

Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie

Actes du colloque international d'Imperia
9-10 janvier 2009

P.R.I.D.A.E.S.
Programme de Recherche
sur les Institutions et le Droit des Anciens États de Savoie

textes réunis par
Marc ORTOLANI, Olivier VERNIER et Michel BOTTIN

composés et mis en pages par
Henri-Louis BOTTIN

SERRE EDITEUR
NICE

Colloque organisé par



Laboratoire **ERMES**

Centre d'Histoire du Droit –
Maryse Carlin
Laboratoire ERMES



L'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA
POLO UNIVERSITARIO IMPERIESE



Actes publiés avec le soutien de



LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



L'UNIVERSITÀ DI TORINO
Dipartimento di Scienze Giuridiche

et avec le label de

UNIVERSITÉ
FRANCO
ITALIENNE

www.universite-franco-italienne.org

UNIVERSITÀ
ITALO
FRANCESE

www.universita-italo-francese.org

MÉMOIRES ET TRAVAUX DE L'ASSOCIATION MÉDITERRANÉENNE
D'HISTOIRE ET D'ETHNOLOGIE JURIDIQUE
1^{ère} série n°8

Le Code de la Propriété Intellectuelle n'autorisant, au terme des alinéas 2 et 3 de l'article L. 122-5, d'une part que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les « analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées », « toute reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur, ou de ses ayants droits ou ayants cause, est illicite » (article L. 122-4). Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, y compris la photocopie ou la vidéographie, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

© 2011 by SERRE EDITEUR. Tous droits réservés pour tous pays.

ISBN 9782864105497
ISSN 0993-7374

Ouvrage composé avec \LaTeX 2_ε

PAOLO BOSELLI E « LE DROIT MARITIME EN ITALIE »

MAURA FORTUNATI

Université de Gênes

NEL 1885 SI APRIVA AD ANVERSA il I Congresso internazionale di diritto commerciale e marittimo ; un incontro che rispondeva appieno alle esigenze ed alle istanze degli ultimi decenni dell'Ottocento, contrassegnati da una profonda riflessione sui problemi collegati alle comunicazioni, ai trasporti e al commercio marittimi. Sul mondo della navigazione e dei trasporti cominciavano a riflettersi, infatti, gli effetti della nuova realtà economica che andava prendendo forma in quegli anni, caratterizzata dall'intensificarsi delle relazioni commerciali, dal progressivo affermarsi di una società industriale, da nuove correnti migratorie.

In quegli stessi anni, e per effetto delle medesime esigenze, aveva iniziato, o forse sarebbe più corretto dire, ricominciato, a farsi strada l'idea della necessità di procedere ad una unificazione, anche in campo contrattuale, del diritto del mare¹. Si trattava di un progetto che aveva preso vita alla fine degli anni cinquanta del XIX secolo in Inghilterra e che, col tempo ed attraverso il lavoro di comitati e

1. L'idea di un diritto marittimo uniforme per tutte le nazioni, che affondava le proprie radici nell'età del diritto comune, era stata riproposta sul finire del XVIII secolo dal giurista sassarese Domenico Alberto Azuni in alcune opere che sostenevano l'esistenza di principi e di leggi marittime universali uniformemente applicabili. Domenico Alberto Azuni, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Nizza, Società Tipografica, 1786-88 e, soprattutto, *Sistema universale dei principi di diritto marittimo dell'Europa*, Firenze, Granduca, 1795-96, che rappresenta una trattazione dogmatica del diritto internazionale marittimo europeo. Sul progetto e sul personaggio si vedano gli ormai classici lavori di Luigi Berlinguer *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827). Un contributo bio-bibliografico*, Milano, Giuffrè, 1966 e *Sui progetti di codice di commercio del Regno d'Italia 1807-1808 ; considerazioni su un inedito di D. A. Azuni*, Milano, Giuffrè, 1970, oltre alla voce a lui dedicata da Filippo Liotta nel *Dizionario biografico degli italiani* (da ora in poi *DBI*), vol IV, Roma 1962, pp. 759-761.

conferenze, aveva acquistato sempre maggior vigore²; un programma di unificazione internazionale che si legava indissolubilmente a problemi di studio e riforma della legislazione commerciale dei singoli stati, fino a quel momento in larga parte trascurata³

I sostenitori di tale indirizzo rilevavano come la molteplicità dei commerci, la rapidità dei viaggi, il telegrafo, avessero reso sempre meno sopportabili le condizioni cui erano soggette le attività commerciali nel settore marittimo: una nave, i rapporti giuridici ad essa collegati ed i contratti ad essa relativi venivano infatti a trovarsi successivamente e quasi simultaneamente sottoposti alla disciplina di più legislazioni e soggetti a normative diverse e a volte contrastanti. Si trattava di norme che regolavano l'uso di un bene, il mare, considerato, più di tutti gli altri, *res communis omnium* e in quanto tale destinato ad essere sottoposto a un diritto uniforme.

Il XIX secolo che — si diceva — aveva aperto le vie del mare a navi di velocità prodigiosa, che aveva compiuto opere meravigliose per trasformare le grandi vie di commercio del mondo, che aveva avvicinato i popoli e che apriva continuamente ai centri industriali dell'Europa nuovi sbocchi, doveva necessariamente completare prontamente l'opera di unificazione internazionale dei principali istituti di diritto marittimo. Occorreva pertanto formulare principi applicabili non solo al contratto di trasporto per mare, ma anche ai diritti e doveri dell'equipaggio e dei capitani, alle navi, all'ipoteca marittima, al contratto di noleggio, alle avarie, alle assicurazioni, ai contratti alla grossa, alle collisioni e abordaggi e alle prescrizioni.

Una necessità chiaramente avvertita dagli operatori del settore, Camere di commercio e capitanerie di porto che esprimevano il disagio per una situazione in cui imbarcazioni destinate a collegare i più lontani luoghi della terra, erano tenute ad assoggettarsi a leggi diverse, secondo la nazione di appartenenza, il luogo di provenienza e quello verso il quale erano dirette. Ad aumentare il malcontento era una legislazione che prevedeva norme troppo differenti e criteri troppo diversificati; lacunosa nella classificazione giuridica della nave; incapace di attribuire

2. Nel 1857, a Glasgow, la *National Association for the promotion of social science* convocò i rappresentanti delle corporazioni commerciali degli Stati maggiormente interessati al traffico marittimo per studiare e fissare le linee fondamentali di una legislazione uniforme delle avarie comuni. Dalla successiva conferenza indetta nel 1862 a York dalla medesima associazione sorse il comitato che diede vita alle *Regole di York*. Alla conferenza di York altre ne seguirono: Sheffield nel 1865 sul contratto di noleggio, Anversa nel 1877 che approvò le cd. *Regole di York ed Anversa* ed altre ancora. Per una breve ricostruzione di queste vicende si vedano Francesco Berlingieri, « I congressi per l'unificazione del diritto marittimo », in *Verso l'unificazione del diritto del mare*, Roma, Athenaeum, 1918, I, pp. 3-26 e Amedeo Giannini, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, Milano, Vita e pensiero, 1930, *passim*.

3. Per buona parte dell'Ottocento il diritto marittimo, sulla scia della codificazione francese, verrà relegato in una posizione marginale e accessoria rispetto al diritto commerciale, sia in campo legislativo sia nella trattazione scientifica. Su questi temi si veda Maura Fortunati, « Prime note sulle origini del processo di autonomia didattica e scientifica del diritto marittimo », in *Studi in onore di Franca De Marini Avonzo*, Torino, Giappichelli, 1999, pp. 183-204 e *Ead.*, « Francesco Berlingieri e la prima scienza marittimistica genovese », in *Giuristi liguri dell'Ottocento*, Atti del Convegno Genova 8 aprile 2000, Genova, Accademia ligure di scienze e lettere, 2001, pp. 142-152.

i medesimi diritti ai creditori privilegiati o la medesima disciplina alle ipoteche navali o, argomento cruciale, alla disciplina assicurativa.

Il congresso di Anversa rappresentava un ulteriore passo in avanti nel cammino verso l'uniformità del diritto del mare; i lavori svolti, diretti alla discussione e allo studio dei più importanti istituti del settore marittimo privato — dalla responsabilità dei proprietari, al contratto di noleggio, all'urto di navi, alle avarie comuni, e così via — condussero, in quella occasione, alla predisposizione, per ciascun settore, di progetti di legislazione uniforme, che tenevano conto delle mutate esigenze e rappresentavano un netto progresso nei confronti del diritto positivo allora vigente⁴. Tra i delegati dei vari paesi, intervenuti a fianco di giuristi e rappresentanti di società di navigazione e di assicurazione, era stato inviato a rappresentare l'Italia l'allora deputato Paolo Boselli, che in quella occasione presentò ai congressisti una lunga relazione, pronunciata e distribuita in francese, e intitolata a *Le droit maritime en Italie*, il cui scopo era offrire una serie di indicazioni e fonti a chiunque desiderasse studiare la storia, lo sviluppo e lo stato del diritto marittimo in Italia⁵.

Il savonese Boselli, destinato a divenire una figura di primo piano nel panorama politico italiano del successivo cinquantennio⁶, fermamente « convinto che il futuro dell'Italia sarebbe stato sul mare »⁷, aveva già avuto in precedenza modo di occuparsi più volte, in qualità di parlamentare, di diritto marittimo e di stringere rapporti con il mondo e gli interessi cantieristici e marittimi. Solo tre anni prima, nel 1882 era stato relatore dell'inchiesta sulla Marina mercantile, ordinata nel 1881 su impulso di un gruppo di deputati che chiedevano fosse promossa un'indagine per porre in luce le condizioni della Marina mercantile e delle industrie marittime e per provvedere ad individuare i mezzi più efficaci ed idonei per promuoverne lo sviluppo⁸. Ancor prima, nel 1875, era stato incaricato dai deputati liguri di raccogliere e studiare quanto potesse interessare i commerci e le

4. Francesco Berlingieri, *Verso l'unificazione del diritto del mare . . .*, op. cit., I, pp. 3-5.

5. Paolo Boselli, *Le droit maritime en Italie*, Turin, Roux & Favale, 1885.

6. La lunghissima carriera politica di Paolo Boselli (Savona 8 giugno 1838-Roma 10 marzo 1932) iniziata nel 1870 si protrasse per sessantadue anni e lo vide ricoprire incarichi di primo piano. Espone della destra moderata fu per lungo tempo attivamente impegnato sui temi dello sviluppo della marina mercantile e dell'industria cantieristica; per più di vent'anni a capo di diversi Ministeri (Pubblica Istruzione, Agricoltura, Finanze, Tesoro) venne chiamato nel 1916 a ricoprire la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Assai numerose sono le biografie su Boselli, anche se per lo più ripetitive o commemorative; per una biografia di sintesi utili sono le voci « Paolo Boselli » di Raffaele Romanelli in *DBI*, vol. XIII, Roma, 1971, pp. 241-251 e di Emilio Costa in *Dizionario Biografico dei Liguri*, (da ora in poi *DBL*) vol. II, Genova, 1994, pp. 14-144. Si possono inoltre ricordare Isidoro Marchini, *Paolo Boselli. Cenni biografici*, Torino, Unione Tip. Edit., 1888; Telesforo Sarti, *Il parlamento italiano nel cinquantennio dello Statuto: profili e cenni biografici di tutti i senatori e deputati viventi*, Roma, Tip Agostiniana, 1898, p. 144; Piero Astengo, *Paolo Boselli. Vita e opere*, Savona, Società A. Campanassa, s.d.; Ugo Ceccherini, *Paolo Boselli statista, finanziere, storico, letterato. Bibliografia*, Pisa, Stab Tipografico Succ. FF Nistri, 1918; Bernardo Chiara, *Il Nestore degli statisti italiani: Paolo Boselli*, Torino, EIA, 1922.

7. Piero Astengo, op. cit., p. 24.

8. Sul ruolo di Boselli nell'inchiesta sulla Marina mercantile, oltre ovviamente agli Atti parlamentari ed ai sette volumi della *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile 1881-1882* editi a Roma per i tipi Erede Botta, 1882-1883, si può ricordare il saggio di Isidoro Marchini, « Il deputato Paolo Boselli e l'inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile », Palermo, *Rivista italiana*, 1883.

industrie della sua regione in vista dei trattati di navigazione e di commercio che l'Italia di lì a poco avrebbe dovuto rinnovare con la Francia⁹, l'Austria e altri stati e, nello stesso anno, era stato inviato al congresso marittimo internazionale di Bruxelles¹⁰. Poco dopo, nel 1877, era stato membro, con Florio e Rubattino — come è noto due figure di eccellenza nel panorama dell'imprenditoria navale dell'epoca — della commissione relatrice sulle convenzioni postali e commerciali e nel 1878, su incarico del governo, aveva partecipato all'esposizione Internazionale di Parigi, per studiare le problematiche collegate allo sviluppo e alla disciplina della marina mercantile¹¹.

Politicamente esperto, quindi, di diritto marittimo, ottimo specialista dei problemi della navigazione e della marina mercantile, ligure e pertanto quasi «naturalmente» portato ad occuparsi di questo settore e, per così dire, «geneticamente» adatto a farlo, Boselli aveva avuto anche l'opportunità di compiere, tra il 1856 ed il 1860, alla vigilia dell'unificazione, il proprio percorso di studi nella *regia* università di Torino¹². Nella facoltà di Giurisprudenza sabauda egli aveva così avuto modo di seguire le lezioni di illustri docenti: il costituzionalista Luigi Amedeo Melegari, l'economista Francesco Ferrara, il processualista Matteo Pescatore, l'amministrativista Giusto Emanuele Garelli, le cui lezioni «raccolte e compendiate dallo studente Paolo Boselli» saranno pubblicate a cura dello stesso¹³, e, soprattutto, Pasquale Stanislao Mancini¹⁴. L'esule napoletano che, giunto a Torino nel 1849, aveva ricevuto l'anno successivo dal governo sardo l'incarico di ricoprire la cattedra di Diritto pubblico esterno e internazionale, era destinato ad esercitare un importante influsso su Boselli e sulle sue idee in campo marittimistico. Dopo

9. Nel 1882 in Parlamento Boselli avrà nuovamente occasione di pronunciarsi sull'argomento durante la discussione che nell'aprile di quell'anno si svolse alla Camera dei deputati chiamata ad approvare il trattato di commercio e di navigazione con la Francia presentato cinque mesi prima dal ministro Mancini. In quella circostanza Boselli pose l'accento sulla — a suo parere — insufficiente tutela delle condizioni del commercio marittimo italiano nei confronti dei vantaggi riservati a quello francese dal trattato. Si veda al proposito Paolo Boselli, *Discorsi politici e civili*, Torino, Chiantore, 1932, pp. 143-161.

10. *Paolo Boselli al Congresso Marittimo internazionale di Bruxelles*, Genova, Deputazione Provinciale di Genova, 1878.

11. Piero Astengo, *op. cit.*, p. 25.

12. Per una storia dell'Università di Torino si vedano da ultimo i saggi raccolti nel volume «Annali di storia delle Università italiane» 5, Bologna, CLUEB, 2001. Per quel che riguarda in particolare le origini dell'insegnamento del diritto commerciale nell'Ateneo piemontese si veda per tutti Gian Savino Pene Vidari, «Nota sull'inizio dell'insegnamento del diritto commerciale all'Università di Torino», *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, Torino, 1997, pp. 511-531.

13. Giusto Emanuele Garelli, *Lezioni di diritto amministrativo date nella R. Università di Torino raccolte e compendiate dallo studente Paolo Boselli*, Torino, Tip. Cerutti, Derossi e Dusso, 1860. Si tratta di un volume di 274 pagine compilato, come ricorda lo stesso Boselli, «privatamente dal sottoscritto per solo uso e comodo de' suoi condiscipoli» e non «destinata a maggiore pubblicità che quella indispensabile allo scopo che l'ha determinata».

14. Sui personaggi, ad eccezione di Garelli, e per la bibliografia ad essi relativa si veda da ultimo Gian Savino Pene Vidari, «Gli esuli risorgimentali «maestri» nella Facoltà di «Leggi». Antonio Scialoja, Luigi Melegari, Francesco Ferrara, Pasquale Stanislao Mancini», in *Maestri dell'Ateneo torinese dal Settecento al Novecento*, a cura di Renata Allio, Torino, Centro Studi di storia dell'Università di Torino 2004, pp. 213-236 ed i *Profili* rispettivamente di Gian Savino Pene Vidari, Giovanni Ravanelli, Alberto Lupano e ancora Pene Vidari, in appendice allo stesso volume.

aver consacrato il corso dei due primi anni al diritto internazionale pubblico, nell'anno accademico 1852-53 Mancini si era, infatti, dedicato all'insegnamento di un sistema completo di Diritto marittimo in un corso di lezioni che, come sosteneva Boselli ricordando l'antico maestro, « insegnarono principi e svilupparono teorie divenute ormai unanimemente riconosciute e recepite »¹⁵.

L'eco di quelle lezioni ritornerà nell'intervento presentato da Boselli ad Anversa: un volume di 530 pagine, composto in meno di venti giorni e stampato in cinque dallo stabilimento tipografico Roux e Favale di Torino, che è una fonte ideale per comprendere la visione che del mondo marittimo e del diritto e della dottrina ad esso relativi ha un ligure, formatosi culturalmente in ambiente sabauda dopo la restaurazione, e politicamente impegnato nel nuovo parlamento unitario.

Quando Boselli prepara il proprio intervento sono ormai da tempo venute meno quelle incomprensioni e quelle difficoltà di rapporti tra Piemonte e Liguria che avevano contraddistinto il periodo immediatamente successivo alla annessione.

Genova, soprattutto, aveva considerato la soggezione a quello che sprezzantemente veniva definito «il re delle marmotte» come una brutale imposizione che la costringeva all'obbedienza ad una potenza da sempre nemica, spezzando le sue aspirazioni ad un'apertura delle vie di commercio; la stagnazione dell'economia e dei commerci nel primo quindicennio successivo al Congresso di Vienna aveva ulteriormente acuito l'ostilità genovese che « l'imputò totalmente [...] all'incapacità del Piemonte, agricolo e protezionista, di comprendere e valorizzare la vocazione marittimo-mercantile e liberista della città »¹⁶.

Si trattava di divergenze e contrasti che riguardavano tanto i genovesi che, oltre all'indipendenza avevano visto svanire anche le proprie speranze di riconquistare forti posizioni nel commercio internazionale, quanto il governo sabauda che, dall'annessione della nuova regione, aveva ricevuto più danni che benefici.

Particolarmente spinoso era il problema riguardante il commercio marittimo. Genova nutriva grandi aspettative in una ripresa degli scambi commerciali, «ma perché ciò potesse avvenire sarebbero state necessarie opportune misure che agevolassero il movimento di transito e le attività di negoziazione»¹⁷. Erano d'altra

15. Del corso è stata pubblicata solo una piccola parte. Pasquale Stanislao Mancini, *Introduzione allo studio del diritto pubblico marittimo : prima lezione e programma del corso insegnato nella R. Università di Torino nell'anno 1852-53*, Torino, Tip. Ferrero e Franco, 1853. Le restanti lezioni « suivies avec le plus vif intérêt, non seulement par la jeunesse studieuse, mais encore par les savants [...] furent recueillies et on avait déjà tout disposé pour leur publication, lorsque des événements extraordinaires empêchèrent à l'auteur de les compléter. Elles restèrent ainsi inédites ; mais les principes qu'elles enseignèrent, les théories et les propositions qui y étaient développées, sont aujourd'hui généralement professées et sont même devenues, en partie, des institutions positives. Elles formèrent la base d'importantes discussions au Congrès de Paris de 1856, où le Comte de Cavour, qui s'était adressé à M. Mancini lui-même pour en avoir les éléments, les soutint avec succès ». Paolo Boselli, *Le droit maritime en Italie*, op. cit., p. 16.

16. M. Elisabetta Tonizzi, « Dalla Repubblica Ligure all'Unità d'Italia (1797-1861) », in *Storia della Liguria* a cura di Giovanni Assereto e Marco Doria, Roma, Laterza, 2007, p. 203.

17. Valerio Castronovo, « Giovanni Ansaldo e la Liguria del suo tempo », in *Id.* (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. 1. Le origini : 1853 - 1882*, Bari, Laterza, 1994, p. 6.

parte state queste le richieste che la deputazione cittadina guidata dal sindaco della città di Genova e da diversi consiglieri della municipalità aveva rivolto nel 1814 al sovrano sabauda. « La navigazione e il commercio furono sempre le fonti principali della potenza e ricchezza dei liguri » — spiegava il Pessagno a Vittorio Emanuele — e proseguiva chiedendo al monarca di « far cadere le barriere che dividono fra loro due nazioni oggi divenute sorelle sotto un padre comune e adoperarvi affinché i pirati africani, i quali infestano il Mediterraneo, si tolgano per sempre da questi nostri mari »¹⁸.

D'altra parte, dopo un breve periodo iniziale di incertezze, i rapporti tra marina e commercio divennero un punto fermo della politica dei sovrani sabaudi nell'età preunitaria ; già in data 15 febbraio 1817 Vittorio Emanuele, venendo incontro alle istanze dei rappresentanti locali, aveva affidato alla città di Savona che, come altri centri delle Riviere, aveva accolto la monarchia sabauda con una certa soddisfazione, il reggimento economico del porto a dimostrazione di quella che la regia patente definiva sollecitudine del sovrano « per l'incremento del di lei commercio marittimo »¹⁹.

Dell'importanza di uno sbocco sul mare si sarebbe di lì a poco reso ben conto lo stesso Cavour dando grande impulso alla città ed al porto genovese. Il regno sardo aveva così intrapreso una serie massiccia di investimenti nelle costruzioni navali, nel porto di Genova e, grazie soprattutto ancora una volta all'iniziativa di imprenditori liguri, nelle costruzioni ferroviarie destinate a collegare le due regioni²⁰. Una risposta, quest'ultima, a quella discussione sulla questione ferroviaria che aveva in epoca albertina contrapposto i fautori della diffusione delle strade ferrate e quanti temevano che dall'utilizzo del nuovo mezzo di trasporto potessero derivare pericolose aperture ai capitali stranieri. Un dibattito che aveva in ogni caso da subito evidenziato la centralità di Genova, perno ideale di un moderno sistema ferroviario che collegasse gli stati sabaudi con la Lombardia e con il Nord Europa, e che aveva condotto alla realizzazione di quelle che sono state definite le « due direttrici antiaustriache » : la Torino-Genova e la Genova-Lago Maggiore²¹.

18. Giuseppe Martini, *Storia della restaurazione della Repubblica di Genova*, Asti, Raspi e Comp., 1858, p. 265.

19. « Volendo noi accogliere favorevolmente le rappresentanze umiliateci dal corpo di città di Savona, e dare alla medesima un nuovo contrassegno di particolare propensione e della nostra sollecitudine per l'incremento del di lei commercio marittimo, abbiamo determinato di affidare allo stesso corpo il reggimento economico del porto ivi esistente, di cui la conservazione ed il miglioramento di sommo interesse si rendono per quella città, e di concedergli, onde possa in miglior modo provvedervi, la riscossione ed amministrazione de' di lui prodotti ». Per tale motivo si disponeva che fosse nominata una commissione di quattro membri, di durata biennale, incaricata di provvedere alla gestione economica della attività portuale, *Raccolta di regi editti, manifesti ed altre provvidenze de' magistrati ed uffizi*, vol. VIII, Torino, dalla Stamperia Davico e Piccò, 1814, p. 281.

20. Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Milano, 1973, p. 92.

21. Fabio Levi, « Il quadro economico d'insieme », in Umberto Levra (a cura di), *Il Piemonte alle soglie del 1848*, Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento italiano, Torino, 1999, p. 31. Sul tema delle strade ferrate nell'Italia dell'Ottocento esiste un'ampia bibliografia. Si veda per tutti Stefano Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005.

Sempre nel capoluogo ligure, grazie anche all’iniziativa ed alla forza del ceto industriale ed armatoriale locale, guidato da Rubattino, il più famoso armatore genovese di navi a vapore, erano state costituite, seguendo ancora una volta l’ammonimento di Cavour a modificare radicalmente la natura dei bastimenti per sopportare la concorrenza delle grandi nazioni commercianti e cercar fortuna nei mari più lontani, la Società sarda per la navigazione nel Mediterraneo, la Società vapori sardi e, nel 1858, la Transatlantica²².

Erano le indispensabili risposte ad un periodo di mutamenti profondi nel campo della navigazione che obbligavano l’intera penisola — sia pure attraverso un processo lento e difficile, ostacolato dalle naturali resistenze che, in un paese privo di carbone, povero di ferro ma ricco di legname, incontrava l’introduzione della navigazione a vapore — ad una radicale riorganizzazione della cantieristica navale e della economia marittima²³. Di lì a poco, a Genova, inaugurando la Scuola superiore navale il 16 gennaio 1871 l’allora ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, Stefano Castagnola avrebbe affrontato il delicato problema della riconversione dei cantieri cittadini come unica prospettiva di salvezza²⁴ e lo stesso onorevole Paolo Boselli, se ancora nel 1873 sosterrà alla Camera la possibile coesistenza delle due marine, a vela e a vapore, ipotizzandone un reciproco giovamento ed un comune progresso, sei anni dopo, di fronte alla realtà dei fatti, sarà costretto ad esprimere un giudizio assai diverso²⁵.

22. Ludovica De Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914) : industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989, p. 36. Sulla compagnia del Rubattino v. la ricostruzione di Giorgio Doria, *Debiti e navi : la compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova, 1990. Sempre in tema di marineria a Genova a Doria si deve anche il volume *Investimenti e sviluppo economico ...*, *op. cit.* Sulle condizioni del porto di Genova nell’Ottocento si vedano i saggi di Ugo Marchese, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, Roma, IRI, 1959 ; Alfio Brusa, « Cento anni di opere e di traffici del porto di Genova. 1861-1961 », in *Scritti in onore di G. Colamonico*, Napoli, s.n. 1963 ; Maria Elisabetta Bianchi Tonizzi, « Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950) », *Miscellanea storica ligure*, 17, 1985 ; *Ead.*, « Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della prima guerra mondiale », in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*. Atti del I Convegno nazionale di Storia del Commercio in Italia, Bologna, Analisi, 1986, pp. 377-389 ; *Ead.*, « Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera », in *I duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l’Europa nell’Ottocento*, a cura di Giovanni Assereto et al., I, Genova, Marietti, 1991, pp. 721-762 e, nello stesso volume, il saggio di Danilo Cabona, « Aspetti economici, tecnici e organizzativi dei lavori di ampliamento del porto di Genova tra il 1877 e il 1888 », pp. 763 - 779 ; Giorgio Doria, « Un porto al servizio dell’industrializzazione italiana », in Danilo Cabona (a cura di), *Archivio Storico del Consorzio Autonomo del porto di Genova (1870-1902)*, I, Genova, Sagep, 1988, pp. 19 - 26.

23. Sul difficile e controverso processo di conversione si vedano per tutti Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », in *Id.* (a cura di), *La penisola italiana e il mare : costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*. Atti del convegno, Viareggio, 29-30 aprile- 1 maggio 1991, Napoli, ESI, 1993, pp. 3-17 ; Paolo Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell’Italia dell’Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, in particolare, per la Liguria, il saggio di Marco Doria, « La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell’Ottocento alla prima guerra mondiale », pp. 83-108 ; Stefano Maggi, *op.cit.*, pp. 137 ss.

24. Il resoconto della cerimonia ed il discorso del Castagnola sono pubblicati in un opuscolo dal titolo *Inaugurazione della R. Scuola Superiore navale in Genova, 16 gennaio 1871*, Genova, Regia Tip. Ferrando, 1871. Sulla Scuola Superiore navale genovese v. da ultimo il volume *Dalla regia Scuola Superiore navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di Anselmo Marcenaro e Maria Elisabetta Tonizzi, *Atti della Società Ligure di Storia patria*, n.s., XXXVII, I, Genova, 1997.

25. Paolo Boselli, *Discorsi e scritti*, Torino, Tip. Baravale e Falconieri, 1915-1927, vol. II, p. 5 ; p. 63.

Boselli, per le sue origini e la sua attività politica, che aveva ormai da tempo sostituito quella avvocatizia, conosceva quindi assai bene il mondo del mare ed il diritto che ne era alla base; ed è a queste fonti che si richiamava nella sua relazione al Congresso di Anversa.

Semplici note, affermava l'autore, senza alcuna pretesa scientifica. È quanto d'altra parte lo stesso Boselli confidava con evidente ansia, in una lettera che aveva indirizzato, in data 10 giugno 1884, all'amico Jacopo Virgilio, sollecitandolo a raccogliere i pareri dei delegati genovesi :

«Sto preparando in francese a precipizio un fascicolo di note pel Congresso. Spero ancora poterlo portare stampato [...] Verrei ma ho i minuti contati. Non posso muovere. Sarebbe cosa acconcia che io toccassi dei voti dei deputati genovesi. *Radunatevi subito*. Tu mandami un breve sommario. [...] Inserirò nelle mie Note il tuo scritto dicendo, colle dovute parole, da chi mi viene. Se puoi mandamelo in francese»²⁶.

La relazione di Boselli era suddivisa in cinque capitoli dedicati rispettivamente ad alcune riflessioni di carattere generale sull'importanza di una disciplina internazionale dei più importanti istituti del diritto marittimo ; alla ricostruzione delle tradizioni italiane del diritto del mare; alla disamina degli interventi legislativi compiuti in Italia tra il 1860 ed il 1885 e alla descrizione della legislazione vigente a quella data, realizzata attraverso la trascrizione, e traduzione in francese, integrale del libro secondo del codice di commercio del 1882 ; infine, alle risposte fornite dall'Italia al questionario in precedenza formulato dalla Sezione del Congresso di Anversa per il diritto del mare.

Insomma, come Boselli spiegava ai Congressisti, si trattava, soprattutto nelle prime quattro parti, di « uno spazio di bibliografia ragionata ed ordinata, una storia esterna del diritto marittimo in Italia e, con essa, gli elementi che possono fare conoscere la storia intrinseca e i principi ai quali si ispira oggi la legislazione in materia »²⁷.

Le tracce lasciate dall'insegnamento di Mancini nell'allora giovane studente Boselli possono scorgersi soprattutto quando quest'ultimo, nel suo discorso introduttivo, si sofferma a riflettere sulle circostanze che rendono assolutamente necessario procedere ad una unificazione del diritto del mare. Nel 1852, nella sua prolusione al corso di Diritto Pubblico Marittimo, Mancini aveva, tra le altre cose, rilevato come l'uso della navigazione a vapore avesse dato un nuovo aspetto al principio della libertà del commercio marittimo ed aveva invocato una uniformità delle discipline internazionali nel settore, evidenziando al tempo stesso, la portata

26. Mario Enrico Ferrari, « Le lettere di Paolo Boselli a Jacopo Virgilio dall'Esposizione Universale di Parigi al Ministero della Pubblica Istruzione (1868-1890) », in *Atti della Società Savonese di Storia Patria*, XX, Savona, 1986, p. 232.

27. Paolo Boselli, *Le droit maritime . . .*, op. cit., p. 6.

che le consuetudini, la dottrina e la giurisprudenza da sempre avevano rivestito in questo ambito²⁸.

Nello stesso modo Boselli si era già pronunciato nel 1880 nell'Ateneo genovese, auspicando che il diritto marittimo privato assumesse un carattere uniforme e internazionale, in maniera tale che, considerato lo sviluppo straordinario che la navigazione a vapore aveva preso in presenza di un numero sempre più considerevole di capitali impiegati nel commercio marittimo, cessassero tutti i conflitti tra leggi differenti e la nave, che — egli affermava — « è un bene mobile per sua natura, ma assoggettabile ad ipoteca e cui spetta comunque un nome ed una bandiera, non fosse più esposta ad una incresciosa e continua disparità di disciplina giuridica »²⁹.

Nel 1882, poi, in occasione della presentazione del disegno di legge che conferiva al Governo la facoltà di pubblicare e mettere in esecuzione il nuovo codice di commercio, in qualità di membro della commissione incaricata di riferirne alla Camera, aveva sollevato non pochi dubbi sull'opportunità di continuare a trattare nel quadro del codice di commercio il diritto marittimo. Un diritto per antica tradizione innervato nella consuetudine e fundamentalmente autonomo, come dimostrato da quelle nazioni, come la Norvegia e la Svezia, che già da qualche decennio si erano dotate di leggi marittime svincolate dai codici di commercio. « Il diritto marittimo sta a sé » è la categorica affermazione del deputato savonese ; non esiste alcun legame indissolubile, come pretendono alcuni, tra i vari contratti commerciali del commercio terrestre e marittimo e simile opinione, continua Boselli « non è conforme alla natura delle cose, allo svolgimento storico del diritto marittimo, alle funzioni sue rispetto agli scopi pei quali è istituito »³⁰.

Alle medesime argomentazioni egli si richiama ad Anversa, in una ricostruzione che rivendica chiaramente, fin dall'epoca romana, l'autonomia delle norme marittimistiche ; una specialità destinata a spezzarsi con la codificazione napoleonica, ma solo dal punto di vista sistematico e non sostanziale. L'accorpamento del diritto commerciale e marittimo all'interno del *Code de commerce*, determinato secondo Boselli dall'economia di metodo delle codificazioni moderne e dai rapporti frequenti e stretti tra i due diritti, non modifica la natura delle norme che disciplinano la navigazione ed i commerci marittimi. L'indipendenza del settore marittimistico deriva dal suo carattere consuetudinario, dalla continua trasformazione che ad esso imprimono gli usi adottati dai popoli marittimi che incessantemente lo plasmano secondo le proprie necessità. La legge scritta non fa altro che registrare i risultati di questa continua evoluzione, fissati giuridicamente e sanciti dal consenso dei popoli che abitano sul mare.

È alla ricostruzione di questo percorso che si rivolge in larga parte l'attenzione di Boselli nel suo intervento : non si tratta, come detto, di un discorso politico in senso stretto, né di un approccio rigorosamente tecnico-giuridico alle problematiche trattate. Le risposte specialistiche ad alcuni dei quesiti oggetto di discussione

28. Su questi temi si vedano le riflessioni di Antonio Droetto, *Pasquale Stanislao Mancini e la scuola italiana di diritto internazionale del secolo XIX*, Milano, Giuffrè, 1954, in particolare le pp. 262-263.

29. Paolo Boselli, *Le droit maritime . . .*, op. cit., p. 22.

30. Paolo Boselli, *Discorsi e scritti*, op cit., pp. 92-110, e specialmente pp. 97-98.

nel Congresso sono confinate nell'ultima parte della lunga relazione, dove il deputato ligure non esprime opinioni personali, ma si limita a riportare il parere di alcuni autorevoli esperti della materia, suoi correghionali (il professore Sebastiano Gianzana, gli avvocati Rossi e Del Re), oltre a quelli della Associazione marittima Ligure, della Società dei Capitani marittimi di Genova e delle Capitanerie di Porto³¹.

Forse volutamente, forse per la fretta con cui è stata preparata, la relazione è in larga parte una descrizione che si sviluppa cronologicamente, dal Medioevo fino alla fine del XIX secolo, volta a mettere in evidenza i più importanti interventi sia di stampo consuetudinario che legislativo che avevano favorito la formazione del diritto del mare.

I riferimenti alla disciplina marittimistica del passato sono assolutamente « di maniera » : si passa dalle leggi Rodie ai classici *Roles d'Oleron* e alle *Leggi di Wisby*, approfondendo l'analisi di alcune delle fonti normative, soprattutto italiane, in materia. Vengono così ricordati gli statuti marittimi pisani, la Tavola amalfitana, il Consolato del mare e la legislazione genovese, fino all'imprescindibile richiamo alla colbertina Ordinanza della Marina del 1681.

Per quanto privo di apporti personali il quadro legislativo e consuetudinario così delineato si presenta piuttosto completo, attento all'intera normativa, con una puntuale ricostruzione delle vicende ad essa legate e con numerosi riferimenti alla bibliografia ottocentesca : questi ultimi dimostrano, se non particolari capacità di introdurre spunti originali, una buona conoscenza della materia da parte del Boselli e le sue qualità di attento lettore della letteratura di settore, soprattutto di quella a lui più vicina (da Pardessus ad Azuni, da Alianelli³² a Volpicella³³ e La Mantia, solo per citarne alcuni), e dei tradizionali autori dell'età del diritto comune (Stracca, Ansaldo, Casaregi, Targa, Rocco).

Particolare attenzione è riservata, come è naturale, alle fonti ed alla bibliografia liguri: l'autore cita le regole dell'Ufficio di Mercanzia genovese, ricordando il lavoro di Lastig³⁴, ma, ed è peculiare, non l'articolo, dato alle stampe quattro anni prima, sulla giurisdizione mercantile in Genova nel Medioevo di Enrico Bensa³⁵, suo correghionale e docente nell'Ateneo genovese, che per altro elogia parlando di assicurazioni³⁶ (non ne è a conoscenza o si tratta di un piccolo dispetto acca-

31. Nella seconda metà del mese d'agosto era stato inviato dalla sezione di Diritto marittimo della Commissione organizzatrice del Congresso un questionario contenente una serie di domande su alcuni problemi di particolare interesse, sia di carattere generale che più specifico. Le risposte pervenute sono raccolte da Boselli e pubblicate in calce alla propria relazione.

32. Nicola Alianelli, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle Provincie napoletane : notizie e monumenti*, edito a Napoli nel 1871.

33. Luigi Volpicella, *Degli antichi ordinamenti marittimi di Trani*, di cui cita un'edizione napoletana del 1871.

34. Gustav Lastig, *Entwickelungswege und Quellen des Handelsrechts*, Stuttgart, Enke, 1877.

35. Si tratta di Enrico Bensa, « Della giurisdizione mercantile in Genova nel Medioevo », in *Archivio giuridico*, XXVII, Pisa, 1881.

36. *Id.*, *Il contratto di assicurazione nel medioevo : studi e ricerche*, Genova, Marittima, 1884, « œuvre savante et complète, fruit de longues études et de recherches très récentes qui eurent le bonheur de donner à Gênes surtout et en Toscane, un résultat vraiment complet ». Ma non dimentica neppure la allora recentissima opera di Giuseppe Salvioli *Sull'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*. Paolo Boselli, *Le droit maritime . . .*, *op. cit.*, p. 94.

demico?); menziona l'edizione delle Regole dell'Ufficio di Gazaria comparsa nei *Monumenta Historiae Patriae*, il *Saggio bibliografico degli statuti di Genova* composto nel 1878 da Luigi Tommaso Belgrano e, coerentemente con l'idea che il diritto marittimo genovese tragga in larga parte le proprie origini dalla legislazione emanata per le colonie, l'intera bibliografia sulla colonia genovese di Pera (dal Promis al Belgrano)³⁷. Un occhio di riguardo per la sua città natale lo spinge addirittura a pubblicare in nota una memoria di uno storico locale, Agostino Bruno, sulla legislazione marittima del comune di Savona.

Insomma, un lungo *excursus* storico-bibliografico tra le fonti ed alcuni istituti particolari, quali il settore assicurativo, per dimostrare, con tutta evidenza, il carattere consuetudinario ed autonomo del diritto marittimo.

Autonomo e consuetudinario, il diritto marittimo è «naturalmente» internazionale, sia nella formazione che nella utilizzazione, e mostra una tendenza a estendere l'applicazione di regole uniformi a più nazioni o, almeno, ad un intero mare, realizzando una sorta di diritto comune *pro iure gentium*, come diceva Grozio parlando delle diverse leggi marittime in vigore ai suoi tempi.

Si tratta, come è già stato posto in rilievo, di un'opinione interessante, per quanto discutibile, poiché Boselli « si astraie dalle realtà storiche che sottostanno alla normativa marittima » che, « nelle istituzioni di antico regime, [...] è [...] il diritto comune dei mercanti, con una valenza più vasta rispetto alla semplice contrattualistica e alla specificità tecnica della navigazione » cui egli fa invece sempre riferimento, mentre « scarica [...] sulle metodologie codificatorie la responsabilità di una operazione considerata concettualmente errata »³⁸.

Ad essere ricordato è ovviamente il codice napoleonico che, avverte Boselli « non è un codice italiano, ma la cui parte marittimistica è dovuta in gran parte al genovese Giovanni (*sic*) Corvetto che vi apporta con gran competenza, il riflesso di numerose disposizioni predominanti in Italia e ne espone chiaramente i motivi »³⁹.

Ad esso seguono il codice di commercio del '42 e, in particolare, il secondo libro, intitolato al diritto marittimo, sulla cui diretta derivazione dal *Code de commerce* Boselli non nutre dubbi; un codice, quello francese, che lo statista conosceva bene avendo, come è noto, continuato ad avere vigore in Liguria anche dopo l'annessione al Piemonte. Ad interrompere la divisione normativa all'interno degli Stati sabaudi era intervenuto proprio il codice albertino, redatto, secondo Boselli « nell'intenzione di rendere uniformi anche le leggi commerciali » in tutti

37. Vincenzo Promis, « Statuti della colonia genovese di Pera, in *Miscellanea di storia italiana*, XI, Torino, Bocca, 1870 ; Luigi Tommaso Belgrano, di cui cita un *Saggio bibliografico degli Statuti di Genova* edito nel 1878. Dovrebbe trattarsi de *Gli statuti della Liguria : cenni bibliografici* di Girolamo Rossi, edito appunto a Genova nel 1878 in cui, come ricorda Savelli. la parte dedicata a Genova venne preparata da Luigi Tommaso Belgrano. Cfr. Rodolfo Savelli, « Scrivere lo statuto amministrare la giustizia organizzare il territorio », in *Repertorio degli statuti della Liguria (secc. XII-XVIII)*, a cura di Rodolfo Savelli, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2003, p. 1.

38. Vito Piervigiani, « Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti », in Simionetta Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secc. XIII - XVIII*, Atti della trentasettesima Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 11-15 aprile 2005, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 1160.

39. Paolo Boselli, *Discorsi e scritti, op cit.*, p. 93.

gli stati sardi « e di apportare tutti i miglioramenti suggeriti dall’esperienza anche seguendo l’esempio di qualche altra nazione ».

« Un codice — proseguiva il relatore — che segnava un chiaro progresso e che aveva avuto la fortuna di trovare à *l’Université de Gênes, dans la personne de M. Parodi*, un interprete le cui lezioni erano così profondamente ispirate ai principi essenziali del diritto commerciale » da essere, nonostante le trasformazioni legislative, ancora assolutamente attuali ed autorevoli ; sempre a Genova, lo stesso codice aveva trovato due attenti estimatori nelle persone di Gerolamo Boccardo e Jacopo Virgilio che, ad esso ispirandosi, avevano scritto l’uno il *Manuale di diritto commerciale* e il secondo i suoi *Elementi di diritto commerciale*⁴⁰.

Con l’unificazione, il codice riveduto nel 1865 aveva introdotto importanti innovazioni ma non tali da rispondere ai bisogni del commercio e ai progressi della legislazione. In Italia si era da subito avvertita l’esigenza di adeguare ai nuovi tempi una normativa ormai datata, in larga parte ancora legata a strutture economiche superate, e, negli anni immediatamente a ridosso della unificazione legislativa, il neonato Stato aveva iniziato i lavori per un nuovo progetto di codificazione del settore commerciale.

Boselli ripercorre le tappe di questo processo, destinato a concludersi solo tre anni prima dell’apertura del congresso di Anversa, con la promulgazione del nuovo codice di commercio unitario : la proposta di Mancini, i lavori preparatori, il susseguirsi delle diverse commissioni e le varie fasi di discussione del progetto. In particolare, si sofferma sugli studi della I Commissione : lunghe pagine in cui evidenzia tutti gli argomenti trattati ed i relativi dibattiti menzionando, tra gli altri, gli interventi del genovese Stefano Castagnola sulle avarie grosse e sul credito navale. È una dettagliata relazione quella che Boselli fa delle diverse fasi di formazione del codice, e del dibattito giuridico ad esso relativo, ma è anche occasione per comprendere quali fossero, per un contemporaneo, gli autori e gli apporti dottrinali più rilevanti in materia⁴¹.

Dal discorso di Boselli emerge, da un lato, l’affermarsi di una dottrina commercialistica che, dopo averle trascurate per anni, si fa sempre più consapevole dell’importanza delle comunicazioni e delle attività legate al settore marittimo e si dimostra assai più attenta a commentarne la disciplina giuridica, riservandogli, se non una sistemazione autonoma, ampio spazio all’interno delle proprie trattazioni: può essere sufficiente ricordare il *Corso di diritto commerciale* di Ercole Vidari che dedica ben tre libri, sui nove che lo compongono, all’illustrazione del diritto marittimo.

D’altro canto, dal lungo elenco che ne fa Boselli, appare evidente il ruolo che i giuristi dell’epoca attribuivano alle riviste di settore, considerate, come è stato negli ultimi anni più volte messo in luce, non semplici contenitori di notizie utili, dirette a venire incontro a semplici esigenze professionali, ad assistere ed orientare i pratici nella propria attività, ma veri e propri luoghi di dibattito scientifico e di

40. *Ibid.*, pp. 110-111.

41. A *Les travaux de la législation maritime en Italie après l’année 1860* Boselli dedica come detto un intero capitolo della sua relazione. *Ibid.*, pp. 109-168.

diffusione di cultura. Il deputato ligure ricorda, tra le altre, *La Legge* diretta dall'amico e conterraneo Giuseppe Saredo, *écrivain très estimé dans toutes les branches du droit*, *l'Archivio giuridico* di Filippo Serafini, *Il Giornale delle leggi* di Cassini, ed ancora la *Temi veneta* o *Il Filangeri*, pubblicata a Napoli sotto la direzione di Marghieri, solo per citarne alcune.

Titoli portati a dimostrare quanto « la dottrina e la giurisprudenza abbiano contribuito alla formazione del nuovo Codice di commercio »⁴² progredito rispetto al precedente, ma incapace di sanzionare quell'autonomia che, come si è detto, è intrinseca al diritto marittimo.

Oltre a questo, molti restavano i nodi ancora irrisolti e difficilmente risolvibili da una normativa operante a livello nazionale. Quattro soprattutto erano i punti che apparivano più problematici: la risoluzione della attribuzione di competenza a decidere sui danni causati dall'abbordaggio di due navi di nazionalità diversa in mare aperto per cui si richiedeva l'istituzione di un Tribunale arbitrale internazionale; regole uniformi per la vendita di una nave in paese straniero; regole comuni per fissare i compensi di chi assistesse o rimorchiasse in luogo sicuro una nave in pericolo o abbandonata momentaneamente dall'equipaggio; regole comuni per garantire i creditori privilegiati sulle navi, sia in caso di perdita che di avarie. Problemi sulla cui discussione sarebbe troppo lungo soffermarsi in questa sede.

Per concludere, non sappiamo se, come ci racconta uno dei numerosi e sempre encomiastici biografi di Boselli « i congressisti di Anversa resero giusti onori all'opera magistrale del giurista italiano che di quella sua spedizione scientifica condotta [...] alla napoleonica, poté di poi sempre compiacersi non pure per sé, ma anche per l'Italia marinara, al cui trionfo aveva mirato e seguitava a mirare »⁴³. Quel che è certo è che l'intero discorso sul diritto marittimo di Boselli si intreccia in maniera inevitabile con le discussioni che nello stesso periodo, anche su impulso di Mancini, si erano aperte e si svolgevano alla costruzione di un diritto internazionale, uniforme in tutti i settori della vita civile. Le sue considerazioni ben si inseriscono in quel filone di dibattito, legato alla richiesta della formazione di regole uniformi per quella fondamentale via di comunicazione e di commercio che è il mare, che da lì a poco avrebbe portato, a Genova, alla istituzione dei primi corsi di diritto marittimo nella facoltà di Giurisprudenza⁴⁴ e alla *Rivista di dirit-*

42. *Ibid.*, p. 109.

43. Bernardo Chiara, *op. cit.*, p. 26.

44. Perché nella Facoltà di Giurisprudenza compaia una cattedra di diritto marittimo occorrerà attendere l'anno accademico 1889/90 quando otterranno la libera docenza nella disciplina due personaggi i cui nomi, per motivi diversi, acquisteranno una notevole risonanza: Enrico Bensa e Francesco Berlingieri, cui di lì a poco si affiancheranno Ulisse Manara, Umberto Pipia, Carlo Manenti. Dagli Annuari della Università si ricava che nell'a. a. 1892/93, e per il successivo, a Ulisse Manara, che è titolare della cattedra di diritto commerciale, viene conferito l'insegnamento libero di diritto ferroviario e marittimo. Dal 1894/95 consegue la libera docenza in diritto commerciale marittimo Umberto Pipia, che terrà il corso fino al 1904/5 e sempre libero docente di diritto commerciale marittimo sarà dal 1898/99 al 1904/5 Carlo Manenti. In tale anno finalmente diritto marittimo appare come corso complementare della facoltà di Giurisprudenza retto da Enrico Gandolfo, finché, dopo un anno di vacanza, nel 1907 è chiamato a coprirlo Francesco Berlingieri. *Annuari della Regia Università degli Studi di Genova, Anni*

to *marittimo*, fondata da Francesco Berlingieri⁴⁵ e, in Italia, sia pure in un’ottica parzialmente diversa, al codice della navigazione del 1942.

accademici 1892/93-1907/1908. Sul faticoso percorso di riconoscimento del diritto marittimo come disciplina autonoma in ambito universitario si veda Maura Fortunati, *Prime note...*, *op. cit.*

45. Fondata nel 1899, a Genova, *Il diritto marittimo* è una pubblicazione, tuttora in corso, che vedeva fra i suoi collaboratori docenti e professionisti, sia italiani che stranieri, quali Cesare Vivante, Alberto Marghieri, J. L. Burchard, Prospero Ascoli, Enrico Bensa, Ulisse Manara. Il progetto culturale se pur non espressamente dichiarato, era aprire un osservatorio privilegiato sul mondo marittimo, offrendo, a fianco di contributi più propriamente dottrinari e scientifici, un panorama sempre vivo ed attuale della legislazione e della giurisprudenza più recenti e dei lavori svolti dai vari comitati e congressi internazionali. Su Berlingieri e la Rivista vedi Maura Fortunati, *Francesco Berlingieri...* *op. cit.*, nonché Franco Paolo Oliveri, « Berlingieri Francesco », in *DBL*, vol I, 1992, pp. 488-489 e la stessa voce a cura di Giovanna D’Amelio, in *DBI*, vol. IX, Roma 1967, pp. 126-127.

Table des matières

Préface – Premessa	I
Table des auteurs	V
Commerce et communications	1
SILVIA MARZAGALLI, Les communications terrestres et maritimes de Nice dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle. Un regard depuis Gênes	3
RENATA ALLIO, Les diligences des « Bonafous » sur la Route d’Italie	19
MARC ORTOLANI, Le passage du col de Tende à la fin du XVIII ^e siècle. Jalons pour une histoire du service public des transports	37
LUISA PICCINNO, Porti e strade della Liguria durante la dominazione francese	63
ALAIN RUGGIERO, Nice, port de transit éphémère	85
Politiques et stratégies commerciales et douanières	93
MICHEL BOTTIN, Le système douanier des États de Savoie et le régime dérogatoire niçois	95
DONATELLA BALANI, Strategie commerciali e problemi di ordine pubblico ai confini occidentali degli stati sabaudi (XVIII secolo)	107
KARINE DEHARBE, Histoire d’un accord douanier : la convention de 1703 entre les intendants Le Bret, de Provence, et Mellarède, du Comté de Nice	133
PAOLA MASSA, Comunicazioni, porti e dinamiche commerciali nel Ponente ligure tra guerra e pace. Il caso Strafforello	151
BRUNO BERTHIER, Les franchises communales, outil juridique d’une politique routière ambitieuse dans les possessions médiévales de la Maison de Savoie : l’exemple contradictoire de Saint-Germain-de-Sééz (Tarentaise)	167

Droit commercial, contentieux et assurances	215
ALBERTO LUPANO, Aimone Cravetta e il diritto commerciale	217
MAURA FORTUNATI, Paolo Boselli e « Le droit maritime en Italie »	227
GIAN SAVINO PENE VIDARI, Le sentenze del Tribunale di commercio di Porto Maurizio in materia ferroviaria	241
LORENZO SINISI, La legislazione marittima del Regno di Sardegna nell'età della Restaurazione : gli editti e regolamenti feliciani	251
LUCIE MÉNARD, Assurance et contrat maritime dans la jurisprudence commerciale niçoise au début du XIX ^e siècle. L'affaire « Frères Gioan contre société Despina »	269
Table des matières	283