Il Mulino - Rivisteweb

Giovanni Ceccarelli

I teologi e l'avaria generale. Linguaggi del rischio tra XIII e XVIII secolo

(doi: 10.1408/108115)

Quaderni storici (ISSN 0301-6307)
Fascicolo 3, dicembre 2022

Ente di afferenza:
()

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

Licenza d'uso

Questo articolo è reso disponibile con licenza CC BY NC ND. Per altre informazioni si veda https://www.rivisteweb.it/

I TEOLOGI E L'AVARIA GENERALE

LINGUAGGI DEL RISCHIO TRA XIII E XVIII SECOLO

Theologians and General Average: Vocabularies of Risk from the 13th to the 18th Century

By taking into analysis a wide range of scholastic texts, this essay aims at filling a gap in our understanding of how risk was perceived and theorized in pre-modern Europe. Scholarly investigations have so far underlined how intellectuals, while discussing about marine insurance, were able to explore the economic dimensions of risk, including its measurability and profitability. However, we know very little about what they thought about alternatives to insurance and, by focusing on General Average, this study intends to overcome this shortcoming. An extensive survey of scholastic writings from the 13th to the 18th century, shows that theologians had difficulty at considering General Average as worthy of in-depth discussion. Only at the end of the 16th century scholasticism acknowledges the principles currently used in legal literature, without this prompting anything comparable to the discussions on insurance or gambling. Nonetheless, these sources reveal alternative ways to describe sea risks, where the emphasis is not on calculus or profit but on shared responsibility, collective action, and ex-post mitigation.

Keywords: Risk, Marine insurance, General Average, Scholasticism, Usury.

La crisi finanziaria del 2008 ha rilanciato il rischio e la sua gestione come oggetto di ricerca storica, stimolando una mole considerevole di studi che ogni anno si arricchisce di nuovi contributi[1]. L'angolo di visuale del commercio marittimo ha registrato un particolare successo, potendo peraltro contare su una consolidata letteratura che si era da tempo misurata con le strategie e gli strumenti utilizzati in epoca medievale e moderna[2]. Tra i tanti percorsi di ricerca che la ripresa d'interesse

L'autore desidera ringraziare i due revisori anonimi per il tempo che hanno speso a esaminare la versione preliminare di questo saggio e i preziosi suggerimenti che ne sono scaturiti. La ricerca per questo saggio è stata condotta grazie a un finanziamento del Consiglio Europeo delle Ricerche: ERC Grant agreement No. 724544: AveTransRisk – Average – Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth–Eighteenth Centuries).

per il tema ha stimolato non è sfuggita all'analisi storica la necessità di sottoporre a indagine anche quanto veniva elaborando la teologia scolastica. I pensatori scolastici colgono infatti precocemente la natura economica del rischio, definendolo già alla fine del XIII secolo come un oggetto che può essere comprato e venduto. La sua negoziabilità, inizialmente limitata alla sfera del gioco azzardo e delle scommesse, si dilata tra Trecento e Quattrocento ai traffici marittimi, innescando un approfondito ragionamento sulla calcolabilità dei rischi legati alla navigazione. Sulla scia di questi ragionamenti, nel passaggio tra medioevo ed epoca moderna, teologi e canonisti si focalizzano sui modi in cui il rischio può essere commercializzato, elaborando una specifica fattispecie giuridica, quella dei contratti aleatori[3].

La storiografia ha lavorato su quanto i teologi scrivevano a proposito di un ampio spettro di meccanismi tesi a fronteggiare il rischio di mare, tra cui assicurazione a premio, commenda, prestito e cambio marittimo. A questo censimento è tuttavia sfuggito uno strumento di gestione dei rischi della navigazione come l'avaria, che studi recenti hanno rivelato essere estremamente diffuso, nelle molteplici varianti che essa ha assunto nel corso del tempo e a seconda dell'area geografica[4].

Un testo di metà Settecento, contenuto in una delle tante opere di teologia morale dell'epoca, può essere utile a darci un'idea preliminare di quanto la scolastica avesse elaborato anche in questo ambito. Ne è l'autore un oscuro professore del Collegio Massimo di Napoli, il gesuita Nicola Mazzotta (†1748), il quale passa in rassegna gli elementi cardine su cui l'avaria, nella sua plurisecolare tradizione, poggiava. Nel tomo della sua monumentale opera dedicata ai contratti e alla restituzione si discute il caso più classico di questa fattispecie, quello del getto di una parte del carico da una nave che rischia di affondare. Mazzotta ricorda innanzi tutto che i proprietari delle merci lanciate fuori bordo hanno diritto a essere risarciti, per poi precisare le modalità dell'indennizzo. La contribuzione dovrà investire i tanti soggetti che hanno beneficiato di un sacrifico che ha permesso di salvare sia la parte restante del carico, sia l'imbarcazione stessa[5]. Ognuno di costoro, precisa poi il gesuita, dovrà partecipare al risarcimento con una quota da calcolare considerando il valore dell'insieme delle merci che erano trasportate sulla nave[6]. Per avvalorare le sue tesi Mazzotta fa riferimento sia alla sezione Digesto giustinianeo che tramanda la *lex Rhodia* [D. 14.2], ossia il corpus normativo che regola proprio i casi di avaria, sia a una tradizione testuale che include celebri teologi del XVII secolo, come Leonard Leys e Juan de Lugo.

Le poche righe che il gesuita dedica al getto rivelano un approccio decisamente convenzionale, che quasi volutamente si astiene dall'approfondire l'argomento. Il contesto in cui la discussione viene svilup-

pata non è quello degli strumenti di mitigazione del rischio di mare e nemmeno quello dei contratti aleatori, bensì quello della restituzione[7]. L'avaria non è l'oggetto principale che il teologo napoletano affronta, ma una digressione accessoria rispetto al tema dei contratti di conduzione e deposito, evidentemente ritenuto più importante[8]. Viene preso in considerazione il solo caso di getto, quando invece l'avaria raccoglieva ormai una casistica estremamente ampia. Infine, è praticamente assente ogni sforzo di ragionare sul valore dei beni e del rischio a cui erano stati esposti[9].

Quando Mazzotta scrive, la commercialistica aveva ormai detto molto in materia di avaria: non solo il trattato di Quintyn Weytsen era da tempo disponibile in latino (1672), ma erano ormai noti anche i contributi sulla materia dei giuristi italiani Carlo Targa (1692) e Giuseppe Casaregi (1707). Colpisce non trovare alcun riflesso di questi testi nella trattazione del gesuita; colpisce ancor di più, dato che si tratta di un teologo che operava in un contesto certo non estraneo all'economia marittima come Napoli[10].

Insomma, l'immagine che Mazzotta sembra suggerire è quella di un «mancato incontro» tra riflessione scolastica e l'istituto dell'avaria; sembra riproporre un luogo storiografico ancora dominante diversi decenni fa: l'immagine di teorizzazioni chiuse in se stesse e lontanissime dalla realtà concreta dell'economia, in ritardo non solo sulla prassi mercantile ma anche su quanto elaborato dalla giurisprudenza laica[11].

Dobbiamo considerare Mazzotta come caso emblematico di una tendenza più complessiva, oppure ci sono voci nella teologia medievale e moderna che parlano di questo strumento con un accento diverso? La scarsa conoscenza che abbiamo sulla materia non potrebbe essere invece il frutto di una più complessiva sottovalutazione da parte della ricerca storica del ruolo avuto dall'avaria nelle economie marittime medievali e moderne? Oppure non potrebbe molto più banalmente essere la conseguenza di una scarsità di testimonianze intorno a questo tema, dovuta a sua volta a una mancanza d'interesse della scolastica per l'avaria?

Questa serie di domande illustra il deficit di conoscenze da cui parte la ricerca storica, deficit che questo saggio ha lo scopo di colmare, non solo fornendo una panoramica sull'elaborazione teologica in materia, ma tentando al contempo di spiegarne i possibili motivi.

1. *Avaria generale e riflessione economica bassomedievale*

Le azioni che si compiono per paura di mali più grandi [...] è discutibile se siano involontarie o volontarie. Qualcosa di simile accade anche quando

si gettano fuori bordo i propri averi durante le tempeste, giacché in generale nessuno butta via volontariamente, ma chiunque abbia senno lo fa per salvare se stesso e tutti gli altri[12].

Queste poche righe di Aristotele hanno avuto un ruolo tutt'altro che secondario nell'orientare il discorso scolastico sull'avaria. All'inizio del libro III dell'*Etica Nicomachea* il filosofo si sofferma sulla distinzione tra azioni volontarie ed involontarie, spiegando che un'azione può essere involontaria se su di essa influiscono ignoranza e coercizione. Quest'ultima è intesa come una restrizione della libera scelta individuale dovuta a fattori esterni e, proprio per esemplificarla, Aristotele fa riferimento al getto del carico durante una tempesta.

Nel XIII secolo, quando la scolastica prima riscopre e poi traduce in latino il trattato aristotelico, il tema della *voluntas conditionata*, esemplificato dalla nave in balia di un fortunale, è rapidamente messo in relazione con la riflessione sull'usura. A partire dalla *Summa aurea* (1215-1220) del teologo parigino Guglielmo di Auxerre, il problema filosofico del libero arbitrio investe infatti gli scritti che trattano di economia, determinando nel pensiero scolastico la convinzione che l'assenza di piena libertà in uno dei contraenti renda nullo un contratto[13]. Come ha spiegato Odd Langholm, che utilizza a questo riguardo la formula *economic compulsion*, la questione della scelta condizionata diviene tema obbligato soprattutto nella discussione sull'usura, rappresentando un argomento molto seguito nel condannarla come pratica contraria al diritto naturale[14].

È a metà Duecento che, grazie alla traduzione latina dell'*Etica Nicomachea*, il passo aristotelico sul getto inizia a circolare nei testi scolastici, in particolare tra i teologi domenicani. Lo ritroviamo, ad esempio, nel *Commento alle Sentenze* di Pietro di Tarantasia, come in quello al *Vangelo di Luca* di Alberto Magno. Più avanti saranno Tommaso d'Aquino ed Egidio di Lessins a riprenderlo; ad esempio, quest'ultimo scrive che chi butta a mare il carico di una nave non lo fa volontariamente, ma semplicemente per evitare un pericolo[15]. Nel Trecento anche i teologi francescani iniziano a utilizzare l'immagine del getto per spiegare il principio della *voluntas conditionata*; la ritroviamo infatti negli scritti di Francesco di Meyronnes o in quelli di Alessandro d'Alessandria. Come mostra il *Tractatus de usuris* scritto da quest'ultimo, l'accostamento è sempre il medesimo: non c'è piena liberta in chi accetta un prestito usurario, così come in chi butta fuoribordo le merci per scampare a un naufragio[16].

Si stabilisce dunque un collegamento in certa misura accidentale, ma stabile, tra usura e getto del carico che sembra ostacolare lo sviluppo

di una vera discussione sull'avaria. Come vedremo, l'interferenza dovuta al passo dell'*Etica Nicomachea* si protrarrà nel tempo, proiettandosi ben oltre i limiti cronologici della teologia bassomedievale, quando il getto inizierà a essere analizzato come problematica a se stante. Non ci si dovrà dunque stupire se ancora in pieno Seicento si discuterà di condizionamento nella scelta e assenza di piena libertà, facendo riferimento a chi butta fuori bordo il carico di una nave. Esemplare in questo senso è la lunga discussione che Pedro de Oñate (1567-1646) sviluppa nel suo trattato *De contractibus*. Ragionando sulle cause che possono portare all'annullamento di un contratto, questo teologo gesuita, recupera il passaggio dell'*Etica Nicomachea*, schierandosi però contro l'interpretazione tradizionale. A suo modo di vedere, il timore di naufragare non annulla infatti la libertà di scelta, che rimane piena (*absolute velle*), e non ha senso parlare di involontarietà dei comportamenti nel caso di getto[17]. Anche se qui vediamo finalmente vacillare l'argomento della *voluntas conditionata*, che per oltre quattro secoli è usato per condannare in base al diritto naturale l'usura, de Oñate ci mostra anche quanto sia stato persistente il legame tra quest'ultima e l'avaria[18]. E così questo strumento resta confinato ai margini della discussione scolastica sul rischio proprio quando, tra XIII e XIV secolo, questa rifletteva di prestito marittimo, commenda e assicurazione a premio. Non è dunque ai teologi che bisogna guardare per vedere se la cultura tardomedievale considerasse l'avaria come parte di un ragionamento più ampio sulla dimensione economica del rischio.

Sono invece gli scritti di matematica commerciale che ci forniscono una prima serie di informazioni su come si potesse ragionare a proposito dei danni subiti dalle navi e dai loro carichi. Ad esempio, in uno dei primi libri a stampa di questo genere letterario, il *De Aritmetica* (1492) di Filippo Calandri, sono discussi numerosi problemi legati al commercio marittimo. Lo stesso Calandri, in una raccolta manoscritta di problemi, ora disponibile in edizione critica, affronta un rompicapo matematico che prende spunto da un caso di getto delle merci[19].

Un angolo di visuale prezioso è quello offerto a fine XV secolo da Luca Pacioli, i cui testi riassumono una letteratura plurisecolare fatta di casi matematici legati al commercio marittimo[20]. Alcuni di questi problemi o *ragioni*, per usare il termine usato all'epoca, riecheggiano in modo evidente l'avaria. Troviamo, ad esempio, problemi relativi alle spese sostenute per armare una nave e a botti di vino che hanno perso parte del loro contenuto in una tempesta[21].

Come ci si potrebbe aspettare da una raccolta di problemi matematici, la *Summa* di Pacioli descrive in dettaglio il tipo di calcoli che

vanno effettuati in caso di incidenti di navigazione. Tuttavia, queste discussioni non sono limitate ai testi di aritmetica commerciale, ma ne ritroviamo di simili anche nella letteratura civilistica. È il caso di Paolo di Castro che, nel suo commento al *Digesto* (1429), ricorre al calcolo matematico per affrontare questioni come i danni arrecati a un carico gettato fuori bordo per evitare l'affondamento della nave[22].

In questi casi si applicava di norma un principio che ogni mercante aveva imparato da piccolo nelle scuole d'abbaco, la cosiddetta regola aurea la quale permette, quando si conoscono tre elementi di una proporzione, di calcolarne un quarto, sconosciuto, senza dover ricorrere a equazioni. Si trattava di affidarsi a una distribuzione proporzionale dei costi tra tutti i soggetti coinvolti, come mostra chiaramente Pacioli quando risolve il caso visto in precedenza: bisogna ripartire i danni *pro quota* («per viam societatis») tra tutti i proprietari delle botti di vino. Si registra dunque un'interessante convergenza tra regole dell'aritmetica commerciale e i principi tramandati nella *lex Rhodia*, tra cui in particolare quello della *contributio*.[23] Scopriamo così che, quando i matematici e i civilisti del bassomedioevo scrivono di getto e di avaria, riconoscono un valore economico al rischio, ma lo fanno essenzialmente in una prospettiva di reciprocità e condivisione[24]. Non sarà perciò un caso se l'aritmetica commerciale tende a inserire i problemi relativi ai pericoli della navigazione nel più ampio quadro dei contratti di società, le cosiddette ragioni di compagnia[25].

La stessa impostazione emerge tra i civilisti i quali, muovendosi nella prospettiva che i rischi vadano condivisi, mettono esplicitamente in connessione il concetto di bene comune con i casi di avaria. Il collegamento è visibile fin da metà Trecento nel commento che Bartolo di Sassoferrato fa della *Lex Rhodia* (D.14.2.2.pr. *Si laborante*), laddove si suggerisce un'analogia tra un incendio che minaccia di distruggere un gruppo di case e il getto fuori bordo del carico di una nave. Per il giurista, quando una casa è demolita dai vicini per evitare che l'incendio si propaghi alle loro abitazioni, costoro devono risarcire il proprietario anche se la demolizione è motivata dalla *communis utilitas*. I vicini hanno una responsabilità comune – sostiene Bartolo – proprio come i proprietari delle merci sacrificate nel getto, il capitano della nave e tutti i soggetti che ne possono essere coinvolti[26]. Questa analogia, così come il riferimento al bene comune, diventerà in seguito un argomento ricorrente. Qui basterà ricordare che Baldo degli Ubaldi (1327-1400), sempre discutendo la legge *Si laborante* (D.14.2.2.pr.), seguirà da vicino le parole di Bartolo, mentre Paolo di Castro collegherà l'argomento del bene comune ad altre norme della *Lex Rhodia*[27]. Più in generale, il lin-

guaggio attraverso il quale i civilisti affrontano il tema del getto e dell'avaria allude alla condivisione, con una netta prevalenza di sostantivi e verbi, come *contributio*, *contribuere*, *collatio*, *conferre*, che si riferiscono all'atto di mettere insieme, condividere[28].

Si tratta della stessa cifra semantica che teologi e canonisti adottano nelle loro discussioni sui traffici marittimi e le forme contrattuali utilizzate per condurli. Per quanto in queste trattazioni i casi di avaria – come abbiamo anticipato prima – non siano mai contemplati, la scolastica si schiera a favore di numerosi altri strumenti che permettono di mitigare il rischio di mare. A metà del XIII secolo, a cominciare dal canonista Goffredo da Trani, l'accento viene messo sulla compartecipazione di pericoli e danni della navigazione, attraverso l'uso ricorrente della formula «communicare pericula et damna»[29]. L'enfasi sulla condivisione permette agli scolastici di tracciare un netto spartiacque tra usura e forme contrattuali considerate di assistenza reciproca, allontanando così queste tipologie di accordi dalle controversie legate al prestito a interesse. Tommaso d'Aquino, accogliendo questa linea di pensiero, la renderà estremamente influente tanto che, non solo teologi e canonisti la faranno propria, ma anche la civilistica si riferirà spesso alla formula *communicare pericula et damna*[30].

Il collegamento tra rischi e danni fa però scivolare il ragionamento su un piano di concretezza che relega ai margini la natura potenziale del rischio di mare e il suo calcolo economico. Di conseguenza, queste trattazioni non riescono a offrire una cornice adatta per la quantificazione del rischio, diversamente da quanto accade per l'assicurazione dove si parla esplicitamente di *pretium periculi*. Nei testi che affrontano l'avaria il termine *periculum* è infatti menzionato di rado e mai in associazione a termini che potrebbero alludere a una sua natura economica, come prezzo (*pretium*) o stima (*extimare*). Ogni riferimento al *periculum* è assente nel commento alla *Lex Rhodia* di Bartolo da Sassoferrato, così come in quello di Bartolomeo di Saliceto (ca. 1314-1357)[31]; nel migliore dei casi il termine è genericamente legato al rischio di naufragio, come accade con Paolo di Castro[32].

Queste fonti ci mostrano un modo di quantificare il rischio che si sviluppa solo a posteriori, quando cioè il pericolo da potenziale si è fatto concreto, trasformandosi a tutti gli effetti in una perdita economica; è solo in queste situazioni che si utilizza un vocabolario adatto a esprimere il valore degli oggetti buttati a mare. Sono rarissime le occasioni in cui il *periculum* è inserito in uno scenario ipotetico e trattato come un evento che potrebbe verificarsi in futuro. Ne offre un esempio un passo del commento di Baldo degli Ubaldi alla *Lex Rhodia*[33]. Tuttavia,

anche in questi casi non viene fatto uno sforzo particolare per giungere a una quantificazione numerica del *periculum maris*, essendo quest'ultimo considerato solo come una minaccia da allontanare (*evitare*) piuttosto che come un evento da valutare e prevedere[34]. L'impressione è che, quando si ragiona sul rischio di mare in rapporto ai contratti di assicurazione, commenda o prestito marittimo, ci si muova su un piano concettuale lontano da quello preso in considerazione nelle discussioni sul getto.

Una conferma indiretta viene da un testo molto diffuso nel XV secolo, l'*Opus restitutionum, usurarum et excommunicationum* di Francesco Piazza (-1460), vero e proprio compendio della trattatistica etico-economica tardomedievale[35]. Questo teologo francescano discute di *pericula* e *damna* all'interno di una larghissima casistica sulle forme associative tra mercanti che operano nel commercio via mare, con accordi che richiamano da vicino le ragioni di compagnia analizzate nei testi matematica commerciale[36]. In questo contesto però, l'avaria non è mai presa in considerazione, nemmeno quando il caso considerato coincide con una situazione regolata dalla *lex Rhodia*, come quella del trasferimento del carico da un'imbarcazione all'altra[37].

2. *Restituzione, avaria generale e naufragio*

L'incontro tra scolastica e avaria avverrà invece all'interno di un altro ambito tematico, quello della restituzione dei beni persi durante un naufragio, trovando una prima trattazione nell'opera di Juan de Medina, uno dei principali pensatori della cosiddetta Scuola di Salamanca.

I fili che condurranno i teologi della scolastica cinquecentesca a discutere del getto del carico di una nave ci riportano però ancora una volta al medioevo. Per ricostruirne il percorso è necessario spostare lo sguardo sia dalle opere più squisitamente economiche, sia dai testi nati in ambiente universitario, per focalizzarsi sulla manualistica per confessori, genere che riassumeva a uso di un pubblico meno colto i principi della teologia scolastica[38].

Negli stessi anni in cui Francesco Piazza non trovava particolari analogie tra avarie e contratti di società, un altro francescano – Niccolò da Osimo – rilanciava, modernizzandoli, i contenuti di un manuale per confessori scritto nei primi decenni del Trecento[39]. Nel suo *Supplementum* alla *Summa Pisanella* Niccolò amplia quanto il domenicano Bartolomeo di San Concordio aveva scritto alla voce *Naufragus* in tema di beni persi a seguito dell'affondamento di un'imbarcazione[40]. È importante sottolineare che il punto di riferimento della discussione non è la

lex Rhodia, che non viene mai citata, ma piuttosto una norma del diritto canonico contenuta nella raccolta del *Liber extra*. La disposizione *Excommunicationi*, emanata originariamente nel IV Concilio lateranense (1215), prevedeva infatti la scomunica per chi si fosse impossessato di beni andati perduti durante un naufragio[41]. L'unico modo per non incorrere nella sanzione era restituire il carico ai legittimi proprietari, elemento determinante nel collegare la discussione sul getto a mare delle merci a un classico tema della scolastica quale è la *restitutio*[42].

La manualistica per confessori recepisce prontamente questa connessione, arricchendone via via le sfumature e così, già a cavallo tra XV e XVI secolo, il tema è presente in molti testi di questo genere. Ad esempio, lo ritroviamo nella *Summa* di Angelo da Chivasso (1418-1495), vero e proprio punto di sintesi dell'etica-economica francescana medievale, ma anche nella *Summa Silvestrina* (1516) e nella *Summa Armilla* (1549) di Bartolomeo Fumi. Questi scritti discutono questioni come la legittimità di uno statuto che incentivi il salvataggio di merci andate perdute in un naufragio prevedendo compensazioni per chi le recuperi, o di offrire denaro ai membri dell'equipaggio in cambio della promessa che non ne deprederanno il carico[43].

Il dato essenziale che queste fonti ci illustrano è che ancora fino alla metà del Cinquecento, la tradizione scolastica, quando ha l'opportunità di discutere del getto del carico durante una tempesta, non ritiene necessario incorporare i principi contenuti nella *Lex Rhodia*. Lo si vede molto bene nella *Summa Silvestrina*, cui viene dato l'appellativo di *Summa summarum* perché considerata una sorta di compendio dei manuali per confessori. L'autore – il domenicano Silvestro Mazzolini – si mostra tutt'altro che a digiuno riguardo alla gestione dei rischi marittimi, discutendone in relazione all'assicurazione a premio, ai contratti di società oltre che con riferimento alle merci perdute o recuperate durante un naufragio. Va però sottolineato che il teologo non ritiene utile stabilire alcuna connessione tra questi tre aspetti, confermando così un modo di affrontare la tematica che continua a muoversi per linee testuali separate[44].

Silvestro Mazzolini, sviluppando il suo ragionamento dalla decretale *Excommunicationi*, inquadra la questione del getto a partire dalla *restitutio*, unico strumento che la norma pontificia prevedeva per evitare la scomunica. Questo approccio, pur non impedendogli di portare avanti una riflessione di tipo economico, ne condiziona gli esiti allontanandoli in modo significativo da quanto *Lex Rhodia* e prassi marittima prevedevano. Discutendo dell'obbligo di restituzione per chi s'impossessa di merci altrui durante un naufragio, il domenicano articola infatti un'interessante casistica sui diritti di proprietà, ragionando sui diversi

gradi di rischio cui le merci stesse sarebbero state esposte. Laddove la vita di chi è in balia di una tempesta non è in pericolo, chi s'impadronisce del carico non sfugge alla sanzione prevista dal diritto canonico – dice Mazzolini – anche se si tratta di beni facilmente deperibili, come farina, zucchero o carta[45]. Diversa invece la situazione nel caso in cui il rischio di morire sia concreto: i diritti di proprietà vengono meno se il carico era comunque destinato ad andare perso, mentre permangono nel caso in cui verosimilmente il proprietario potesse essere in grado di recuperarlo in un momento successivo al naufragio. In quest'ultimo caso scatta una compensazione per il «labor et periculum» sostenuto da chi si era impadronito delle merci, salvandole. La quantificazione di questa compensazione appare complessa, tanto da richiedere una stima «ad arbitrium boni viri», una formula cui la scolastica ricorre spesso, assegnando agli operatori più in vista sul mercato il compito di stabilire un valore corrispondente a criteri di giustizia economica[46]. Nella trattazione del teologo domenicano manca tuttavia ogni riferimento all'avaria e ai criteri che nella prassi si adottavano in caso di getto del carico. È invece opportuno sottolineare la connessione che si stabilisce tra pericolo di vita e diritti di proprietà, le cui implicazioni verranno successivamente esplicitate dai teologi della Scuola di Salamanca.

È infatti tra i pensatori della cosiddetta Seconda scolastica spagnola che troviamo i primi chiari riferimenti all'avaria e alla tradizione della *lex Rhodia*, che naturalmente riguardano solo i casi di getto. Il primo teologo ad affrontare la questione è Juan de Medina (1489-1545), un domenicano che insegna ad Alcalá a partire dagli anni venti del Cinquecento. Le sue opere sono pubblicate tardivamente e dunque non ci danno un'idea precisa di quando furono composte; ciò vale a maggior ragione per il testo in cui si trattano materie di tipo economico, il *De restitutione et contractibus*, che viene dato alle stampe solo dopo la morte del suo autore[47].

Il frate domenicano è pensatore sensibile alla tematica del rischio e delle sue implicazioni economiche, tanto da essere tra i primi a cogliere il legame tra gioco d'azzardo, scommessa, assicurazione a premio; tuttavia non sente il bisogno di collegare quest'ultima alla sua discussione sull'avaria[48]. Il contesto è invece in linea con la tradizione testuale che lo precede, vale a dire la restituzione dei beni ottenuti illegittimamente. Più in dettaglio, il getto è discusso in rapporto a temi molto radicati nella scolastica medievale – quelli dello stato di estrema necessità, del diritto all'autodifesa e alla sopravvivenza – cui Silvestro Mazzolini aveva già in qualche misura fatto riferimento. La discussione di Juan de Medina, ben esemplifica la tensione che scaturisce dal principio ordinatore del *bonum commune*, in base al quale la tutela dei diritti di proprietà può

venire meno a determinate condizioni[49]. Per molti teologi una nave in balia di una tempesta che rischia di affondare, mettendo in pericolo di vita i suoi occupanti, sembra logicamente rientrare in questa casistica. L'analogia si scontra però con un altro principio, quello della condivisione del rischio e dei danni (*contributio*), che l'avaria aveva saputo declinare nella prassi del commercio marittimo e che trovava il suo caposaldo giuridico nella *lex Rhodia*.

Juan de Medina mette al centro della sua discussione il parallelo tra i due principi, confrontando i due casi del getto del carico di una nave e del furto in caso di estrema necessità. Va però chiarito che è quest'ultimo aspetto che interessa al teologo spagnolo, il quale incardina la sua trattazione nell'ambito più ampio delle ragioni in base alle quali un debito possa non essere restituito[50]. Solo incidentalmente si finisce per trattare il problema dell'avaria e questa è già di per sé un'indicazione precisa. Al centro del confronto non troviamo infatti l'insieme di norme e principi che la *lex Rhodia* trasmette, quanto piuttosto la sospensione del diritto di proprietà in caso di «extrema necessitate»[51]; tale condizione sembrerebbe infatti permettere in entrambe le situazioni di «consumare» la proprietà altrui senza per questo doverla risarcire.

Attenzione però, il professore di Alcalá chiama in causa la *lex Rhodia* perché quest'ultima scinde la responsabilità individuale di chi materialmente lancia fuori bordo il carico, da quella collettiva dell'indennizzo ai proprietari delle merci sacrificate per evitare il naufragio. In altri termini, la norma del diritto romano è richiamata non in quanto vincola alla restituzione, ma per il motivo opposto: chi compie il getto non è tenuto a indennizzare il proprietario, scrive infatti Juan de Medina. È proprio partendo da questo presupposto che però il parallelo viene negato: nell'usare e consumare un bene altrui, chi è povero danneggia in modo selettivo un proprietario piuttosto che un altro. Non accade lo stesso invece nel caso del getto. Se osserviamo la situazione dal punto di vista di chi lo possedeva, spiega il teologo, il carico sarebbe andato perduto in ogni caso. Se infatti nessuno avesse buttato a mare quei beni, sarebbero comunque affondati insieme alla nave: il danno a chi ne aveva la proprietà era dunque ineluttabile[52].

Si crea dunque uno spazio potenziale per riflettere sul valore economico che la scelta di sacrificare parte del carico determina. Questo spazio non è però percorso da Juan de Medina che, invece di ragionare su quanto valga ciò che si è salvato dal naufragio, sembra essere interessato ad altro. I principi dell'*extrema necessitate* e dell'autodifesa hanno il potere di distogliere da ogni tipo di calcolo sulla consistenza sia dei

beni rimasti, sia di quelli andati perduti, in quanto sospende tout-court il diritto di proprietà, azzerandone il valore economico. Il confronto con il ragionamento sviluppato nelle pagine del *De restitutione et contractibus* in cui si parla di assicurazione a premio non potrebbe essere più stridente, dimostrandoci plasticamente che avarie e assicurazioni sono per la scolastica da considerare su due piani ben distinti[53].

La scarsa propensione a valutare le implicazioni economiche del getto caratterizza anche altri autori cinquecenteschi, trasmettendosi fino al termine del secolo. Ce ne offre una buona sintesi il *De ablatorum restitutione* di Pedro di Navarra, opera che è data alle stampe nell'ultimo decennio del Cinquecento[54]. Anche in questo testo la discussione prende spunto dalla decretale *Excommunicati* e dall'interpretazione che ne aveva dato Martin de Azpilcueta (1492-1586), il più celebre pensatore gesuita del Cinquecento. Le tesi di quest'ultimo, che considerava legittimo trattenere le merci perse in mare da pirati e corsari, sono messe a confronto con quelle di un altro notissimo teologo dell'epoca, Tommaso de Vio (1469-1534), il quale invece riteneva che i beni andassero sempre restituiti ai legittimi proprietari[55]. Pedro di Navarra estende il confronto a un caso di avaria ragionando, come già aveva fatto Juan de Medina, sui diritti di proprietà di chi getta fuori bordo il carico di una nave. Diversamente dal professore di Alcalá, la discussione non si concentra su tali diritti ma semplicemente sull'intenzione dei proprietari delle merci. Ne risulta un approccio che ai nostri occhi potrà anche apparire fuori fuoco, ma dimostra tutta la difficoltà che gli scolastici hanno nel considerare la natura economica dell'avaria. L'autore del *De ablatorum restitutione*, centrando invece il suo ragionamento sulla speranza dei proprietari di tornare in possesso dei propri beni, finisce così per sposare le tesi Tommaso de Vio[56].

3. *La riflessione dei teologi sul getto*

All'inizio del Seicento, nella scolastica iniziamo a notare un cambiamento e finalmente il problema dell'avaria acquista una centralità che in precedenza era stata assente. La spia più chiara di questo mutamento sarà offerta dal teologo fiammingo Leonard Leys, ma anche nella penisola iberica ci sono indicazioni in questo senso. Ne fornisce un buon esempio il frate agostiniano Miguel Bartolomé Salón nelle sue *Controversiae de iustitia et iure*, pubblicate a inizio XVII secolo[57].

Questo professore di teologia all'università di Valencia non sfugge al luogo comune di accostare usura e avaria, facendo proprio l'esempio

aristotelico del marinaio che butta a mare il carico per salvarsi da un naufragio, in più punti della sua opera[58]. In uno di questi passaggi si nota però un accento diverso, grazie al quale Salón può inserire il tradizionale tema della *voluntas conditionata* in un quadro interpretativo più ampio. I riferimenti alla *Lex Rhodia* e alla decretale *Excommunicati* consentono infatti di sviluppare un ragionamento relativo al getto che verte sui diritti di proprietà delle merci sacrificate per evitare il naufragio. Purtroppo il teologo agostiniano non sviluppa la riflessione né nella direzione della ripartizione del danno, né in quella del valore economico del carico. Ciononostante, il testo ci segnala un modo diverso di guardare alla questione che considera il problema getto come un fenomeno economico a se stante[59].

Con la trattazione contenuta nel *De iustitia et iure* di Leonard Leys (1605) ci confrontiamo con uno dei più rilevanti pensatori della scolastica Seicentesca. Nato nel 1554 ad Anversa, quando la città era il cuore pulsante del commercio e della finanza europea, si specializza in teologia a Roma per poi insegnarla a Lovanio, dove morirà nel 1623[60]. Per quanto riguarda la dottrina, questo gesuita fiammingo può rientrare a pieno titolo nella Scuola di Salamanca, dato che ne assorbe ampiamente gli insegnamenti, ritrasmettendoli a teologi attivi nei decenni successivi, come Juan de Lugo e Pedro de Oñate[61]. Molto interessato ai temi di natura economica, Leys è senza dubbio un attento osservatore degli strumenti utilizzati nella gestione del rischio marittimo e in primo luogo dell'assicurazione a premio, su cui sviluppa un'ampia, e per molti aspetti innovativa, trattazione[62].

Confermando questa sua propensione, il teologo fiammingo dedica un'intera *dubitatio* al caso del getto delle merci da una nave in tempesta. Si tratta di un passaggio significativo perché dimostra che per Leys l'avaria è considerata una tematica degna di essere trattata in modo specifico. Bisogna tuttavia notare che il gesuita non si discosta poi molto dall'approccio tradizionale, continuando a collocare la sua discussione nel contesto della restituzione[63].

La domanda che ci si pone è se il proprietario del carico buttato a mare vada indennizzato o meno[64]. La risposta del teologo fiammingo è che ciascuno è tenuto a risarcire «pro sua parte» e la ragione addotta sono proprio le regole che in caso di avaria si applicano. Il puntuale richiamo alle norme della *lex Rhodia* [D. 14.2.2; D. 14.2.4] apre il campo ai principi della cooperazione e della condivisione del danno (*contributio*). Leys infatti spiega come le merci che non sono state lanciate fuori bordo abbiano comunque beneficiato del getto di quelle sacrificate; anch'esse, appesantendo il carico complessivo, avevano infatti contri-

buito al rischio di naufragio e pertanto i loro proprietari sono tenuti a compensare coloro le cui merci erano andate perdute[65].

Chiarito questo punto, Leys può passare a discutere i criteri in base ai quali stabilire l'ammontare dell'indennizzo. L'assunto di partenza era che l'imbarcazione avesse corso il pericolo di affondare per via del carico eccessivo, pertanto il teologo si chiede se la quota parte del risarcimento non debba essere calcolata in base al peso delle merci[66]. L'ipotesi di deviare dai principi della *lex Rhodia*, sedimentatisi in secoli di commercio marittimo, sembra aprire uno snodo interessante sulla natura del rischio (*ratio periculi*) a cui ricondurre il danno del getto. Per un pensatore che, discutendo di assicurazione a premio e di contratti aleatori, ha mostrato spunti innovativi, questa potrebbe essere la chiave per un «cambio di passo». Prevale invece l'adesione al diritto civile e per quanto il principio ipotizzato in sé risulti più razionale – è infatti il peso che coincide con la *ratio periculi* individuata dal teologo –, Leys si attiene al consueto criterio del valore dei beni sacrificati. Per giustificarne la validità, anche in base principio teologico della giustizia economica (*aequitas*), sente però la necessità di argomentare ulteriormente la sua scelta. Chi ha a bordo merci più preziose ha un interesse maggiore che la nave non affondi, rispetto a chi invece vi ha caricato beni di scarso prezzo, spiega infatti il gesuita fiammingo, aggiungendo però un ultimo elemento di riflessione. Se la legge civile non ci fosse, andrebbe adottato il ben più logico calcolo basato sul peso. Anche laddove, come in questo caso, la scolastica va oltre una trattazione di maniera, ponendosi in una prospettiva più complessa, si ha l'impressione che la discussione sul valore del rischio proceda per inerzia, rimanendo ancorata a schemi statici. Leys, pur non restando impigliato nel principi dell'*extrema necessitas* e dell'autodifea, nel suo oscillare tra peso e prezzo non ritiene utile indagare oltre sulla natura di quest'ultimo[67].

Nella parte finale della *dubitatio* si ritorna però a discutere proprio nei termini che Juan de Medina e Pedro di Navarra avevano impostato. Il teologo fiammingo si domanda infatti cosa succeda se qualcuno che nulla possiede getti dalla nave il carico altrui. Bisogna procedere a indennizzare il danno materiale arrecato, oppure no? Il modo in cui Leys pone la questione è tuttavia sfuggente: si sta parlando di nullatenenti o di membri dell'equipaggio che non hanno merci di proprietà a bordo? Di conseguenza anche la risposta, che è articolata su due principi, risulta ambigua. Da un lato, il *pauper* può sempre invocare l'*extrema necessitas*, qui resa più esplicita dal gesuita nel senso di diritto alla sopravvivenza: «ad vitam conservandum»[68]. C'è però anche il principio dell'autodifesa (lo *ius defensionis*) che, scaturendo dalla legge naturale, sancisce il diritto a salvare la propria vita quando ci si trova «in extremo periculo».

Ecco quindi che, se le merci appesantiscono la nave mettendo a rischio la vita dell'equipaggio, il getto è ammesso. Invocando questo principio, il teologo fiammingo nulla aggiunge sul risarcimento. L'impressione è che al fondo della sua trattazione permanga irrisolta la contraddizione tra i criteri della *contributio*, dell'*extrema necessitas* e dell'autodifesa. Mentre è chiaro che il primo prevalga tra i proprietari del carico della nave, meno scontato che lo stesso valga se a gettare le merci siano un capitano o dei marinai che non hanno alcun bene a bordo[69].

In altri termini, quello che poteva essere un passaggio verso un ragionamento più ampio sulle implicazioni economiche dell'avaria resta invece ambivalente, finendo con il rimanere allineato alla riflessione teologica precedente. Che infatti Leys non rappresenti un momento di rottura profonda lo mostra la discussione di un paio di decenni successiva, contenuta nel *De contractibus et restitutione* (1619) di Martino Bonacina (1585-1631)[70]. Benché altrove questo teologo e canonista lombardo mostri interesse per quei meccanismi capaci di mitigare il rischio di mare[71], la sua analisi del getto appare «fuori fuoco». La sua trattazione non prende infatti spunto dal *De iustitia et iure* di Leonard Leys, opera cui peraltro Bonacina fa riferimento[72], ma ruota attorno a una norma della *lex Rhodia* [D. 14.2.10.1]. Si tratta di un caso già sfiorato da Francesco Piazza, che esonera dalla responsabilità chi decide di trasferire il carico da una nave a un'altra che, rivelandosi meno sicura, sarebbe poi affondata[73].

Il tema generale che Bonacina discute è anche in questo caso la restituzione, o meglio se questa sia obbligatoria anche quando il bene sottratto, qualora fosse rimasto nella disponibilità del proprietario, sarebbe andato perduto[74]. Muovendosi in questo quadro, il teologo lombardo discute del getto in modo indiretto, ipotizzando una situazione in cui coloro che salvano dal naufragio le merci altrui, in un secondo momento le distruggono o le buttano in mare. Bonacina si domanda se a questi ultimi vada davvero imposto di risarcire i proprietari, quasi che il titolo di proprietà fosse venuto meno per via del pericolo di naufragio corso dai beni in questione[75].

Ci sarebbe dunque lo spazio per ragionare sulle implicazioni economiche nel caso di getto e più in generale di avaria. Lo suggeriscono due passaggi in cui il teologo lombardo si riallaccia al quadro in cui la discussione è inserita: il rischio potenziale di perdere i beni cui sono esposti i loro proprietari. Qui il teologo lombardo riflette sul grado di certezza necessario a stabilire che il carico sarebbe andato perso o meno, riprendendo il parallelo tra affondamento di una nave e incendio di un'abitazione. Se in quest'ultimo caso chi accorre a spegnere il fuoco non può impossessarsi di ciò che trova nella casa, sostenendo che que-

gli oggetti altrimenti sarebbero bruciati lo stesso, analogamente non è legittimo impossessarsi del carico durante una tempesta[76]. Da questo confronto emerge una regola generale in base alla quale vanno restituiti solo i beni che, qualora fossero rimasti nelle mani dei proprietari, non sarebbero comunque andati perduti[77]. Ciononostante, Bonacina opta per una trattazione convenzionale, senza nemmeno fare cenno a quei punti della *lex Rhodia* che gli avrebbero permesso di ampliare l'analisi, come invece era accaduto a Leonard Leys. Di conseguenza il fuoco concettuale resta centrato sui diritti di proprietà e l'affermazione che, nel caso prefigurato, il possesso non è mai passato nelle mani di chi ha salvato le merci dall'affondamento[78].

La trattazione di Juan de Lugo (1583-1660) è invece decisamente più in linea con gli insegnamenti di Leys, anche se testimonia quanto fosse problematico per la scolastica, ancora in pieno Seicento, considerare l'avaria come un tema meritevole di essere analizzato in modo sistematico.

Professore di teologia a Valladolid, Medina del Campo e infine a Roma, questo gesuita è considerato l'ultimo esponente di spicco della scuola di Salamanca. Rivelando un certo interesse per la questione del getto, questo teologo si confronta con gli snodi evidenziati dalla tradizione che lo precede in ben quattro punti differenti del suo *De justitia et jure*, opera pubblicata per la prima volta nel 1642[79].

Juan de Lugo si riferisce in modo esplicito al principio cardine dell'avaria, la *contributio*, mostrando che, sulla scia degli scritti di Leonard Leys, la scolastica stava introiettando definitivamente quanto avveniva nella quotidianità del commercio marittimo. Il gesuita spagnolo affronta il tema del getto sempre nell'ambito della *restitutio*, ma l'aspetto che più gli interessa è quello della *culpa theologica*; si tratta cioè di capire se, a causa di un peccato commesso, prevalga il foro di coscienza e si imponga un risarcimento a prescindere da quanto previsto dal diritto positivo. L'attenzione si concentra in particolare sul contributo che il singolo può dare per mitigare un danno collettivo, con il confronto ormai consueto tra un caso di avaria e un incendio che si propaga in un gruppo di case. Il teologo traccia qui una distinzione che ha il suo riferimento implicito nella *lex Rhodia*. Nel caso di getto, deve infatti scattare la *contributio* da parte di chi ha avuto salve le merci per ricompensare coloro che invece le hanno sacrificate per evitare l'affondamento[80]. Diverso invece è il caso delle case che bruciano. Colui che, vedendo un incendio avvicinarsi alla sua abitazione, distrugge quella del vicino già andata fuoco, per evitarne la propagazione, agisce secondo una logica di «naturalis defensio». Con de Lugo vediamo fino a che punto siano persistenti il principio

di autodifesa e il diritto naturale, portando addirittura al ribaltamento delle tesi di Bartolo da Sassoferrato: non si applica la regola *contributio* a tutela del bene comune e non va fatta alcuna compensazione da parte di chi, per tutelare la sua proprietà, ha distrutto quella altrui[81].

Il prevalere di questo modo di ragionare si nota anche laddove il teologo affronta tema della *extrema necessitas*, ereditato dalla manualistica per confessori e da Juan Medina. I diritti dei proprietari di un carico buttato fuori bordo sono difesi con risolutezza da de Lugo. Il teologo, raccordandosi tra l'altro alla decretale *Excommunicationi*, chiarisce innanzi tutto che i beni in questione non possono essere paragonati a merci abbandonate in mezzo al mare[82]. Fatto questo inquadramento preliminare, il gesuita spiega che nemmeno il rischio cui sono esposti i beni durante un naufragio è una ragione sufficiente per far venir meno i diritti di chi ne era il legittimo proprietario. È quindi possibile smentire chi aveva addotto a questo proposito il criterio dell'*extrema necessitas*. Il pericolo di vita corso da chi si trovava nel mezzo della tempesta potrà anche portare a una compensazione in denaro (un *pretium periculi*), ma non farà mai decadere i diritti di proprietà sul carico[83]. Con de Lugo si chiarisce qui un passaggio importante: non si può invocare il principio dell'autodifesa, e più in generale il diritto naturale, per mettere in dubbio la *contributio* prevista dalla *lex Rhodia* in caso di getto.

L'utilizzo di un termine chiave delle discussioni sull'assicurazione a premio, il *pretium periculi*, sembra indicare un'embrionale riflessione sulla dimensione economica dell'avaria e della mitigazione del rischio che l'uso di questo strumento permetteva. In altri due passaggi del *De justitia et jure* de Lugo ragiona sul valore delle merci coinvolte in un naufragio, riconoscendo una dimensione economica a questo genere di rischi. È ad esempio il caso, già visto in precedenza, di un furto commesso durante una tempesta che porta però al salvataggio del carico altrimenti destinato all'affondamento. Il teologo spagnolo sostiene a questo proposito che il proprietario di un bene ha una *utilitas* differente qualora quello stesso bene sia al sicuro, oppure sia esposto al pericolo di perire in un naufragio[84]. Lo stesso ragionamento, articolato in modo ancor più minuzioso, ritorna laddove entra in gioco un contratto di comodato tra il proprietario di un carico e la persona a cui viene affidato[85]. Il gesuita sembra voler così applicare al rischio di mare la teoria soggettiva del valore, di cui è uno strenuo assertore[86]. Tuttavia manca un collegamento esplicito con il passo in cui si era discusso del getto, rivelandoci una volta ancora le problematiche in cui incorre la scolastica quando è chiamata in causa l'avaria. In ultima analisi, a de Lugo i criteri di stima da considerare riguardo a merci sacrificate per

evitare un affondamento, siano essi oggettivi o soggettivi, non sembrano proprio interessare.

Conclusioni

Torniamo a Nicola Mazzotta per sottolineare gli aspetti salienti che emergono dalla lunga panoramica che abbiamo effettuato. La trattazione del gesuita napoletano conferma che l'interpretazione proposta da Leonard Leys si è nel tempo imposta, perlomeno a livello di contenuti. Pertanto, in caso di getto, la scolastica accetta il principio della *contributio* che grava su chiunque abbia tratto un beneficio dal sacrificio delle merci buttate fuori bordo; di conseguenza, il calcolo della quota spettante a ognuno andrà fatto in base al valore dei beni che erano caricati sulla nave.

Però Mazzotta ci rivela anche che la centralità data dal teologo fiammingo al getto, con una *dubitatio* interamente dedicata al tema, non trova riscontro nella letteratura a lui successiva. Il suo testo conferma che la scolastica medievale e moderna percepiva l'avaria come un argomento di scarso rilievo, del quale si poteva anche incidentalmente discutere, ma che non era certo meritevole di una trattazione specifica. Lo suggerisce anche la circostanza che i testi tendano a focalizzarsi esclusivamente sul caso prototipico di avaria generale, ossia quello del getto, quasi sfuggisse la natura alquanto composita di questo istituto. Non solo i teologi non si interessano della poliedrica casistica che questo strumento aveva finito per incorporare, quali le spese per il riscatto di prigionieri e merci sequestrate, ma addirittura, non si ritengono meritevoli di attenzione neppure quelle forme di avaria che già sono contemplate nel corpus trasmesso dalla *lex Rhodia*, come il taglio dell'albero o il sacrificio di altra parte dell'armamento della nave per evitarne l'affondamento [D. 14.2.2.8; D. 14.2.5.1][87].

L'elemento che tuttavia lascia più interdetti è la scarsa propensione della scolastica a ragionare sul valore dei beni da risarcire nei casi di getto. Quello del prezzo non è certo un ambito che il pensiero teologico ha trascurato, sia in generale, sia laddove si trattava di dare un valore al rischio di mare. Tuttavia, i testi che parlano di merci lanciate fuori bordo non pervengono mai a discutere un problema che pure era sotto gli occhi di chiunque fosse coinvolto in un incidente marittimo: il calcolo andava fatto considerando quanto valevano i beni al momento della partenza o quanto sarebbe stato il loro valore una volta messi sul mercato?[88] Nemmeno un altro aspetto con cui mercanti e tribunali dovevano misurarsi quotidianamente fa breccia, quello delle

perizie affidate a specialisti nel calcolo dell'avaria. Eppure il tema della valutazione del giusto prezzo demandata a esperti delle dinamiche di mercato, i cosiddetti *boni viri*, compare negli scritti dei teologi molto precocemente e viene associato alla stima del rischio di mare almeno da metà Quattrocento[89]. D'altra parte, anche quando i pensatori della Scuola di Salamanca arrivano a ipotizzano criteri di calcolo alternativi a quelli tramandati dalla *lex Rhodia*, non sembra esserci molto interesse a discuterli in profondità. L'idea suggerita da Leys che l'indennizzo potesse basarsi sul peso dei beni trasportati e non sul loro valore, non è rielaborata dagli autori a lui successivi che, nel migliore dei casi, si limitano a riproporla alla lettera[90].

L'impressione complessiva è che la scolastica non abbia trovato nell'avaria spunti utili a elaborare un ragionamento paragonabile, almeno in parte, a quelli sviluppati intorno al prestito a cambio marittimo o all'assicurazione a premio. Restano tuttavia da capire le possibili cause di quello che abbiamo definito un «mancato incontro» anche se, vista l'assenza di altri studi sull'argomento, non è possibile spingersi molto al di là dal formulare una serie di ipotesi preliminari.

Un primo elemento da considerare è suggerito dal contesto geografico in cui prende corpo la trattazione più sofisticata sul tema che la scolastica sia riuscita a produrre: quella di Leonard Leys. Non sembra infatti una coincidenza se il medesimo scenario faccia da sfondo anche al primo trattato di diritto commerciale sull'argomento. Il *Tractaet van Avarien* di Quintin Weytsen (1518-1565) è pubblicato in lingua fiamminga venticinque anni dopo il *De iustitia et iure*, ma risale in realtà agli anni '60 del XVI secolo[91]. I Paesi bassi meridionali, e Anversa in modo particolare, possono dunque aver funzionato più che altrove da catalizzatore, favorendo una felice convergenza tra elaborazione teorica e pratica giuridico-mercantile[92]. Una possibile controprova viene dalla Castiglia, dove scrivono e operano gran parte degli autori che abbiamo passato in rassegna nelle pagine precedenti. Qui infatti, sotto il nome di avaria, prendono corpo forme di gestione del rischio marittimo basate su un prelievo di natura fiscale, che poi diverranno comuni nell'organizzazione dei commerci della *Carrera de Indias*. Molto diverse dal caso del getto, queste varianti iberiche possono aver ostacolato gli scolastici nella loro riflessione, rendendo meno chiara la lettura data da Leys all'avaria generale[93]. A questo argomento si potrebbe obiettare con facilità che la scarsa propensione a discutere di questo istituto riguarda autori che vivono in zone dove l'avaria assume forme piuttosto tradizionali, come l'Italia. Sarebbe difficile spiegare con queste tesi sia l'analisi sfuocata di Bonacina, sia il silenzio sul tema di un teologo del livello di Antonino Diana (1586-1663). Ancora più

complesso sarebbe dare una ragione all'approccio molto convenzionale delle pagine di Mazzotta, scritte dopo che commercialisti come Targa e Casaregi avevano dato alle stampe i loro importanti lavori sull'avaria[94].

La natura non contrattuale di quest'ultima è probabilmente l'elemento a cui bisogna guardare per capire come mai la discussione in materia non sia riuscita a prendere una forma più articolata. Come è stato sottolineato da più parti, la cifra interpretativa che la scolastica medievale e moderna applica alle relazioni economiche muove da principi di natura pattizia[95]. In questa prospettiva, l'istituto del getto non poteva che apparire come un oggetto sfuggente, difficile da inquadrare a partire dal principio del libero consenso tra i contraenti che, stando a Wim Decok, guidava canonisti e teologi[96].

Ciò detto, va ricordato che la scolastica, laddove lo ha ritenuto opportuno, ha adottato categorie ibride per classificare rapporti economico-giuridici di tipo non contrattuale. Si tratta del resto di un orientamento visibile anche nell'analisi di strumenti pienamente formalizzati che, come ha sottolineato Giacomo Todeschini, i pensatori scolastici giudicano seguendo schemi di «interpretabilità estrema»[97]. Dunque ci si potrebbe chiedere come mai, se già a metà Duecento la relazione che lega una prostituta al suo cliente veniva definita un contratto, questo non sia accaduto anche nelle discussioni relative all'avaria[98].

In questo senso l'insistenza con cui quest'ultima è associata a principi quali lo *ius defensionis* e l'*extrema necessitas* è rivelatrice. Nelle discussioni sul getto la tutela dei diritti di proprietà trasmessi dalla *lex Rhodia* è costantemente messa in discussione dall'intreccio tra legge positiva e legge naturale. Si tratta di un vero e proprio filo conduttore degli scritti che abbiamo passato in rassegna, in cui solo la presa di posizione di Juan de Lugo sembra dare una sistemazione chiara e a favore del principio della proprietà privata. Ciononostante, la tensione tra le due sfere del diritto resta in larga misura irrisolta, contribuendo a inibire una lettura in chiave contrattualistica dell'avaria, laddove il richiamo al pericolo di vita di chi è in balia del mare poneva la questione dell'intenzionalità dei contraenti. Il tema ovviamente è messo in luce anche dal passo aristotelico sul getto, anche se le sue implicazioni sono meno rilevanti di quanto ci si potrebbe aspettare, come testimoniano le tesi di Pedro de Oñate. Non è infatti l'argomento della *voluntas conditionata* a relegare la discussione in un «contenitore concettuale» molto generico quale è l'ambito della restituzione, bensì il collegamento con l'appropriazione illegittima dei beni persi in un naufragio, sanzionata dalla decretale *Excommunicationi*[99].

Questa marginalizzazione, da un lato, fornisce una spiegazione «tecnica» per il mancato accostamento tra contratto e avaria, dato che fisicamente separa l'analisi che la scuola di Salamanca può fare di quest'ultima da quella che riguarda altri strumenti di gestione del rischio. Dall'altro però fa emergere ragioni più profonde, che rimandano a pericoli immutabili – burrasche, affondamenti, morti per annegamento – con cui chiunque andava per mare si doveva confrontare. A dei teologi che, partendo da quanto prescriveva il diritto canonico, discutono essenzialmente del naufragio e delle sue conseguenze, il corpus della *Lex Rhodia* offriva soluzioni efficaci ma riferite a un passato molto remoto. L'istituto del getto in particolare, trasmessosi dall'età ellenistica in maniera pressoché inalterata, si prestava a una lettura statica che, riproducendosi quasi per inerzia, non ha prodotto stimoli di particolare interesse, nemmeno a contatto con snodi che in altri ambiti si sono rivelati estremamente fertili[100].

E così, anche le rare volte in cui l'avaria generale è accostata agli strumenti alternativi con cui si poteva gestire il rischio di mare, non ne scaturisce una lettura in grado di mettere in evidenza gli aspetti unificanti. È quanto succede con l'assicurazione a premio in cui, dagli accenni ancora impliciti al *pretium periculi* di Juan de Lugo, si passa a un nesso più chiaro con Nicola Mazzotta che, nella sua discussione sul getto, farà per due volte riferimento all'*assecuratio*[101]. Tuttavia, il raffronto sembra determinare l'esito opposto, portando a enfatizzare gli aspetti peculiari e sfuggenti dell'avaria, alla quale non si riconosce nemmeno la natura ibrida di essere un «quasi contractus»[102].

GIOVANNI CECCARELLI
Università di Parma
giovannimarcello.ceccarelli@unipr.it

Note al testo

1 Tra gli ultimi mi limito a segnalare segnalo: F. TRIVELLATO, *The Promise and Peril of Credit. What a Forgotten Legend about Jews and Finance Tells Us about the Making of European Commercial Society*, Princeton 2019, tradotto in italiano come *Ebrei e capitalismo. Storia di una leggenda dimenticata*, Roma 2021; H. CASADO ALONSO, *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*, Valladolid 2021; P. HELLWEGE, G. ROSSI (eds), *Maritime Risk Management: Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin 2021; N. SCOTT BAKER, *In Fortune's Theater. Financial Risk and the Future in Renaissance* Italy, Cambridge 2021; A.B. LEONARD, *London Marine Insurance 1438-1824: Risk, Trade and the Early Modern State*, Woodbridge 2022.

2 Mi riferisco in particolare a una ricca letteratura maturata negli anni Settanta e Ottanta del Novecento, tra cui ad esempio: F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI). Volume 1: Le fonti*, a cura di B. DINI, Roma 1975; F. ASSANTE, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento: storia della Real Compagnia, 1751-1802*, Napoli

1979; G. GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984; A. TENENTI, B. TENENTI, *Il prezzo del rischio: l'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Roma 1985.

3 G. CECCARELLI, *Risky Business: Theological and Canonical Thought on Insurance from the Thirteenth to the Seventeenth Century*, in «The Journal of Medieval and Early Modern Studies», 31 (2001), pp. 602-52; ID., *Il gioco e il peccato. Economia e rischio nel Tardo Medioevo*, Bologna 2003.

4 M. FUSARO, *The Burden of Risk: Early Modern Maritime Enterprise and Varieties of Capitalism*, in «Business History Review», 94 (2020), pp. 179-200; J. DYBLE, *General Average, Human Jettison, and the Status of Slaves in Early Modern Europe*, in «The Historical Journal», 65 (2022), pp. 1197-220; M. FUSARO, A. ADDOBBATI, L. PICCINNO (eds), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Basingstoke 2023. G. DREIJER, *The Power and Pains of Polysemy: Maritime Trade, Averages, and Institutional Development in the Low Countries (15th-16th Centuries)*, Leiden 2023.

5 Nicolaus MAZZOTTA, *Theologia moralis, omnem rem moralem absolutissime complectens*, t. II, Sumptibus Christophori Bartl, Augustae Vindelicorum et Cracoviae 1756, p. 293: «Si autem, qui projicit [merces] alienas, habeat etiam suas, quas non projicit, tunc [...] tenetur pro sua parte ad restitutione, ita ut omnes, qui ibi habent merces, teneantur pro sua parte; quia omnes cooperantur ad navis depressionem». Qualche succinta indicazione biografica su Mazzotta può essere trovata in U. DOVERE, *Domenico Viva*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol. 100, Roma 2020, e C.-L. RICHARD, J.J. GIRAUD, *Dizionario universale delle scienze ecclesiastiche*, vol. 6, Napoli 1847, p. 627.

6 Nicolaus MAZZOTTA, *Theologia moralis* cit., pp. 293-94: «an teneantur pro suarum mercium pondere, aut pro aestimatione? [...] attenta vero lege positiva habenda est ratio aestimationis, ita ut quisque pro mercium suarum pretiositate conferat ad compensandum ei, cujus merces sunt projecatae, ex l. 2. ff. de Iactu. [D. 14.2.2]».

7 È infatti collocato nel *Tractatus* IV *De restitutione*, *Disputatio* I *De restitutione in genere*. Viceversa, Mazzotta discute di assicurazione e contratti aleatori nel Tractatus III *De contractibus*; cfr. MAZZOTTA, *Theologia moralis* cit., pp. 155-65, 179-80, 290-94.

8 Ivi, p. 290: «Ex qua culpa teneatur quis restituere ratione contractus, aut quasi contractus?»

9 Ivi, pp. 293-4. Cfr. M. FUSARO, *Sharing Risks, on Averages and Why They Matter*, in FUSARO, ADDOBBATI, PICCINNO (eds), *General Average and Risk Management* cit., pp. 3-30.

10 Quintyn WEYTSEN, *Tractatus de auariis, id est, comuni contributione mercium*, apud Henricum et Theodorum Boom, Amstelodami 1672; Carlo TARGA, *Ponderationi sopra la contrattatione maritima*, In Genova, per Antonio Maria Scionico 1692; Josephus Laurentius Maria DE CASAREGIS, *Discursus Legales de Commercio*, typis Joannis Baptistae Scionici, Genuae 1707.

11 Cfr. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia* cit., pp. 178-9.

12 ARISTOTELE, *Etica a Nicomaco*, lib. 3, 1, l. 5-10.

13 Guilelmus ALTISSIDORENSIS, *Summa aurea* (a cura di J. RIBAILLER), t. 2, Paris-Roma (Grottaferrata) 1986, pp. 930-32; O. LANGHOLM, *Economics in the Medieval Schools. Wealth, Exchange, Value, Money and Usury, according to the Paris Theological Tradition. 1200-1350*, Leiden 1992, p. 79.

14 ID., *The Legacy of Scholasticism in Economic Thought. Antecedents of Choice and Power*, Cambridge 1998.

15 Aegidius LESSINENSIS, *De usuris in communi et de usurarum in contractibus*, in Thomas AQUINAS, *Opera omnia*, t. 17, Parmae 1864, pp. 431r-v: «Si vero respiciat volitum non propter se, sed propter aliud: verbi gratia, aliquis vult projicere merces in mari, ut sic evadat periculum: illud iterum propter quod volitum dicitur aliquid [...]». Cfr. LANGHOLM, *Economics in the Medieval Schools* cit., pp. 107-108, 195, 234-35, 246-47 e 306-307.

16 Alexander DE ALEXANDRIA, *Tractatus de usuris*, in A.M. HAMELIN, *Un traité de morale économique au XIVe siècle. Le Tractatus de usuris de maître Alexandre d'Alexandrie*, Louvain 1962,

p. 141: «quod tamen non est verum, quia non est nisi voluntarium mixtum, sive conditionatum, quale voluntarium est in isto qui projecit merces in mari». Cfr. LANGHOLM, *Economics in the Medieval Schools* cit., pp. 425 e 442-43.

17 Petrus DE OÑATE, *De contractibus tomi tres*, *t. 1: De contractibus in genere*, ex typographia Francisci Caballi, Romae 1646, p. 545v: «Metus vero quantumvis ingentium malorum, non causat involuntarium absolute [...] Sed causat involuntarium solum secundum quid [...] Quod sic probo: Qui timore percitus quicam facit, verbigratia proijcit merces in mare, absolute vult illas proijcere; ergo metus ille non causat involuntarium. Illud autem antecedentes, quod absolute velit illas proijcere, manifeste sequentibus probatur». Sulla riflessione economica di Pedro de Oñate cfr. B. CLAVERO, *Antidora. Antropologia catòlica de la economia moderna*, Milano, 1991, pp. 110-25.

18 DE OÑATE, *De contractibus tomi tres*, *t. 1* cit. p. 546v: «Ex hoc ergo ad propositum dubium est sine dubio dicendum metum eum, qui est impedimentum annullans contractus, non annullare ex vi iuris naturalis, sed positivi». Sarà poi Juan de Lugo a chiarire definitivamente la questione nella linea suggerita da de Oñate, cfr. LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit., p. 75.

19 Filippo CALANDRI, *De Aritmetica opuscolum*, Firenze, per Lorenzo Morgiani e Giovanni Tedesco, Magonza 1492, foll. 63v-65r; ID., *Aritmetica: secondo la lezione del Codice 2669 (sec. 15.) della Biblioteca Riccardiana di Firenze*, a cura di G. ARRIGHI, Firenze 1969, pp. 193, 205-7.

20 Lucas DE BURGO S. SEPULCHRI, *Somma di arithmetica, geometria, proporzioni e proporzionalità*, apud Paganinum de Paganinis, Venetiis 1494, foll. 153r-4v e 158r (nn. 43, 48-52, 82).

21 Ivi, fol. 153v (n. 48) e fol. 153r (n. 43): «Tre compagni sonno in sunanaue. Luno ha 1a. bote de maluasia che tien .30. barili. laltro na 1a. de vin greco che tien .40. barili. laltro na 1a. de rontenia. che tien .20. barili. acade che si sfasciano per fortuna».

22 Paulus DE CASTRO, *Super secunda parte Digesti veteris*, apud Andream Calabrensis Papiensis, Venetiis 1492 [pagine non numerate] in D.14.2.4.2 *Cum autem*.

23 Lucas DE BURGO S. SEPULCHRI, *Somma di arithmetica* cit., fol. 153r (n. 43): «Opera per viam societatis. E viratte. cioe summa tutte insiemi. 40.30.20. fanno .90. E dirai se .90. barili tien .3. barili de malvascia che tira .40. e che .30. e che .20. etc». Cfr. D. 14.2.2pr e 14.2.2.2.

24 Come è stato giustamente rilevato la «equalization of risks» è un denominatore comune in questo genere di discussioni; cfr. O. REMIE CONSTABLE, *The Problem of Jettison in Medieval Mediterranean Maritime Law*, in «Journal of Medieval History», 20 (1994), pp. 207-20, pp. 208-9.

25 A. SIMI, *La compagnia mercantile negli abacisti italiani del '300*, in *Commerce et Mathématiques du Moyen Age à la Renaissance, autour de la Méditerranée. Actes du Colloque international du Centre International d'Histoire des Sciences Occitanes (Beaumont de Lomagne, 13-16 mai 1999)*, Toulouse 2001, pp. 79-104; S. LAMASSÉ, *Les exercises de compagnies entre commerce et mathématiques*, in *Commerce et Mathématiques du Moyen Age à la Renaissance* cit., pp. 285-300.

26 Bartolus de SAXOFERRATO, *Lectura super prima et secunda parte Digesti veteris*, apud Baptistam de Tortis, Venetiis 1493, fol. 97r-v, in D.14.2.2.pr. *Si laborante*: «Domini iactarum mercium habent actionem cum magistro, et magister cum ceteris non solum habet actionem: sed etiam retentionem mercium: ut fiat contributio. Item [...] quando domus alicuius destruitur a vicinis: ne ignis ulterius transeat quod debeat ei emendari a vicinis: quia pro communi utilitate factum est».

27 Baldus DE UBALDIS, *Tomus secundus in Digestum vetus*, s.e., Lugduni 1541, fol. 79v, in D.14.2.2.pr. *Si laborante*; Paulus DE CASTRO, *Super secunda parte Digesti veteris*, apud Andreas Calabrensis Papiensis, Venetiae 1492 [pagine non numerate] in D.14.2.4.2 *Cum autem*: «damnum [...] passus est propter communem utilitatem omnium».

28 Cfr. Bartholomaeus A SALICETO, *In Secundam Digesti veteris partem*, apud Lazarum Zetznerus, Frankfurt 1615, col. 340 in D.14.2.4pr. *Navis* e in D.14.2.1 *Sed si navis*; Baldus DE UBALDIS, *Tomus secundus in Digestum vetus* cit., fol. 79vb in D.14.2.2.4 *Portio autem* e Paulus DE CASTRO, *Super secunda parte Digesti veteris* cit. in D.14.2.4pr. *Navis*.

29 Goffredus DE TRANO, *Summa super tituli decretalium*, apud Bernardinum Stagninum, Venetiis 1491, fol. 80rb-va in X. 5.19.19 *Naviganti*.

30 Thomas AQUINAS, *Summa Theologiae*, II, II, in *Opera omnia*, t. 3, Parmae 1853, 281a-82b. Per un esempio di come l'approccio adottato dai teologi sia fatto proprio anche dai civilisti cfr. Petrus Philippus CORNEUS PERUSINUS, *In primam Codicis partem*, apud haeredes Iacobi Iuntae, Lugduni 1553, fol. 118vb, in C. 2.3.9 *Si pascenda*.

31 Bartolus DE SAXOFERRATO, *Lectura super prima et secunda parte Digesti veteris* cit., foll. 97ra-va; Bartholomaeus A SALICETO, *In Secundam Digesti veteris partem* cit., coll. 338-41.

32 Paulus DE CASTRO, *Super secunda parte Digesti veteris* cit. [pagine non numerate] in D.14.2.6 *Navis adversa*: «quando navis non fuit in periculo perditionis».

33 Baldus DE UBALDIS, *Tomus secundum in Digestum vetus* cit., fol. 79vb, in Dig.14.2.5pr. *Amissae navis*: «Pro nave amissa non habet locum collatio, sed pro arbore cesa ut evitetur periculum maris et mercium collatio locum habetur».

34 Cfr. Paulus DE CASTRO, *Super secunda parte Digesti veteris* cit. [pagine non numerate] in D.14.2.2.1 *Si conservatis*: «quando mercatores vident tempestatem si non dubitant periclitari non debent magistro dicere quid habeat agere […] puta quod navem exarmet [...] idem si fecit ne perclitaretur».

35 Cfr. Per la riflessione di Francesco Piazza, cfr. G. TODESCHINI, *I mercanti e il Tempio. La società cristiana e il circolo virtuoso della ricchezza fra Medioevo ed Età Moderna*, Bologna 2002, pp. 428, 461, 482, per la rilevantissima diffusione manoscritta del suo trattato cfr. G. CECCARELLI, *Concezioni economiche dell'Occidente cristiano alla fine del medioevo: fonti e materiali inediti*, in F. AMMANNATI (a cura di), *Religione e istituzioni religiose nell'economia europea. 1000-1800*, Firenze 2012, pp. 271-80.

36 Cfr. Franciscus DE PLATEA, *Opus restitutionum, usurarum et excommunicationum*, apud Johannem Coloniae ac Johannem Manthende Gherreshem, Venetiis 1474 [pagine non numerate], *Usura IV In contractu societatis*, nn. 8, 9, 10.

37 Ivi, [pagine non numerate] *Usura V In contractu locationis*, n. 5: «Quero an conductor teneatur de casu fortuito. [...] Item [tenetur] si me invito ponat rem meam in alia navi quam in ea quam deduxeram. [...] Item tenetur conductor rem restituere».

38 Per la rilevanza di questi testi, cfr. P. MICHAUD-QUANTIN, *Sommes de casuistique et manuels de confession au moyen âge (XII-XVI siècles)*, Louvain 1962; L.E. BOYLE, *The* Summa Confessorum *of John of Freiburg and the Popularization of the Moral Teaching of St. Thomas and some of his contemporaries*, in A.A. MAURER (ed.), *St. Thomas Aquinas, 1274-1974: Commemorative Studies*, vol. 2, Toronto 1974, pp. 245-68; O. LANGHOLM, *The Merchant in the Confessional: Trade and Price in the Pre-Reformation Penitential Handbooks*, Leiden 2003.

39 Cfr. D. DURISSINI, *La voce «usura» nel* Supplementum Summae Pisanellae *di Niccolò da Osimo*, in «Studi Medievali», 35 (1994), pp. 217-58; LANGHOLM, *The Merchant in the Confessional* cit., pp. 138-45.

40 Nicolaus DE AUSIMO, *Supplementum Summae Pisanellae*, apud Konrad Winters, Coloniae 1479, [pagine non numerate], sub voce (d'ora in poi s.v.) *Naufragus*. Per il testo originale, privo delle *additiones* cfr. Bartholomaeus DE PISIS, *Summa de casibus conscientiae*, per Günther Zainer, Augustae 1475, fol. 113rb-va, s.v. *Naufragus*.

41 X. 5.17.3: «Excommunicationi *quoque* subdantur, qui Romanos aut alios Christianos, pro negotiatione vel aliis honestis causis navigio vectos, aut capere aut rebus suis spoliare praesumunt. Illi etiam, qui Christianos naufragium patientes, quibus secundum regulam fidei auxilio esse tenentur, damnata cupiditate spoliant rebus suis, nisi ablata reddiderint, excommunicationi se noverint subiacere».

42 Cfr. G. CECCARELLI, *L'usura nella trattatistica teologica sulle restituzioni dei* male ablata *(XIII-XIV secolo)*, in D. QUAGLIONI, G. TODESCHINI, G. M. VARANINI (a cura di), *Credito e usura fra teologia, diritto e amministrazione. Linguaggi a confronto (secc. XII-XIV)*, Roma 2005,

pp. 3-23. J.-L. GAULIN, G. TODESCHINI (dir.), *Male ablata. La restitution des biens mal acquis, XIIe-XVe siècle,* Roma 2019.

43 Angelus CARLETTI DE CLAVASIO, *Summa Angelica de casibus conscientiae*, Lugduni, per Johannem Poulet, 1505, fol. 249va-vb, s.v. *Naufragus*; Sylvester MAZZOLINI DE PRIERO, *Summa summarum quae Silvestrina nuncupatur*, vol. 2, Joannis de Platea, Lugduni 1520, foll. 171vb-2rb, s.v. *Naufragium*; Bartholomaeus FUMUS, *Summa, quae aurea armilla inscribitur*, apud Franciscum Bindonum, Venetiis 1558, p. 648, s.v. *Naufragium*.

44 MAZZOLINI DE PRIERO, *Summa summarum* cit., foll. 174ra (s.v. *Negociacio*), 306rb (s.v. *Societas I*), 171vb-2rb (s.v. *Naufragium*). Cfr. LANGHOLM, *The Merchant in the Confessional* cit., pp. 214-24.

45 MAZZOLINI DE PRIERO, *Summa summarum* cit., fol. 171vb, s.v. *Naufragium*: «Secundo queritur utrum restituere teneatur qui rapuit de naufragio aliquid quod statim erat periturum, puta farinam aut saccarum vel papirum: et dico quod sic si sine quocunque periculo vite taliam salvavit. etiam si dominus alias non erat rehabiturus. quia ex charitate tenebatur suffragari. dicto capitulo excommunicationi. [X. 5.17.3]».

46 Ivi, fol. 171vb-2ra, s.v. *Naufragium*: «Si vero sine vite sue periculo eas salvare non potuit distinguendum est. Nam aut se exponendo periculo vite non dico probabili. sed qualicumque capit ea bona que dominus verisimiliter per aliam viam non erat rehabiturus et retinere illa potest quia non tenebatur cum tali periculo suffragari: immo ipse dominus debuisset velle quod potius ea proximus haberet quam perirent si autem alia via erat dominus verisimiliter rehabiturus. ut quia ea tempestas iactasset ad litus. aut alios qui dicto periculo se exponere invenisset. tenetur restituere: licet debeatur ei premium pro labore et periculo ad arbitrium boni viri». Sulla valutazione da parte dei cosiddetti *boni viri*, cfr. in generale TODESCHINI, *I mercanti e il Tempio* cit., pp. 354-6 e, con particolare riferimento agli strumenti di gestione del rischio marittimo, CECCARELLI, *Risky Business* cit., pp. 627-8.

47 La prima edizione segue infatti di un anno la morte dell'autore; cfr. Johannes DE MEDINA, *Codex de Restitutione et contractibus*, Compluti, per Johannem Brocarium, 1546. Per approfondimenti sulla vita e il pensiero economico di Medina cfr. M. GRICE-HUTCHINSON, *Early Economic Thought in Spain, 1177-1740*, London 1978, p. 96.

48 Johannes DE MEDINA, *De poenitentia, restitutione et contractibus, t. 2 de restitutione et contractibus*, ex officina typographica Dauidis Sartori, Ingolstadij 1581, pp. 142-3; cfr. CECCARELLI, *Il gioco e il peccato* cit., pp. 425-6.

49 Per la rilevanza delle discussioni intorno al tema dello stato di estrema necessità, qui basteranno i riferimenti a B. TIERNEY, *Origins of Natural Rights Language: Texts and Contexts*, 1150-250, in «History of Political Thought», 10 (1989), pp. 615-46, pp. 639-44, e a G. COUVREUR, *Les pauvres ont-ils des droits? Recherches sur le vol en cas d'extrème nécessité depuis la concordia de Gratien (1140) j'usqu'à Guillaume d'Auxerre*, Rome 1961.

50 È questo infatti il tema della terza *quaestio* della sezione dell'opera che si occupa della restituzione, che Juan de Medina intitola *De duodecim causis, debitorem ab obligationem restituendi liberantibus*. La prima causa discussa dal teologo è appunto quella della povertà del debitore. Cfr. DE MEDINA, *De poenitentia, restitutione et contractibus* cit., pp. 20-51.

51 Sui diritti di proprietà e condizione di estrema necessità nella scolastica dei secoli XVI e XVII, cfr. F. GÓMEZ CAMACHO, *Economía y filosofía moralla formación del pensamiento económico europeo en la escolástica española*, Madrid 1998, pp. 85-108.

52 Ivi, p. 22: «Secundo, homines existentes in navi alienis mercibus onerata, et illas ob tempestatem obortam in mare proiicientes, non tenentur domino mercium postea satisfacere, ut notantur ad *.l.Rhodiam, de iactu.l.i.§.cum in eadem navi* [D. 14.2.2.2]. Igitur nec in casu praesenti tenebitur inops ea, quae in necessitate consumpsit, restituere; cum in utroque casu, ob extremam necessitate, res aliena consumatur. Respondetur, non esse simile, quia in casu tempestate pro mercibus in mare proiectis, si non oportet satisfacere, ideo est, quia merces illae erant alioqui cum hominibus perituraе; ac proinde ex tali proiectione non mansit domi-

nus mercium damnificatus plus, quam si ab hominibus proiectae non essent: secus in casu nostro».

53 Ivi, p. 143; cfr. CECCARELLI, *Risky Business* cit., pp. 626-7.

54 H. VON HURTER, *Nomenclator literarius theologiae Catholicae theologos exhibens aetate, natione, disciplinis distinctos*, t. 3, Innsbruck 1907, col. 353.

55 PETRUS DE NAVARRA TOLETANUS, *De Ablatorum restitutione in foro conscientiae*, t. 2, Ex officina Iuntarum, Lugduni 1593, lib. 4, cap. 1 *Quid restituendum est*, p. 371. Sulla riflessione economica di questo teologo spagnolo cfr. LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit., p. 109.

56 DE NAVARRA TOLETANUS, *De Ablatorum restitutione in foro conscientiae* cit. p. 372: «Secundo videtur dicendum de aliis bonis in bello, vel naufragio adquisitis parum referre eam distinctionem, Navarri [...] Melius enim videntur docuisse Caietanus. [...] quia universaliter quacunque ratione ad me perveniret, teneor domino reddere. Rem enim illam non abdicavit a se dominus. [...] Si ego tamen audiendus essem, sic in hac re dicerem: nam vel is qui dicta bona amisit, ita ea proiecit [...] si vero id speravit, sive industria aliorum, sive casu eas habere aliquando posset, ac proinde mercede recepta est restituenda».

57 Per informazioni biografiche su questo teologo cfr. M. VILLEGAS RODRÍGUEZ, *Miguel Bartolomé Salón (1539-1621). Insigne agustino valenciano*, Madrid 2001; sulla sua riflessione economica cfr. GRICE-HUTCHINSON, *Early Economic Thought* cit. p. 97.

58 Cfr. ad esempio Michaelis Bartholomeus SALON, *Controversiae de iustitia et iure, atque de contractibus et commerciis humanis licitis ac illicitis*, t. 2, apud Baretium Baretium, Venetiis 1608, p. 202b: «mutuatarium non dare lucrum illud usurario libere, & voluntarie, ipse enim gratis vellet accipere: sed quia necessitatem suam cogitur levare, & ex hominum avaritia, & iniquitate non occurrit, qui illi gratis mutuet, sua necessitate compulsus accipit ad usuram, consentitque lucrum illud reddere, sicut tempestate compulsus proijcit nauta merces in mare, quod est voluntarium mistum».

59 Ivi, p. 382a: «mutuatarius tradit lucrum usurarium coactus sua necessitate, & involuntarie [...] constat etiam exemplo eius qui proijicit merces suas in mare orta tempestate, is enim non abdicat a se nisi minimum quod abdicare potest: Unde quamvis proiectio illa, quando fit, fit voluntaria, non tamen habentur res illae proiectae pro derelictis, sed instituit proijciens, si fortae ille casu salvarentur, habere ut suas. Qui fit, ut si vi undarum ad litus perveniant, inveniens illas debeat eas domino suo restituere ut in L. qui levandae navis gratia, ff. ad legem Rodiam de iactu. & Cap. Excommunicamus, extra de Raptoribus, habetur [D. 14.2.8; X. 5.17.3]». Su questo specifico punto cfr. LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit. pp. 92-93.

60 Per una recente trattazione attenta anche agli aspetti biografici, cfr. W. DECOCK, *Le marché du mérite: Penser le droit et l'économie avec Léonard Lessius*, Brussels 2019, pp. 13-26.

61 ID., *Theologians and Contract Law: The Moral Transformation of the Ius Commune (ca. 1500-1650)*, Leiden 2012, pp. 18-9.

62 CECCARELLI, *Risky Business* cit., pp. 626-8; DECOCK, *Le marché du mérite* cit., pp. 105-22.

63 Leonardus LESSIUS, *De iustitia et iure caeterisque virtutibus cardinalibus libri quatuor*, Apud viduam et filios Ioannis Moreti, Antverpia 1612, pp. 137a-58b.

64 Ivi, p. 158b: «Utrum qui in tempestate eiicit merces alienas, teneatur ad sarciendum damnum».

65 Ivi, p. 122a-b: «Respondeo et dico primo, si is, qui eijicit alienas habet suas, tenetur illi pro sua parte ad restitutionem. Ratio est, quia cum etiam propriae merces cooperentur ad navis depressionem, iniquum est totum onus conferre in merces alterius. Imo hoc casu, omnes tenent ut pro sua parte, qui ibidem merces habent, ut patet L. 2 et 4 π de lege Rhodia, de Iactu Rhodia, de Iactu [D. 14.2.2; D. 14.2.4]»

66 Ivi, p. 158b: «Sed tenenturne pro mercium suarum aestimatione, an pondere? Quid si tantum habeat gemmas vel margaritas, que navem parum onerant?».

67 *Ibid.*: «Respondeo, Seposita lege positiva, videtur tantum habenda ratio ponderis; quia pondus adfert navi periculum, non aestimatio vel pretiositas. Lege tamen positiva statutum est, ut habeatur ratio aestimationis, utquisque pro mercium pretio conferat ad compensandum ei, cuius merces sunt eiectae. Cuius ratio esse videtur, quia quo merces tuae sunt magis pretiosae, eo pluris interest tua, ut navis salva sit: ac proinde eo amplius te in collationem dare par est. quae ratio habet quidem aequitatis, ob quam possit lege sanciri: si tamen lex absit, alterum videtur servandum».

68 *Ibid.*: «Dico Secundo, si is, qui alienas eiicit, nullas habeat, non tenetur ad ullam restitutionem. Colligitur ex L. secunda, ubi dicitur, *Liberi corporis, non oportere fieri aestimatione* [cfr. 14.2.2.2] [...] Idem docet Ioannes Medina [...] & Petrus [de] Navar.[ra] [...] Probatur; quia id postest duplici iure, usus et defensionis. Iure usus, quia quando alicuius rei usus mihi est extreme necessarius ad vitam conservandam, possum eam rem licite consumere; [...] Haec tamen ratio non habet locum, nisi in paupere».

69 *Ibid.*: «Altera tamen ratio est solida; nempe ex Iure defensionis; quia iure naturae quivis potest a se repellere, quidquid ei adfert interitum, vel est impedimento, me se possit in extremo periculo salvare: atqui merces illae adferent interitum, deprimendo navem, cui infideo. [...] ut recte Petrus [de] Navarra».

70 Per la riflessione economica di Bonacina in rapporto alla Scuola di Salamanca cfr. CLAVERO, *Antidora* cit., pp. 7-11 e LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit., p. 105.

71 Martinus BONACINA, *De contractibus et restitutione tractatus*, sumptibus Claudii Landry, Lugduni 1622, pp. 628b-33b: «Utrum contractus assecurationis licitus sit»; cfr. CECCARELLI, *Risky Business* cit., pp. 626-28.

72 BONACINA, *De contractibus et restitutione tractatus* cit. pp. 97b-8b.

73 Ivi, p. 98b: «iniusta autem acceptio, vel detentio non obligat ad restitutionem nisi sit causa efficax damni. Tum quia, ad hoc facit Lex prima, ad Legem Rhodiam de iactu [D. 14.2.10.1], ubi dicitur, nautam non teneri ad restitutionem, quando transtulit merces ex una navi ad aliam deteriorem invito domino ipsarum mercium, in qua perierunt, prima pereunte in eadem tempestate». Cfr. D. 14.2.10.1: «Labeo 1 pith. a paulo epit. Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriorem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem. paulus: immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset. idem iuris erit, si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit. idem iuris erit, cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset, nec per eum staret, quo minus remissa sibi ea poena spectaret. idem iuris in eodem genere cogitationis observabimus, si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse. idem dicemus, si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius».

74 Ivi, p. 97a: «An possessor rei alienae teneatur ad restitutionem rei ablatae, quae apud ipsum periit, sed adhuc peritura erat apud dominum».

75 Ivi, p. 100a: «Quaeres primo, utrum qui rem alterius eripuit ex naufragio, sed illam postea voluntarie destruxit, vel deiecit in mare, ubi periit, teneatur ad restitutionem».

76 *Ibid.*: «quia censetur iniuste rem alterius destruxisse, quae apud dominum non erat certo peritura, postquam ipse illam eripuit ex naufragio; alioquin liceret omnibus accedentibus ad extinguenda incendia auferre quidquid vellent dicendo se illud ex incendio eripuisse, quo necessario comburendum fuisset; hoc autem est falsum».

77 *Ibid.*: «Hinc colligi potest, illum teneri ad restitutionem, qui rem alienam destruxit elapso tempore, quo non erat peritura apud dominum».

78 *Ibid.*: «Respondeo affirmative; nam destruendo, vel proijciendo censetur causa efficax damni; quando enim ex naufragio eripuit tenebatur ex iustitia domino rem suam restituere, cum dominus nondum amiserit dominium illius; eo quod res nostra maneat nostra, quandiu

consumpta non est; ergo qui voluntarie illam poiecit, vel destruxit, cum posset domino restituere, tenetur ad restitutionem».

79 Cfr. Ioannes DE LUGO, *Disputationum de iustitia et iure*, Sumptibus Haeredium Petri Prost, Philippi Borde, & Laurentii Arnaud, Lugduni 1642. Sull'importanza del suo pensiero economico, cfr. LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit., pp. 74-5, 98-9; F. MONSALVE, *Scholastic Just Price Versus Current Market Price: Is It Merely a Matter of Labelling?*, in «European Journal of the History of Economic Thought», 21 (2014), pp. 4-20.

80 Ioannes DE LUGO, *Disputationum de iustitia et iure*, Sumptibus Philippi Borde, Laurentii Arnaud, & Claudii Rigaud, Lugduni 1652, p. 202a: «in naufragio debeant alij, quorum merces in navi conservantur, contribuere, & compensare illi, cujus merces pro navis salute in mare proiiciuntur».

81 *Ibid.*: «Nec etiam tenetur, qui appropinquante igne domui suae, proximam, quae iam ardebat, destruit, ut iam cesset incendium […] est enim quasi naturalis defensio domus suae, imo nec teneri vicinos ad contribuendum, ut compensetur damnum domum destructae in communem utilitatem».

82 Ivi, p. 145a: «Ea tamen, quae in naufragio proiiciuntur in mare, non censetur communiter haberi pro derelictis. Unde excommunicantur, qui ea animo sibi retinendi accipiunt, ut cap. Excommunicationem, de raptoribus [X. 5.17.3]».

83 Ivi, p. 145b: «Hinc infertur communiter Doctores, etiamsi res aliena esset statim peritura in incendio, verbi gratia, vel naufragio, si tamen eam eripui, non posse a me retineri, quia salva est facta domino suo; imo nec si cum aliquo vitae periculo eripui, quicquid dicat Navarr.[um] cap. 17. num. 99. semper tamen recuperator potest a domino exigere pretium sui periculi, & laboris».

84 Ivi, p. 492a «si rem alienam, quae incendio vel naufragio peritura erat, prius fureris, & in tuto constitutas, & post elapsum periculum illam consumas, debere te restituere eius valorem deductis expensis, aut valore operae adhibitae ad rem liberandum. Ratio est, quia licet res peritura fuisset domino: dum tamen iam in tuta erat, & a periculo libera, plus valebit domino, & tota illa securitas, & liberatio in utilitatem domini iam redundantur, cui res illa iam libera restituenda erat».

85 Ivi, pp. 220a-b.

86 Su questo punto cfr. ad esempio LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit. p. 136; MONSALVE, *Scholastic Just Price Versus Current Market Price* cit., p. 14.

87 Per l'inclusione di queste tipologie tra i casi di avaria cfr. A. ADDOBBATI, *Principles and Rules on General Average: Notes on Legislation and Case-law between Middle and Modern Ages*, in FUSARO, ADDOBBATI, PICCINNO (eds), *General Average and Risk Management* cit., pp. 145-65.

88 Si tratta di una tematica che nelle economie marittime del Mediterraneo emerge molto precocemente; è presente nel diritto giustinianeo e nel mondo islamico, per divenire corrente in area occidentale già nel corso del medioevo; cfr. D. PENNA, *General Average in Byzantium*, in *General Average and Risk Management* cit., pp. 95-118; H. KHALILIEH, *Rules and Practices of General Average in the Islamic Mediterranean from the Eighth to the Early Eleventh Century*, in *General Average and Risk Management* cit., pp. 121-42.

89 Cfr. S. GO, *GA adjustments in Amsterdam: Reinforcing Authority through Transparency and Accountability (late Sixteenth-early Seventeenth Century)*, in *General Average and Risk Management* cit., pp. 389-413. È a metà XV secolo che, con il teologo francescano Giovanni da Prato, la scolastica estende il tema della stima dei *boni viri* al calcolo del rischio di mare; cfr. G. CECCARELLI, *Concezioni economiche dell'Occidente cristiano* cit., pp. 275-76.

90 Cfr. MAZZOTTA, *Theologia moralis* cit., p. 294.

91 Quintyn WEYTSEN, *Een Tractaet van Avarien*, by Adriaen Roman, Haarlem 1631.

92 Sono del resto alcune testimonianze dell'epoca a indicare in Leonard Leys un attento osservatore della pratica finanziaria e commerciale di Anversa, W. DECOCK, *Theologians and Contract Law* cit., pp. 62-63; cfr. G. DREIJER, *Normative convergence or legal divergence? The legal*

development of General Average in the Southern Low Countries (Fifteenth-Sixteenth Centuries), in *General Average and Risk Management* cit., pp. 193-214.

93 A.M. RIVERA MEDINA, *The mutualization of maritime risk in the Hispanic world (1400-1550)*, in *General Average and Risk Management* cit., pp. 169-91; DREIJER, *Normative convergence or legal divergence?* cit., 207-13; M. GARCÍA GARRALÓN, *General Average and the Hispanic Monarchy in the Early Modern Age (1500-1800)*, in *General Average and Risk Management* cit., pp. 215-55.

94 Cfr. BONACINA, *De contractibus et restitutione tractatus* cit. p. 100a e Antoninus DIANA, *Resolutiones morales*, t. 5, Sumptibus Joannis-Antonii Huguetan, Lugduni 1680, pp. 29b-30a con Carlo TARGA, *Ponderationi sopra la contrattatione maritima* cit., pp. 249-60 e Josephus Laurentius Maria de CASAREGIS, *Discursus Legales de Commercio*, apud Joannem Cajetanum Tartinium & Sanctem Franchium, Florentiae 1719, pp. 95-103.

95 Si vedano, sia pur con interpretazioni contrapposte, DECOCK, *Theologians and Contract Law* cit., pp. 101-214, e G. TODESCHINI, *Come l'acqua e il sangue. Le origini medievali del pensiero economico*, Roma 2021, pp. 101-17.

96 DECOCK, *Theologians and Contract Law* cit., p. 125.

97 TODESCHINI, *Come l'acqua e il sangue* cit., p. 110.

98 L'esempio più chiaro è nel trattato sui contratti e la restituzione del teologo francescano Pietro di Giovanni Olivi; cfr. Pierre de Jean OLIVI, *Traité de contrats*, (ed. par S. PIRON), Paris 2012, p. 258: «Quamvis autem in contractu mercedis pro meretricio sit materia meretricii viciosa et voluntas ad meretricium et ad contractum sue mercedis movens, forma tamen contractus habet in se aliquid veri iuris».

99 Questa circostanza suggerisce indirettamente che il tema della coercizione, caro tanto a Langholm quanto a Decock, non può essere considerato come principio fondante della riflessione scolastica in materia di contratti, ma piuttosto è declinato da teologi e canonisti secondo una modalità casistica. Cfr. TODESCHINI, *Come l'acqua e il sangue* cit., pp. 105-6, 111-2 con LANGHOLM, *The Legacy of Scholasticism* cit., pp. 57-136 e DECOCK, *Theologians and Contract Law* cit., pp. 215-327.

100 Si pensi in particolare a come la condizione di estrema necessità, nella duplice variante della povertà volontaria o involontaria, abbia innescato una ricchissima discussione sui diritti individuali anche in chiave economica. Cfr., oltre ai riferimenti indicati nella nota 49, F. VERAJA, *Le origini della controversia teologica sul contratto di censo nel xiii secolo*, Roma 1960; A.S. BRETT, *Liberty, Right and Nature. Individual Rights in Late Scholastic Thought*, Cambridge 1997; G. TODESCHINI, *Ricchezza francescana. Dalla povertà volontaria alla società di mercato*, Bologna 2004; R. THORNTON, *Franciscan Poverty and Franciscan Economic Thought (1209-1348)*, Leiden 2023.

101 MAZZOTTA, *Theologia moralis* cit., p. 292: «Ex dictis infers quod, qui in tempestate projicit merces alienas, si nullas proprias habet, ad nihil tenetur, etiamsi eas habet apud se depositas ex contractu (excepto pacto assecurationis) quia jure naturae quisque potest a se repellere impedimentum, ne se possit salvare in extremo periculo». Ivi, p. 293: «si verbi gratia in incendio, tempestate et cetera negligas res tibi commodatas, depositas, et cetera [...] non teneris ad restitutionem [...] nisi expresse pactum sit de assecuratione». Tuttavia, nelle pagine dedicate in modo specifico all'assicurazione a premio, non si fa alcun riferimento al getto: ivi, pp. 179-180. DE LUGO, *Disputationum de iustitia et iure* cit., p. 145b.

102 MAZZOTTA, *Theologia moralis* cit., p. 290.