CENTRO TEDESCO DI STUDI VENEZIANI

QUADERNI - 18

KARIN NEHLSEN - VON STRYK

Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento

Centro Tedesco
Studi Veneziani

Z VEN

14,18

VENEZIA 1980

Z-VEN 14

QUADERNI
CENTRO TEDESCO DI STUDI VENEZIANI

1. Wolfgang Osthoff, *Heinrich Schütz. L'incontro storico fra lingua tedesca e poetica musicale italiana nel Seicento*, Venezia 1974.
2. Ulrike Mertz, *Der Bilderzyklus in der Bibliothek des Klosters San Giorgio Maggiore in Venedig*, Venezia 1975.
3. Hans-Georg Beck, *Problematica delle icone*, Venezia 1977.
4. Irene Kleinschmidt, *Gruppenporträtbilder venezianischer Beamter (1530-1630). Tintoretto und die Entwicklung einer Aufgabe*, Venezia 1977.
5. Herbert Siebenhüner, *Emanuele Filiberto duca di Savoia. Ritratto di Tiziano a Kassel*, Venezia 1977.
6. Karl-Ernst Lupprian, *Il Fondaco dei Tedeschi e la sua funzione di controllo del commercio tedesco a Venezia*, Venezia 1978.
7. Jürgen Julier, *Il Mulino Stucky a Venezia*, Venezia 1978.
8. Wolfgang von Stromer, *Bernardus Teutonicus e i rapporti commerciali tra la Germania Meridionale e Venezia prima della istituzione del Fondaco dei Tedeschi*, Venezia 1978.
9. Enrico Straub, *Rapporti di Giacomo Casanova con i paesi del Nord. A proposito dell'inedito «Prosopopea Ecaterina II» (1773-74)*, Venezia 1978.
10. Barbara Marx, *Venezia - altera Roma? Ipotesi sull'umanesimo veneziano*, Venezia 1978.
11. Nina Gockerell, *Kirchen mit alttestamentarischen Patrozinien in Venedig. Materialien zu Geschichte und Ikonographie der Kirchen S. Giobbe, S. Geremia, S. Mosè, S. Samuele, S. Simeone und S. Zaccaria*, Venezia 1978.
12. Arnold E. Maurer, *Goldoni in Germania. I rifacimenti di Kotzebue*, Venezia 1979.
13. Gerhard Rösch, *I rapporti tra Venezia e Verona per un canale tra Adige e Po nel 1310 nell'ambito della politica del traffico veneziano*, Venezia 1979.
14. Anton Jaumann, *Problemi e prospettive dei rapporti economici tra Venezia e la Baviera*, Venezia 1979.
15. Eva S. Rösch Widmann, *I Widmann. Le vicende di una famiglia veneziana dal Cinquecento all'Ottocento*, Venezia 1980.
16. Charles B. Schmitt, *Cesare Cremonini. Un aristotelico al tempo di Galilei*, Venezia 1980.
17. Kristine Hecker, *La concezione dell'educazione in Carlo Goldoni*, Venezia 1980.
18. Karin Nehlsen-von Stryk, *Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento*, Venezia 1980.

CENTRO TEDESCO DI STUDI VENEZIANI

QUADERNI - 18

KARIN NEHLSEN - VON STRYK

Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento

VENEZIA 1980

Conferenza tenuta al Centro Tedesco di Studi Veneziani
l'11 novembre 1980

Centro Tedesco di Studi Veneziani
San Polo 2765/A Tel. 706355
Copyright © 1980

Eing. Inv. Nr. 2853

Centro tedesco
di studi Veneziani
Venezia

Stampato con il contributo del
Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft

I quaderni sono in vendita presso:
CLEUP, Via G. Prati 19 - 35100 Padova - Tel. 049/650261

L'assicurazione, tanto quella privata che quella sociale, è oggi così legata alla vita quotidiana e parte preponderante dell'esistenza economica e sociale del singolo, che non ci rendiamo nemmeno più conto, come la vita di tutti i giorni sia intessuta di molteplici forme assicurative. Ancor meno ci rendiamo conto di solito delle sue enormi conseguenze nell'ambito della psicologia e della politica economica, del suo significato per l'economia creditizia, per gli investimenti industriali, per la stabilizzazione della produttività economica, tutti fattori che hanno contribuito a fare diventare l'assicurazione colonna portante del nostro sistema economico. Tutte queste forme di assicurazione così estese risalgono all'assicurazione marittima che era sorta nelle città marinare italiane nel Trecento [1]. Non a caso questa prima forma di assicurazione a premio fu creata nell'ambito del commercio marittimo, perché proprio nel commercio marittimo, nel quale era necessario investire capitali altissimi e dove altrettanto alto era il rischio, si sentiva specialmente il bisogno di mettersi in qualche modo al riparo. Dai grandi empori mercantili italiani ai quali del resto dobbiamo parecchi progressi nel campo del diritto commerciale medievale, l'assicurazione marittima si estese ben presto alla Spagna, alla Francia, all'Inghilterra, ai Paesi Bassi fino alle città tedesche anseatiche [2].

Non vorrei, in questa sede, soffermarmi sul problema continuamente

[1] Cfr. G. CASSANDRO, *Voce: Assicurazione. Premessa storica,* in: Enciclopedia del diritto, Milano 1958, vol. III, p. 421.

[2] Cfr. A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private,* Milano 1952, vol. I, p. 54.

dibattuto delle precedenti forme di assicurazione marittima [3]. I rischi del commercio marittimo erano da sempre troppo alti per non essere già stati argomenti di speciali contrattazioni [4]. Se quindi, come nel prestito marittimo, il prestatore assumeva su di sé il rischio per il mercante viaggiatore oppure, quanto spesso nel contratto di noleggio, il trasportatore assumeva il rischio per il caricatore, sempre la copertura era regolata contrattualmente e aveva un suo prezzo. In qualche modo queste speciali contrattazioni facevano funzione di assicurazione, col pagamento di un soprapprezzo per il rischio. Il passo decisivo verso la forma attuale di assicurazione a premio avvenne tuttavia solo quando nel Trecento, l'assunzione del rischio, dietro compenso, si sviluppò come contratto indipendente, cioè quando fu un terzo ad assumersi il rischio — senza essere in alcun modo coinvolto allo specifico viaggio marittimo —, e speculò sull'arrivo della nave [5].
L'assicurazione marittima veniva stipulata non solo sulle merci, ma anche sulla nave e sul nolo, e in generale sugli infortuni connessi alla navigazione [6]. La somma assicurata era suddivisa in quote di cinquanta ducati, oppure di cento o addirittura duecento ducati [7]. Per ogni quota si sottoscriveva un assicuratore che rispondeva in caso di sinistro rimborsando la quota sottoscritta. In pratica avveniva che il mercante il quale voleva assicurarsi, andava da un *sensale di sicurtà,* lo informava degli estremi necessari e il sensale si incaricava di procurargli le sottoscrizioni degli assicuratori [8]. I premi che toccavano

[3] Cfr. p. es. l'ampio contributo recente di P. PERDIKAS, *Die Entstehung der Versicherung im Mittelalter,* in « Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft » (Berlino), vol. 55 (1966), pp. 425-509; inoltre l'esame critico sulla letteratura da CASSANDRO, *Assicurazione* . . . cit., pp. 420 sg.
[4] E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo,* Genova 1884, pp. 21 sgg.
[5] BENSA, *Contratto* . . . cit., p. 59; DONATI, *Trattato* . . . cit., p. 68.
[6] CASSANDRO, *Assicurazione* . . . cit., p. 424.
[7] L.A. BOITEUX, *La fortune de mer, le besoin de securité et les débuts de l'assurance maritime,* Parigi 1968, pp. 158 sg. (École pratique des Hautes Études, VIe séction, vol. 24). È erronea l'asserzione dell'Autore, p. 159, che a Venezia le quote fossero di 5 o 10 ducati. Nel quindicesimo secolo le quote normali si aggiravano anche a Venezia intorno a 100 ducati.
[8] L. PIATTOLI, *Il contratto di assicurazione marittima a Venezia nel medioevo,* in « Rivista di storia del diritto italiano », a. VIII, fasc. 2, 1935, p. 335.

agli assicuratori, variavano notevolmente a seconda della rotta, delle navi o delle merci.

Nel quattordicesimo secolo a Genova le tariffe si possono mediamente stimare intorno al 10 % [9], mentre nel secolo successivo si abbassarono considerevolmente [10].

Certamente con ragione la scoperta di soddisfare e, allo stesso tempo, sfruttare il bisogno di sicurezza in un particolare affare speculativo, è stata attribuita allo spirito di intraprendenza capitalistico di questo periodo e l'assicurazione è stata indicata come la tipica conquista del capitalismo [11].

Per quanto riguarda le sue possibilità giuridiche, l'assicurazione venne incontro alla concezione economica capitalistica in duplice modo: rendendo possibile all'assicurato un migliore calcolo delle sue imprese e promettendo all'assicuratore un guadagno speculativo in forma di premio. Si pone ora il problema, in quale misura l'assicurazione marittima fosse in grado di rispondere a queste richieste con le sue possibilità tecniche. Non esistevano né la statistica assicurativa, né il calcolo delle probabilità. Era tuttavia possibile calcolare in qualche modo il rischio così che l'assicurazione marittima si potesse praticare con una certa continuità come regolare operazione speculativa, oppure era di fatto paragonabile ad una scommessa, un « giuoco sui rischi di mare » [12], che veniva esercitato occasionalmente?

[9] Cfr. R. DOEHARD, *Chiffres d'assurance à Gênes en 1427-1428,* in « Revue belge de philologie et d'histoire », vol. 27 (1949), p. 750.
[10] J. HEERS, *Le prix de l'assurance maritime à la fin du Moyen Age,* in « Revue d'histoire économique et sociale », vol. 37 (1959), pp. 18 sg.
[11] Cfr. p. es. J. HEERS, *Le prix* . . . cit., p. 7: « Parmi les techniques qui, vers la fin du moyen âge, ont préparé ou marqué l'avènement du capitalisme moderne, l'assurance maritime tient sans aucun doute une place de tout premier ordre »; inoltre A. FANFANI, *Le origini dello spirito capitalistico in Italia,* Milano 1933, pp. 80 sgg., J. HALPÉRIN, *Le rôle des assurances dans les débuts du capitalisme moderne,* Tesi di laurea, Fac. d. Lettere di Zurigo, Neuchâtel 1945.
[12] Cfr. C. VIVANTE, *L'assicurazione delle cose. Evoluzione storica,* in « Archivio Giuridico 'Filippo Serafini' », vol. 32 (1884), p. 88; della stessa opinione è in tempi recenti C. SCHWARZENBERG, *Ricerche sull'assicurazione marittima a Venezia,* Giuffrè 1969, p. 8 (Ius nostrum, vol. 11).

Non è facile rispondere a questa domanda, perché, come assicuratori, per lo più si trovano accumunate molte persone che, nello stesso tempo, sono commercianti, coinvolti in molti altri affari finanziari e non si sa, in quale misura essi siano interessati in modo particolare all'assicurazione marittima.

Ci sia permesso di fare una breve digressione sulla piazza assicurativa genovese, che agli albori è la più ricca di fonti e la più studiata dai ricercatori [13].

Sulla base di circa duecento contratti di assicurazione di un notaio genovese degli anni 1393 e 96, la studiosa Hannelore Groneuer è arrivata di recente alla conclusione che, almeno verso la fine del Trecento, erano quasi esclusivamente le grandi dinastie di mercanti che speculavano nel campo dell'assicurazione. Risulta inoltre che le stesse persone si occupavano per anni in qualità di assicuratori e che in alcuni casi si comincia persino a vedere l'inizio di una specializzazione nel campo dell'assicurazione marittima [14] Questo risultato viene suffragato dal detto del famoso giurista di quel tempo Bartolomeo Bosco: *propter lucrari fecit plures assecurationes sicut faciunt plurimi mercatores de Janua quorum aliqui de nullo alio vivunt quam de huiusmodi quaestu* [15], che specifica chiaramente che alcuni vivevano solo grazie a questo guadagno.

Anche se a Genova l'assicurazione marittima si era affermata come forma redditizia d'investimento, tuttavia non si può senz'altro trasferire alle altre città marinare la situazione genovese di quegli anni,

[13] Come già l'opera fondamentale sulle assicurazioni del BENSA, anche le più recenti ricerche storico-economiche si basano in genere su fonti genovesi. Cfr. p. es. J. HEERS, *Le prix* . . . cit., R. DOEHARD, *Chiffres* . . . cit.; inoltre R. DOEHARD-CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique e l'Outremont,* Bruxelles-Roma 1952 (Institut historique belge de Rome. Études d'histoire économique et sociale, vol. 5); D. GIOFFRÈ, *Note sull'assicurazione e sugli assicuratori genovesi tra medioevo ed età moderna,* in: Mostra storica del documento assicurativo del XIV/XVI secolo, Genova 29. avr./10. mag. 1969, pp. 11-37.

[14] HANNELORE GRONEUER, *Die Seeversicherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts,* nel vol.: *Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters,* scritto in onore di HERBERT HELBIG per il suo 65° genetliaco, Colonia - Vienna 1976, pp. 237 sg.

[15] Citato da BENSA, *Contratto* . . . cit., p. 79.

che, poco stabile a livello politico, suscitava e permetteva delle iniziative private di grande respiro [16].

Per Venezia invece esiste una ricerca corrispondente che si riferisce soltanto a due secoli dopo, cioè quella di Ugo Tucci, *Gli investimenti assicurativi a Venezia nella seconda metà del Cinquecento* [17]:

« Nel settore delle assicurazioni, anche se alcuni nomi ricorrono nei contratti con maggiore frequenza di altri, gli affari non erano accentrati in poche mani, ma interessavano un gran numero di operatori grossi e piccoli, che vediamo spesso impegnati per quote di poche decine di ducati di merce. Si trattava, insomma, di una forma popolare d'investimento . . . » [18].

Non sappiamo tuttavia se i risultati del Tucci hanno valore anche per il Quattrocento.

Non esiste una letteratura specifica sulle condizioni assicurative veneziane di questo periodo, il che non è probabilmente un caso; infatti Venezia è stata ritenuta per molto tempo quasi priva di documenti sull'assicurazione marittima [19].

Dobbiamo soltanto allo Stefani, autore dell'opera pubblicata dalle Assicurazioni Generali di Venezia e di Trieste in occasione del loro 125° giubileo nel 1956 [20], e al famoso storico economico Federigo

[16] GRONEUER, *Die Seeversicherung* . . . cit., p. 260.

[17] Pubblicato in: *Histoire économique du monde méditerranéen 1450-1650.* Mélanges en l'honneur de FERNAND BRAUDEL, Parigi 1973, pp. 633-643.

[18] Ivi, p. 635.

[19] Ancora nel 1898 A. SACERDOTI, *L'assicurazione a Venezia,* in « Atti del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti », vol. 56 (1897-98), pp. 1082-1098, poteva basare la sua asserzione che l'assicurazione marittima si era affermata a Venezia nello stesso periodo come nelle altre città marinare, soltanto su due leggi relative all'assicurazione marittima degli anni 1421 e 1468 e sul libro dei conti del mercante veneziano Giacomo Badoer degli anni 1436-39, a causa di un' « assoluta deficienza di documenti a Venezia » (pp. 1084 sg.). Negli anni 1935 e 1938 L. PIATTOLI scoprì e pubblicò la più antica polizza finora conosciuta, datata 22 ott. 1395, e due polizze dell'anno 1455 (cfr. PIATTOLI, *Il contratto* . . . cit., e *Ricerche intorno all'assicurazione nel medioevo,* in « Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private », a. V (1938), parte I, pp. 357-364.

[20] G. STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima,* Trieste 1956, 2 voll. Merita particolare menzione la scoperta di 55 polizze nella

Melis [21], la scoperta di circa cento polizze assicurative nell'Archivio di Stato di Venezia che si riferiscono per lo più all'ultimo quarto del secolo quindicesimo.
Seguendo un'indicazione del Melis [22], ho trovato negli atti dei processi dei *Giudici di Petizion* circa duecentonovanta procedimenti giudiziari riguardanti l'assicurazione marittima nel Quattrocento [23]. Queste fonti, le polizze e gli atti protocollari dei processi — salvo alcuni stralci pubblicati [24] — non sono stati finora per niente sfruttati [25].
Cercherò ora, sulla base di questo materiale, di illustrare alcuni aspetti storico-economici e sociali dell'assicurazione marittima nel Quattrocento.

Commissaria di Michele di Filippo Foscari che va dal 1482 fino al 1506 (Archivio di Stato di Venezia, Procuratori di San Marco, Misti, n. 41, fasc. XI).

21 F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, vol. I: *Le Fonti* (opera pubblicata postuma), Roma 1975, pp. 36 sgg. Si tratta soprattutto di 37 polizze comprese nella Commissaria di Alvise di Francesco Baseggio (Arch. d. St. d. Ven., Procuratori di San Marco, Misti, n. 116, fasc. VII) che va dal 1470 fino al 1491.

22 Ivi, p. 173 annot. 1: « Questa collana (Giudici di Petizion, Sentenze a Giustizia) comprende 435 pezzi che ho utilizzato sino al n. 186, cioè l'anno 1489, ritrovandovi 235 sentenze in materia assicurativa ».

23 Arch. d. St. d. Ven., Giudici di Petizion, Sentenze a Giustizia, R. 11-176 (abbrev.: G. d. P., Sent. a Giust.).

24 Finora furono pubblicate in tutto 13 polizze, comprese quelle già pubblicate dal PIATTOLI (cfr. STEFANI, *L'assicurazione* . . . cit., vol. I, nn. 9, 11-14, 16-19, pp. 280 sgg., MELIS, *Origini* . . . cit., n. 12 p. 196, n. 14 p. 37, n. 15 pp. 38 sg.; inoltre F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972, n. 114 p. 370 (Istituto internazionale di storia economica 'F. Datini', Pubblicazioni, ser. I: Documenti, vol. I), e 8 protocolli dei processi (STEFANI, *L'assicurazione* . . . cit., vol. I, nn. 2-8, pp. 199 sgg., e MELIS, *Origini* . . . cit., n. 206, p. 172 sg.).

25 Di grandissimo aiuto nell'elaborazione del ricco materiale inedito sono state le dettagliate indicazioni di fonti trovate nelle carte lasciate da Federigo Melis, e particolarmente preziosa si è rivelata la catalogazione delle polizze assicurative secondo dati di rilevante interesse storico-economico. Vorrei ringraziare in questa occasione la Signora Gabriella Melis per avermi consentito con tanta generosità e benevolenza l'accesso alle carte del marito defunto, come pure Elena Cecchi, già collaboratrice del prof. Melis, che mi ha aiutato molto validamente nell'esame delle carte lasciate.

A quali ceti sociali appartenevano gli interessati alle operazioni assicurative? Era praticata l'assicurazione marittima esclusivamente nell'ambito del ricco patriziato, dedito al commercio internazionale, oppure raggiungeva anche strati più larghi di popolazione? A questo riguardo sarà necessario distinguere tra assicuratori e assicurati.
Inoltre sarà da analizzare, in qual modo l'assicurazione marittima veniva praticata. Si trattava soprattutto di un affare speculativo che rivestiva un ruolo fisso nella solita attività commerciale e speculativa di un mercante, oppure di una speculazione occasionale, analoga come forma ad una scommessa?
Sappiamo dalle scoperte dello Stefani che l'assicurazione marittima a Venezia era un'operazione conosciuta a partire dalla seconda metà del Trecento [26]; tuttavia la questione appena posta — normale speculazione o scommessa — non è ancora risolta. Dobbiamo considerare non solo lo spirito di speculazione, ma anche la febbre per il gioco, come aspetti caratteristici del tempo. Si pensi che, per esempio, la fabbricazione delle carte da gioco divenne una delle imprese più fruttuose — un ramo che del resto Venezia monopolizzava già da lungo tempo [27].
Con i ben duecentonovanta protocolli di processi e le circa cento polizze, l'Archivio di Stato di Venezia raccoglie un'insieme numeroso di documenti, anche rispetto agli altri archivi italiani con materiale sul Quattrocento [28].
Tuttavia questi documenti presentano uno svantaggio: non sono adatti senz'altro alla ricerca storico-economica che per lo più è una ricerca di tipo quantitativo.
Al contrario di Genova, dove fino al quindicesimo secolo tutti i contratti assicurativi venivano stipulati davanti a un notaio, a Venezia era sufficiente, secondo l'uso toscano, la polizza assicurativa compilata da un *sensale di sicurtà* [29]. Mentre, almeno per un breve periodo, alcuni fondi di atti notarili genovesi assumono un certo valore rap-

26 STEFANI, *L'assicurazione* . . ., cit., vol. I, pp. 68 sgg.

27 FANFANI, *Le origini* . . . cit., p. 92.

28 Cfr. MELIS, *Origini* . . . cit., p. 36.

29 Ivi, pp. 5, 25, 44.

presentativo nei riguardi di tutta la pratica assicurativa, le polizze veneziane giunteci, anche se si estendono ad un periodo più lungo, costituiscono solo un frammento occasionale.

Per quanto riguarda i protocolli dei procedimenti giudiziari, tra l'inizio del secolo e il 1470 circa, questi sarebbero invece giunti fino a noi quasi completi. Ma se il processo rappresenta di per sé un'eccezione, nel normale svolgersi degli affari, tanto più lo sarà il processo intentato a causa di un'assicurazione marittima, il quale presuppone pur sempre il sinistro, per esempio, il naufragio. Anche qui quindi sarà bene esser prudenti nello sfruttamento quantitativo del materiale. Dall'altro lato ci troviamo nella situazione favorevole di avere due tipi di fonti completamente diverse, cioè le polizze e i protocolli, e ci si offre la possibilità di confrontarli e di trovare, poiché esistono qualche volta delle corrispondenze fra loro, una base comune di partenza abbastanza sicura.

I. Provenienza sociale degli interessati all'assicurazione marittima

Gli assicuratori

Grazie alle fonti finora descritte, possediamo circa 1150 sottoscrizioni di assicuratori del Quattrocento e dei primi anni del Cinquecento provenienti da circa 340 persone diverse [30]. Di queste 1150 sottoscrizioni ne ho identificate 1070 come appartenenti a patrizi, cioè oltre il 90 %. La parte riguardante i non patrizi differisce fra le polizze ed i protocolli del 10 % circa, per cui non si può stabilire quale dei due gruppi di documenti possa rappresentare meglio la situazione reale. In ogni caso vediamo nel settore dell'assicurazione marittima un predominio molto forte dei patrizi. A questo si aggiunge che, proprio le

[30] Ci sono note 290 sottoscrizioni dai protocolli, 860 dalle polizze assicurative, delle quali ben 770 derivano dalle grandi serie di polizze nelle Commissarie di Alvise Baseggio e di Michele Foscari.

persone che ripetutamente emergono come assicuratori in un certo spazio di tempo, provengono quasi esclusivamente dal patriziato, mentre gli assicuratori non patrizi, in generale, sono attestati soltanto una o due volte [31].

Con la constatazione della prevalenza patrizia nel settore dell'assicurazione marittima risulta evidente che gli assicuratori si trovano per lo più nell'ambito dei patrizi che praticano il commercio internazionale — con ciò però non è dimostrato che l'assicurazione marittima fosse un dominio del grande capitale. Ripetutamente è stato messo in evidenza il grande dislivello economico esistente in seno alla stessa nobiltà [32].

A prescindere qui dai nobili non abbienti — sembra che esistesse, al di sopra di una gran quantità di patrimoni assai modesti, una larga base di solida agiatezza, mentre solo un centinaio di famiglie possedeva una ricchezza rilevante [33].

I patrizi, più frequentemente attestati come assicuratori, appartengono ora a famiglie che, anche nel Quattrocento, avevano un grande nome sia nel commercio che nella politica: cioè i Contarini, i Morosini, i Soranzo, gli Zane, i Barbarigo, i Mocenigo, i Malipiero, i Pisani, i Gritti, i Gradenigo, gli Zorzi, i Donado, i Priuli, i Trevisan, i Bembo, i Loredan, i Bernardo, i Giustinian, i Duodo, i Tiepolo e altri.

Voler dedurre però, dalla mera appartenenza ad una delle primarie

[31] Mentre le 1070 sottoscrizioni dei patrizi si riferiscono soltanto a 290 persone, le 80 sottoscrizioni dei non patrizi riguardano 50 persone diverse.

[32] Cfr. S. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia,* Venezia [3]1973, Vol. IV, p. 340; G. LUZZATTO, *L'economia veneziana nei secoli '400 e '500,* in « Bergomum », vol. 38 (1964), p. 70; ID., *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo,* Venezia 1961, p. 132; F.C. LANE, *Andrea Barbarigo, merchant of Venice (1418-1449),* Baltimore 1944, p. 14.

[33] Tutte le constatazioni sulla ripartizione patrimoniale nell'ambito del patriziato veneziano si basano quasi esclusivamente sul famoso estimo del 1379 che fu fatto per la determinazione dei prestiti pubblici in occasione della guerra di Chioggia. Cfr. M. MEMORES, *Der venezianische Steuerkataster von 1379,* in « Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte », vol. 16 (1922), pp. 415 sgg.; LUZZATTO, *Storia...* cit., pp. 129 sgg., 132, 234; ID., *Les activités économiques du Patriciat vénitien (X-XIVe siècles),* in: ID., *Studi di storia economica veneziana,* Padova 1954, pp. 134 sgg.

famiglie, le splendide condizioni economiche di un loro membro, non è senza pericolo, infatti nell'ambito di singole famiglie molto ramificate, esistevano sorprendenti discrepanze, per quanto concerne i patrimoni [34].

Non vorrei soffermarmi sulle difficoltà di fare un dettagliato esame sui patrimoni dei singoli patrizi. È anche inutile, in questa sede, enumerare i singoli risultati trovati. Vorrei invece limitarmi ad alcuni esempi della famiglia più rappresentativa fra gli assicuratori, quella dei Contarini — almeno secondo le fonti pervenuteci.

Con i circa 40 componenti che troviamo in qualità di assicuratori, e fra questi alcuni sono citati molto frequentemente, questa famiglia non è soltanto la più consistente per il numero, ma anche la più citata nelle varie fonti.

Anche nella più vecchia polizza assicurativa veneziana conosciuta, dell'anno 1395, ritrovata negli archivi fiorentini, incontriamo insieme con Giovanni Bonaccorsi, assicuratore fiorentino, residente a Venezia, un Antonio figlio di Piero Contarini [35]. Negli anni 1429-55 i quattro fratelli Nicolò, Marino, Mafeo e Andrea Contarini, figli di Antonio Contarini, Procuratore di San Marco, sono attestati ripetutamente in diversi processi come assicuratori [36]. Gentile Contarini, figlio dell'appena citato Andrea, salito ai più alti uffizi (anche Andrea divenne Procuratore di San Marco) è citato ben ventiquattro volte come assicuratore negli anni tra il 1473 e il 1482 [37]. Nell'anno 1472 consegue, insieme con i suoi fratelli, il privilegio di poter importare legname per costruire una nave di seicento tonnellate, quindi era un operatore

34 S. CHOJNACKI, *In Search of the Venetian Patriciate: Families and Factions in the Fourteenth Century,* in: *Renaissance Venice,* London 1973 (ed. J.R. HALE), p. 60.

35 Pubblicata dallo STEFANI, *L'assicurazione* . . . cit., vol. I, n. 9, pp. 208 sg.

36 G. d. P., Sent. a Giust., R. 52, f. 27 v; 54, f. 69 v; 60, f. 64 v; 66, f. 111 v; 122, f. 29 r.

37 Nelle polizze della Commissaria Alvise di Francesco Baseggio (abbrev.: Baseggio) vediamo Gentile Contarini 21 volte, nelle polizze della Commissaria di Michele di Filippo Foscari (abbrev.: Foscari) 3 volte. Inoltre è citato come assicuratore in un protocollo di processo del 7 genn. 1465 (G. d. P., Sent. a Giust., R. 146, f. 41 v).

di grande levatura [38]. Piero figlio di Francesco Contarini, il quale tiene con quarantadue sottoscrizioni il record tra gli assicuratori a noi noti [39], compra all'incanto, nell'anno 1472, una galea per Beirut, e l'anno seguente una galea per le Fiandre [40]. L'allestimento di una galea per una delle « mude » veneziane, cioè i convogli annuali organizzati dallo Stato, era abbastanza costosa e poteva essere finanziata soltanto da patrizi che disponessero di un considerevole capitale [41]. Dei tre fratelli Giacomo, Carlo e Girolamo Contarini, attestati come assicuratori tra il 1477 e il 1506 ben settantasei volte [42], Giacomo compra all'incanto nell'anno 1484 una galea per Alessandria [43], Carlo compare, nell'anno 1504, come uno dei principali creditori nel fallimento del banco Lippomano [44] e salirà nel primo ventennio del sedicesimo secolo ai più alti incarichi politici e militari [45].

Come si può facilmente dedurre, i Contarini per generazioni si sono dedicati all'assicurazione marittima. Appare evidente che anche quei Contarini, attestati il più delle volte come assicuratori, investivano in gran quantità i loro capitali in operazioni di commercio marittimo; non possiamo quindi parlare di una specializzazione nel campo dell'assicurazione marittima.

Ho già accennato al fatto che, al contrario delle famiglie patrizie,

38 Cfr. F.C. LANE, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance,* Parigi 1965, p. 116 (École pratique des Hautes Études, VIe séction. Oeuvres étrangères, vol. V).

39 Piero di Francesco Contarini è citato 29 volte (1473-1483) nelle polizze Baseggio e 12 volte (1482-1486) nelle polizze Foscari, inoltre una volta in una polizza del 1468 (STEFANI, *L'assicurazione* . . . cit., vol. I, n. 16, p. 224).

40 Arch. d. St. d. Ven., Senato Mar, Incanti galere, R. 1, f. 20 r e 22 v.

41 Cfr. U. TUCCI, *Costi e ricavi di una galera veneziana ai primi del Cinquecento,* in « Studi Veneziani », vol. XVI (1974), p. 151.

42 I fratelli Giacomo, Girolamo e Carlo Contarini sono attestati 19 volte nelle polizze Baseggio e 57 volte nelle polizze Foscari.

43 Arch. d. St. d. Ven., Senato Mar, Incanti galere, R. 1, f. 101 r.

44 Cfr. V. MANZINI, *La bancarotta e la procedura fallimentare nel diritto veneziano, con cenni sui grandi fallimenti del secolo XV,* in « Atti del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti », vol. 85 (1925-26), p. 1132.

45 Cfr. G.A. CAPPELLARI-VIVARO, *Il Campidoglio Veneto* (Venezia, Bibl. Marciana, 18° sec.), vol. I, f. 289 v sg.

quelle non patrizie sono citate soltanto sporadicamente fra gli assicuratori. In un solo caso invece è stato possibile seguire la notevole attività assicurativa di un non patrizio. Si tratta di Vettore Tommasini che incontriamo per ben venti volte come assicuratore tra gli anni 1460-82 [46]. A prescindere dal fatto che esercitava il commercio marittimo, non sappiamo niente di più preciso su di lui [47]. Fortunatamente ci è giunto un testamento del fratello Francesco, datato 1465 [48], dal quale risulta evidente la partecipazione della famiglia al commercio e alla fabbricazione della seta. Il testamento dimostra un solido, seppure modesto benessere [49]. Non sappiamo se Vittore sia riuscito a conseguire una ulteriore ascesa economica. Sorprende tuttavia lo sforzo accanito del fratello, redattore del testamento, di escludere Vettore dalla eredità, chiarendoci molto bene i motivi di questo suo rancore. Egli scrive tra l'altro:

e perche te Vetor frater carissimo intendando la natura toa esser un pocheto insaziabile el te parera stranio de tal mio testamento

esprimendo così dei sentimenti che si possono nutrire per un parente forse un pò privo di riguardi, ma anche, secondo il mio parere, ben avviato negli affari.

Nell'insieme possiamo dire che gli esempi tratti dalla famiglia Contarini, per quanto riguarda la loro posizione sociale ed economica anche all'interno del patriziato, debbono essere considerati come tipici per gli assicuratori marittimi del Quattrocento. Infine la cerchia degli assicuratori marittimi risulta troppo vasta però, secondo le fonti giunteci, per limitarsi soltanto agli operatori di primo piano — soprattutto date le condizioni patrimoniali del patriziato veneziano sopra indicate.

46 Pol. Baseggio. Inoltre Vettore Tommasini è attestato come assicuratore in un processo del 1460 (G. d. P., Sent. a Giust., R. 130, f. 97 r).

47 In un protocollo del 20 febbr. 1460 troviamo come assicurato Vettore Tommasini il quale pretende il pagamento di una somma di merci assicurate colate a picco nel naufragio della nave di Nicolo Pichello presso Francavilla.

48 Arch. d. St. Ven., Arch. notarile, Testamenti, Tommaso Tomei, B. 1240 (testamento del 1 ott. 1465).

49 Ci si riferisce particolarmente a una « caxa grande » a Venezia e ad un bene immobile a Marghera. Dedica alla figlia una dote di 300 ducati. Purtroppo non sappiamo il valore delle merci nominate nel testamento.

Tuttavia era pur sempre necessaria una cospicua agiatezza che garantisse in ogni caso la solvibilità dell'assicuratore, anche in circostanze sfavorevoli. Sembra che comunque il mercato assicurativo abbia di per sé esercitato un certo controllo.

In un protocollo di un processo dell'anno 1463 [50] si presenta il seguente caso: avendo il patrizio Pietro Salamon, un debuttante nel mercato assicurativo, sottoscritto alcune polizze come assicuratore, il sensale si riservò di sottoporre le polizze all'accettazione degli aspiranti assicurati ed infatti uno di questi, Andrea Contarini, pretese delle informazioni sulle condizioni patrimoniali di Pietro Salamon.

Gli assicurati

Ben diversi sono gli aspetti, per quanto riguarda la controparte dell'assicurazione, cioè gli assicurati.

È vero anche che ritroviamo tra gli assicurati tutte le famiglie patrizie dalle quali a loro volta provenivano gli assicuratori, però la parte dei non patrizi è ben superiore, infatti ammonta ad oltre la metà [51]. Abbiamo fra loro inoltre i nomi di famiglie del tutto sconosciute, per le quali è difficile qualche volta stabilire una loro accertata residenza a Venezia. Merita di essere ricordato in questa occasione che, secondo i protocolli dei processi e delle polizze, non venivano assicurati soltanto i traffici d'oltremare, ma anche il traffico lungo le coste italiane, il quale rivestiva una notevole importanza nel settore dell'assicurazione marittima [52] e questo commercio era praticato anche da piccoli imprenditori. Anche se l'assicurazione marittima, per quanto riguarda gli assicuratori, era legata all'ambiente patrizio, coinvolgeva fra gli assicurati, vari strati di popolazione. Non sarebbe esatto quindi considerare l'assicurazione marittima in questo periodo soltanto come strumento di speculazione e calcolo nelle mani di ricchi patrizi. Poteva approfittare di

50 G. d. P., Sent. a Giust., R. 139, f. 86 v (29 luglio 1463).

51 Come assicurati sono attestati circa 160 patrizi e quasi 90 non patrizi.

52 Riguarda soprattutto il commercio marittimo con la Puglia, con la Calabria e con la Sicilia. Cfr. p. es. STEFANI, *L'assicurazione* ... cit., vol. I, nn. 2-4, 11, 12, pp. 199 sgg.; G. d. P., Sent. a Giust., R. 52, f. 42 v; 57, f. 106 r; 61, f. 66 v; 74, f. 32 r ecc.

queste possibilità anche il piccolo operatore, il cui patrimonio non consentiva investimenti in svariate imprese e nemmeno un frazionamento del rischio, e proprio per lui l'assicurazione doveva rivestire un'importanza fondamentale.

II. Il mercato assicurativo marittimo veneziano nel Quattrocento

Se consideriamo ora l'importanza economica e la struttura dell'assicurazione marittima veneziana nel Quattrocento, saranno da analizzare due aspetti diversi: da un lato la diffusione dell'assicurazione marittima come misura precauzionale, dall'altro il suo ruolo di operazione speculativa.

Per quanto riguarda il primo punto, la diffusione, l'assicurazione marittima non sembrava essere ancora una misura precauzionale indispensabile.
Mentre già nell'anno 1398 Francesco Datini, capo della famosa azienda di Prato, raccomandava ai suoi compagni *di non mandare niuna roba nostra senza sicurtà* [53], a Venezia invece troviamo ripetutamente testimonianze di esitazioni e incertezze nei riguardi dell'assicurazione. Non mi riferisco qui alle *mude,* questi convogli di galee veneziane, che in realtà presentavano una notevole sicurezza — il che deve aver distolto spesso i mercanti veneziani dal dovere aggiungere ai noli, di per sé molto alti, anche il prezzo dell'assicurazione [54]; parlo qui del commercio molto più esteso che si svolgeva sulle solite navi di diverso tonnellaggio [55], infatti le galee trasportavano quasi solamente merci di lusso, di piccolo volume, ma di gran valore.

[53] E. BENSA, *Francesco di Marco da Prato,* Milano 1928, p. 184.
[54] F. MELIS, *Sulla realtà dell'assicurazione nei trasporti marittimi (secoli XIV-XV),* in « Assicurazioni . . . », a. XLI (1974), parte I, p. 525.
[55] F.C. LANE, *Fleets and Fairs,* in: *Venice and History.* The Collected Papers of F.C. LANE, Baltimore 1966, pp. 130 sg.; vedi anche nello stesso volume *The Merchant Marine of the Venetian Republic,* p. 145; cfr. inoltre LUZZATTO, *Storia* . . . cit., p. 48.

Centro tedesco
di studi Veneziani

Per esempio non era sottinteso che il mercante o il *patronus navis,* che trattava un affare per terzi, assicurasse automaticamente le loro merci. A questo riguardo era necessaria un'intesa specifica [56]. In diversi protocolli ci imbattiamo in casi di mercanti che stipularono l'assicurazione soltanto dopo che la nave, sulla quale si trovava la loro merce, era già da lungo tempo in viaggio o addirittura quando se ne attendeva il ritorno: evidentemente essi avevano rinviato di giorno in giorno l'assicurazione, ma infine, vinti dall'ansia, si erano decisi [57]. Un protocollo del 1444 dimostra [58], quali sforzi si facessero per contenere il più possibile il costo dell'assicurazione.
Zan Malipiero, volendo assicurarsi, trattò all'inizio con un sensale per una somma assicurata di mille ducati. Alcuni giorni dopo, abbassò la somma a cinquecento ducati, per riportarli successivamente ancora a mille e infine si accordò con il sensale per una somma di seicento ducati. Ma, qualche giorno dopo, ritroviamo Zan Malipiero dal sensale a lamentarsi di aver perduto il denaro pagato per il premio (probabilmente una ventina di ducati), poiché era giunta la notizia del felice arrivo della nave. L'astuto sensale gli propose allora di riprendersi il denaro e di sottoscrivere altre polizze, divenendo a sua volta assicuratore.
F.C. Lane nella sua monografia sul mercante veneziano Andrea Barbarigo dice che questi si sforzava in tutti i modi di contenere le spese assicurative, assicurando solo una parte delle merci, spedendo le altre in molte navi diverse per rendere minore l'incidenza del rischio [59].
Da questi esempi tuttavia non si può dedurre che l'assicurazione marittima non venisse largamente praticata. In un protocollo di processo dell'anno 1437 [60] ho trovato l'osservazione indicativa di un assicurato: *Notificando anchor ale Spectabilità Vostre* (cioè il tribunale) *che pochi navilii / nei quali sia marchadantie / navegano senza segurtade.*

[56] Cfr. p. es. G. d. P., Sent. a Giust., R. 88, f. 10 v (23 nov. 1441).
[57] Cfr. p. es. G. d. P., Sent. a Giust., R. 74, f. 19 v (2 genn. 1436); 119, f. 39 v (20 febbr. 1454); 130, f. 92 r (19 febbr. 1460).
[58] G. d. P., Sent. a Giust., R. 99, f. 27 v (29 febbr. 1444).
[59] F.C. LANE, *Andrea Barbarigo* . . . cit., p. 116. Cfr. inoltre TUCCI, *Gli investimenti* . . . cit., p. 634.
[60] G. d. P., Sent. a Giust., R. 74, f. 61 v (11 avr. 1437).

Sembra infatti che proprio i *navilii,* cioè le navi di limitato tonnellaggio (fino a centoventi tonnellate), venissero assicurate con molta regolarità a causa della loro relativa sicurezza di navigazione.

Fino a che punto si era diffusa l'assicurazione marittima, per lo meno verso la fine del Quattrocento, risulta del resto dalle polizze assicurative di Michele Foscari, il quale, a quanto pare, aveva coperto con assicurazioni l'intero suo commercio con Candia e Alessandria, anche quando il trasporto veniva effettuato per mezzo di galee. Nell'anno 1500 versa solamente in assicurazioni la somma di 414 ducati, su di un premio equivalente in media al 4 ½ % [61].

Passiamo ora al secondo punto: vediamo in quale modo veniva usata l'assicurazione marittima da parte degli assicuratori: era un normale affare speculativo che rivestiva un determinato ruolo nell'insieme dell'attività commerciale o piuttosto un affare occasionale?

È sufficiente qui ricordare i Contarini, ai quali potremmo aggiungere altre famiglie, dove di generazione in generazione si tramandava la pratica dell'assicurazione, per potere sostenere che esisteva una certa continuità nel mercato assicurativo veneziano. Non è invece possibile stabilire, con quale impegno e frequenza questi assicuratori stipulassero contratti assicurativi: su questo argomento il materiale, troppo lacunoso, non permette in alcun modo di arrivare neanche a cifre approssimative. Anche le due ampie serie di novanta polizze nelle Commissarie di Alvise Baseggio e di Michele Foscari, relative ad un periodo di oltre trent'anni, mostrano con certezza solo una parte molto limitata dell'attività assicurativa dei singoli assicuratori.

Tuttavia queste polizze danno importanti informazioni. Emerge in queste un'insieme di circa venti assicuratori che sottoscrivono con una sorprendente regolarità. Intorno a questo gruppo di assicuratori molto attivi — e cioè quelli appartenenti alle famiglie Contarini, Barbarigo, Gradenigo, Soranzo, Zane, Zorzi, Bernardo, Pisani, Gritti, Tiepolo —

[61] Nelle 7 polizze Foscari, giunteci dell'anno 1500, le somme assicurate vanno da 200 a 3650 ducati, i premi vanno dal 3 al 5%.

è riconoscibile un'ulteriore cerchia di assicuratori, che sottoscrivono ripetutamente, anche se con frequenza diversa. Incidono poco le sottoscrizioni delle persone che compaiono solo una o due volte [62].

Anche se non volessimo negare a queste due serie di polizze un certo valore rappresentativo, sarebbe però affrettato voler affermare, che questo gruppo di venti assicuratori indichi i principali assicuratori della piazza veneziana. Quasi tutte le polizze provengono dagli stessi *sensali di sicurtà* e cioè Zuan Trevisan e suo figlio Alvise [63]. Probabilmente questi venti assicuratori rappresentavano la clientela abituale di detti sensali. Ciò significa da un lato che non possono esistere dubbi sulla attività assicurativa regolare da parte di famiglie patrizie veneziane, dall'altro lato non è assolutamente possibile, in base al materiale giuntoci, documentare la concentrazione del mercato assicurativo in un più o meno ristretto numero di singole persone.

Anche se, in quel tempo, non era possibile calcolare il rischio, sembra comunque che l'ammontare dei premi, acquistato in base all'esperienza, fosse in genere sufficiente per garantire all'assicuratore avveduto un guadagno regolare. La routine di queste operazioni che risulta dalle fonti, colloca l'assicurazione marittima indubbiamente nell'ambito dei soliti affari speculativi fra i mercanti veneziani [64].

Tuttavia il quesito che avevo posto, se cioè l'assicurazione marittima del Quattrocento non avesse rivestito un notevole carattere di scommessa, non ha significato soltanto retorico; accanto ai numerosi contratti assicurativi di routine, conclusi a tassi normali, ce n'erano anche altri di diversa natura.

Ci può servire d'esempio il processo, particolarmente illustrativo, promosso dal patrizio Polo Morosini contro Leonardo Longo nell'anno

[62] Delle 780 sottoscrizioni delle polizze Foscari e Baseggio soltanto al gruppo dei 20 assicuratori appartengono più di 420 sottoscrizioni, nel secondo gruppo di circa 50 persone abbiamo 280 sottoscrizioni, mentre tra le persone nominate solo una o due volte, 80 sottoscrizioni.

[63] MELIS, *Origini* . . . cit., pp. 37 sg.

[64] Cfr. anche TUCCI, *Gli investimenti* . . . cit., p. 636.

1463 [65]. Polo Morosini aveva assicurato Leonardo Longo per una somma di cento ducati, dietro pagamento del premio altissimo di 30 ducati, corrispondente quindi al 30 %. Dopo il sinistro il Morosini si appellò in giudizio sostenendo la non validità della sua firma poiché alla stipulazione del contratto gli erano state celate alcune informazioni essenziali. L'assicurato, Leonardo Longo, descrive ora l'accaduto: era giunta a Venezia la notizia che nelle acque di Candia si erano visti dei rottami di una nave, che potevano appartenere a quella di Antonio Dragonese, sulla quale si trovavano le merci dell'assicurato; una notizia, come dice Leonardo Longo, *che chui el credono et molti non el credeno*. Lo stesso Leonardo Longo comunque decise di assicurare la sua merce al 30 %, trovando parecchi assicuratori disponibili — più di quanto credeva, come egli stesso dice —, fra gli altri anche Polo Morosini. Leonardo Longo sostiene che Polo Morosini avrebbe dovuto ben rendersi conto dell'alto rischio dall'entità del premio pagato, in quanto proprio Polo Morosini era *pratichisimo in sto mestier*, e ben sapeva, *che alguno non spendeva 30 p.C° in segurtad che non fuse dubioxe*.

Ci troviamo qui di fronte ad un caso — e non è un caso singolo —, in cui non si tratta in fondo più di una valutazione del rischio, ma di una situazione simile a quella di una vera e propria scommessa. I rottami in questione erano quelli della nave del Dragonese, oppure no? Su questo fatto l'assicurato punta trenta ducati e l'assicuratore settanta. Quindi anche se l'assicurazione marittima si era conquistata il suo posto regolare nella vita economica, esisteva tuttavia l'azzardo: correre un grave rischio, ma con la possibilità di un'altissimo guadagno.

Concludendo possiamo stabilire, che l'assicurazione marittima rappresenta anche nella Venezia del Quattrocento un'investimento élitario — qui sono chiari i paralleli con Genova. Esistono anche, in quanto l'esercizio dell'assicurazione marittima con tutte le sue premesse si svolge nello stesso modo. Mi riferisco qui ad una certa possibilità di valutazione del rischio, all'uso di frazionare il rischio, sottoscrivendo quote basse di assicurazione ecc. Non è tuttavia possibile affermare, che esistesse a Venezia una specializzazione da parte di alcuni mercanti

[65] G. d. P., Sent. a Giust., R. 137, f. 123 r (12 marzo 1463).

nel campo assicurativo. L'incompletezza del materiale giuntoci forse non ne è l'unica causa. Esistono parecchi accenni che ci portano a concludere che lo spirito di speculazione dei Veneziani nel settore dell'assicurazione marittima fosse alquanto limitato. Pare che fosse stato sempre meno accentuato del loro bisogno di assicurarsi.

Ripetutamente nei protocolli dei processi si parla della difficoltà di reperire degli assicuratori [66]. Viene riferito addirittura il caso di un mercante — Andrea Contarini — che si dichiara pronto ad una sottoscrizione alla cieca, cioè rinuncia all'abituale richiesta di informazioni, soltanto perché l'assicurato Andrea Zorzi, che finora non aveva trovato alcun assicuratore, si era detto disposto a fargli da assicuratore alla prossima occasione [67]. Anche da alcune polizze assicurative ricaviamo l'impressione che le somme proposte inizialmente non venissero sempre coperte, cioè che ci fossero meno assicuratori disposti a sottoscrivere, di quanto era la domanda. Ci sono per esempio casi, in cui si ritrovano soltanto le firme di uno o due sottoscrittori, ben vicine una all'altra, ovviamente nell'intenzione di lasciare un largo spazio vuoto per eventuali ulteriori sottoscrizioni [68].

Inoltre i Veneziani si indirizzarono, a quanto pare, con titubanza alle operazioni assicurative in veste di assicuratori. Nei pochi protocolli della fine del Trecento e dell'inizio del Quattrocento, come pure nella più antica polizza conosciuta, quella cioè del 1395 sono attestati come sottoscrittori in maggioranza dei Fiorentini [69]. Tucci sottolinea, che ancora alla fine del Cinquecento ci fosse a Venezia una forte cointeressenza da parte di assicuratori fiorentini e genovesi [70].

[66] Cfr. p. es. G. d. P., Sent. a Giust., R. 61, f. 66 v (8 mag. 1432); 74, f. 61 v (11 avr. 1437); 161 bis, f. 175 r (12 febbr. 1469).

[67] G. d. P., Sent. a Giust., R. 63, f. 93 r (13 giugno 1433).

[68] Ci si riferisce a circa 15 polizze di Baseggio e Foscari.

[69] Nei tre processi d'assicurazione marittima dell'anno 1393 (STEFANI, *L'assicurazione* ... cit., vol. I, nn. 2-4, pp. 199 sgg.) troviamo come assicuratori soltanto dei Fiorentini: Giovanni Bonaccorsi, Antonio Nicoli « dicto Feze » e soci, Domenico Giovanni Betini, Giacomo Tedaldi e Simone Riminzini, in un processo del 10 maggio 1404 (MELIS, *Origini* ... cit., n. 206, p. 172 sg.) Salvi di Giovanni, e nella più antica polizza veneziana conosciuta accanto a Antonio Contarini il fiorentino Giovanni Bonaccorsi.

[70] TUCCI, *Gli investimenti* ... cit., p. 639.

È anche significativo che, fra i molti assicuratori stranieri di altri centri assicurativi, come Genova e Barcellona, non venissero mai citati dei Veneziani [71].

Infatti i Veneziani non sembrano avere avuto una particolare inclinazione ad assicurare gli stranieri. In un protocollo dell'anno 1469 [72] leggiamo: *i asseguradori tochano piui volentieri suxo asegurtade de nostri che de altri.*

Infine vorrei concludere dicendo che i Veneziani non hanno usato l'assicurazione marittima come speculazione finanziaria in grande stile. Forse all'origine di questo fenomeno sta la particolarità, ripetutamente sottolineata, del capitalismo veneziano che, più legato alla tradizione che altrove, non aveva consentito il sorgere di un marcato individualismo imprenditoriale, ma dimostrava, anche nei confronti di alcune altre tipiche conquiste del capitalismo, sia nell'ambito delle compagnie commerciali come di quelle creditizie [73], una certa riservatezza. *

[71] Cfr. p. es. GIOFFRÈ, *Note* ... cit., p. 20; GRONEUER, *Die Seeversicherung* ... cit., p. 236; BOITEUX, *La fortune de mer* ... cit., pp. 90, 92.

[72] G. d. P., Sent. a Giust., R. 161 bis, f. 175 r (12 febbr. 1469).

[73] Cfr. Y. RENOUARD, *Les hommes d'affaires du Moyen Age*, Parigi 1968, p. 142; F.C. LANE, *Venetian Bankers*, 1496-1533, in: *Venice and History* ... cit., p. 70, e nello stesso volume *Family Partnerships and Joint Ventures*, p. 53; LUZZATTO, *Les activités* ... cit., p. 145.

* Ringrazio vivamente la Signora Doretta Panizzut che ha collaborato alla traduzione e il Dott. Danilo Reato per la rilettura critica.

Stamperia di Venezia 926-80

TUDI

1. Martin Kubelik, *Die Villa im Veneto. Zur typologischen Entwicklung im Quattrocento*, 2 Bde, München 1977.

2. Anton Reiss, *Giovanni Antonio Morlaiter, ein venezianischer Bildhauer des 18. Jh.*, München 1979.

3. Wolfgang Wolters (Hrsg.), *Die Skulpturen von San Marco in Venedig. Die figürlichen Skulpturen der Aussenfassaden des 13. Jh.*, München 1979.

4. Wolfgang von Stromer, *Die Gründung der Baumwollindustrie in Mitteleuropa - Wirtschaftspolitik im Spätmittelalter*, Stuttgart 1978.