

Il mare inquieto

Strategie operative nei traffici marittimi
tra età moderna e contemporanea

a cura di

Paola Nardone, Luisa Piccinno



FrancoAngeli 



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più: [Pubblica con noi](#)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "[Informatemi](#)" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Il mare inquieto

Strategie operative nei traffici marittimi
tra età moderna e contemporanea

a cura di

Paola Nardone, Luisa Piccinno

FrancoAngeli 

La pubblicazione di questo volume è stata realizzata con finanziamenti del Ministero dell'Università e della Ricerca e dell'Unione Europea – Next Generation EU, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e in particolare con fondi: PRIN 2022, *Under Uncertainty. Coping with Risks in the Mediterranean Maritime Business (Italy, 16th-19th centuries)* – n. 2022SSZFT7, CUP D53D23000800006; e PRIN 2022 PNRR *WWS (Winds, Waves and Storms): historical data and modern quantitative approaches to uncover the long-term strategies to prevent and mitigate climate risks in the European seas (15th-19th centuries)*” – n. P20227XHT5. CUP D53D23021290001.

In copertina: Bonaventura Peeters (1614-1652), Fortified Harbour.

Isbn e-book open access: 9788835179771

Isbn edizione cartacea: 9788835180036

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons*

Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale

(CC-BY-NC-ND 4.0).

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Indice

Premessa , di <i>Paola Nardone e Luisa Piccinno</i>	pag.	9
1. Le reti dei mercanti genovesi tra la penisola iberica, il Maghreb e la Macaronesia: legami forti e deboli con Genova (secoli XV e XVI) , di <i>Carlo Taviani</i>	»	15
Introduzione	»	15
1. Le fonti	»	18
2. Mercanti e produttori: commercio di breve e lunga distanza e produzione dello zucchero	»	21
3. Uno sguardo alla Macaronesia attraverso le attività produttive e commerciali	»	26
4. Conclusioni	»	28
2. I premi delle assicurazioni marittime in età moderna: una rivoluzione? (1564-1785) , di <i>Antonio Iodice</i>	»	30
Introduzione	»	30
1. Sviluppi e funzioni dell'assicurazione marittima	»	33
2. Fonti e contesto del mercato assicurativo genovese	»	37
3. Andamento dei premi nel lungo periodo	»	42
4. Conclusioni	»	45
3. Traffici marittimi e attività commerciale nell'Adriatico in età rinascimentale , di <i>Dario Dell'Osa e Paola Nardone</i>	»	47
1. Ragusa e i traffici commerciali nell'Adriatico	»	47
2. L'azienda Stefani e i traffici tra Ragusa e Ancona	»	53
3. L'attività della famiglia Miossa tra Venezia e Ragusa	»	59
4. L'azienda mercantile dei fratelli de Giorgi	»	62
5. Conclusioni	»	69

4. I commerci delle spezie nel Mediterraneo del XVII secolo,	pag.	71
di <i>Renato Ghezzi</i>		
Introduzione	»	71
1. Preziose come l'oro: il ruolo delle spezie in età preindustriale	»	72
2. Le rotte commerciali	»	76
3. I mercati ottomani nel XVII secolo	»	79
5. Uno strumento operativo ibrido: «l'accomenda all'uso di Sanremo»,	»	92
di <i>Luisa Piccinno e Andrea Zanini</i>		
Introduzione	»	92
1. La diversificazione degli strumenti di gestione del rischio di mare fra tardo Medioevo e prima età moderna	»	93
2. Sanremo in età moderna: un vivace borgo mercantile	»	100
3. Il finanziamento del commercio matuziano: il contratto di «accomenda»	»	103
4. Conclusioni	»	109
6. Finanziamento, assicurazione, speculazione: il contratto di cambio marittimo a Genova in età moderna,	»	110
di <i>Valentina Zolesio</i>		
1. Il contesto giuridico nel Mediterraneo	»	110
2. La classificazione dei contratti e l'identificazione degli elementi essenziali	»	117
3. Conclusioni	»	127
7. Pratiche amministrative e sanitarie nel commercio marittimo del Mezzogiorno preunitario,	»	129
di <i>Paola Nardone e Dario Dell'Osa</i>		
Introduzione	»	129
1. Disposizioni di sanità marittima nell'Abruzzo preunitario	»	132
2. Composizione e distribuzione sul territorio del naviglio abruzzese	»	136
3. I traffici commerciali	»	139
4. Conclusioni	»	141
8. Commercio, sovranità e navigazione: il ruolo dei trattati internazionali nell'ascesa del Regno d'Italia (1861-1876),	»	143
di <i>Natascia Ridolfi</i>		
Introduzione	»	143
1. Il Regno d'Italia tra sovranità e reti commerciali (1861-1876)	»	144

2. I trattati di commercio e navigazione extracontinentali: le nuove reti di scambio	pag.	148
3. La navigazione tra sovranità politica e integrazione dei mercati	»	156
4. Alcune considerazioni conclusive	»	158

5. Uno strumento operativo ibrido: «l’accomenda all’uso di Sanremo»*

di Luisa Piccinno e Andrea Zanini

Introduzione

Il tema del finanziamento delle attività marittime in età preindustriale ha attirato da tempo l’interesse della storiografia internazionale, che ha analizzato tanto la persistenza di forme tradizionali di prestito quanto l’emergere di nuovi strumenti creditizi, soprattutto in relazione all’apertura delle rotte atlantiche e alla formazione di un’economia globale dei traffici. La maggior parte degli studi si è concentrata sui grandi centri portuali e sui modelli elaborati per soddisfare la crescente domanda di capitali proveniente dal mondo della navigazione e del commercio marittimo internazionale.

Molto più limitata risulta invece l’attenzione dedicata agli scali secondari, spesso penalizzati da una documentazione frammentaria e da una prospettiva d’indagine centrata sulle grandi piazze mercantili. In questo contesto, Sanremo riveste particolare interesse per la capacità di elaborare un proprio strumento finanziario: l’«accomenda all’uso di Sanremo». Regolata da apposite norme, che riprendono elementi tipici di altri istituti, più specificamente la *commenda* e il cambio marittimo, essa costituisce una soluzione peculiare nel campo del credito al commercio e alla navigazione, capace di coniugare flessibilità operativa, ampio accesso al capitale e tutela degli investitori.

Attraverso un’analisi normativa e istituzionale, questo saggio si propone di mostrare come, dietro l’apparente marginalità del caso matuziano – uno scalo “minore” appartenente a uno stato regionale italiano (la Repubblica di Genova) che ha per capitale uno dei grandi porti mediterranei – si celi un significativo esempio di adattamento istituzionale alle esigenze del com-

* Il testo è frutto di una riflessione congiunta degli autori. Tuttavia, il paragrafo 2 è da attribuirsi a Luisa Piccinno e i paragrafi 3 e 4 ad Andrea Zanini. Introduzione e conclusioni sono comuni.

mercio marittimo di età moderna, in un contesto caratterizzato dalla discontinuità delle politiche mercantili e fiscali della capitale nei confronti del Dominio.

1. La diversificazione degli strumenti di gestione del rischio di mare fra tardo Medioevo e prima età moderna

Sin dall'epoca antica coloro che praticavano il commercio via mare avevano avvertito il bisogno di proteggersi dai rischi legati al trasporto marittimo, tanto è vero che «il rischio mare solleva per costante consuetudine formare in essi [i contratti mercantili] l'oggetto d'una stipulazione speciale»¹.

Tra gli ultimi decenni del XIII secolo e l'inizio del secolo successivo, la rivoluzione commerciale determina il declino delle fiere della Champagne e del commercio carovaniero. Si afferma così una nuova organizzazione degli scambi incentrata sui mercanti sedentari, che dirigono le proprie attività dalle loro sedi operative, affidando a corrispondenti, soci e vettori il trasporto delle merci e i contatti con mercanti e agenti sulle piazze estere. Dalla fine del Trecento, inoltre, l'introduzione di noli differenziali in base al valore delle merci e l'impiego di imbarcazioni con maggiore capacità di carico riducono i costi unitari di trasporto e favoriscono l'affermazione del trasporto via mare anche per merci voluminose e a basso valore aggiunto². Ciò contribuisce ad un significativo sviluppo dei traffici che proseguirà per tutta l'età moderna.

È proprio nel commercio marittimo che si dispiegano le capacità imprenditoriali di nuovi soggetti economici, i quali necessitano di strumenti contrattuali innovativi e più sofisticati con cui regolamentare e garantire i loro investimenti e i rapporti reciproci. Meno evidenti, ma sicuramente non meno importanti di quelle registrate nel campo dei trasporti, sono le innovazioni che caratterizzano la prassi mercantile, cioè tutte quelle istituzioni e quelle tecniche che influenzano le transazioni commerciali e facilitano la circolazione dei capitali. Come afferma Vito Piergiovanni, «dalla consuetudine nascono i negozi di credito, il deposito e la banca; il mare, che crea l'assicurazione, è il campo privilegiato delle innovazioni, la cui vera frontiera sono però gli strumenti del credito e i contratti sociali»³. Come noto, l'economia

¹ E. Bensa, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova, Tipografia Marittima Editrice, 1884, p. 21.

² F. Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)*. *Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, a cura di A. Orlandi, Firenze, Firenze University Press, 2024, pp. 49-50.

³ V. Piergiovanni, *Il diritto dei mercanti genovesi e veneziani nel Mediterraneo*, in G.

di tale epoca si caratterizza per una pressoché costante carenza di riserve monetarie, alla quale si riesce a porre rimedio solo parzialmente attraverso la svalutazione, ovvero una riduzione del contenuto metallico delle monete in circolazione⁴. Parallelamente, per fare fronte alla crescente esigenza di valuta derivante dallo sviluppo dei traffici, specialmente di quelli a lungo raggio, si aumenta la velocità di circolazione della moneta attraverso l'impiego di nuovi strumenti creditizi, la cui diffusione vede Genova come principale protagonista insieme alle città toscane⁵.

Oltre al ricorso al credito e agli strumenti ad esso collegati, la possibilità di ripartizione o traslazione dei rischi diviene anch'essa un importante incentivo all'impiego dei capitali e quindi fattore di sviluppo e di accumulazione di ricchezza. Nel tardo Medioevo il commercio marittimo era molto più pericoloso di quanto lo sia oggi: i mercanti e gli uomini d'affari dovevano tenere conto dei rischi legati agli elementi naturali e all'azione umana (tempeste, guerre, pirateria) e mettere in atto strategie volte a limitare le perdite in caso di naufragio, danni all'imbarcazione o alle merci caricate. Essi potevano affrontare questi rischi in due modi: internamente, evitando rotte pericolose, dividendo il carico in più spedizioni, frazionando la proprietà della nave in quote (*carati*)⁶ ed eventualmente armandola, oppure esternamente, stipulando vari tipi di accordi finanziari per trasferire determinati rischi ad altri soggetti che erano disposti a sostenerli dietro compenso.

Il mercante itinerante cercava di proteggere il suo carico salendo a bordo della nave su cui viaggiava rischiando la sua stessa vita in caso di incidente; inoltre, di solito non operava con il proprio capitale, che era fornito in tutto o in parte da un socio finanziatore sedentario. Questa *partnership*, generalmente della durata di un singolo viaggio, era chiamata *commenda*, uno strumento che consentiva a chi possedeva capitali di investirli con la prospettiva di conseguire un profitto, e ai mercanti di incrementare il loro volume di

Ortalli, D. Puncuh (a cura di), *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XI*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2001, p. 66.

⁴ Ad esempio, tra la metà del XIII secolo e la fine del XV, la lira milanese subisce un deprezzamento del 90%, quella genovese dell'80% e quella veneziana del 70%; una svalutazione più o meno simile riguarda tutte le monete europee. P. Malanima, *Uomini, risorse, tecniche nell'economia europea dal X al XIX secolo*, Bologna, Bruno Mondadori, 2003, pp. 150-151; G. Felloni, *Moneta, credito e banche in Europa: un millennio di storia*, Genova, s.e., 1997, p. 70.

⁵ M. Cassandro, *Credito e banca in Italia tra Medioevo e Rinascimento*, in *Credito e sviluppo economico in Italia dal Medio Evo all'Età contemporanea*, Verona, Sise, 1988, pp. 131-145.

⁶ E.H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge, The Medieval Academy of America, 1930, pp. 12-19; R. Di Tucci, *Studi sull'economia genovese del secolo decimosecondo. La nave e i contratti marittimi. La banca privata*, Torino, Fratelli Bocca, 1933, pp. 24-29.

affari ottenendo risorse economiche aggiuntive rispetto alla capacità di autofinanziarsi. Tale forma associativa, sicuramente la più diffusa fino all'inizio dell'età moderna, tende ad assumere nel corso del tempo diverse declinazioni e varianti funzionali alle crescenti esigenze degli operatori economici di reperire capitali, da un lato, e di diversificare gli investimenti per frazionare il rischio d'impresa, dall'altro. Si passa quindi dalla forma più semplice, ovvero la *commenda unilaterale*, nella quale il mercante forniva solo la propria abilità e conoscenza senza partecipare al finanziamento dell'impresa, ottenendo in cambio una modesta quota dei profitti (generalmente 1/4)⁷, alla *commenda bilaterale*, in base alla quale anche il mercante anticipava una parte del capitale e riceveva una percentuale più alta dei profitti (ad esempio, se investiva un quarto del capitale totale, riceveva il 50%), per giungere a forme "ibride", nelle quali, come si vedrà più approfonditamente in seguito, gli elementi sopra menzionati venivano combinati con altre tipologie contrattuali.

Oltre alla *commenda*, esistevano altre forme associative caratterizzate da strutture di apporto di capitale, di ripartizione degli utili, nonché del rischio d'impresa differenti: nel caso del contratto di *implicita*, ad esempio, solo uno dei soci conferiva il capitale, mentre l'altro partecipava con lavoro o capacità imprenditoriale ricevendo un compenso fisso anziché una quota proporzionale degli utili, configurando così un rapporto più simile a quello tra datore di lavoro e dipendente. L'*implicita* presentava obbligazioni riguardanti la gestione dei rischi e delle responsabilità che non venivano formalmente specificate all'interno del contratto, offrendo quindi una maggiore flessibilità ai contraenti⁸. Anche nel contratto di *colonna* si stabiliva la condivisione sia dei profitti sia del rischio di perdita del capitale, secondo la proporzione concordata tra le parti. In questo caso l'accordo veniva stipulato tra il creditore, che finanziava l'impresa, il patrono o il capitano, che contribuiva con l'imbarcazione, e l'equipaggio, che forniva il lavoro. Si tratta di un contratto di origine molto antica, largamente diffuso nel bacino del Mediterraneo, il cui successo derivava dalla varietà qualitativa degli apporti, ognuno in funzione delle caratteristiche e delle disponibilità dei singoli, e nella valutazione differenziata che di essi veniva fatta in fase di ripartizione di utile o perdite⁹. Come afferma il giurista seicentesco Carlo Targa,

⁷ Molto più raramente un terzo o la metà. R.S. Lopez, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1973, p. 98.

⁸ U. Santarelli, *Mercanti e società tra mercanti nel Medioevo*, Torino, Giappichelli, 1998, pp. 131-137.

⁹ V. Piergiovanni, *Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato Seicentesco*, in Id., *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente medievale e moderno*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2012, pp. 268-269.

[...] la causa poi per la quale il ricavato netto si distribuisca in parti, non è altro se non perché vi intervengono i Marinai, i quali non esponendo che il travaglio e industria, che non son cose materiali, conviene raguagliare in quella forma il predetto ritratto netto, cioè a Colonnisti tante parti [...] al Vascello tante, e a Marinari tante, secondo li accordi¹⁰.

Generalmente, come sottolineato da Angelo Nicolini con riferimento al Quattrocento savonese, coloro che si rivolgevano alle più consistenti *commende* erano di solito membri dell'aristocrazia mercantile cittadina, e talvolta il socio viaggiante ne era un esponente. Le più modeste *colonne* erano invece appannaggio di personaggi minori e di esponenti di una classe mercantile emergente, i quali consegnavano il loro denaro non ad un socio viaggiante, ma per lo più allo stesso patrono dell'imbarcazione, evidenziando quindi una dimensione maggiormente "familiare" dell'impresa¹¹.

I contratti associativi sopra menzionati consentivano una ripartizione del rischio commerciale, ma non fornivano una soluzione alla necessità di trasferire i rischi legati al viaggio per mare. A tal fine, era infatti necessario stipulare un contratto di assicurazione marittima. Tale istituto rappresentava la più antica forma di tutela contro le perdite connesse ad attività economiche. Le sue origini e la sua evoluzione iniziale sono oggetto di ampio dibattito e restano tuttora controverse. Secondo alcuni studiosi, furono i Fenici e i Greci i primi a introdurre forme primitive di protezione marittima, affidandosi ad assicurazioni mascherate da prestiti o sotto altre forme contrattuali poco chiare. Tuttavia, la prima testimonianza certa di assicurazione marittima sembrerebbe risalire a un editto romano del 533 d.C., emanato durante il regno dell'imperatore Giustiniano. Altri, invece, sostengono che l'assicurazione marittima fosse del tutto sconosciuta al mondo antico¹². Senza dubbio, però, è solo con la già citata rivoluzione commerciale del Basso Medioevo che si assiste alla nascita dell'assicurazione come vero e proprio strumento di ripartizione e trasferimento dei rischi connessi alla navigazione, in un contesto caratterizzato dall'emergere di fenomeni economici, politici e

¹⁰ Egli così definisce tale contratto: «una società particolare quale si fa dal patrone di alcun ordinario vascello in mare e suoi marinari con uno o più mercadanti in terra, nel quale il detto Patrono pone il vascello e suoi accessori, i marinai espongono l'opera, la fatica e industria loro e i mercadanti vi pongono i denari ... per trasportarsi da detto Patrone col suo vascello... a utile, danno e risico comune, da riportarsi dove sono i medesimi mercadanti e ripartire l'utile a parte, secondo i loro accordi». C. Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova, per i tipi di Antonio Maria Scionico 1692, pp. 159-160.

¹¹ A. Nicolini, *Quattrocento savonese*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s. XLIX, n. 1 (2009), pp. 49-50.

¹² K. Noussia, *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: a Comparative Approach*, Berlin-Heidelberg-New York, Springer, 2007, p. 1; A. La Torre, *I germi dell'assicurazione a premio nel diritto romano*, in Id., *Cinquant'anni col diritto*, vol. 2, *Diritto delle assicurazioni*, Milano, Giuffrè, 2008, pp. 122-123.

sociali nuovi che vede le città italiane come assolute protagoniste. Secondo molti studiosi, spetterebbe a Genova il primato nella stipulazione dei primi contratti di assicurazione a premio documentabili: il più antico fino ad ora rinvenuto risale al 20 febbraio 1343¹³. È innegabile il fatto che da qui in avanti la città ligure assume un ruolo di primaria importanza in tale settore: le fonti notarili di fine Trecento e dell'inizio del secolo successivo comprovano l'esistenza di un mercato assicurativo che aveva già assunto dimensioni internazionali. Si stipulavano infatti polizze che non soltanto avevano Genova, Savona e altri approdi liguri come porti di partenza o di arrivo dei bastimenti e dei carichi, ma riguardavano anche itinerari dal levante mediterraneo al ponente atlantico, trovando, in ogni caso, sottoscrittori nell'ambito cittadino¹⁴.

Sebbene Genova abbia dato il primo impulso alla nascita dell'istituto assicurativo, nella seconda metà del XIV secolo esso si diffonde quasi contemporaneamente in varie città italiane, seguendo percorsi autonomi e mostrando una chiara distinzione nella prassi contrattuale. Da un lato, a Genova prevale un modello più rigido e conservatore, che riconosce validità solo alle registrazioni notarili e mantiene più a lungo (fino al XVI secolo) l'uso di dissimulare l'assicurazione dietro un contratto di compravendita¹⁵; dall'altro, a Pisa, Firenze e Venezia – e poi altrove – si afferma una forma più esplicita, con contratti redatti direttamente dai sensali¹⁶. In queste prime fasi, inoltre, lo sviluppo del mercato assicurativo è in parte frenato, non solo dalle limitazioni imposte dalle leggi canoniche, ma anche dall'emergere di problematiche legate al cosiddetto *moral hazard* che caratterizza il settore (ad esempio la perdita di un'imbarcazione per colpa della scelta di una rotta più rischiosa con l'obiettivo di raggiungere prima la destinazione prevista), sia a frequenti comportamenti fraudolenti da parte degli assicurati. Non erano certo inusuali casi in cui essi provocavano il naufragio deliberatamente, o stipulavano

¹³ F. Melis, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI, con nota di Paleografia Commerciale*, a cura di E. Cecchi, Firenze, Leo S. Olschki, 1972, p. 7.

¹⁴ Sulle prime fasi di sviluppo dell'assicurazione a Genova si veda L. Piccinno, *Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance*, in A. Leonard (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, Basingstoke, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2016, pp. 25-46; L. Piccinno, A. Iodice, *Managing Shipping Risk: General Average and Marine Insurance in Early Modern Genoa*, in G. Rossi, P. Hellwege (eds.), *Maritime Risk Management. Essays on the history of Marine insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin, Dunker & Humblot, 2021, pp. 83-109. Sull'evoluzione del mercato assicurativo in età moderna si veda in questo volume il saggio di Antonio Iodice.

¹⁵ A questo riguardo si veda G. Ceccarelli, *The Price for Risk-Taking: Marine Insurance and Probability Calculus in the Late Middle Ages*, in «Electronic Journ@l for History of Probability and Statistics», 3, n. 1 (2007), p. 4.

¹⁶ A. Addobbati, *Italy 1500-1800: Cooperation and Competition*, in A. Leonard (ed.), *Marine Insurance: Origins and Institutions*, cit., pp. 46-77.

l'assicurazione dopo avere ricevuto notizie segrete della perdita nella nave, o, semplicemente, assicuravano la stessa nave con più assicuratori e su piazze diverse. Anche gli assicuratori, peraltro, non erano privi di colpe: ad esempio, se si fossero trovati in difficoltà economiche non si sarebbero fatti scrupoli ad accettare premi per la stipulazione di contratti che non sarebbero mai stati in grado di rispettare nell'eventualità del verificarsi di un sinistro¹⁷.

Parallelamente al lento sviluppo del mercato assicurativo, molti imprenditori iniziano a utilizzare altre tipologie contrattuali, quali ad esempio i prestiti marittimi o i contratti di cambio marittimo, in grado di offrire protezione contro rischi connessi al viaggio per mare combinando la componente finanziaria a quella assicurativa. Analogamente al contratto di assicurazione, però, anche questi dovevano tenere conto dei problemi di legittimità legati alle leggi sull'usura. Come noto, l'elemento più rilevante in ogni operazione creditizia è il compenso normalmente richiesto dai creditori per la concessione di un prestito, ossia l'interesse, che a lungo il diritto canonico ha contestato e condannato come illecito. I prestiti a interesse incontravano, quindi, una forte opposizione da parte della Chiesa: il loro divieto assoluto, in vigore fino al XII secolo, era giustificato attraverso un argomento teologico fondato sui principi di legge morale naturale. Ad esempio, il *foenus nauticum* era una forma di finanziamento utilizzata nel commercio marittimo in base alla quale il mercante rimborsava il capitale ottenuto a prestito solo in caso di arrivo sicuro della nave. Il rischio dell'operazione era quindi interamente trasferito sul finanziatore, che riceveva un compenso proporzionato al rischio d'impresa rappresentato dalla differenza tra l'importo del prestito concesso e l'importo rimborsabile all'arrivo della nave. Questa struttura rendeva il contratto assimilabile ad un'operazione speculativa ad alto rendimento, ma anche sospetta di usura, tanto da essere condannata dalla Chiesa nel 1236¹⁸. Dal XIII secolo questo istituto viene progressivamente sostituito dal contratto di cambio marittimo (*cambium nauticum* o *cambium maritimum*), non soggetto alle restrizioni della Chiesa probabilmente perché non classificato come contratto di prestito. Si trattava in sostanza di un'operazione di cambio differito: il prestatore anticipava una somma in valuta locale che veniva restituita all'estero in valuta diversa, con un tasso che combinava interesse e premio per il rischio marittimo; differiva da un normale contratto di cambio perché la permutazione di denaro era legata all'arrivo sicuro della nave, e delle

¹⁷ M. Kohn, *Risk Instruments in the Medieval and Early Modern Economy*, Dartmouth College, Department of Economics, Working Paper 99-07, February 1999, p. 9 (risorsa reperibile all'indirizzo <https://ssrn.com/abstract=151871> consultato in data 31/10/2025).

¹⁸ Su questo contratto si veda L. Goldschmidt, *Universalgeschichte des handelsrechts*, Stuttgart, F. Enke, 1891, pp. 345-354; F. De Roover, *Early Examples of Marine Insurance*, in «The Journal of Economic History», V (1945), pp. 174-175.

merci trasportate¹⁹. Questo contratto si caratterizzava per una grande flessibilità, consentendo ai contraenti di inserire clausole funzionali alle specifiche esigenze, ma anche alcune inefficienze: comportava infatti un indebitamento rigido e particolarmente oneroso per i mercanti (il tasso di interesse richiesto era generalmente molto elevato) e richiedeva una complessa rete di intermediari per la riscossione, aumentando i costi di transazione legati al commercio marittimo²⁰. Per rispondere meglio alle esigenze degli operatori economici, in alcuni casi esso era oggetto di combinazioni funzionali con altre tipologie contrattuali. Ad esempio, nella documentazione notarile genovese sono stati rinvenuti atti indicati con l'espressione *Cambium Maritimum et Accomenda*²¹, *Cambium Maritimum et Implicita*²², oppure denominati semplicemente *Cambium Maritimum*, ma comprendenti al loro interno altri contratti, come quello di *colonna*²³.

Nonostante le problematiche sopra menzionate, tuttavia, il progressivo sviluppo dei traffici e il crescente fabbisogno finanziario portano ad un parallelo incremento nell'utilizzo dei prestiti a interesse, accompagnato da una pressione sempre maggiore per abolire o eludere le restrizioni canoniche, aprendo così la strada a un lungo processo di legittimazione che si conclude soltanto nel XVII secolo²⁴. Il divieto ecclesiastico di usura, sebbene formalmente abolito nei vari stati europei solo intorno alla metà dell'Ottocento, tende ad attenuarsi di pari passo con l'affermazione dell'economia capitalistica. Come sottolinea il giurista olandese Ugo Grozio, all'inizio del XVII secolo il prestito a interesse era ormai ampiamente tollerato in quanto il tasso richiesto, se entro limiti "accettabili", era considerato un compenso per il rischio corso:

Quanto alle leggi umane che permettono di accordare qualche interesse per l'uso del denaro o di una cosa appartenente ad altri – come presso gli Olandesi dove, da tempo, e

¹⁹ F. De Roover, *Early Examples of Marine Insurance*, cit., p. 176.

²⁰ Per un inquadramento giuridico di tale contratto e per il suo utilizzo sulla piazza di Genova nei secoli XVII-XVIII si veda in questo volume il saggio di Valentina Zolesio. Si veda inoltre A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade During the Eighteenth Century: Strategies and Practices*, in M. Fusaro, A. Addobbati, L. Piccinno (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Cham, Palgrave Macmillan, 2023, pp. 335-359.

²¹ Archivio di Stato di Genova (da ora in avanti AS.GE), *Notai Antichi*, Pietro Vincenzo Gastaldi, 13890, 476, 6 marzo 1731; Ivi, *Pietro Vincenzo Gastaldi*, 13905, 98, 9 settembre 1745.

²² Ivi, *Davide Luigi Spadini*, 10535Bis, 43, 30 luglio 1720; 68, 9 agosto 1720.

²³ Ivi, *Davide Luigi Spadini*, 10545, 381, 5 dicembre 1730.

²⁴ G. Felloni, *Dall'Italia all'Europa: il primato della finanza italiana dal Medioevo alla prima età moderna*, in A. Cova, S. La Francesca, A. Moioli, C. Bermond (a cura di), *Storia d'Italia. Annali*, vol. 23, *La banca*, Torino, Einaudi 2008, pp. 93-149.

stato permesso ai non commercianti di esigere l'otto per cento, e ai commercianti il dodici per cento annuo – se restano nei limiti della compensazione di ciò che si perde o si può perdere, non sono in opposizione col diritto naturale o divino; se invece eccedono questa misura, possono garantire l'impunità, ma non conferire un diritto²⁵.

La varietà delle soluzioni contrattuali emerse fra tardo Medioevo e prima età moderna non caratterizza solo i grandi porti mediterranei, come appunto Genova, ma anche i centri minori, dove talvolta si giunge a elaborare formule peculiari di credito al commercio marittimo che legano il proprio nome alla località da cui hanno origine, come avviene appunto per Sanremo.

2. Sanremo in età moderna: un vivace borgo mercantile

Un caso emblematico dei processi sin qui descritti è rappresentato da Sanremo, che tra XVII e XVIII secolo attraversa un periodo di consistente crescita economica e demografica, tanto da divenire il centro più importante della Riviera di Ponente e la seconda città ligure per dimensione dopo Genova. Agli inizi del Seicento, la località viene descritta come una «terra amena e dilettevole», popolata da circa 6.700 individui (comprese le due «ville» di Poggio e Colla), che «attendono alla navigazione et alla cura dei loro odoriferi giardini» e una quota non marginale di essi «vive di redditi»²⁶. Tale affermazione trova conferma nei ruoli fiscali straordinari compilati alla fine degli anni Venti che includono i titolari di patrimoni pari ad almeno 6.000 lire. Pur non detenendo l'imponibile complessivo più elevato, tra le giurisdizioni del Dominio di Terraferma Sanremo è quella che annovera il maggior numero di contribuenti: ben 167, superando così anche realtà più popolate come la città di Savona che ne conta 144²⁷.

La condizione di relativo benessere che caratterizza Sanremo è frutto di una stretta sinergia fra economia di terra ed economia di mare; essa presenta dunque i tratti tipici della pluriattività che caratterizza molti centri costieri mediterranei²⁸. Oltre a garantire la sussistenza di una popolazione in crescita

²⁵ H. Grotius, *Hugonis Grotii de iure belli ac pacis libri tres, in quibus jus naturae et gentium, item iuris publici praecipua explicantur*, Vol. II, Paris, N. Buon, 1625, §§ 20-22. Sull'argomento si veda G. Mignone, *Le regole dei mercanti. Introduzione al diritto commerciale*, Torino, Università degli Studi di Torino, 2022, p. 65.

²⁶ A.S.GE, *Manoscritti*, 218, c. 6r.

²⁷ E. Grendi, *La distribuzione della ricchezza privata nel territorio della Repubblica di Genova attorno al 1630*, in «Miscellanea Storica Ligure», XV, n. 1 (1983), pp. 309-310.

²⁸ A. Zanini, *La pesca e l'economia del Ponente ligure tra Sei e Settecento*, in L. Palermo, D. Strangio, M. Vaquero Piñeiro (a cura di), *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi*

– a inizio Ottocento arriverà a superare le 11.000 unità di cui oltre 9.000 nel capoluogo – il settore primario è specializzato in prodotti destinati al mercato, in particolare agrumi e olio²⁹. La presenza di un approdo, pur talvolta carente dal punto di vista infrastrutturale, permette di commercializzare il surplus agricolo verso i porti italiani, francesi e spagnoli, da cui si importano cereali, vino e mercanzie di vario genere³⁰. Questa attività ha favorito la formazione di un ceto mercantile-armatoriale locale, capace di indirizzare investimenti consistenti verso la cantieristica e il commercio marittimo, generando così opportunità di lavoro per la popolazione di Sanremo e dei borghi vicini. Conferme in tal senso si ricavano da alcune informazioni circa la consistenza del naviglio rivierasco. A metà Seicento Sanremo possiede 72 imbarcazioni per una capacità di circa 9.000 salme, equivalenti a poco meno di 2.000 tonnellate³¹. Negli anni Settanta, invece, si stimano «da ottanta in novanta barche che trafficano in tutte le parti del mondo», di cui però non è possibile accertare la portata³². Non è casuale che proprio in quegli anni lo scalo sanremese venga descritto come un porto dinamico, frequentato da una «perpetua selva di navigli, che son nel mare la sorgente del traffico», poiché «a i tanti vascelli che sciolgono corrispondono sempre gli altrettanti che approdano»³³.

La crescita dell'economia matuziana si intreccia con un atteggiamento ondivago del governo genovese per quanto concerne due elementi chiave: il regime fiscale del commercio marittimo e la politica portuale. Ciclicamente, le autorità genovesi allentano la pressione monopolistica sul Dominio di

regionali a confronto, Napoli, Editoriale Scientifica, 2007, pp. 390-392. Sul concetto di pluriattività si veda il classico G. Le Bouëdec, *La pluriactivité dans les sociétés littorales XVIIe-XIXe siècle*, in «Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest», 109, n. 1 (2002), pp. 61-90.

²⁹ In una relazione del 1782 si precisa che Sanremo «abbonda di olij, agrumi, vini e seminati e così la Colla e Verezzo e vi fiorisce il commercio in specie di Trieste e di Tolosa» (A.S.GE, *Archivio Segreto*, 1297). Per il dato demografico si veda G. Toso, *La popolazione della Liguria occidentale tra Repubblica ligure e Impero francese: i dati delle fonti governative*, in «Popolazione e Storia», 25, n. 1 (2024), p. 32.

³⁰ Manca ad oggi uno studio complessivo sulla marineria sanremese e sul movimento commerciale del porto. Alcuni accenni in U. Martini, *La marineria di S. Stefano, Riva di Taggia e Sanremo dal 1635 al 1831*, in «Rivista Ingauna e Intemelina», n.s., II, n. 1-2 (1946), pp. 24-27; R. Masper, *Il traffico marittimo a San Remo nell'età moderna attraverso i registri della sanità del porto*, in «Bollettino della Associazione Culturale Comunità di Villaregia», II-III (1991-1992), pp. 83-89. Sullo scalo matuziano si veda N. Calvini, C. Gentili, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo, Casinò municipale, 1986.

³¹ E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento: libera pratica e annona*, in «Miscellanea Storica Ligure», XVIII, n. 2 (1986), p. 1029.

³² A.S.GE, *Archivio Segreto*, 1671, 10 aprile 1675.

³³ G.B. Grossi, *Il Monte della Pietà, o siano i miracoli di Nostra D. della Costa nella città di S. Remo*, Genova, Nella Stamperia d'Antonio Franchelli, 1683, p. 26.

terraferma e accordano ad alcuni centri costieri, tra cui Sanremo, una maggiore libertà commerciale, esentandoli dall'obbligo di fare scalo nel porto di Genova e prevedendo agevolazioni in materia daziaria³⁴. Tali misure, tese a favorire l'espansione dei traffici, si scontrano però con problemi di ordine infrastrutturale che influiscono sull'operatività degli scali rivieraschi. Come noto, Genova privilegia il porto della capitale a scapito di quelli del Dominio, per evitare una concorrenza ritenuta dannosa per gli interessi del ceto mercantile cittadino e per le finanze pubbliche, legate in larga misura al gettito connesso al commercio marittimo. A tali fattori di natura economica si sommano considerazioni di ordine geopolitico: si teme infatti che, in caso di guerra, una potenza straniera possa impadronirsi degli scali minori e usarli come basi d'attacco. Da qui la scelta dello stato di non investire nelle infrastrutture dei porti rivieraschi, lasciandone la manutenzione alle comunità locali, spesso prive di mezzi adeguati³⁵. In più occasioni Sanremo si sforza di procurarsi risorse aggiuntive per potenziare lo scalo, investendo in opere di riparo, spazi per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci. Al di là delle difficoltà tecniche e finanziarie, le iniziative matuziane incontrano però ripetutamente l'opposizione di Genova, che teme la concorrenza commerciale rivierasca ed è pertanto restia a concedere aperture in tal senso³⁶.

Gli inizi del XVIII secolo sono segnati invece da una fase negativa dovuta a un insieme di fattori, in particolare l'incremento dei gravami fiscali da parte della Repubblica e la gelata dell'inverno 1709, che distrugge agrumeti e oliveti, con riflessi negativi anche sui traffici commerciali³⁷. Nonostante ciò, nei decenni successivi si registra un progressivo risveglio e negli anni Quaranta del Settecento è censita ancora una settantina di battelli³⁸. La ripresa di

³⁴ A.S.GE, *San Giorgio*, 412,00049 e 18,444; P. Calcagno, *Uno dei "Tirreni" di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», 33 (2015), p. 103. Sul tema delle franchigie si veda, più in generale, A. Zanini, *Finanza pubblica e fiscalità a Genova in età moderna (1528-1797)*, in G. Olgiati (a cura di), *Fisco e debito pubblico a Genova (secoli X-XVIII)*, Genova, Sagep, 2025, pp. 75-78.

³⁵ G. Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in G. Doria, P. Massa Piergiovanni (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1988, pp. 221-258.

³⁶ Sul tema si veda la ricostruzione puntuale di R. Stilli, *Un porto per Sanremo: difficoltà tecniche e problemi politico-finanziari*, in G. Doria, P. Massa Piergiovanni (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, cit., pp. 259-296.

³⁷ A. Carassale, *L'olio per Genova. Reti di approvvigionamento e istituzioni annonarie nel XVIII secolo*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2025, pp. 10-11.

³⁸ C. De Negri, *Una statistica navale ligure del sec. XVIII*, in «Atti della Accademia Nazionale di Marina Mercantile», VIII-IX (1956), pp. 27-32.

metà secolo è tuttavia interrotta dalla rivolta del 1753 contro Genova³⁹, repressa con durezza e seguita da confische, contribuzioni e gravami straordinari, che producono un duraturo impatto negativo⁴⁰.

Pur con alterne vicende, il commercio marittimo riveste dunque primaria importanza per l'economia sanremese, come testimoniato anche da una specifica normativa locale, presente già negli statuti quattrocenteschi, tra cui spiccano le norme che disciplinano il finanziamento delle attività mediante il contratto di «accomenda»⁴¹. Tali prescrizioni vengono successivamente aggiornate per tenere conto delle mutate esigenze e delle storture emerse alla prova dei fatti, in particolare nel 1674 e nel 1757⁴². Si configura così un contratto del tutto peculiare: l'«accomenda all'uso e stile di Sanremo», largamente utilizzata da mercanti e vettori per il finanziamento delle spedizioni marittime: un elemento di continuità che permane nonostante le alterne vicende che caratterizzano i complessi rapporti con la città capitale.

3. Il finanziamento del commercio matuziano: il contratto di «accomenda»

La disponibilità di capitali e di strumenti per indirizzarli verso i molteplici fabbisogni legati ai traffici marittimi costituisce un tema cruciale per comprendere le dinamiche relative allo sviluppo del settore. Come accennato nel par. 1, tradizionalmente la storiografia suddivide gli strumenti di credito marittimo in due macrocategorie: contratti associativi e contratti di prestito. I primi uniscono capitale e lavoro, con ripartizione di rischi e profitti; i secondi, invece, hanno natura prettamente finanziaria e mirano a fornire liquidità in cambio di una remunerazione predeterminata. Caratteristica comune a entrambi è che il creditore si assume il rischio di mare: il rimborso del capitale è condizionato infatti al buon esito del viaggio, vale a dire al salvo arrivo della nave. Oltre a ciò, nei contratti associativi il creditore è soggetto all'alea del rischio d'impresa che può condizionare pesantemente il risultato economico dell'operazione e pregiudicare altresì il rimborso del capitale. Basti pensare a variazioni congiunturali dei prezzi,

³⁹ V. Tigrino, *Sudditi e confederati. Sanremo, Genova e una storia particolare del Settecento europeo*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2009.

⁴⁰ A. Carassale, L. Lo Basso, *Sanremo, giardino di limoni: produzione e commercio degli agrumi dell'estremo Ponente ligure (secoli XII-XIX)*. Roma, Carocci, 2008, pp. 31-32.

⁴¹ N. Calvini (a cura di), *Statuti comunali di Sanremo*, Sanremo, Casinò Municipale, 1983, pp. 146-151. Sulla produzione statutaria matuziana si veda R. Savelli (a cura di), *Repertorio degli statuti della Liguria (XII-XVIII secc.)*, Genova. Società Ligure di Storia Patria, 2003, pp. 378-386.

⁴² G. Lastig, *Quellen der Accomendatio aus dem XIII. bis XIX. Jahrhundert*, Halle (Saale), Buchdruckerei des Waisenhauses, 1903, pp. 3-34.

incompletezza e/o asimmetrie informative, azioni fraudolente del debitore tese a occultare in tutto o in parte i ricavi. Viceversa, nei contratti di prestito il creditore è comunque soggetto al rischio di insolvenza del debitore che potrebbe non essere in grado di pagare gli interessi pattuiti e restituire il capitale⁴³. Secondo alcuni autori, i contratti associativi, il più noto dei quali è la *commenda*, risultano maggiormente diffusi laddove esistono istituzioni e procedure in grado di verificare la correttezza dei risultati della spedizione, evitando i tipici comportamenti opportunistici del debitore insiti nel rapporto principale-agente. In tali condizioni, la *commenda* garantirebbe una più efficiente allocazione dei rischi e favorirebbe una maggiore mobilitazione dei capitali, privilegiando il finanziamento di quegli operatori in grado di garantire profitti maggiori⁴⁴. Viceversa, laddove tali condizioni non si verificano appare preferibile ricorrere a contratti di prestito, come il cambio marittimo, in cui il compenso per il creditore è costituito da un interesse fisso, determinato a priori in funzione della rotta concordata e/o del tempo per il quale è concesso il finanziamento, ma totalmente indipendente rispetto ai reali profitti della spedizione. Esso è inoltre soggetto a fluttuazioni alla luce delle peculiari dinamiche congiunturali, che possono determinare un incremento repentino, in particolare allorché, alla luce delle tensioni geopolitiche, i rischi connessi alla navigazione aumentano sensibilmente. La precisa individuazione della remunerazione spettante al capitalista semplifica le procedure di rendicontazione e riduce il rischio di comportamenti opportunistici, favorendo così l'investimento anche da parte di soggetti poco esperti delle dinamiche del settore marittimo e privi delle informazioni utili a valutare la reputazione del debitore⁴⁵.

Come si comprende, entrambe le formule contrattuali presentano aspetti positivi e aspetti negativi. L'esperienza sanremese parte da questi presupposti e delinea un vero e proprio ibrido istituzionale, che prende a prestito elementi fondanti di entrambe le tipologie per dare vita ad uno strumento del tutto peculiare: l'«accomenda all'uso e stile di Sanremo». Sebbene essa sia stata oggetto di attenzione da parte dei giuristi dell'epoca, primo fra tutti il già menzionato causidico genovese Carlo Targa⁴⁶, e dagli storici del diritto di inizio Novecento⁴⁷, la natura e la funzione dello strumento sono state solo sfiorate nell'ambito degli studi di storia marittima ligure di età preindustriale⁴⁸.

⁴³ A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade*, cit., pp. 339-340.

⁴⁴ Y. Gonzales De Lara, *Institutions for Contract Enforcement and Risk-Sharing: From the Sea Loan to the Commenda in Late Medieval Venice*, in «European Review of Economic History», 6, n. 2 (2002), pp. 257-262.

⁴⁵ A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade*, cit., pp. 340-341.

⁴⁶ C. Targa, *Ponderationi sopra la contrattazione maritima*, cit., pp. 163-164.

⁴⁷ G. Lastig, *Quellen der Accomendatio*, cit., pp. 5-34.

⁴⁸ L. Lo Basso, *Tra Santo Stefano e l'Europa. Le attività commerciali di Giovanni Battista*

L'istituto dell'«accomenda» sanremese consiste nella consegna di capitale da parte di mercanti e risparmiatori a un patrono di barca, affinché lo investa oltremare e lo restituisca con un guadagno da ripartire tra i partecipanti. Il finanziatore si accolla il rischio legato al viaggio, dal momento che in caso di mancato rientro dell'imbarcazione, perde la somma investita e il diritto alla remunerazione per il capitale prestato. Nel Cinque-Seicento, tale contratto si diffonde ampiamente, poiché mutualmente vantaggioso: gli accomendanti possono ottenere rendimenti superiori rispetto ad altri investimenti, mentre i patroni vengono a disporre di maggiori risorse da impiegare nell'acquisto di merci per il viaggio di ritorno, consentendo loro di aumentare i profitti connessi alla spedizione marittima. Proprio in questo periodo, però, si registrano ripetuti tentativi di frode da parte dei patroni ai danni degli accomendanti, derivanti non solo dalle asimmetrie informative tipiche del rapporto principale-agente, ma anche da imprudenze o comportamenti neglienti. Le fattispecie più comuni sono la richiesta di somme superiori alle spese effettive da parte di vettori non proprietari del naviglio, rendendo quindi impossibile, per i creditori, rivalersi sul valore dello stesso in caso di insolvenza. Altre criticità derivano dal comportamento dei marinai, i quali, dopo aver ricevuto anticipi retributivi, si procurano un altro imbarco e abbandonano il vascello in un porto lontano, costringendo così il patrono a ingaggiare nuovo personale per il viaggio di ritorno, con conseguente incremento dei costi complessivi. Emerge inoltre la difficoltà nel riscuotere i crediti derivanti da merci vendute a respiro su mercati distanti, così come si registrano frequenti perdite originate da capitali incautamente affidati a forestieri. Non ultimo, si rileva come talvolta le merci acquistate oltremare, e vincolate a garanzia del credito degli accomendanti, subiscano danni durante la navigazione, perdendo così valore a causa dell'imperizia o della noncuranza dell'equipaggio⁴⁹.

Partendo da tali presupposti, i nuovi capitoli del 1674 introducono importanti misure correttive, successivamente rafforzate nel 1757⁵⁰. Viene stabilito che l'erogazione di denaro «in accomenda» avvenga alla presenza di un notaio o cancelliere appositamente deputato, il quale verrà designato di anno in anno mediante sorteggio, così da ridurre il rischio di connivenza⁵¹. Viene poi

Filippi attraverso la documentazione privata (1762-1771), in «Intemelion. Cultura e territorio», 13 (2007), pp. 83-109: p. 92; T. Decia, *Contra infieles y enemigos de Su Majestad: i Finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Palermo, New Digital Frontiers, 2018, pp. 49-50.

⁴⁹ G. Lastig, *Quellen der Accomendatio*, cit., pp. 16-17.

⁵⁰ La riforma del 1674 è in realtà frutto di elaborazioni avvenute nel corso dell'anno precedente, ma entrate in vigore dopo la parziale modifica e ratifica da parte delle autorità genovesi (Ivi, p. 23).

⁵¹ Ivi, pp. 21-22.

disposto che tutti gli atti relativi alle «accomende sopra le barche» siano annotati in un libro separato rispetto agli altri contratti rogati dal medesimo notaio. Tali prescrizioni non hanno carattere meramente formale: in caso di inadempimento, i finanziatori non possono vantare ipoteca sull'imbarcazione, sugli attrezzi, sul denaro o sulle merci con cui il padrone rientra dal viaggio e dunque perdono il beneficio delle garanzie reali a tutela del capitale investito e dei relativi frutti. Il debitore, dal canto suo, non può contrarre nuovi prestiti sulla medesima spedizione senza il consenso degli accomendanti, poiché ciò ridurrebbe le garanzie reali a tutela dei primi creditori. I prestiti di emergenza stipulati durante la navigazione per far fronte a bisogni imprevisti devono essere prontamente dichiarati al ritorno, così da minimizzare i comportamenti opportunistici emersi in precedenza⁵².

Si prevede inoltre che i marinai e il patrono si impegnino a custodire diligentemente le merci loro affidate e possano scaricarle per intraprendere un nuovo viaggio solo dopo aver informato i finanziatori e aver fornito loro idonee garanzie circa l'effettiva corresponsione di quanto dovuto. Altre prescrizioni riguardano poi il controllo dell'itinerario, dal momento che ad esso è strettamente legato il compenso spettante ai creditori. I capitoli del 1674 impongono al debitore di indicare, al termine del viaggio, la rotta seguita e i luoghi in cui ha compiuto le speculazioni commerciali, pena una sanzione pari al 10% del valore del capitale. La normativa del 1757, invece, attribuisce al creditore il potere di determinare l'itinerario: il vettore è tenuto a rispettarlo e, qualora oltrepassi i limiti fissati, assume automaticamente su di sé tutti i rischi del viaggio, mentre il creditore acquisisce il diritto a partecipare per il 50% agli utili derivanti dalle ulteriori speculazioni compiute. In entrambi i casi, la definizione preventiva del viaggio, dell'imbarcazione, della rotta, degli scali e della durata della navigazione costituiscono elementi essenziali per determinare i rischi cui sono soggetti i capitali investiti⁵³.

Per quanto riguarda il tema dei rischi – di mare (tempeste e bufere), delle genti (pirateria, rappresaglie, sequestro) e divini (fulmini, incendi, cicloni) – viene prevista la ripartizione delle perdite pro quota tra i partecipanti alla spedizione. In caso di gettito, il patrono deve rendere conto con giuramento proprio e di due marinai testimoni di quanto avvenuto; in caso di naufragio l'equipaggio è tenuto a collaborare al recupero delle merci; se le operazioni si protraggono per oltre tre giorni è previsto un compenso aggiuntivo su base quotidiana. Tali indicazioni ricalcano la classica comunione dei rischi tipica del diritto marittimo, secondo cui i danni causati da caso fortuito, naufragio o depredazione – anche ad opera di corsari o turchi – sono da considerarsi

⁵² Ivi, p. 17.

⁵³ Ivi, pp. 25-33.

comuni e vanno ripartiti proporzionalmente alle quote di partecipazione. Il medesimo principio vale per la divisione delle merci salvate dal sinistro⁵⁴.

Al ritorno, le merci acquistate costituiscono garanzia del debito e restano vincolate sino all'integrale restituzione del capitale e del compenso pattuito. I patroni devono rientrare a Sanremo per rendere conto del viaggio davanti ai marinai e agli accomendanti; tali conti, corredati da date e itinerari, hanno valore di documento pubblico. In caso di inadempienza, oltre a una pesante sanzione pecuniaria, stabilita in cento lire, sono previste la detenzione del debitore e la vendita forzata dei suoi beni, con diritto dei creditori a soddisfarsi sul ricavato. Una volta presentato il rendiconto, questo deve essere approvato dai finanziatori; qualora il valore di realizzo delle merci risulti insufficiente a soddisfare le pretese di questi ultimi, costoro potranno rivalersi su ogni altro bene del debitore. È evidente come la *ratio* ispiratrice di tali prescrizioni sia quella di tutelare i creditori onde incentivare gli investimenti in campo marittimo-commerciale⁵⁵.

La novità di maggiore rilievo introdotta dai capitoli del 1674, e confermata nel 1757, è tuttavia la prescrizione esplicita in base alla quale chi conferisce denaro «in accomenda» ha diritto alla restituzione del capitale con un interesse marittimo «secondo la tariffa e meta»⁵⁶. Sebbene in alcuni passaggi dei capitoli persistano richiami alla «quota degli utili», il criterio dominante diventa quello della tariffa per rotta, che stabilizza il rendimento e riduce i costi di verifica dei profitti reali della spedizione (come accade nel caso della *commenda* vera e propria). Nella «tariffa dell'interesse» sono dunque elencati i porti e/o le aree con cui le imbarcazioni sanremesi intrattengono relazioni commerciali, determinando per ciascuna il compenso dovuto dai patroni delle barche agli accomandanti. L'interesse varia in funzione della destinazione del viaggio e tiene dunque conto della lunghezza e del rischio associato alle singole rotte. Più specificamente, in direzione Ponente il compenso oscilla da un minimo dell'1% per i viaggi a Nizza o Antibes, sino al 24% in caso di arrivo a Cadice. Per quanto concerne invece le rotte del Levante, i tassi oscillano dal 2% per le imbarcazioni dirette a Genova, fino al massimo del 25% se la destinazione è Venezia⁵⁷.

Nella riforma del 1757, oltre a ribadire le aliquote già indicate nel 1674, viene inserita anche una tariffa a forfait del 22% annuo indipendentemente dal tragitto, introducendo così la possibilità di prevedere una sorta di finanziamento «a tempo». Inoltre, onde evitare che le fattispecie previste nella «tariffa» siano considerate come esaustive, e dunque li-

⁵⁴ Ivi, p. 18.

⁵⁵ Ivi, p. 20.

⁵⁶ Ivi, p. 24.

⁵⁷ Ivi, pp. 33-34.

mitative della libertà di navigazione, viene previsto un compenso del 2% per ogni 100 miglia percorse, andando così ad aggiungere un altro elemento di flessibilità per quei patroni matuziani che percorrono rotte meno convenzionali⁵⁸.

L'elemento che caratterizza maggiormente il caso sanremese rispetto ad altre esperienze liguri è proprio la previsione di una tariffa per rotta⁵⁹. Diversamente rispetto a quanto accade nei contratti di prestito a cambio marittimo essa non è lasciata alla libera contrattazione delle parti, ma è stabilita a priori, con un provvedimento normativo efficace *erga omnes*, al fine di ridurre opacità e comportamenti opportunistici. Essa inoltre risulta essere stabile nel tempo, dunque sottratta alle fluttuazioni congiunturali, concorrendo così a delineare un quadro di stabilità di lungo periodo, che si giustappone al comportamento ondivago delle autorità genovesi per quanto concerne le politiche commerciali e portuali.

Nell'insieme, l'«accomenda all'uso di Sanremo» si presenta come un modello coerente, pragmatico e riconoscibile anche fuori dal contesto locale, la cui flessibilità consente di adattarsi a diversi mercati e livelli di rischio, dando vita a una forma di finanziamento che, malgrado il nome, è molto più simile a un prestito marittimo che a una *commenda stricto sensu*. Manca infatti del tutto, per il creditore, l'aleatorietà in merito alla remunerazione legata agli utili della spedizione, tipica, appunto, della *commenda* tradizionale⁶⁰.

L'esperienza matuziana mostra, dunque, come una vivace comunità rivierasca abbia saputo sviluppare strumenti finanziari flessibili e resilienti, capaci di rispondere alle sfide del commercio marittimo di età preindustriale. Anche se la piena comprensione delle dinamiche sottese richiederà analisi empiriche a livello micro e macroeconomico, la longevità e la diffusione di questo istituto testimoniano l'efficacia di soluzioni ibride, probabilmente presenti anche in altre realtà del Mediterraneo, e che potrebbero emergere grazie a nuove ricerche di taglio comparativo⁶¹.

⁵⁸ Ivi, p. 34.

⁵⁹ Sul problema del finanziamento marittimo nei centri rivieraschi si veda L. Lo Basso, *The Maritime Loan as a Form of Small Shipping Credit (17th-18th Centuries): The Case of Liguria*, in A. Giuffrida, R. Rossi, G. Sabatini (eds.), *Informal Credit in the Mediterranean Area (XVI-XIX Centuries)*, Palermo, New Digital Frontiers, 2016, pp. 145-173.

⁶⁰ Non casualmente, alcuni storici del diritto sottolineano infatti la natura finanziaria e non associativa del contratto di *commenda* (G. Mignone, *Un contratto per i mercanti del Mediterraneo. L'evoluzione del rapporto partecipativo*, Napoli, Jovene, 2005, pp. 90-102).

⁶¹ Per uno studio circa la diffusione e gli aspetti operativi delle accomende sanremesi sarebbero necessarie fonti di natura privata che, al di là di quanto indicato nei contratti, consentano di esaminare il comportamento dei soggetti coinvolti in chiave di finanziatori.

4. Conclusioni

Il caso dell'«accomenda all'uso di Sanremo» consente di cogliere con chiarezza la capacità delle comunità rivierasche liguri di adattarsi a un contesto economico e istituzionale mutevole, elaborando risposte peculiari ai vincoli imposti dal governo genovese e dall'ambiente competitivo in cui operano. Nata in un contesto mercantile dinamico ma periferico, costituisce un ibrido tra la *commenda*, a carattere associativo, e il cambio marittimo, a carattere finanziario, capace di coniugare sicurezza e flessibilità. La previsione di una tariffa per rotta, la formalizzazione notarile, l'introduzione di garanzie reali, di meccanismi di rendicontazione e misure sanzionatorie costituiscono strumenti funzionali alla riduzione del rischio e alla stabilizzazione dei rendimenti, favorendo la mobilitazione del risparmio in un'economia ancora fondata su relazioni di prossimità e fiducia personale.

In questo senso, l'«accomenda» sanremese può essere letta come un esempio di razionalizzazione del credito marittimo “dal basso”, elaborato in un contesto di discontinuità delle politiche mercantili e fiscali della capitale e utile a sostenere la crescita di una comunità mercantile periferica.

Più in generale, il caso matuziano invita a riconsiderare la geografia del credito marittimo mediterraneo, spostando l'attenzione dai grandi porti ai centri minori, dove la prossimità fra attori economici, notai e istituzioni comunitarie genera forme di governance economica peculiari e resilienti. Ulteriori ricerche su fonti pubbliche e private potranno chiarire il grado di diffusione effettiva dell'istituto, il profilo dei suoi protagonisti e i possibili legami con altre esperienze liguri e provenzali, delineando così un quadro più articolato dell'economia marittima preindustriale e del suo pluralismo istituzionale.

In merito alla scarsa disponibilità di questo tipo di fonti per lo studio delle economie rivierasche, e segnatamente del Ponente ligure, si veda L. Lo Basso, *Tra Santo Stefano e l'Europa*, cit., pp. 83-84.

Il commercio marittimo, tra età moderna e contemporanea, costituisce un osservatorio privilegiato per comprendere le modalità attraverso le quali si sono strutturate le reti di scambio, le pratiche operative e gli equilibri istituzionali che hanno definito, nel lungo periodo, la storia economica europea. In questa prospettiva, i saggi raccolti in questo volume ricostruiscono, a partire da fonti e casi di studio differenziati, le forme concrete dell'attività mercantile per mare, intesa come un sistema complesso e dinamico di relazioni economiche, sociali e politiche nel quale la circolazione delle merci risulta inseparabile da quella degli uomini, delle informazioni e dei capitali.

Al centro dell'indagine si collocano, da un lato, le reti commerciali e le rotte dei traffici, modellate dagli attori economici attraverso relazioni fiduciarie e strategie di adattamento capaci di oltrepassare i confini politici e di ridefinire gli spazi economici; dall'altro, gli strumenti operativi della navigazione, dai contratti di società e di assicurazione ai dispositivi amministrativi, sanitari e diplomatici che regolavano l'accesso ai mercati e la mobilità delle navi. Tali strumenti sono analizzati non solo nella loro dimensione formale, ma come pratiche volte a ridurre il rischio, distribuire l'incertezza e rendere prevedibile l'attività commerciale.

Nel suo insieme il volume restituisce l'immagine di un commercio marittimo "inquieto", segnato da un equilibrio costantemente instabile e negoziato tra iniziativa privata e regolazione pubblica, tra opportunità di profitto e vincoli istituzionali. I contributi in esso presenti offrono una pluralità di sguardi su luoghi e periodi differenti, mettendo in luce continuità e discontinuità nei meccanismi che hanno sostenuto, nel lungo periodo, la costruzione degli spazi economici mediterranei ed europei.

Paola Nardone è professore ordinario di Storia economica presso il Dipartimento di Studi Socio-Economici, Gestionali e Statistici dell'Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara e collabora col Centro "Ud'A TEMA" for Land and Sea. La sua attività di ricerca è incentrata in prevalenza sulle dinamiche di sviluppo economico e sociale in Italia, in età moderna e contemporanea.

Luisa Piccinno è professore ordinario di Storia economica presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova. La sua attività di ricerca si concentra principalmente sulla gestione del rischio nel commercio marittimo e sull'economia portuale, con particolare riferimento alla Repubblica di Genova in età preindustriale.



FrancoAngeli
La passione per le conoscenze