

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

7

*Ianuensis non nascitur sed fit*  
Studi per Dino Puncuh



GENOVA  
SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA  
Palazzo Ducale  
2019

*Ianuensis non nascitur sed fit*  
Studi per Dino Puncuh



GENOVA 2019

*Referees*: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

*Referees*: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

## *Spedizionieri, vetturali e navicellai: considerazioni su due discursus legales del Settecento*

Roberta Braccia

roberta.braccia@giuri.unige.it

### 1. Premessa

Nell'Europa di antico regime un possibile *trait d'union* fra i diversi modi di viaggiare, per le 'vie di mare' e le 'vie di terra', con riferimento alla circolazione dei beni, è rappresentato dalla progressiva diffusione nelle varie piazze commerciali di una nuova figura professionale: lo spedizioniere<sup>1</sup>. Incaricato di scegliere diligentemente il trasportatore, lo spedizioniere si premurava di compiere le necessarie operazioni accessorie al trasporto, quali l'imballaggio del carico, la compilazione dei documenti di viaggio nonché l'espletamento di eventuali formalità amministrative e doganali<sup>2</sup>.

Spesso coinvolti nella organizzazione di un sistema di 'servizi pubblici' di trasporto, gestito dai singoli ordinamenti statuali per lo più attraverso pratiche monopolistiche<sup>3</sup>, gli spedizionieri e le case di spedizione avrebbero

---

<sup>1</sup> Per un quadro efficace e sintetico sullo sviluppo del commercio marittimo e di terraferma tra medioevo ed età moderna cfr. FUSARO 2008; sulle 'vie di terra' compresa la navigazione fluviale (alternativa conveniente e spesso obbligata al trasporto marittimo) si rinvia alle pp. 92-107.

<sup>2</sup> Va ricordato, però, che già nel basso medioevo « era invalsa la pratica, da parte dei venditori di merci, di rivolgersi, per le operazioni di affidamento delle stesse, di controllo durante il trasporto e di loro riconsegna a destinazione, a specifici mandatari, incaricati di curare la conclusione, in nome proprio, di contratti di trasporto per le mercanzie dagli stessi acquistate o vendute nell'interesse del loro mandante »: BUSTI 2007, pp. 4-5. Cfr. inoltre SPILINGARDI 1998, pp. 111-112, secondo cui « lo sviluppo di questa figura ... procede di pari passo con l'incremento che sul piano economico vennero ad assumere sistemi di trasporto diversi da quello marittimo ».

<sup>3</sup> Sull'uso dell'espressione 'servizio pubblico' in antico regime e sullo sviluppo dei servizi pubblici di trasporto esiste una letteratura sterminata, dedicata peraltro nella maggior parte dei casi a singoli contesti politico-istituzionali o a specifici problemi (di natura politica ed economica oltre che giuridica) ad esso collegati. Un caso molto particolare, accompagnato da interessanti riflessioni sul concetto di servizio pubblico nel Settecento, è stato analizzato da ORTOLANI 2011.

giocato un ruolo rilevante anche nell'adozione di specifiche politiche doganali e daziarie<sup>4</sup>.

Da un punto di vista esclusivamente privatistico – prospettiva privilegiata in questa sede – si può dire che nella letteratura del tardo diritto comune l'attività di spedizione venne assimilata a quella di trasporto, mentre la figura dello spedizioniere fu accostata a quella di un mandatario: da tale inquadramento nacque il cosiddetto 'commissionario di trasporto', quale intermediario tra lo speditore e il trasportatore<sup>5</sup>.

La figura del *commissionnaire pour les transports par terre et par eau*, ampiamente attestata dalla prassi mercantile francese di età moderna, fu recepita nella codificazione napoleonica, insieme a quella del *voiturier*, incaricato di eseguire materialmente un trasferimento di merci, per poi essere ripresa sia dalla codificazione sarda sia dalla prima codificazione unitaria<sup>6</sup>.

A proposito del « dualismo » tra la figura del vetturale e quella del commissionario di trasporto<sup>7</sup>, va ricordata in particolare la disciplina codici-

<sup>4</sup> Tali politiche incontrarono resistenze di ogni sorta e dovettero fare i conti con il diffuso fenomeno del contrabbando. A titolo esemplificativo, nell'ambito di un panorama storiografico ovviamente ricco ed articolato, spunti interessanti e osservazioni puntuali si trovano nella monografia di BATTISTONI 2009.

<sup>5</sup> Una fonte autorevole – densa di notizie su questa figura professionale – è rappresentata dal famoso *Parfait negociant* di Jacques Savary, dove all'interno del secondo libro, capitolo LX, *des commissionnaires, des voituriers par terre et les maximes qu'ils doivent observer*, si specifica che nel Seicento i « commissionnaires des voituriers » erano solitamente gli stessi osti (*hostelliers*) che alloggiavano i trasportatori (*voituriers*) e che, per lasciarli riposare dalle fatiche del viaggio, si incaricavano « des lettres de voiture de leur cargaison et des acquits de la douanne, ou des bureaux des traites foraines des liex où ils ont passé » per poi andare ad avvisare « les marchands à qui les marchandises appartiennent de retirer à la douanne, où elles doivent estre ordinairement déchargées par les voituriers ou de chez eux celles qui s'y sont déchargez »: cfr. SAVARY 1675, II, pp. 182-183.

<sup>6</sup> Nella letteratura giuridica italiana dell'Ottocento si usa anche l'espressione « commessionato di trasporto », quale traduzione di *commissionnaire de transport*, come, ad esempio, in PARDESSUS 1830, II, n. 574, p. 334: « Chiamasi commessionato di trasporti quegli che in suo nome, ma per conto altrui, fa contratti di trasporti con vetturali per condurre le mercanzie del suo commettente ». Sull'evoluzione della disciplina del contratto di trasporto durante il processo di codificazione del Regno d'Italia, con specifico riferimento alle fonti legislative e al contributo offerto dagli avvocati nella elaborazione di una nuova disciplina in materia, cfr. da ultimo BRACCIA 2014.

<sup>7</sup> Di « dualismo » ha parlato SPILINGARDI 1998, p. 111.

stica in materia di responsabilità, anch'essa sostanzialmente fedele alla prassi giurisprudenziale francese di antico regime: il commissionario di trasporti, al pari del vetturale, era garante del positivo arrivo delle merci a destinazione, nel termine indicato nella 'lettera di vettura', salve le ipotesi di forza maggiore o di espresso patto di esonero da tale garanzia (possibilità, quest'ultima, concessa al solo commissionario di trasporti)<sup>8</sup>.

Sotto il profilo della responsabilità dello spedizioniere per le merci trasportate, un principio diverso da quello 'francese' si ricaverebbe, invece, da due *discursus legales de commercio*, inseriti nell'*opus magnum* di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, ricordati dalla storiografia giuridica in più occasioni nel tentativo di rintracciare le origini e spiegare il 'processo di autonomizzazione' del contratto di spedizione, *discursus* su cui si ritiene opportuno ritornare, aggiungendo ulteriori considerazioni.

## 2. *Un percorso a ritroso: la spedizione di merci dal codice del 1942 alla prima codificazione unitaria*

Nel 1926 Giorgio Pacifico De Semo (1885-1965), avvocato e professore del Regio Istituto Superiore di Scienze Commerciali di Bari, pubblicò una monografia intitolata *Lo spedizioniere*. Mosso dall'assenza nel panorama letterario italiano di studi *ad hoc* su tale figura professionale, egli riteneva lo spedizioniere esponente di una « classe » specializzata, dedita ad un'attività sempre più « economicamente e socialmente proficua »<sup>9</sup>.

Ad accogliere con indubbio entusiasmo questa monografia fu Alberto Asquini, considerato il « principale fautore » nonché l'artefice della futura normativa italiana sul contratto di spedizione<sup>10</sup>. Asquini non esitò a con-

<sup>8</sup> Cfr. artt. 96 e sgg. c. comm. 1807. In tema di responsabilità cfr. PARDESSUS 1830, II, pp. 334-335 e *passim*. Si ricorda, inoltre, che secondo il codice di commercio napoleonico la 'lettera di vettura' formava un contratto « entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier » (art. 101 c. comm. 1807).

<sup>9</sup> DE SEMO 1926, p. 44. Su Giorgio Pacifico De Semo, nato a Corfù nel 1885, laureatosi a Pisa nel 1919 e deceduto a Firenze nel 1965, si veda ora la voce di TETI 2013, p. 718. Libero docente a Pisa, poi professore ordinario di diritto commerciale a Bari, nel 1936 fu chiamato alla cattedra di diritto commerciale presso la Facoltà di Economia di Firenze, da cui tuttavia venne allontanato in seguito alle leggi razziali del 1938.

<sup>10</sup> Cfr. CHIOMENTI 1990, p. 286. Secondo l'autorevole e ancora condivisa opinione di Sergio M. Carbone, Asquini può essere inoltre considerato « il più noto trattatista italiano in

fermare che in effetti fino a quel momento « mancava nella nostra letteratura un'ampia e organica monografia » sul tema; una lacuna – a giudizio del giurista friulano – che De Semo aveva opportunamente provveduto a colmare con un « pregevole volume », in cui il contratto di spedizione risultava

« sistematicamente studiato nei suoi presupposti economici, nel suo svolgimento storico, nel suo regolamento legislativo presso i diversi paesi europei, nella sua struttura e disciplina giuridica secondo il nostro diritto positivo e secondo i progetti di riforma in corso »<sup>11</sup>.

Questi progetti e il dibattito giurisprudenziale che li accompagnò portano all'attuale testo dell'art. 1737 del nostro codice civile, varato dal legislatore nel 1942, che, oltre ad uniformare la disciplina del contratto di trasporto terrestre, definisce il contratto di spedizione di cose come un mandato senza rappresentanza, mediante il quale il mandatario (spedizioniere) si obbliga a concludere, in nome proprio e per conto del mandante (committente), un contratto di trasporto ed a compiere le relative operazioni accessorie<sup>12</sup>.

Tale scelta, diretta a dare una configurazione autonoma al contratto di spedizione rispetto al contratto di trasporto, rappresenta il momento conclusivo di un lungo dibattito dottrinale e giurisprudenziale, alimentato dalle riforme e dai vari tentativi di riforma della codificazione civile e commerciale del Regno d'Italia; si tratta, inoltre, di una scelta volutamente ispirata al sistema germanico, cioè derivata dall'impostazione del codice di commercio tedesco del 1897 (*HGB*), che aveva migliorato la già innovativa disciplina prevista dal codice di commercio del 1861 (*ADHGB*)<sup>13</sup>.

---

materia di trasporto » della prima metà del Novecento: CARBONE 1978, p. 361. Su Alberto Asquini (1889-1972) si veda ora la voce curata da RONDINONE 2013.

<sup>11</sup> ASQUINI 1927. Il giudizio complessivamente positivo su tale lavoro non impedì ad Asquini di manifestare alcune riserve intorno a specifiche posizioni assunte dall'autore in vista delle progettate riforme.

<sup>12</sup> Sulla codificazione del contratto di spedizione e, soprattutto, sulla sua disciplina nel sistema italiano esiste oggi un'ampia letteratura, ma per un primo approccio è sufficiente rinviare, oltre alla efficace sintesi di ASQUINI 1970, a CHIOMENTI 1990 (con riferimenti all'evoluzione storica di tale contratto nei codici del Regno d'Italia); da un punto di vista storico-giuridico spunti interessanti si trovano, inoltre, nella voce di SPILINGARDI 1998. Sul contratto di trasporto terrestre, le cui vicende si incrociano con quelle relative alla spedizione, si rinvia al volume di BUSTI 2007 del Trattato di diritto civile Cicu-Messineo.

<sup>13</sup> L'*Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch* prevedeva un'organica disciplina in materia di trasporti negli artt. 390-430. I primi quattro libri di questo codice che i diversi stati germanici, inclusi i territori asburgici, adottarono nel giro di un paio d'anni, furono posti in vigore

Una scelta, infine, quanto mai opportuna poiché prima del codice civile del 1942 il trasporto e la spedizione risultavano spesso confusi, complice il dettato dell'art. 388 del codice di commercio del 1882 che, pur definendo il solo contratto di trasporto, poteva trovare applicazione sia negli 'affari di trasporto' sia negli 'affari di spedizione'; più precisamente l'articolo in questione stabiliva quanto segue:

« il contratto di trasporto ha luogo tra lo *speditore* o mittente che dà l'incarico del trasporto e l'*imprenditore* che assume di farlo eseguire in nome proprio e per conto altrui, oppure tra uno di essi ed il *vetturale* che assume di eseguirlo. Si designa col nome di *vettore* chiunque assume in qualunque modo di eseguire o far eseguire trasporti. Le obbligazioni tra il mittente o l'imprenditore di trasporti per acqua ed il capitano o padrone sono regolate nel libro secondo » (corsivo mio) <sup>14</sup>.

Benché frutto di una netta influenza del modello germanico e pur innovando la normativa prevista dal primo codice di commercio unitario, il cosiddetto Codice Mancini del 1882 non aveva affrontato adeguatamente la questione degli 'affari di spedizione' <sup>15</sup>. Invece, l'*Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch* del 1861, oltre a prevedere un autonomo titolo rivolto agli 'affari di trasporto', protagonista il « condottiere » (*Frachtführer*), definendo tale « chi eseguisce per professione il trasporto di merci per terra o sopra fiumi e laghi » (art. 390), dedicava un titolo specifico agli 'affari di spedizione', protagonista lo « speditore » (*Spediteur*), vale a dire « chi, per professione, assume di provvedere in proprio nome, per conto altrui, alla spedizione di mercanzie, mediante condottieri o capitani » (art. 379) <sup>16</sup>.

Non avendo distinto con chiarezza la figura dell'addetto agli affari di spedizione da quella dell'addetto al trasporto, come invece era stato previsto dal sistema germanico, molti esperti del settore ne approfittarono per ribadire che il Codice Mancini, con tutti i suoi pregi, non si era emancipato a

---

dall'Austria nel Veneto dal 1° luglio 1863; su questo codice si rinvia alle osservazioni e alla rassegna bibliografica proposte da MAZZARELLA 2016, p. 50 e sgg.

<sup>14</sup> Il libro secondo del c. comm. 1882 riguarda il « commercio marittimo e della navigazione ».

<sup>15</sup> Come testimonia un uso storiografico recente, il codice di commercio del 1882 è chiamato impropriamente *Codice Mancini* stante il significativo e massiccio contributo offerto dal celebre giurista e politico irpino alla sua realizzazione: cfr. sul punto BRACCIA 2018.

<sup>16</sup> Si cita per comodità la versione ufficiale italiana, apparsa a Vienna nel 1863 sotto il titolo *Codice di commercio generale*.

sufficienza dal modello francese, ormai obsoleto e superato dal progresso scientifico e tecnologico di fine secolo<sup>17</sup>.

Spettò quindi alla giurisprudenza e alla dottrina individuare e circoscrivere l'ambito di applicazione delle norme sul contratto di trasporto e quelle sulla responsabilità del vettore e dell'imprenditore di trasporti per le merci trasportate nei confronti del mittente stabilite all'art. 400 c. comm. 1882<sup>18</sup>. In linea di massima furono tutti concordi nel sostenere che tali norme non potevano estendersi al commissionario-spedizioniere, cioè a colui che si obbligava semplicemente alla stipulazione del contratto di trasporto col vettore, ipotesi che tuttavia andava verificata caso per caso.

Il dibattito italiano in materia di trasporto, compresa l'idea che una adesione totale al modello tedesco sarebbe risultata oltremodo opportuna, si rinvigorì con la promulgazione del nuovo *Handelgesetzbuch* (10 maggio 1897)<sup>19</sup>. In particolare il § 425 dello *HGB* definisce «vetturale» (*Frachtführer*) «quegli che per professione (*gewerbmässig*) assume di eseguire il trasporto di cose per terra o su fiumi od altre acque interne», mentre nel sistema italiano, il «vettore» era colui che assumeva in qualunque modo «di eseguire» o «di fare eseguire trasporti»<sup>20</sup>. Un'attività, quest'ultima, che, se

---

<sup>17</sup> La codificazione napoleonica appariva all'epoca colpevole di aver condizionato a dismisura il processo di codificazione nella nostra penisola durante l'Ottocento. Su questo tema e sulle critiche mosse al nuovo codice di commercio italiano dopo la sua promulgazione, specie durante la cosiddetta 'età vivantina', cfr. da ultimo BRACCIA 2018.

<sup>18</sup> In tema di responsabilità l'art. 400 c. comm. 1882 disponeva quanto segue: «Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose affidategli per il trasporto dal momento in cui le riceve sino a quello della riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito o forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, da fatto del mittente o del destinatario». Per quanto concerne l'ambito di applicazione delle norme riguardanti il contratto di trasporto, si disse che se si intende per «imprenditore di trasporti» colui che fa eseguire sotto i suoi ordini da veri e propri vettori il trasporto, non può ritenersi tale la persona che mette in comunicazione costui e il mittente; in questo caso ci si troverebbe di fronte ad un «commissionario di trasporti» o «commissionario-spedizioniere»: CALAMANDREI 1887, p. 9.

<sup>19</sup> Una aggiornata ricognizione bibliografica sulla storia e il processo di formazione dello *HGB* in MAZZARELLA 2016, p. 136 e sgg.

<sup>20</sup> Si cita la traduzione italiana, apparsa a Torino nel 1897 per le cure di Ludovico Eusebio, sotto il titolo *Codice di commercio dell'Impero germanico promulgato il 10 maggio 1897*. Giustamente l'avvocato Eusebio non traduce il termine *Frachtführer* con «vettore», ma con «vetturale».

limitata alle operazioni di spedizione, secondo lo *HGB* era tipica dello *Spediteur*, termine non a caso tradotto nelle opere giuridiche italiane con quello di ‘speditore’ e non con quello di ‘spedizionario’, troppo generico e suscettibile di fraintendimenti<sup>21</sup>.

### 3. *La responsabilità dello spedizionario in antico regime: i Discursus nell’opera di Casaregi*

Sebbene la produzione dottrinale tedesca in materia di trasporto e spedizione, ‘madre’ e ‘figlia’ di una legislazione all’avanguardia, risultasse agli occhi di molti più qualificata e copiosa di quella italiana<sup>22</sup>, le indagini storico-giuridiche condotte da Giorgio De Semo avrebbero, invece, dimostrato che «il vero carattere giuridico dello spedizionario e l’esatta misura della sua responsabilità furon già sagacemente fissati dai nostri classici commercialisti», con largo anticipo, quindi, rispetto alle «più note opere tedesche in materia»<sup>23</sup>.

Nel tentativo di tracciare una storia dello «svolgimento storico del negozio di spedizione propriamente detto», inteso «come il compimento per conto altrui delle operazioni attinenti alla stipulazione del contratto di trasporto, alla consegna della merce al vettore, allo svincolo della medesima per la riconsegna al destinatario», De Semo aveva attinto a opere classiche

---

<sup>21</sup> Molto interessante da questo punto di vista lo studio dell’avvocato triestino Iginio Brocchi, sul cui profilo biografico e scientifico cfr. DORSI 2000, pp. 1-20. Brocchi scrive: «col nome di speditore si designano quei negozianti che esercitano il commercio conchiudendo ordinariamente soltanto gli affari di spedizione [...]. Dal condottiero o vettore si distingue lo speditore in ciò che il primo non solo assume ma realmente eseguisce il trasporto, nel mentre quest’ultimo provvede ordinariamente soltanto per la consegna della merce al condottiero mandandola a prendere presso il mittente, curandone l’imballaggio, l’estesa delle polizze di caricazione o delle lettere di porto, e conchiude poi in proprio nome il contratto di trasporto col vettore, colla ferrovia o col capitano che tale trasporto appunto devono effettuare»: BROCCHI 1902, pp. 9-11.

<sup>22</sup> Ad esempio, Cesare Vivante, una delle voci più autorevoli della giuscommercialistica del tempo, rilevò che «l’elaborazione scientifica» in materia di trasporto e soprattutto di trasporto ferroviario, rispetto ad altri stati, era «stata portata a un grado molto più alto in Germania», VIVANTE 1926, p. 516 nota senza numero. Su Cesare Vivante (1855-1944) si veda ora LIBERTINI 2013.

<sup>23</sup> Cfr. DE SEMO 1926, p. VI. Ciò nonostante egli afferma che, rispetto alla letteratura italiana e francese, «notevolmente più ricca appare la letteratura tedesca, assecondata, del resto, dall’apposita disciplina che i codici commerciali germanico e austriaco dedicano al tipico rapporto di spedizione»: *ibidem*, p. 5 nota 1.

della dottrina di diritto comune, a partire dalle trattazioni di alcuni giuristi ritenuti particolarmente versati nel diritto commerciale come Baldo degli Ubaldi, Benvenuto Stracca, Domenico Alberto Azuni che in effetti testimoniavano l'esercizio di tali attività<sup>24</sup>.

Tuttavia, a suo avviso, « la più chiara testimonianza circa la tipica attività degli spedizionieri » nonché la prima fonte dottrinale a riferire l'uso del termine latino *expeditionerius* col significato di 'spedizionario', era rappresentata dall'opera più importante di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi (1670-1737), vale a dire i *Discursus legales de commercio*<sup>25</sup>.

Come noto, nei *Discursus legales* sono raccolti pareri legali, sentenze della Rota genovese e fiorentina, dove il Casaregi aveva operato come giudice (auditore), ma anche decisioni di altri tribunali e pareri di altri autori; va ricordato poi che le quattro edizioni settecentesche – genovese (1707), fiorentine (1719-1729) e veneziana (1740) – sono differenti da un punto di vista contenutistico: se la prima edizione raccoglie 50 *discursus*, la quarta, uscita postuma, ne include ben 226<sup>26</sup>.

Per il suo taglio eminentemente pratico quest'opera ebbe notevole fortuna e circolazione in antico regime e ancora nell'Ottocento i giuristi, in specie quelli interessati al settore giuscommercialistico, la utilizzarono largamente nei loro studi; significativa – da questo punto di vista – la riedizione genovese del 1897 dei primi cinquanta *Discursus*<sup>27</sup>.

La tesi di De Semo sul primato vantato 'dal Casaregi' nel presentare nel panorama letterario di diritto comune la figura dello spedizionario non era

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 47.

<sup>25</sup> *Ibidem*, rispettivamente pp. 70 e 75. De Semo si riferisce ai *discursus* 225 e 226 in CASAREGI 1740, di cui si dirà a breve.

<sup>26</sup> CASAREGI 1740. Sulla figura di Casaregi e sulle sue opere si rinvia agli studi indicati da PIERGIOVANNI 2013, pp. 475-477. Si ricorda, inoltre, il bel contributo di PADOA SCHIOPPA 2005, pp. 183-190.

<sup>27</sup> CASAREGI 1897. Quest'iniziativa, finanziata dall'ateneo cittadino, era stata portata a termine da due noti esponenti del foro genovese, Pietro Cogliolo e Ugo Carcassi, al fine di rendere omaggio alla memoria del grande giureconsulto genovese, e altresì « di compiere anche opera utile al presente rifiorimento degli studi sul diritto commerciale »: *Al lettore*, in CASAREGI 1897, p. 13. Si ricorda peraltro che nel 1892, in occasione dei festeggiamenti colombiani, fu dedicata al Casaregi una lapide posta all'interno del Palazzo dell'Università, mentre nel 1899, sempre a Genova, venne fondato « Il Casaregis », rivista di diritto marittimo, giurisprudenza, dottrina e legislazioni comparate: cfr. BRACCIA 2011, pp. 1-3.

né originale né nuova: risaliva espressamente, infatti, a Levin Goldschmidt e alla sua fortunata *Universalgeschichte des Handelsrechts* del 1891, dove il famoso giurista tedesco scrisse che «Der Ausdruck *expeditionarii* findet sich zuerst anscheinend bei Casaregis, disc. 225, n° 5 ff.»<sup>28</sup>.

A proposito, invece, «degli inizi dello sviluppo autonomo del contratto di spedizione», rintracciabili nei secoli precedenti l'antico regime, il celebre studioso tedesco rinviava a sua volta alle ricerche in tema di assicurazione condotte in quegli anni da Enrico Bensa, avvocato e professore genovese, il cui profilo scientifico è stato oggetto di numerose e anche recenti indagini<sup>29</sup>.

Seppur con l'obiettivo di studiare origini ed evoluzione del contratto assicurativo, merito di Bensa sarebbe stato quello di aver «riesumato» alcuni documenti medievali, risalenti al XIV secolo, che dimostrerebbero la oggettiva necessità dei proprietari di merci di rivolgersi per la consegna, la cura, la vigilanza e la riconsegna delle medesime durante il viaggio e nel luogo di arrivo a persone diverse dal vettore che ne effettuava il trasporto per terra o per mare, tra i quali, ad esempio, i sensali per l'imbarco, i sensali per l'assicurazione e i soggetti incaricati di ricevere le merci nel luogo di destinazione<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Cfr. GOLDSCHMIDT 1891, p. 331 nota 111 (opera tradotta in italiano, GOLDSCHMIDT 1913, p. 258, nota 111). Su quest'opera si rinvia alla puntuale rassegna bibliografica proposta da PUNCUH - CALLERI 2002, p. 786 nota 4 della ristampa; sull'influenza esercitata da tale studio nell'ambiente scientifico italiano, cfr. inoltre SPAGNESI 2014, pp. 45-46. Si ricorda che Levin Goldschmidt aveva dedicato a Casaregi, nel 1867, uno studio *ad hoc* dove espresse un giudizio negativo sui *Discursus* del giurista genovese, giudizio poi ridimensionato dalla storiografia alla luce delle successive e più recenti indagini storico-giuridiche dedicate a lui e, in generale, al sapere giuridico tipico del contesto storico-politico in cui visse ed operò: GOLDSCHMIDT 1867.

<sup>29</sup> Tali ricerche, confluite in un volume pubblicato a Genova nel 1884, poi tradotto in francese e stampato a Parigi nel 1897, ebbero una notevole circolazione all'estero, forse grazie anche alla significativa utilizzazione che ne fece Goldschmidt: Bensa 1884. Su Enrico Bensa (1848-1931) e la sua produzione scientifica si rinvia a FORTUNATI 2013, p. 218.

<sup>30</sup> DE SEMO 1926, pp. 59-64, in particolare p. 59: «poiché, nella pratica, non sempre era possibile che il proprietario di merci, od un suo incaricato, le scortasse durante il viaggio [...] avveniva che si richiedessero veri e propri atti di spedizione, di cui il mittente o destinatario prendevan nota, compiendone poi nei libri apposita registrazione. Di fatto offrono interessante testimonianza, ci sembra, taluni documenti medioevali riesumati da un dotto nostro giurista, Enrico Bensa». I sensali – odierni mediatori di commercio – dovevano essere tenuti ben distinti dai mandatari o commissionari, poiché non erano in grado, a differenza loro, di concludere un affare ma solo di trattarlo; sulla figura del sensale nella letteratura giuridica di diritto comune si rinvia all'ampia monografia di LEGNANI ANNICHINI 2013.

Come scrive De Semo, tutte queste attività, svolte da persone diverse, avrebbero potuto essere concentrate in un solo individuo, con indubbi vantaggi per l'economia dei trasporti; un'alternativa che, infatti, successivamente, si affermò nella prassi mercantile con la consuetudine di affidare le merci ad un soggetto che le avrebbe inviate non solo per conto e in nome altrui, ma anche per conto altrui e in nome proprio<sup>31</sup>.

Questo incarico sarebbe stato così progressivamente svolto da figure professionali, gli *expeditionerii* o 'spedizionieri', definiti rispettivamente in due *discursus legales de commercio*, il 225 e il 226, uno in latino e l'altro in volgare, « mercatores curam habentes expediendi merces alienas » e negozianti che trasmettono « le mercanzie [altrui] a' luoghi destinati per mezzo dei vetturali e navicellai ».

Prima di scendere nei dettagli, si ritiene opportuno illustrare origini e caratteristiche di questi due testi utilizzati a suo tempo da De Semo in un modo che, oggi, appare un po' troppo disinvolto<sup>32</sup>.

Intanto va detto che si tratta degli ultimi due *discursus* dell'edizione veneziana dei *Discursus legales de commercio* di Casaregi, quindi fonti non inserite dall'autore nel volume, uscito postumo, ma aggiunte a quelle già pubblicate, insieme ad altre 37, dai curatori di tale edizione, cioè Giovanni Bartolomeo Casaregi, fratello di Giuseppe Lorenzo Maria, e da Gian Francesco Brandi, amico di entrambi<sup>33</sup>.

Non è forse un caso che il *discursus* 225 sia un *responsum pro veritate*, in tema di responsabilità per la perdita di alcune merci in seguito ad un naufragio, di Pietro Antonio Brandi, avvocato fiorentino, con ogni probabilità parente del summenzionato Gian Francesco<sup>34</sup>.

Il *responsum* dell'avvocato Brandi, ricca ed articolata memoria sviluppata – come illustra il *summarium* – in 99 punti, è strettamente collegato al

<sup>31</sup> DE SEMO 1926, p. 64.

<sup>32</sup> Le riflessioni di De Semo sul *discursus* 226 di Casaregi sono state utilizzate anche da BUSTI 2007, p. 5.

<sup>33</sup> Cfr. PIERGIOVANNI 1979, pp. 816-817 della ristampa.

<sup>34</sup> *Discursus* CCXXV. *Responsum pro veritate in Florentina seu Liburnensi pretensa solutionis pretii mercium, damnorum et expensarum*: si tratta dell'unica memoria processuale dell'avvocato Pietro Antonio Brandi pubblicata in CASAREGI 1740, pp. 388-399. L'inserimento di tale memoria non pare assolutamente incongruo sia *ratione materiae* sia perché molti sono i riferimenti alle diverse opere del Casaregi.

*discursus* successivo, il 226, rappresentato da una « Relazione », recante la data del 28 settembre 1735, elaborata da un collegio di giudici concernente la stessa controversia<sup>35</sup>.

Dalla fattispecie, i cui elementi si possono evincere sia dalla memoria di parte sia dalla « Relazione » dei giudici, risulta che nel mese di dicembre del 1733 i signori Bassi commercianti di stoffe di Bologna avevano incaricato i signori Lancellotti e Ambrogi, « Negozianti Spedizionieri » di Firenze, di far pervenire via fiume (Arno) due balle di seta, di proprietà di tale Giovanni Taglia da Brescia, a Livorno dove avrebbero dovuto essere consegnate ai Signori Marca e Ragueaneau.

Gli spedizionieri avevano affidato la « condotta di dette balle » a Leo Orsi « navicellaio », dell'opera del quale « erano soliti servirsi nelle loro spedizioni », non senza aver predisposto e consegnato a quest'ultimo le lettere di « condotta » o « di carico » e gli altri documenti di viaggio attestanti il pagamento dei dazi doganali (« bullette »)<sup>36</sup>. Tuttavia, per motivi non chiari, Leo Orsi, anziché provvedere direttamente, aveva a sua volta incaricato del trasporto un altro navicellaio, tale Francesco Niccolai; presente e consenziente alla « caricazione » il « giovane di banco » degli spedizionieri, Orsi aveva consegnato al Niccolai sia la merce sia la necessaria documentazione<sup>37</sup>.

Con qualche ritardo, dovuto alla perdita delle « bullette », cadute « accidentalmente » in Arno, Niccolai era arrivato a Pisa dove « trovato il fosso in-

---

<sup>35</sup> Tale « Relazione », intitolata *Florentina seu Brixienis naufragii*, è integralmente reperibile anche nella celebre *Raccolta della Ruota fiorentina* 1836-1866, IX, decisio 873, pp. 309-328. Se il « sommario », in italiano anziché in latino, corrisponde grosso modo a quello elaborato dal Casaregi, l'« argomento », su cui v. nota 48, invece, è più stringato. Inoltre, per ovvi motivi, in questa raccolta non è compresa l'allegazione di parte, dotta ed articolata, nonché utile per una miglior comprensione del caso di specie e delle argomentazioni logico-giuridiche svolte dai giudici nell'esame e nella decisione della vertenza.

<sup>36</sup> Le lettere di condotta o di carico non dovevano essere così diverse dalle polizze di carico redatte per i trasporti marittimi, come scrisse anche Enrico Bensa in un breve saggio dedicato a tali scritture nel medioevo: « nella semplicità degli antichi documenti poco divario presentavano le lettere d'avviso che si riferivano ai trasporti per terra, in confronto di quelli relativi ai trasporti marittimi »: BENSA 1925, pp. 12-13.

<sup>37</sup> Non fu quindi predisposta una nuova lettera di carico e pertanto un nuovo contratto tra gli spedizionieri Lancellotti e il nuovo trasportatore Niccolai. Inoltre si evince che non era stata stipulato alcun contratto di assicurazione della merce per eventuali sinistri occorsi durante il viaggio.

navigabile per il diaccio, prese il partito con altri navicellai d'incamminarsene per bocca d'Arno»<sup>38</sup>. Si trattava di un'alternativa consueta, specie nella stagione invernale, ma in quell'occasione era risultata poco felice poiché Niccolai

«entrato in mare si trovò in esso così impegnato che non essendo più in suo potere il retrocedere li convenne miseramente cedere all'impeto della tramontana colla perdita della propria vita e di quella di un suo bardotto, del navicello e di tutte le mercanzie in esso caricate»<sup>39</sup>.

Per «tale accidente» era stato, quindi, interpellato il Supremo Magistrato che affidò la causa a tre giudici delegati, di cui due togati, cioè Francesco Antonio Bonfini (auditore), Giovanni Francesco Quaratesi (relatore), e uno non togato, cioè Michele Vanni (mercante): attori i commercianti di stoffe bolognesi, che agivano in nome e per conto dei proprietari delle «balle di seta» perdute durante il naufragio; convenuti gli spedizionieri fiorentini, i quali richiesero immediatamente una integrazione del contraddittorio, chiamando in giudizio il navicellaio Orsi<sup>40</sup>.

La «Relazione» dei giudici, narrata la vicenda (*facti series*), si apre immediatamente con il 'verdetto':

«Commessaci dunque dal Supremo Magistrato questa causa triangolare riferimmo dovere essere in tutto e per tutto assoluti i Signori Lancellotti ec. gli Orsi poi, per difetto di sufficiente prova di colpa nel loro sostituto assoluti dall'osservazione dell'intentato giudizio»<sup>41</sup>.

Segue quindi la 'motivazione', dove si nega ogni responsabilità sia a carico degli spedizionieri fiorentini sia, per motivi diversi, in capo al navicellaio direttamente incaricato del trasporto, e dove si precisa esattamente – per usare un'espressione di De Semo – «il carattere giuridico del negozio di spedizione»:

<sup>38</sup> La perdita delle «bullette» aveva costretto il navicellaio Niccolai a richiederne copia ai «ministri di Dogana» senza «alcun pregiudizio al Padrone delle mercanzie».

<sup>39</sup> Notizie sui collegamenti terrestri, fluviali e marittimi tra Firenze, Pisa e Livorno si trovano in MONTORZI 1997.

<sup>40</sup> Sul ruolo svolto dal Magistrato Supremo in età moderna nella gestione e nella distribuzione del contenzioso a giudici delegati e ad arbitri si rinvia alle indicazioni di PANSINI 1993, p. 617 e sgg. che sottolinea come alla fine del XVII secolo la preferenza accordata dai sudditi alla giustizia del Magistrato Supremo abbia finito col ridurre drasticamente l'attività della Rota fiorentina.

<sup>41</sup> *Discursus* 226, n. 1.

«l'incumbenza dello Spedizionario ... consiste nel trasmettere le mercanzie al luogo di destinazione per mezzo dei Vetturali e Navicellai soliti fare simili condotte»<sup>42</sup>.

In altre parole, l'incarico dello spedizionario si esauriva con la consegna della merce al trasportatore, con la conseguenza che da questo momento in poi ogni sua responsabilità per le avarie o la perdita delle merci durante il viaggio – di cui avrebbe potuto rispondere, invece, il navicellaio o il vetturale – veniva meno: secondo i giudici lo spedizionario assume solo l'obbligo della spedizione, che si perfeziona con la stipulazione del contratto di trasporto per conto del mittente (comprovato dalla lettera di carico) e con l'espletamento delle formalità doganali (certificato dalle «bullette»).

Inoltre a parere dei giudici non rilevava il fatto che il trasporto fosse stato eseguito da un navicellaio diverso da quello direttamente individuato dagli spedizionieri e indicato nelle lettere di carico, stante «la consuetudine per confessione degli stessi Mercanti e Spedizionieri di questa piazza introdotta tra i Navicellai di sostituire altri di loro professione in luogo loro» per il trasporto delle mercanzie a loro affidate<sup>43</sup>,

«senza che gli Spedizionieri siino solliciti di tale sullogazione, avendo sempre per debitori di tutte le mancanze i primi Navicellai, con i quali essi contrattarono»<sup>44</sup>.

È di un certo interesse notare a questo proposito come i giudici – fra cui il mercante Vanni – abbiano precisato e sottolineato il ruolo rivestito dalle consuetudini dei mercanti, «pubblicamente attestate», nell'ambito delle fonti del diritto: «non si può mettere in dubbio che la consuetudine sia nella nostra giurisprudenza uno de' più saldi ed efficaci argomenti ...»<sup>45</sup>. In effetti risulta che in tale giudizio si fece ampio ricorso alle prove testimoniali, cioè alle dichiarazioni rese da vari navicellai, che percorrevano abitualmente l'Arno, intorno agli usi seguiti dagli operatori del settore durante la navigazione e, più in

---

<sup>42</sup> Nel testo si legge: «Il fondamento di così giudicare ... fu, perché avendo i Signori Lancellotti consegnato le due Balle [di] Seta ad un Navicellaio di tutto credito, com'era l'Orsi, avevano con ciò immediatamente adempito il mandato ricevuto da' Signori Bassi di spedirle a Livorno, essendo indubitato che l'incumbenza dello Spedizionario in questo appunto consiste di trasmettere le Mercanzie a' luoghi destinati per mezzo dei Vetturali e Navicellai soliti fare simili condotte»: *Discursus* 226, n. 1.

<sup>43</sup> *Ibidem*, n. 34.

<sup>44</sup> *Ibidem*, n. 2.

<sup>45</sup> *Ibidem*, n. 34.

generale, in relazione agli affari di trasporto; ad esempio, i navicellai dichiararono essere prassi consolidata quella di sostituirsi ad un collega nell'effettuare un trasporto di merci, purché le merci fossero accompagnate dai necessari documenti di viaggio <sup>46</sup>.

Un altro elemento da sottolineare è che nella sentenza non si parla semplicemente di «spedizionieri», ma di «negozianti spedizionieri» ad indicare la 'professionalità' ormai acquisita da coloro che svolgevano di mestiere tale attività, una specificazione importante e indispensabile soprattutto diretta ad evitare confusioni tra la figura dello spedizioniere e quella del 'semplice', occasionale mandatario o sensale di trasporto <sup>47</sup>.

Risulta, inoltre, alquanto interessante il confronto tra il testo settecentesco dell'*argumentum*, proposto nei *Discursus legales*, e il testo dell'«argomento» inserito nella raccolta ottocentesca di decisioni rotali curata dal Marzucchi: in quest'ultimo, infatti, il lessico utilizzato è differente, evocando direttamente termini – quali quello di 'vettore' e 'vetturale' – usati soprattutto dopo la codificazione napoleonica <sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> Alcuni navicellai furono poi interrogati sulle circostanze del naufragio cui avevano assistito, al fine di accertare un'eventuale condotta temeraria del Niccolai.

<sup>47</sup> Una distinzione, quella tra spedizioniere e sensale, poi ribadita dalla codificazione napoleonica, su cui la dottrina però non sempre assunse posizioni del tutto univoche e che nella prassi i giudici dovevano accertare e verificare caso per caso. Riflessioni significative sull'uso delle espressioni commerciante (*commercant*), negoziante (*négociant*) e mercante (*marchand*) in MOSCATI 2008, pp. 57-59.

<sup>48</sup> Nell'«argomento» ottocentesco si legge: «Qual sia l'ufficio degli *Spedizionieri*. Quando siano responsabili del dolo, della colpa o delitto del nocchiero o vetturale per mezzo del quale trasmettono le merci. Se il nocchiero o vettore sia tenuto del fatto dell'altro nocchiero o vettore da lui sostituito. Quando dicasi scelta l'industria del nocchiero o vettore, e quando essi siano tenuti a indennizzare il padrone delle merci naufragate o perdute. Si illustra la Legge dei Consoli del Mare di Pisa dell'anno 1593»: cfr. decisio 873. L'*argumentum* settecentesco recita quanto segue: «Mercatores curam habentes expediendi merces alienas, vulgo *spedizionieri*, quid agere teneantur et in quo consistat eorum officium; et quando ex culpa, dolo aut delicto etiam naucleri, mulionis vel huiusmodi per quos merces transmittunt erga suos corresponsales teneantur; et quid in casu, quod dicti expeditionerii sive naucleri substituerint eorum loco alias personas? Navicularius alterum substituens sine consensu mercatoris expeditionerii an teneatur de facto substitui quamvis substituat iuxta consuetudinem plateaet probum ac peritum eligat; et quid si substituat de consensu sive tacito sive expresso dicti mercatoris. Industria navicularii quando electa dicatur atque de mercium custodia teneatur. Plura de naufragio et quando non ex culpa sed casu accidisse censeatur. Navicularius quando mercium naufragio submersarum pretium, damna et expensas domino refundere teneatur. Expeditur et declaratur lex Consulum maris Pisarum anni 1593»: v. *Discursus* 226. Per quanto riguarda la legge

Ulteriori ‘anticipazioni’ rispetto alla disciplina codicistica in materia di trasporto che si ricavano dai *discursus* esaminati riguardano proprio la figura del trasportatore: il navicellaio (*navicularius*, *naulerius*, *vulgo navicellaio*) non era assimilabile al capitano marittimo, ma piuttosto al vettore terrestre (*vecturalis*, *mulio*, *vulgo carrettaio*)<sup>49</sup>.

Del resto anche nel distinguere le «vetture terrestri» dalle «vetture per acqua», Ascanio Baldasseroni nel suo famosissimo *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima e di commercio* rilevava che «ordinariamente però non si dà il nome di vettura alle navi, vascelli, fregate e ad altri bastimenti grossi di mare» poiché tale nome si dà «a quelli di più piccola portata»<sup>50</sup>.

Tuttavia, sotto il profilo della responsabilità dello spedizioniere le soluzioni offerte dai due *discursus* rispetto a quelle affermatesi a livello giurisprudenziale, prima, e a livello legislativo, poi, in Francia – orientate verso una sostanziale assimilazione tra la figura dello spedizioniere e del vetturale – sono differenti. Secondo l’orientamento dei giudici toscani lo spedizioniere non era responsabile quanto il vetturale (o navicellaio) del positivo arrivo delle merci a destinazione, mentre nella tradizione giuridica di area francese lo spedizioniere ed il vetturale erano ormai considerati entrambi garanti del felice esito del trasporto e, quindi, responsabili in solido per gli eventuali danni subiti dalle merci trasportate. Un principio che, come si è anticipato, si radicherà e troverà larga diffusione in tutti quei contesti politico-territoriali influenzati dalla codificazione napoleonica, *in primis* il Regno di Sardegna<sup>51</sup>.

---

dei Consoli del Mare di Pisa il riferimento è ad una norma che dispone che «nessun navicellaio che con suo navicello possa venire di Livorno per il fosso, ardisca in alcuno modo alcuno venire da Livorno per mare con detto suo navicello, con roba o mercanzie di qualsivoglia sorte senza licenza *in scriptis* del padrone delle robbe o mercanzie o di quello che glie ne ha consegnate quale deva avere con seco e con le robe o mercanzie dette alla pena della galera e gli birri che faranno cattura guadagnino la facoltà di rimettere un condannato alla galera etc.»: cfr. *Discursus* 225, n. 88.

<sup>49</sup> Sulla figura del capitano di nave e similari si veda AZUNI 1786, *ad vocem*.

<sup>50</sup> Cfr. BALDASSERONI 1813, t. IV, p. 372: le «vetture per acqua» erano «in generale tutti i bastimenti adattati a trasportare per mare, per fiumi, riviere, laghi, stagni, canali, le persone e le mercanzie e tali bastimenti sono a vele, a remi o tirati dagli uomini o dagli animali», mentre «le vetture per terra» erano «o delle gran macchine inventate per portare con più comodo ed in maggior quantità le persone, balle, ballotti, casse, e bottami di mercanzie tirate da diverse sorte di animali secondo i Paesi, o i barrocci, o carri, o la caricazione di tali generi sugli stessi animali, proporzionatamente alle loro forze ed alla qualità del cammino che devono fare».

<sup>51</sup> Tra vari possibili riferimenti bibliografici si rinvia, per la linearità e l’efficacia, alla spiegazione della disciplina sarda in materia di «vetturali e commissionari di trasporto» proposta da un

Insomma gli spunti di riflessione offerti da questi due *discursus* sono molti, specie quelli emergenti da una lettura retrospettiva della disciplina del contratto di trasporto e delle regole concernenti la spedizione di merci attraverso i secoli<sup>52</sup>; disciplina e regole che confermano la straordinaria vitalità della prassi mercantile, fucina di un diritto, quello commerciale, che con i suoi elementi di specialità, rispetto al diritto civile, tradisce costantemente nel tempo la sua naturale vocazione a superare gli angusti confini politico-territoriali entro cui si tenterà di costringerlo, con risultati talvolta discutibili, durante tutta l'età della codificazione.

## BIBLIOGRAFIA

- ASQUINI 1927 = Rec. a DE SEMO 1926, in «Foro delle Nuove Provincie», VI (1927), pp. 61-63.
- ASQUINI 1970 = A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, in *Novissimo Digesto Italiano*, XVII, Torino 1970, pp. 1098-1102.
- AZUNI 1788 = D.A. AZUNI, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Nizza, presso la Società Tipografica, 1786.
- BALDASSERONI 1813 = A. BALDASSERONI, *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima e di commercio fondato sulle disposizioni del codice Napoleone e conciliato alla pratica del codice di commercio e di procedura*, IV, Livorno 1813.

---

altro importante giurista genovese dell'Ottocento, vale a dire Cesare Parodi (1779-1870), che esponendo il libro I titolo VI del c. comm. 1842 scrive: «i vetturali ed i commissionarii di trasporto contribuiscono anch'essi colla loro opera alla maggiore attività delle speculazioni mercantili, allorché si incaricano di trasportare per terra e per fiume le mercanzie che spediscono dai [sic] negozianti da una piazza all'altra ... Vi fu un tempo, come ce ne istruiscono i pratici, in cui i vetturali erano quelli che contrattavano direttamente il trasporto ... In oggi, dopo che si sono organizzati anche in questo ramo di industria degli Stabilimenti commerciali, i commissionarii sono, a così spiegarmi, i principali ed il vetturale non è in sostanza che un loro subalterno»: PARODI 1854, pp. 105-135. Notizie biografiche sulla carriera accademica di Parodi con indicazioni bibliografiche sul suo profilo scientifico in BRACCIA 2007, p. 148 e *passim*.

<sup>52</sup> Sarebbe interessante, da questo punto di vista, effettuare ricerche mirate sulle lettere di vettura nel medioevo e in età moderna, compararle con le polizze di carico utilizzate in ambito marittimo, e attraverso questi documenti individuare eventuali differenze e specificità tra le une e le altre, proseguendo il lavoro già avviato da BENZA 1925. Sulle origini medievali e sull'evoluzione della polizza di carico si rinvia alla sintesi di PAVONE LA ROSA 1985, pp. 201-209.

- BATTISTONI 2009 = M. BATTISTONI, *Franchigie. Dazi, transiti e territori negli stati sabaudi del secolo XVIII*, Alessandria 2009.
- BENSA 1884 = E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel Medioevo*, Genova 1884.
- BENSA 1925 = E. BENSA, *Le forme primitive della polizza di carico. Ricerche storiche con documenti inediti*, in « Rivista trimestrale di Diritto commerciale », I (1925), pp. 1-15 dell'estratto.
- BRACCIA 2007 = R. BRACCIA, *L'università di Genova negli anni di Giovanni Torti*, in *Giovanni Torti (1774-1852) tra letteratura ed impegno patriotico*. Atti del Convegno, Genova, 22 giugno 2007, a cura di S. VERDINO, Genova 2007 (Accademia Ligure di Scienze e Lettere. Collana di studi e ricerche, XLIII), pp. 139-157.
- BRACCIA 2011 = R. BRACCIA, *Alla ricerca di uno ius commune italiano ed europeo: Pietro Cogliolo (1859-1940) tra codici e diritto romano*, in R. BRACCIA - R. FERRANTE - M. FORTUNATI - R. SAVELLI - L. SINISI, *Itinerari in comune. Ricerche di storia del diritto per Vito Piergiovanni*, Milano 2011 (« Annali della Facoltà di Giurisprudenza di Genova ». Collana di monografie, 88), pp. 1-62.
- BRACCIA 2014 = R. BRACCIA, *Le strade ferrate. Il silenzio dei codici unitari e le parole degli avvocati*, in *Avvocati protagonisti e rinnovatori del primo diritto unitario*, a cura di S. BORSACCHI - G.S. PENE VIDARI, Bologna 2014, pp. 385-409.
- BRACCIA 2018 = R. BRACCIA, *La "fecondità legislativa" di Mancini per l'"edifizio" della codificazione commerciale italiana*, in *Per una rilettura di Mancini. Saggi sul diritto del Risorgimento*, a cura di I. BIROCCHI, Pisa 2018, pp. 255-292.
- BROCCHI 1902 = I. BROCCHI, *Il consulente dello speditore*, Trieste 1902.
- BUSTI 2007 = S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano 2007.
- CALAMANDREI 1887 = R. CALAMANDREI, *Il contratto di trasporto terrestre e marittimo. Commento al libro I, titolo XIII del nuovo codice di commercio e delle convenzioni ferroviarie*, Torino 1887.
- CARBONE 1978 = S.M. CARBONE, *Il diritto uniforme in materia di trasporti ed il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in « Il Diritto marittimo », LXXX (1978), pp. 359-435.
- CASAREGI 1740 = J.L.M. CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, in ID., *Opera omnia*, II, Venetiis, ex typographia Balleoniana 1740.
- CASAREGI 1897 = J.L.M. CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, Genova 1897.
- CHIOMENTI 1990 = F. CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, in *Enciclopedia del Diritto*, XLIII, Milano 1990, pp. 284-319.
- DE SEMO 1926 = G. DE SEMO, *Lo spedizioniere. Studio di diritto commerciale*, Roma 1926 (Collezione di opere giuridiche ed economiche).
- DORSI 2000 = P. DORSI, *Introduzione*, in ARCHIVIO DI STATO DI TRIESTE. *Inventario dell'Archivio Igino Brocchi, 1914-1931 coordinato con le carte Volpi dell'Archivio centrale dello Stato*, a cura di P. DORSI, Roma 2000 (Quaderni della « Rassegna degli Archivi di Stato », 92), pp. 1-20.

- FORTUNATI 2013 = M. FORTUNATI, *Enrico Bensa*, in *Dizionario Biografico dei Giuristi Italiani (XII-XX secolo)*, a cura di I. BIROCCHI - E. CORTESE - A. MATTONI - M.N. MILETTI, Bologna 2013, p. 218.
- FUSARO 2008 = M. FUSARO, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Roma-Bari 2008.
- GOLDSCHMIDT 1867 = L. GOLDSCHMIDT, *Die Werke des Casaregis*, in «*Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht*», X (1867), pp. 468-471.
- GOLDSCHMIDT 1891 = L. GOLDSCHMIDT, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart 1891.
- GOLDSCHMIDT 1913 = L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, a cura di V. POUCHAIN - A. SCIALOJA, Torino 1913.
- LEGNANI ANNICHINI 2013 = A. LEGNANI ANNICHINI, «*Proxenetes est in tractando*». *La professione ingrata del mediatore di commercio (secc. XII-XVI)*, Bologna 2013.
- LIBERTINI 2013 = M. LIBERTINI, *Cesare Vivante*, in *Dizionario Biografico dei Giuristi Italiani (XII-XX secolo)*, a cura di I. BIROCCHI - E. CORTESE - A. MATTONI - M.N. MILETTI, Bologna 2013, pp. 2058-2062.
- MAZZARELLA 2016 = F. MAZZARELLA, *Un diritto per l'Europa industriale. Cultura giuridica ed economia dalla Rivoluzione francese al Secondo Dopoguerra*, Milano 2016.
- MONTORZI 1997 = M. MONTORZI, *Episodi di esperienza giuridica nella storia moderna del Valdarno pisano (un fiume come luogo di omologazione amministrativa e di integrazione giuridica ed istituzionale)*, in *L'Arno. 30 anni dall'alluvione*, Pisa 1997, pp. 237-282.
- MOSCATI 2008 = L. MOSCATI, *Dopo e al di là del Code de commerce: l'apporto di Jean-Marie Pardessus*, in *Negozianti e imprenditori. 200 anni dal Code de commerce*, a cura di C. ANGELICI - M. CARVALE - L. MOSCATI - U. PETRONIO - P. SPADA, Milano 2008, pp. 47-71.
- ORTOLANI 2011 = M. ORTOLANI, *Le passage du col de Tende à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Jalons pour une histoire du service public des transports*, in *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les Etats de Savoie*, a cura di M. ORTOLANI, Nice 2011, pp. 37-62.
- PADOA SCHIOPPA 2005 = A. PADOA SCHIOPPA, *The Genoese commenda and implicita in a Discursus by Casaregis*, in *From lex mercatoria to commercial law*, a cura di V. PIERGIOVANNI, Berlin 2005; trad. it. in ID., *Commenda e implicita a Genova in un "discorso" di Casaregis*, in *Tra diritto e storia. Studi in onore di Luigi Berlinguer promossi dalle Università di Siena e di Sassari*, II, Soveria Mannelli 2008, pp. 477-486.
- PANSINI 1993 = G. PANSINI, *Le cause delegate civili nel sistema giudiziario del principato mediceo*, in *Grandi tribunali e rote nell'Italia di Antico Regime*, a cura di M. SBRICCOLI - A. BETTONI, Milano 1993, pp. 606-633.
- PARDESSUS 1830 = *Corso di diritto commerciale* di G.M. PARDESSUS. Versione italiana di L. MANSI, I-V, Napoli 1830.
- PARODI 1854 = C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale*, I, Genova 1854.
- PAVONE LA ROSA 1985 = A. PAVONE LA ROSA, *Polizza di carico*, in *Enciclopedia del Diritto*, XXXIV, Milano 1985, pp. 201-242.

- PIERGIOVANNI 1979 = V. PIERGIOVANNI, *Dottrina, divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica: Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi*, in «Materiali per una Storia della Cultura giuridica», IX/2 (1979), pp. 289-327; anche in ID., *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente medievale e moderno*, Genova 2012 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., LII), pp. 785-826.
- PIERGIOVANNI 2013 = V. PIERGIOVANNI, *G.L.M. Casaregi*, in *Dizionario Biografico dei Giuristi Italiani (XII-XX secolo)*, a cura di I. BIROCCHI - E. CORTESE - A. MATTONE - M.N. MILETTI, Bologna 2013, pp. 475-477.
- PUNCUH - CALLERI 2002 = D. PUNCUH, *Il documento commerciale in area mediterranea*, in *Libri, documenti, epigrafi medievali: possibilità di studi comparativi*. Atti del Convegno internazionale di studio dell'Associazione Italiana dei Paleografi e dei Diplomatisti, Bari, 2-5 ottobre 2000, a cura di F. MAGISTRALE - C. DRAGO - P. FIORETTI, Spoleto 2002, pp. 273-376; anche in D. PUNCUH, *All'ombra della Lanterna. Cinquant'anni tra archivi e biblioteche: 1956-2006*, a cura di A. ROVERE - M. CALLERI - S. MACCHIAVELLO, Genova 2006 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLVI/I), pp. 785-882.
- Raccolta della Ruota fiorentina 1836-1866 = Raccolta delle decisioni della Ruota fiorentina dal MDCC al MDCCCVIII disposte per ordine cronologico con sommari argomenti ed indici compilati sotto la direzione di Celso Marzucchi avvocato alle Regie Corti*, s. I-II, Firenze 1836-1866.
- RONDINONE 2013 = N. RONDINONE, *Alberto Asquini*, in *Dizionario Biografico dei Giuristi Italiani (XII-XX secolo)*, a cura di I. BIROCCHI - E. CORTESE - A. MATTONE - M.N. MILETTI, Bologna 2013, pp. 116-119.
- SAVARY 1675 = J. SAVARY, *Le parfait negociant*, Paris, chez Jean Guignard, 1675.
- SPAGNESI 2014 = E. SPAGNESI, *Il codice della navigazione. Una vicenda giuridica speciale*, Pisa 2014.
- SPILINGARDI 1998 = G. SPILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, in *Digesto delle discipline privatistiche*, Sezione Commerciale, XV, Torino 1998, pp. 111-125.
- TETI 2013 = R. TETI, *G.P. De Semo*, in *Dizionario Biografico dei Giuristi Italiani (XII-XX secolo)*, a cura di I. BIROCCHI - E. CORTESE - A. MATTONE - M.N. MILETTI, Bologna 2013, p. 718.
- VIVANTE 1926 = C. VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV. *Le obbligazioni*, 5ª ed. rivodata ed ampliata, Milano 1926.

*Sommario e parole significative - Abstract and keywords*

Il saggio ripercorre le fasi del processo di codificazione del contratto di spedizione – distinto dal contratto di trasporto – in Italia, le cui radici sono rintracciabili nell’età del diritto comune. Lo scopo di questo studio è dimostrare che la letteratura giuridica e la giurisprudenza di diritto comune individuaronο già varie soluzioni per disciplinare la responsabilità dello spedizioniere, chiamato anche *expeditionerius*, avvalendosi della prassi commerciale. Si tratta di un tema su cui il legislatore ritornerà più volte stante la sempre maggiore importanza assunta nel tempo da tale figura professionale nel mondo degli affari. Sotto questo profilo risultano particolarmente significativi due *discursus legales* inseriti nel *magnum opus* del giurista genovese Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi analizzati in questo studio.

**Parole significative:** diritto commerciale (storia), codice di commercio italiano (storia), contratto di trasporto (storia), contratto di spedizione (storia), responsabilità dello spedizioniere (storia).

The essay retraces the steps of the Italian process of codification of the freight forwarding contract – different by the carriage of goods contract – whose origins can be founded in the age of *ius commune*. The purpose of this work is to demonstrate that legal literature and jurisprudence of *ius commune* recognized already various and possible solutions to regulate the liability of the forwarder, so-called *expeditionerius*, through the commercial practices. Often legislator focused on this theme because the *expeditionerius* became always more important in the business world. From this point of view, they are particularly significant two *discursus legales* edited in the *magnum opus* of Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, Genoese jurist, analyzed in this study.

**Keywords:** Commercial Law (History); Italian Code of Commerce (History); Carriage of Goods Contract (History); Freight forwarding Contract (History); Liability of the Forwarder (History).

## INDICE

<i>Presentazione</i>	pag.	5
Tabula gratulatoria	»	7
<i>Gian Savino Pene Vidari</i> , Il percorso delle istituzioni di Storia Patria di Genova e Torino: il contributo di Dino Puncuh	»	9
<i>Simone Allegria</i> , <i>Rainerius tunc comunis Cortone notarius</i> . Contributo alla storia del documento comunale a Cortona nella prima metà del XIII secolo	»	23
<i>Fausto Amalberti</i> , Scorci di vita quotidiana a Ventimiglia (secc. XV-XVI)	»	57
<i>Serena Ammirati</i> , <i>Cum in omnibus bonis ...</i> Un inedito frammento berlinese tra papirologia e paleografia	»	79
<i>Michele Ansani</i> , Pratiche documentarie a Milano in età carolingia	»	95
<i>Giovanni Assereto</i> , Genova e Francesco Stefano (1739)	»	113
<i>Michel Balard</i> , I Giustiniani: un modello degli 'alberghi'?	»	131
<i>Laura Balletto</i> , Brevi note su Antonio Pallavicino, vescovo di Chio (1450-1470)	»	141
<i>Ezio Barbieri</i> , Frammenti e registri notarili pavesi e vogheresi del Trecento presso l'Archivio di Stato di Pavia	»	163
<i>Enrico Basso</i> , L'affermarsi di un legame commerciale: Savona e la Sardegna all'inizio del XIV secolo	»	183
<i>Denise Bezzina</i> , The two wills of Manuele Zaccaria: protecting one's wealth and saving one's soul in late thirteenth-century Genoa	»	205
<i>Carlo Bitossi</i> , Assassinio politico o vendetta? La morte di Gian Pietro Gaffori e la rivoluzione corsa (1753)	»	231

<i>Marco Bologna</i> , «Non ha la minima idea, cara, di quanto c'è sepolto nella mia vita». Note esplicative sui processi di formazione degli archivi di persone	pag. 253
<i>Roberta Braccia</i> , Spedizionieri, vetturali e navicellai: considerazioni su due <i>discursus legales</i> del Settecento	» 265
<i>Paolo Buffo</i> , Spunti cancellereschi e autonomie dei redattori nella documentazione del principato sabaudo (secoli XII e XIII): nuove proposte di indagine	» 285
<i>Marta Calleri</i> , Un notaio genovese tra XII e XIII secolo: Oberto scriba <i>de Mercato</i>	» 303
<i>Maria Cannataro † - Pasquale Cordasco</i> , Per la storia della chiesa di Taranto nel XIV secolo	» 325
<i>Cristina Carbonetti Vendittelli</i> , Il <i>Breve de terris et vineis et silvis que sunt Sancte Agathe</i> . Un inventario romano di beni fondiari del XII secolo	» 343
<i>Maela Carletti</i> , Il Protocollo di San Benvenuto amministratore e vescovo della Chiesa di Osimo (1263-1282). Un primo resoconto	» 359
<i>Carlo Carosi</i> , Riflessioni su un singolare contratto di commenda	» 381
<i>Antonio Ciaralli</i> , Documenti imperiali tra realtà e contraffazione. La pretesa cessione a Nonantola del monastero di Santa Maria di Valfabbrica	» 395
<i>Diego Ciccarelli</i> , I Genovesi a Palermo: la <i>Capela Mercatorum Ianuensium</i> (sec. XV)	» 419
<i>Luca Codignola</i> , Ceronio, Rati, e le prime relazioni tra Genova e il Nord America, 1775-1799	» 439
<i>Lia Raffaella Cresci</i> , Provvidenza divina o sorte? Un problema irrisolto nell'opera storica di Leone Diacono	» 459
<i>Davide Debernardi</i> , I papiri della Società Ligure di Storia Patria	» 477
<i>Corinna Drago Tedeschini</i> , Le <i>societates officii scriptoriae</i> nei libri <i>instrumentorum</i> dell'Archivio della Romana Curia (1508-1510)	» 489

<i>Bianca Fadda - Alessandra Moi - Marco Palma - Andrea Pergola - Roberto Poletti - Mariangela Rapetti - Cecilia Tasca, Laocoontis simulacrum hoc ... vidi: una nota manoscritta nell'incunabolo 15 della Biblioteca Universitaria di Cagliari</i>	pag. 513
<i>Bianca Fadda - Cecilia Tasca, La Sardegna giudiciale nell'Archivio del Capitolo di San Lorenzo di Genova e un 'nuovo' documento di Barisone I d'Arborea</i>	» 523
<i>Riccardo Ferrante, Legge, giustizia, e sovranità nella Francia del secondo Cinquecento. Appunti per una storia della 'legalità' in Europa continentale</i>	» 549
<i>Paolo Fontana, «Lo specchio della vita» di madre Maria Agnese di Gesù (1693-1761). Monachesimo femminile e direzione spirituale nel Carmelo genovese del Settecento</i>	» 561
<i>Maura Fortunati, Mediazione ed arbitrato a Savona nel primo basso medioevo</i>	» 587
<i>Fausta Franchini Guelfi, Nuovi documenti per Francesco Maria Schiaffino in San Siro a Genova-Nervi e per il patrimonio artistico della casaccia di Santa Maria di Caprafico</i>	» 605
<i>Stefano Gardini - Mauro Giacomini, Venticinque anni di consumi e produzioni culturali: aspetti quantitativi e spunti qualitativi dal database della sala di studio dell'Archivio di Stato di Genova (1991-2016)</i>	» 619
<i>Bianca Maria Giannattasio, Il cibo ed i Romani: un rapporto complesso</i>	» 669
<i>Antoine-Marie Graziani, «Si è risposto a Lutero e si risponde ogni giorno agli eretici»: Pier Maria Giustiniani l'antijustificateur</i>	» 681
<i>Ada Grossi, Le cariche comunali lodigiane fino al 1300: note a margine degli Atti del comune di Lodi</i>	» 705
<i>Paola Guglielmotti, La storia dei 'non genovesi' dall'anno 2000: il contributo dei medievisti attivi nel contesto extraitaliano agli studi sulla Liguria</i>	» 727
<i>Valeria Leoni, Il Collegio dei notai di Cremona e le origini dell'archivio notarile</i>	» 751

<i>Sandra Macchiavello</i> , Repertorio dei notai a Genova in età consolare (1099-1191)	pag. 771
<i>Marta Luigina Mangini</i> , Parole e immagini del perduto <i>Liber instrumentorum porte Cumane</i> (Milano, metà del secolo XIII)	» 801
<i>Paola Massa</i> , La gestione tecnico-organizzativa di un 'edificio da carta' a metà Seicento	» 825
<i>Patrizia Merati</i> , Produzione e conservazione documentaria tra X e XI secolo in area lariana: il notaio <i>Teodevertus</i> e la sua clientela laica	» 851
<i>Bianca Montale</i> , Politica e amministrazione a Genova dall'Unità a Porta Pia	» 879
<i>Angelo Nicolini</i> , Nel porto di Savona, 1500-1528: una finestra sul Mediterraneo?	» 899
<i>Antonio Olivieri</i> , L'ospedale di Sant'Andrea di Vercelli nei decenni a cavallo tra Due e Trecento. L'acquisizione di patrimoni connessi con l'esercizio del credito e i suoi riflessi archivistici	» 923
<i>Sandra Origone</i> , Rodi dei Cavalieri e i Genovesi	» 947
<i>Arturo Pacini</i> , Algeri 1541: problemi di pianificazione strategica di un disastro annunciato	» 965
<i>Martina Pantarotto</i> , <i>Vox absentiae</i> : tracce di un archivio conventuale disperso e distrutto. Santa Maria delle Grazie di Bergamo (OFM Obs.)	» 993
<i>Alberto Petrucciani</i> , L'«altra» biblioteca Durazzo: un catalogo (quasi) sconosciuto	» 1005
<i>Giovanna Petti Balbi</i> , Tomaso Campofregoso, uomo di cultura, bibliofilo, mecenate	» 1023
<i>Luisa Piccinno</i> , Grandi porti e scali minori nel Mediterraneo in età moderna: fattori competitivi e reti commerciali	» 1045
<i>Vito Piergiovanni</i> , Il valore del documento alle origini della scienza del diritto commerciale: Sigismondo Scaccia giudice a Genova nel XVII secolo	» 1061
<i>Valeria Polonio</i> , Battaglie fiscali nel tardo Quattrocento genovese: clero e laici	» 1069

<i>Marco Pozza</i> , Viviano, <i>scriptor, notarius et iudex</i> : un notaio al servizio della cancelleria ducale veneziana (1204-1223)	pag. 1093
<i>Maria Stella Rollandi</i> , Questioni di confine e regime delle acque. Matteo Vinzoni e il feudo di Groppoli in Lunigiana (1727-1760)	» 1111
<i>Antonella Rovere</i> , Una ritrovata pergamena del secolo XII e il suo contesto di produzione	» 1137
<i>Valentina Ruzzin</i> , <i>Inventarium conficere</i> tra prassi e dottrina a Genova (secc. XII-XIII)	» 1157
<i>Eleonora Salomone Gaggero</i> , <i>Hic jacet corpus Quintii Martii Rom. Coss.</i> La spedizione del console Q. Marcio Filippo contro i Liguri Apuani fra fantasia e realtà	» 1183
<i>Anna Maria Salone Gobat</i> , La Val Grue. Brevi notizie storiche sui paesi della valle	» 1207
<i>Rodolfo Savelli</i> , Virtuosismi in tipografia. A proposito di tre edizioni del <i>Corpus iuris civilis</i> (1580-1587)	» 1227
<i>Lorenzo Sinisi</i> , Processo e scrittura prima e dopo il Concilio Lateranense IV: alcune considerazioni	» 1251
<i>Francesco Surdich</i> , Gli indigeni della Terra del Fuoco nel diario di viaggio di Charles Darwin	» 1277
<i>Caterina Tristano</i> , I percorsi della spiritualità sui fogli di un libro: il Salterio di san Romualdo a Camaldoli	» 1291
<i>Gian Maria Varanini</i> , Una riunione della <i>curia vassallorum</i> del monastero di Santa Maria in Organo di Verona nel 1260. Pratiche feudali, lesico ‘comunale’	» 1341
<i>Marco Vendittelli</i> , I <i>Capitula</i> del castello di Carpineto nel Lazio del 1310	» 1357
<i>Stefano Zamponi</i> , Gli statuti di Pistoia del XII secolo. Note paleografiche, codicologiche, archivistiche	» 1367
<i>Andrea Zanini</i> , Filantropia o controllo sociale? Le opere assistenziali di un feudatario del Settecento	» 1387

# QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

DIRETTORE

Carlo Bitossi

COMITATO SCIENTIFICO

GIOVANNI ASSERETO - MICHEL BALARD - CARLO BITOSSI - MARCO BOLOGNA -  
STEFANO GARDINI - BIANCA MARIA GIANNATTASIO - PAOLA GUGLIELMOTTI -  
PAOLA MASSA - GIOVANNA PETTI BALBI - VITO PIERGIOVANNI - VALERIA  
POLONIO - † DINO PUNCUH - ANTONELLA ROVERE - FRANCESCO SURDICH

Segretario di Redazione

Fausto Amalberti

✉ [redazione.slsp@yahoo.it](mailto:redazione.slsp@yahoo.it)

Direzione e amministrazione: PIAZZA MATTEOTTI, 5 - 16123 GENOVA  
Conto Corrente Postale n. 14744163 intestato alla Società

🖨 <http://www.storiapatriagenova.it>

✉ [storiapatria.genova@libero.it](mailto:storiapatria.genova@libero.it)

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-45-1 (a stampa)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-48-2 (digitale)

ISSN 2464-9767 (digitale)

---

*finito di stampare dicembre 2019*

*Status S.r.l. - Genova*

ISBN - 978-88-97099-45-1 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-48-2 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISSN 2464-9767 (digitale)