporti di cinque [sic] padroni napoletani rappresentati da un certo Schiano di Procida con sentenze dell'Auditore del Governo di Livorno del dì 20 giugno 1801 [sic]»⁹².

Il fatto che un giudice toscano avesse accolto elementi probatori che per loro natura eccedevano i limiti procedurali ricevuti dalla tradizione

non avrebbe avuto un rilievo tanto innovativo se non fosse intervenuto in un momento di profonda rielaborazione degli assetti del mercato assicurativo, e in un quadro di più generale convergenza politica intorno al problema dell'unificazione giuridica e amministrativa. Per i giuristi della generazione di Baldasseroni, che sin dagli anni Ottanta si erano adoperati per ricondurre a unità le leggi e superare il pluralismo giurisdizionale dell'Antico Regime, la codificazione napoleonica fu un'epifania entusiasmante, di colpo sembrò possibile riunire tutti i popoli d'Europa attorno a regole comuni, lasciandosi dietro i molti localismi che avevano alimentato per secoli tante incomprensioni e diffidenze esiziali alla prosperità e al progresso civile. «Popoli quasi innumerabili, di usi, Leggi e favelle diverse» formavano adesso «quasi una sola famiglia» per merito del «grande Eroe del secolo decimo ottavo»; ed «era di ragione e di necessità, scrive Baldasseroni nel 1810, «che conoscessero una sola Legge per tutti i rapporti sociali, e con questa si regolassero tutte quelle disposizioni che le Leggi particolari, e tra loro diverse, rendevano per l'avanti varie ... in ogni Stato e quasi in ogni Città»⁹³. L'Impero aveva finalmente la forza e le energie intellettuali per dare concreta attuazione al vecchio sogno universalista; sembrava perfino in grado di svellere alla radice le più inveterate abitudini che avevano fino ad allora tenuto disuniti i popoli; si pensi all'unificazione dei pesi e delle misure, una grande opera che appena un paio di decenni prima sarebbe stata considerata da molti un vagheggiamento insensato. Ma Napoleone ha dato il metro al mondo: «il Codice Napoleone – scrive ancora Baldasseroni – ha provveduto ad ogni occorrenza nelle Civili contrattazioni, e il Codice di Commercio ha perfezionato quell'opera che Egli si era proposto per felicitare le Nazioni al suo governo soggette; ed il Codice di Procedura ha tolto di mezzo tutti quegli abusi, che la diversità delle pratiche, e le viziose consuetudini, avevano a poco a poco introdotti nei diversi Tribunali di ogni nazione. Noi dunque abbiamo una sola Legge, che fissa i diritti degli uomini posti in società, una sola Legge, che regola le contrattazioni commerciali; una sola Legge che determina il modo di esercitare le Azioni e di farsi render giustizia»⁹⁴.

Siamo ancora ovviamente molto lontani dall'averne una sola legge, nonostante la globalizzazione degli ultimi decenni. A dispetto di tutti gli sforzi per uniformare le regole del mare e dei mille occhi satellitari che permettono oggi di controllare in tempo reale ogni nave in navigazione sulla superficie degli oceani, il romanzo del barattiere continua imperterritito, magari su un livello più alto: il capitano non ha più bisogno di mentire, ci sarà chi lo fa per lui. Un tempo, deplorando la difformità delle leggi e il pluralismo giurisdizionale, si pensò che per prevenire le frodi sarebbe stato utile predisporre un sistema di certificazioni. Fu

difficile non convenire su un rimedio tanto ragionevole, salvo poi dividersi al momento di portarlo ad effetto, in ragione delle molte convenienze particolari, tanto che oggi di certificazioni ne abbiamo troppe, ed è proprio il pluralismo delle certificazioni e dei registri navali che desta maggiore preoccupazione.

ANDREA ADDOBBATI

Università di Pisa

andrea.addobbati@unipi.it

Note al testo

¹ Ascanio BALDASSERONI, *Trattato delle Assicurazioni Marittime*, Stamperia Bonducciana, Firenze 1786, I, p. 1. Su Ascanio Baldasseroni (1751-1824), padre del più famoso Giovanni che fu ministro di Leopoldo II, cfr. la voce del DBI di R. MORI.

² Balthazard-Marie ÉMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, par Jean Mossy, Marseille 1783, 2 voll.

³ Per una sintesi sul mercato assicurativo italiano di età moderna cfr. A. ADDOBBATI, *Italy 1500-1800: Cooperation and Competition*, in A. LEONARD (ed.), *Marine insurance: origins and institutions, 1300-1850*, Basingstoke 2016, pp. 46-77.

⁴ F. BASILIO, *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di Riunione degli Assicuratori*, Trieste 1911, L. PANARITI, *Assicurazione e banca: il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)*, in R. FINZI, L. PANARITI, G. PANJEK (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste, II. La città dei traffici (1719-1918)*, Trieste 2003, pp. 369-482.

⁵ G. GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984, L. PICCINNO, *Genoa 1340-1620: Early Development of Marine Insurance*, in LEONARD (ed.), *Marine insurance cit.*, pp. 24-45; F. ASSANTE, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento: storia della «Real Compagnia», 1751-1802*, Napoli 1976.

⁶ Cfr. A. ADDOBBATI, *Commercio rischio guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Roma 2007; G. STEFANI, *L'assicurazione a Venezia. Dalle origini alla fine della Serenissima*, Trieste 1956; C. SCHWARZENBERG, *Ricerche sull'assicurazione marittima a Venezia, dal dogado di Pasquale Cicogna al dogado di Paolo Renier*, Milano 1969.

⁷ F. EDLER DE ROOVER, *Early Examples of Marine Insurance*, in «Journal of Economic History», 5 (1945), pp. 172-200; L. PIATTOLI, *Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel medioevo*, in «Archivio Storico Italiano», 7/18 (1932), pp. 205-57; F. CECCARELLI, *Un mercato del rischio: assicurare e farsi assicurare nella Firenze rinascimentale*, Venezia 2012.

⁸ ADDOBBATI, *Commercio rischio guerra cit.*, pp. 152-4, 230-4.

⁹ In Inghilterra le compagnie apparvero, com'è noto, intorno al 1720, ma nel continente, fatte salve le eccezioni di Copenhagen, Rotterdam e di un tentativo fallimentare ad Amburgo, bisognò attendere la crisi della guerra di successione austriaca per avere la prima ondata di incorporazioni. Cfr. F. MARTIN, *The History of Lloyd's and of Marine Insurances in Great-Britain*, London 1876, (new ed. 2004); D.E.W. GIBB, *Lloyd's of London: A Study in Individualism*, London 1957; A.H. JOHN, *The London Assurance Company and the Marine Insurance Market of the Eighteenth Century*, in «Economica», 25 (1958), pp. 126-41; B. SUPPLY, *The Royal Exchange Assurance. A History of British Insurance*, Cambridge 1970; CH. KINGSTON, *Marine Insurance in Britain and America, 1720-1844: A Comparative Institutional Analysis*, in «The Journal of Economic History», 67/2 (2007), pp. 379-409; F. SPOONER, *Risks at sea: Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge 1980; S. GO, *Marine insurance in the Netherlands*

1600-1870: *A Comparative Institutional approach*, Amsterdam 2009; M.A. DENZEL, *The Price of Minimalizing the Risks at Sea: The Hamburg Marine Insurance Rates in the 18th and Early 19th Century*, in G. NIGRO (a cura di), *I prezzi delle cose nell'età preindustriale: selezione di ricerche*, Firenze 2017, pp. 367-83; J.F. BOSHER, *The Paris Business World and the Seaports Under Louis XV. Speculators in Marine Insurance, Naval Finances and Trade*, in «Histoire sociale/Social history», 12/24 (1979), pp. 281-97; A. BARTOLOMMEI, *Les compagnies par actions à Cadix: les limites d'une exploitation rationnelle du risque maritime (1778-1808)*, in G. CHASTAGNERET, B. MARIN, O. RAVEAUX, C. TRAVAGLINI (dir.), *Les sociétés méditerranéennes face au risque*, Le Caire 2012, pp. 75-96.

¹⁰ CECCARELLI, *Un mercato del rischio* cit., pp. 27-47. Più in generale sul quadro legale: E. SPAGNESI, *Aspetti dell'assicurazione medievale*, e G.S. PENE VIDARI, *Il contratto d'assicurazione nell'età moderna, in L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di E. Artom*, Milano 1975, pp. 3-189 e pp. 193-351.

¹¹ G. CLARK, *Insurance as an Instrument of War in the 18th Century*, in «The Geneva Papers on Risk», 29/2 (2004), pp. 247-57; ID. *Waging War with Insurance in Eighteenth-Century Britain*, in CH. THOMANN, J.-M. GRAF VON DER SCHULENBURG (eds), *War, Terrorism an Insurance in Europe after September 11*, 2001, Karlsruhe 2004, I, pp. 7-32; A. ADDOBATI, *Assicurazioni e gioco d'azzardo tra Bordeaux, Londra e Livorno. Le polizze speculative sul commercio Franco-caraibico durante la guerra di Successione austriaca*, in «Quaderni Storici», 143 (2013), pp. 441-65; ID., *War Risks and Speculation. The Accounts of a small Livorno Insurer (1743-1748)*, in PH. HELLWEGE, G. ROSSI (eds), *Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin 2021, pp. 161-87.

¹² A. BALDASSERONI, *Trattato delle Assicurazioni Marittime. Seconda edizione nuovamente riordinata e notabilmente accresciuta e corretta*, Firenze 1801.

¹³ James Allan PARK, *A system of the law of marine insurances*, His Majesty Law Printers, London 1787.

¹⁴ Archivio di Stato di Livorno (d'ora in poi ASLi), *Governo, copialettere*, 977, cc. 18v-32v.

¹⁵ BALDASSERONI, *Trattato* cit. (2^a ed.), pp. 4-5.

¹⁶ Secondo la definizione del celebre Girolamo Rocca, «baratteria [est] vocabulum barbarum, antiquis Iuriconsultis ignotum, et a recentioribus usurpatum, in omnium sensu usuque loquendi, denotat fraudulentam machinationem, validamque praerodinationem ad casum, cum dolo ad eundem casum omnino ordinato et directo». *Disputationum juris selectarum*, cap. 97, v. 14, Venetiis 1703, II, p. 19. Scomparsa dai moderni codici, la fattispecie presentava contorni piuttosto ambigui. Accanto ai trasportatori marittimi che si appropriavano dei beni loro affidati, si avevano naturalmente i barattieri di dantesca memoria, sbrigativamente identificati con gli odierni concussori, ma nel medioevo comunale erano barattieri anche i biscozzieri, gestori del gioco d'azzardo pubblico o tollerato dalle autorità. Sull'interessante questione: M.P. GERL, *Baratteria: vicende e fortune di un termine dal «senso non buono»*, in «Historia et Jus», 12/20 (2017), pp. 1-50. Per un confronto tra le giurisprudenze del diritto comune e delle common laws courts: G. ROSSI, *The Barratry of the Shipmaster in Early Modern Law: polysemy and mos italicus*, in «Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis», 87/1 (2019), pp. 65-85; e ID. *The Barratry of the Shipmaster in Early Modern Law: The Approach of Italian and English Law Courts*, «Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis», 87/4 (2019), pp. 504-74. Infine, sull'incidenza della baratteria di padrone: M. BERTI, *La «baratteria di padrone» nella circolazione marittima commerciale mediterranea*, in S.P.P. SCALFATI, A. VERONESE (a cura di), *Studi di Storia offerti a Michele Luzzati*, Pisa 2008, pp. 39-52.

¹⁷ BALDASSERONI, *Trattato* cit. (2^a ed.), p. 7.

¹⁸ Ivi, p. 8.

¹⁹ ADDOBATI, *Commercio rischio guerra* cit., pp. 245-306.

²⁰ Samuele VITAL, *Riflessioni sulle assicurazioni marittime e loro progressi in Trieste*, Ces. Reg. Privilegiata Stamperia Governale, Trieste 1797, citato in STEFANI, *L'assicurazione* cit., I, p. 182.

²¹ Le compagnie in ordine di apparizione furono: (1787) l'*Approvata Compagnia di Assicurazione Marittime*, diretta da Giacomo Nascio, un ex sensale, 100.000 pezze di capitale diviso in 200 azioni; (1788) la *Isach Pellegrino Worms & Co*, 3.600 pezze di capitale in 12 azioni, (1788) la *Luigi Formigli & Co*, altro ex sensale, società a responsabilità illimitata tra 20 soci, con capitale di esercizio di 2.000 pezze; (1790) la *Compagnia di Assicurazioni Marittime Giovan Battista Biliotti & Co*, società in accomandata con 50.000 pezze di capitale diviso in 200 azioni. Cfr. ADDOBBATI, *Commercio rischio guerra* cit., pp. 234-46.

²² BALDASSERONI, *Trattato* cit. (2° ed.), p. 8.

²³ Le sentenze, una buona parte delle memorie di parte e alcuni atti probatori furono dati alle stampe nel corso dei vari processi. Quasi tutte le pubblicazioni si trovano nella raccolta giurisprudenziale dell'avvocato Guglielmo Pachò (1698-1832) conservata all'Archivio di Stato di Livorno. In coda a ciascuna descrizione bibliografica, la collocazione all'interno della raccolta: *Voto criminale nella causa di pretesa baratteria marittima contro il Sig. Don Girolamo Schiano*, Firenze 1798, vol. 44, n. 17, *Decisione degl'Illustrissimi Signori Consoli di Mare della città di Pisa Carlo Rossi, Giuseppe Franceschi relatore e Filippo della Pura nella Liburn. Nullitatis arresti et sequestri et praetense refectionis damnorum*, diei ix martii MDCCXCVII, Firenze 1797, vol. 35, n. 14, G. SODI, *Per il molto Reverendo Signore D. Girolamo Schiano e ne NN contro i Signori Assicuratori di Trieste*, Firenze 1798, vol. 44, n. 18, *Replica alla Fiorentina seu Tergestina Asseruationis quoad refectionem damnorum per il Molto Rev. Signore Don Girolamo Schiano in proprio e ne NN contro i Signori Assicuratori di Trieste*, Firenze 1798, vol. 44, n. 19, *Esposto di fatto e di ragione nella causa delle Camere di Trieste e Schiano*, Firenze 1798, vol. 44, n. 21, *Illustrissimi Signori, Con uno scritto ingiurioso pubblicato con le stampe* [memoria dei legali di Schiano], Firenze 1798, vol. 44, n. 25, *Relazione dei Signori Periti Consolari de' 29 gennaio 1800 in causa Camere di Trieste e Schiano*, s.n.t., vol. 44, n. 22, *Illustrissimi Signori, Dopo aver combinata e compita la presente nostra Relazione* [replica dei periti del tribunale alle obiezioni dei legali di Schiano], s.n.t., vol. 44, n. 23, *Liburnen. seu Tergestina Nullitatis arresti et sequestri et praetensae refectionis damnorum*, in *Raccolta delle decisioni della Rota Fiorentina, 1800-1808*, I, Firenze 1839, I, n. XXX, pp. 451-74; G. SODI, L. COLLINI, L. FABBRUCCI, G. CASTINELLI, *Difesa delle tre sentenze proferte dal Supremo Tribunale di Giustizia e dal Magistrato dei Consoli del Mare di Pisa a favore del M.R. Prete Don Girolamo Schiano e contro il Banco d'Assicurazioni e Cambi Marittimi, e L'Unione di Trieste*, Firenze 1802, vol. 44, n. 26 [riedita con alcune omissioni in L. COLLINI, *Orazioni civili e criminali*, Firenze 1824, II, pp. 21-124]; O. LANDI, G. POSCHI, *Ristretto di ragioni nella terza istanza per i Signori Direttori delle Camere di Assicurazione di Trieste contro il Sig. Don Girolamo Schiano*, Firenze 1804, vol. 44, n. 20; O. LANDI, G. POSCHI, C. GIUNTI, *Quarta di fatto e di ragione in terza istanza nella causa di refezione di danni fra le Camere di Trieste e il prete Schiano e CC di li.*, Firenze 1806, vol. 44, n. 24; G. SODI, L. COLLINI, G. CASTINELLI, *Appendici delle quattro sentenze favorevoli al prete D. Girolamo Schiano. Seconda juris in Liburnen. seu Tergestina Praetensae refectionis damnorum et expensarum*, Firenze 1806, vol. 44, n. 28, *Decisione degl'Illustrissimi Signori Giudici Delegati Ranieri Bernardi Auditore della Ruota Fiorentina, Antonio Bonelli, Auditore del Magistrato de' Pupilli, Pietro Lami Auditore dello stesso Magistrato e relatore nella causa Liburnen. seu Tergestina Praetensae refectionis damnorum diei xvi iunii MDCCCVII*, Firenze 1808, vol. 44, n. 27 [riedita nella *Raccolta delle decisioni della Rota Fiorentina, 1800-1808*, Firenze 1843, IV, n. CCV, pp. 80-118].

²⁴ Il clero di Procida era piuttosto numeroso, e interamente dipendente dalla chiesa Abbadiale di S.Michele Arcangelo. Una parte era dispensata dalla cura d'anime. Scrive Giustiniani, nel 1804, che «i preti addetti al Clero sono in numero di 61, ognuno de' quali può godere, per lo servizio della Chiesa, di un comodo mantenimento, oltre di altri 49 fuori dal Clero, che anche vivono decorosamente». L. GIUSTINIANI, *Dizionario Geografico ragionato del Regno di Napoli*, Napoli 1804, VII, pp. 321-2. Un altro clan familiare procidano che si servì di un familiare sacerdote come procuratore e procacciatore d'affari era quello che faceva capo a Domenico Scotto d'Apollonia. A. SOBRERO, *Fortune mercantili e ascesa sociale di un borghese procidano nella*

Livorno di fine Settecento. Domenico Scotto, *la vita di un self-made man rintracciata attraverso le carte del suo archivio privato (XVIII-XIX secolo)*, tesi PhD, Università di Pisa, a.a. 2015-16, pp. 70-2. Sulla Chiesa di Procida, e sulla sua riluttanza ad aderire ai decreti del Concilio di Trento: G. ROMEO, *L'Isola ribelle. Procida nelle tempeste della Controriforma*, Bari-Roma 2020. Si veda anche: M. PARASCANDOLO, *Procida dalle origini ai tempi nostri*, Benevento 1893, pp. 501-9.

²⁵ SOBRERO, *Fortune mercantili* cit., pp. 74-87. La marticana era in effetti un'evoluzione della più diffusa tartana, ed era tipica della marineria procidana dalla metà del Settecento in avanti. Se ne avevano di diverse dimensioni, ma tutte con portata superiore alla tartana, di solito tra le 80 e le 150 tonn. Le marticane dello Schiano avevano tre alberi, e velatura in parte quadra. L'apparizione di questa imbarcazione all'epoca di Carlo I di Borbone permise alla marineria procidana di compiere un salto di qualità, potendo essere ingaggiata anche per trasporti su lunga distanza, e persino per destinazioni atlantiche. G. DI TARANTO, *Procida nei secoli XVII-XIX. Economia e popolazione*, Genève 1985, pp. 31-53.

²⁶ SOBRERO, *Fortune mercantili* cit., pp. 74-87.

²⁷ DI TARANTO, *Procida* cit., pp. 38-9 e 42. M. CROOK, *Toulon in war and revolution, from the ancien régime to Restoration, 1750-1820*, Manchester 1991.

²⁸ Nei primi anni '90 del Settecento la flotta procidana si aggirava sulle 200 imbarcazioni, ridotti a 135 nel 1804. DI TARANTO, *Procida* cit., pp. 31-53. Sulla consistenza della flotta Giustiniani fornisce altri numeri: nel 1804 le «barche da traffico ascendono a 35, ma circa trent'anni addietro – scrive – erano al numero di 169». Cfr. GIUSTINIANI, *Dizionario* cit., VII, p. 322. Prima della crisi di fine secolo gli armatori godettero di una grande agiatezza.: «Il traffico – scrive Giustiniani – ha arricchito que' naturali i quali posseggono ricchezze, oltre alla misura della poca estensione dell'isola, v'è chi gode sino alla somma di ducati 170.000, chi 100.000 chi 60.000, e chi poco meno». *Ibid.*

²⁹ Su La Carraca: J. QUINTERO GONZÁLEZ, *La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al Arsenal de La Carraca*, in «Tiempos Modernos», 10 (2004), pp. 1-12.

³⁰ Su Juan André Prasca e la ditta Prasca Zenoglio & Co: C. BRILLI, *Genoese Trade and Migration in the Spanish Atlantic, 1700-1830*, Cambridge 2016, pp. 70-1. Non esistono studi sull'attività dei fratelli franco-romani Francesco e Giovan Battista Sciubert, immobilieri molto attivi durante la repubblica romana, e nel 1801 coinvolti insieme all'architetto Giuseppe Valadier, nel trasferimento a Parigi di opere d'arte cfr. *Collezione di carte pubbliche, proclami, editti ragionamenti, ed altre produzioni tendenti a consolidare la rigenerata Repubblica Romana*, Roma 1798, II, pp. 308, 528; A. DE MONTAIGLON, J. GUIFFRY (dir.), *Correspondance des Directeurs de l'Académie de France à Rome, XVII (1797-1804)*, Paris 1908, p. 294. La pessima riuscita dell'affare con l'Arsenale di Cadice ebbe degli strascichi per decenni. Alla morte del Conte Prasca nel 1823 gli eredi Sciubert vantavano ancora dei crediti sul patrimonio del defunto. Cfr. N. GERVASONI (a cura di), *Giurisprudenza dell'Ecc.mo R. Senato di Genova*, vol. IX, Genova 1838, p. 124.

³¹ ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, noleggio, 6 nov. 1794.

³² Ivi, riscontri di polizze dell'Unione, 20 giu.-28 lug. 1795, e riassicurazioni del Banco, 14-28 lug. 1795.

³³ Sulla piazza triestina agiva da tempo un solido oligopolio costituitosi col sostegno del governo di Vienna, e formato nel 1795 da cinque grandi compagnie. Maria Teresa incaricò già nel 1760 l'Intendenza Commerciale della città di elaborare proposte per introdurre il negozio assicurativo. Il progetto della prima compagnia non ebbe per la verità buona accoglienza, fu solo per l'ostinazione del governo e dell'Intendente Pasquale de Ricci che nel 1764 fu avviata la campagna di sottoscrizioni (fr. 600.000 di capitale per 1.200 azioni) della *Compagnia d'Assicurazione* detta poi la *Vecchia* per distinguerla dalle società nate in seguito sul suo esempio. Nel 1779 nacque la *Camera Mercantile dell'Assicurazione Marittima* (fr. 500.000 fiorini); nel 1782 la *Privilegiata Compagnia d'Assicurazione, Commercio e Sconti* (fr. 4.000.000); nel 1786 il *Banco d'Assicurazioni e Cambi Marittimi* (fr. 400.000); nel 1787 la *Camera Mercantile* cessò l'attività, ma fu subito sostituita dalla *Camera d'Assicurazioni e Cambi Marittimi* (fr. 500.000). Nel 1789 la *Privilegiata* si rese protagonista di un colossale disastro finanziario, che tuttavia non scoraggiò i negozianti triestini. In quello stesso anno sorgeva infatti la *Società*

Greca d'Assicurazioni (fr. 500.000); e nel 1794, come si è detto, fu la volta dell'*Unione degli Assicuratori*. Cfr. BASILIO, *Le assicurazioni* cit., pp. 27-44; STEFANI, *L'assicurazione a Venezia* cit., I, pp. 181-3; s.a., *Le compagnie triestine d'assicurazione sorte nei secoli XVIII e XIX*, Trieste 1938.

³⁴ Le procure prevedevano che Rodriguez da Costa e Bonfil partecipassero al rischio e fossero retribuiti a provvigione, ma in realtà per accordi privati intercorsi con i dirigenti delle compagnie che avevano patrocinato la loro nomina (Salvador Morpurgo per Rodriguez da Costa, e Leon & Aron Vivante per Bonfil), i due lavoravano come semplici stipendiati. Cfr. ADDOBBATI, *Commercio*, pp. 280-1.

³⁵ Nel 1794 la *Camera di Assicurazioni*, la *Società Greca* e il *Banco* elevarono il loro capitale rispettivamente ad 1 milione, a 950.000 e a 800.000 fiorini. Tutte le compagnie furono impegnate ad aprire agenzie ad Amburgo, Venezia, Genova, Livorno, Ferrara, Costantinopoli etc., e nello stesso tempo sottoscrissero accordi di cartello, i cosiddetti *Manifesti*, per governare l'andamento dei premi, circoscrivere i rischi mediante la fissazione delle franchigie sulle avarie, e così contrastare «la sovversione generale della morale che fa che alcuni assicurati e capitani si creda lecito di cospirare a danno degli innocenti assicuratori, tessendo deposizioni ed atti per opprimerli e rovinarli». Cit. in BASILIO, *Le assicurazioni*, p. 37.

³⁶ ADDOBBATI, *Commercio rischio guerra* cit., pp. 274-7.

³⁷ G. GREPPI, *La rivoluzione francese nel carteggio di un osservatore italiano (Paolo Greppi)*, Milano 1900-1904, II, p. 69.

³⁸ ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, Consolati di Simone Albano e di Domenico Ladanza, 3 nov. 1795.

³⁹ Ivi, *Ingiunzioni*, 28 e 30 ott. 1795.

⁴⁰ ADDOBBATI, *Commercio rischio guerra* cit., pp. 287-96.

⁴¹ Biblioteca Labronica «F.D. Guerrazzi», Livorno, P.B. PRATO, *Giornale della città e porto di Livorno*, 29 (1795), p. 208.

⁴² ADDOBBATI, *Commercio rischio guerra* cit., pp. 296-8.

⁴³ ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, Baioni a Bonfiol, 9 nov. 1795. Vincenzo Bonfiol figura come socio fondatore nel 1759 di una compagnia per l'apertura di un cancello di sicurezza a Venezia. Tra i sottoscrittori dello statuto della Compagnia Veneta di Sicurezza, fondata nel 1787, appare invece, con una partecipazione di cinque azioni, Rocco Bonfiol «per la mia ditta Vincenzo Bonfiol». Cfr. Stefani, *L'assicurazione a Venezia* cit., pp. 541-2, 547. È possibile che il vero destinatario della lettera fosse Rocco, conosciuto a Livorno col nome della ditta. Sulle «Notizie dal Mondo», edizione veneziana, tra i soci della Compagnia Veneta troviamo infatti il nome di Vincenzo, non quello di Rocco. Cfr. ivi, n. 18 (1. Mar. 1788), p. 144.

⁴⁴ ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, Deposizione, 21 apr. 1796.

⁴⁵ Ivi, *Consoli del Mare*, 93, Avarie Andrea di Martino e Niccola Ambrosano.

⁴⁶ Ivi, *Governatore e Auditore*, 2711, supplica Sebastianelli, s.d.

⁴⁷ L'Editto della Marina Toscana del 1748 prevedeva che il barattiere fosse punito con il «maggiore rigore delle leggi, da estendersi fino alla pena della morte». Cfr. D. EDIGATI, *L'editto toscano del 1748 e la legislazione d'antico regime sul diritto marittimo*, in «Nuova Rivista Storica», 124/2 (2012), p. 716. La leopoldina del 1786 non trattò esplicitamente la questione dei barattieri, il cui reato fu parificato dalla giurisprudenza al furto qualificato. Lo Basso accenna al caso di padron Michele Moltedo, genovese, condannato nel 1787 dal governatore di Livorno «alla catena nel bagno di Pisa». Cfr. L. LO BASSO, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma 2017, p. 135. Anche se non si hanno notizie di esecuzioni dopo la controriforma del 1795, va detto che la sanzione prescritta dall'Editto del 1748 era ancora richiamata dal codice penale toscano del 1853. Cfr. GERI, *Baratteria* cit. p. 33.

⁴⁸ ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, memoria Schiano, 1 mag. 1796.

49 Ivi, rescritto, Biondi, 16 apr. 1796. Sulla figura del pisano Leonardo Frullani, magistrato e poi ministro, di orientamento leopoldino conservatore, si veda la voce del DBI di R. PASTA.

50 ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, fede Rapallo, 21 dic. 1795, fede Bonasich, 23 dic. 1795.

51 Ivi, fede Ricci, 9 dic. 1795.

52 Ivi, Ricci a Vannucchi, 14 mar. 1796.

53 Ivi, contratto di partecipazione al recupero, 9 dic. 1795.

54 Ivi, fede Rapallo, 10 mar. 1796.

55 C. MANGIO, *Politica toscana e rivoluzione. Momenti di storia livornese, 1790-1801*, Pisa 1974, M. BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto: origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, Livorno 1932.

56 ASLi, *Governatore e Auditore*, 2711, sentenza 19 dic. 1796, e a stampa in *Raccolta Pachò*, vol. 44, n. 17.

57 *Ibid.*

58 *Ibid.*

59 *Decisione degl'Illustrissimi Signori Consoli di Mare* cit. [ASLi, *Raccolta Pachò*, vol. 35, n. 14].

60 La *restitutio in integrum* equivaleva in sostanza all'appello. Il principio dell'inappellabilità delle sentenze dei Consoli del Mare era comunemente aggirato implorando il trono, il quale ordinava la ripetizione del procedimento. Sul tribunale pisano: M. SANACORE, *I Consoli del Mare a Pisa. Dall'età medicea alla riforma leopoldina*, Tesi di laurea, Università di Pisa, rel. U. Petronio, a.a. 1982-83, A. ADDOBATTI, *La giurisdizione marittima e commerciale dei Consoli del Mare in età medicea*, in M. TANGHERONI (a cura di), *Pisa e il Mediterraneo: uomini, merci e idee dagli Etruschi ai Medici*, Milano 2002, pp. 311-5, G. CALAFAT, *Expertises et tribunaux de commerce. Procédures et réputation à Livourne au XVIII^e siècle*, in «Hypothèses», 14/1 (2011), pp. 141-54, J. DYBLE, *General Average in the Free Port of Livorno, 1600-1700*, Phd, Università di Exeter e Pisa, 2021; A. LO BARTOLO, *I Consoli del Mare di Pisa: profilo istituzionale e sociale (c. 1550-1750)*, in stampa.

61 *Esposito di fatto e di ragione* cit. [ASLi, *Raccolta Pachò*, vol. 44, n. 21], e *Liburnen. seu Tergestina*, in *Raccolta delle decisioni*, I, n. XXX, pp. 463-4.

62 COLLINI, *Orazioni civili e criminali* cit., II, pp. 110-22.

63 *Relazione dei Signori Periti* cit. [ASLi, *Raccolta Pachò*, vol. 44, n. 22].

64 *Liburnen. seu Tergestina*, in *Raccolta delle decisioni* cit., I, n. XXX, p. 459.

65 L'inquadramento della baratteria resta una questione problematica. Come evidenziato anche da Geri, si tratta di una fattispecie spuria, in cui pare che restassero compresi i danni derivanti da comportamenti chiaramente dolosi, ma anche i danni e le appropriazioni non premeditate, purché commesse dall'istitutore avvalendosi della discrezionalità che gli è riconosciuta dal mandato di procura. Michele de Jorio, ad esempio, sembra includere l'eccesso di mandato nella fattispecie della baratteria laddove distingue il furto proprio dall'improprio: «Il primo dicesi quando fin dal principio che ve li commette v'interviene il dolo, e la volontà di togliere la cosa altrui affine di appropriarsela. Il secondo detto volgarmente truffa o baratteria si commette allorché, affidata l'altrui merce nelle mani di taluno per farne qualche uso si converte in un altro, che se l'appropria contro la volontà del padrone». M. DE JORIO, *La giurisprudenza del commercio*, Napoli 1799, II, p. 576. Fu probabilmente in ragione della sua natura ambigua, tra reato e illecito civile, che l'accusa poté continuare a sollevare il problema della baratteria davanti i giudici di Rota, nonostante la sentenza assolutoria del tribunale penale.

66 *Liburnen. seu Tergestina*, in *Raccolta delle decisioni*, I, n. XXX, p. 459.

67 Ivi, p. 471.

⁶⁸ *Decisione degli Illustrissimi Signori Giudici Delegati* cit. [ASLi, *Raccolta Pachò*, vol. 44, n. 27], re in *Raccolta delle decisioni* cit. IV, n. CCV, p. 111.

⁶⁹ Ivi, pp. 116-7.

⁷⁰ BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto* cit. pp. 545-6, A. ALBANI, *Le stanze dei pubblici pagamenti*, Livorno 1921, p. 32.

⁷¹ MANGIO, *Politica toscana* cit., pp. 256-64; BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto* cit., pp. 535-7.

⁷² E. BARSANTI, *I Consigli del Commercio e la Camera di Commercio di Livorno: notizie storiche*, Livorno 1931, U. BERTINI, *Livorno e la sua Camera di Commercio: notizie storico amministrative*, Livorno 1950.

⁷³ Biblioteca Moreniana, Firenze, *Carte Frullani*, F, f. 1, *Memoria per il trasferimento del Tribunale, o Consolato di Mare, da Pisa a Livorno*.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Sull'integrazione all'Impero: E. DONATI, *La Toscana nell'Impero napoleonico: l'imposizione del modello e il processo d'integrazione, 1807-1809*, Firenze 2008. Per Livorno: S. MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude: le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813: Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve d'Ascq 1999. Sull'introduzione del codice: L. BERLINGUER, *Sui progetti di codice di commercio nel Regno d'Italia (1807-1808)*, Milano 1970. Sulla questione del diritto assicurativo: PENE VIDARI, *Il contratto d'assicurazione* cit., pp. 308-9, A. ADDOBBATI, *Tra consuetudine e codice. L'assicurazione marittima a Livorno negli anni francesi (1808-1813)*, in C. BARCIELA LOPEZ, A. DI VITTORIO, N. OSTUNI (a cura di), *Le assicurazioni. Sicurezza e gestione dei rischi in Italia e Spagna tra età moderna e contemporanea*, Milano 2016, pp. 137-55.

⁷⁸ ASLi, *Governo*, 82, Editto 3 mag. 1803, e in BALDASSERONI, *Trattato*, V (1804), pp. 250-2. La noncuranza con cui erano ricevuti i consolati – scriverà Baldasseroni dieci anni più tardi – «portava a degli abusi grandissimi notati dal Baldasseroni delle Assicuraz. marittime nell'Introduzione, osservazione, che diede luogo al Provvedimento preso dal Governo Toscano con la Legge del 10 [ma 3] maggio 1803». Cfr. A. BALDASSERONI, *Dizionario ragionato di Giurisprudenza Marittima e di Commercio*, Livorno 1813, III, voce «Prova di fortuna, Consolato, Rapporto, Testimoniale», § VII, p. 236.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Editto 3 mag. 1803 cit.

⁸¹ «Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les réglemens. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine». *Code de Commerce* cit., art. 225. Il capitano inoltre doveva avere a bordo: «l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation, le rôle d'équipage, les connaissements et chartes-parties, les procès verbaux de visite, les acquits de paiement on à caution des douanes». Ivi, art. 226.

⁸² Editto 3 mag. 1803 cit.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ A. ADDOBBATI, J. DYBLE, *One Hundred Barrels of Gunpowder. General Average, Maritime Law, and International Diplomacy between Tuscany and England in the Second Half of the 17th Century*, in «Quaderni Storici», 168/3 (2021), pp. 823-54.

⁸⁵ A. ADDOBBATI, *Principles and Developments of General Average: Statutory and Contractual Loss Allowances from the Lex Rhodia to Early Modern Mediterranean*, in M. FUSARO, A. ADDOBBATI, L. PICCINNO (eds), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Cham 2023, pp. 145-66.

⁸⁶ LANDI, POSCHI, *Ristretto di ragioni* cit., p. 2.

87 Ivi, p. 8.

88 Ivi, pp. 25-6.

89 *Liburnen. seu Tergestina*, in *Raccolta delle decisioni* cit., I, n. XXX, p. 466.

90 BALDASSERONI, *Trattato* cit., IV, pp. 458-62.

91 Nell'introduzione al *Trattato*, il giurista livornese sostenne infatti che il soggetto meritevole di essere trattato con un occhio di riguardo era semmai l'assicuratore: «Più che si diminuiscono i risichi agli Assicuratori, più si facilita l'ampliamento del Commercio per mezzo di questo contratto. In fatti le Leggi riguardano gli Assicuratori come pupilli, e minori, e le altre Persone privilegiate, perché il rischio a cui si espongono a favor del pubblico vantaggio, e la maniera con cui s'impegnano gli rendono degni di questo favore, talché è assioma legale, che in qualunque dubbio devono esser piuttosto assoluti gli Assicuratori, che condannati». Ivi, I, p. 6.

92 ID., *Dizionario* cit., III, pp. 236-7. Forzando la mano, Baldasseroni sostenne che: «Ciò [la possibilità di sostenere l'accusa su prove circostanziali] è letteralmente prescritto dall'ultimo membro della detta disposizione», in realtà l'ultimo comma dell'articolo 247 dice soltanto che «la preuve des faits contraires est réservée aux partis». Oltre a questa forzatura, nel passo sono ravvisabili altre due strane inesattezze: le tartane condannate da Benvenuti furono tre, non cinque, e la data delle tre sentenze non fu il 20 giugno 1801, ma il 28 gennaio 1802. È lo stesso Baldasseroni che permette di emendare gli errori rinviando il lettore al quarto volume del suo trattato, seconda edizione, dove sono riportati i testi delle sentenze di Benvenuti. Cfr. *Trattato* cit., IV, pp. 458-62.

93 BALDASSERONI, *Dizionario* cit., I, pp. ix-x.

94 *Ibid.*

