

VITO PIERGIOVANNI

**DOTTRINA E PRASSI  
NELLA FORMAZIONE DEL DIRITTO PORTUALE:  
IL MODELLO GENOVESE**



SOMMARIO: 1. Il diritto portuale e la dottrina giuridica del Medioevo e della prima Età moderna — 2. Le trattazioni specifiche di diritto portuale: J.F. Rethius — 3. L'«Ordonnance de la Marine» del 1681 — 4. La prima organizzazione portuale genovese: i «Salvatores Portus et Moduli» — 5. Le leggi politiche del 1363 — 6. La riforma del Boucicault (1403-1406) e la denominazione «Padri del Comune» — 7. Le nuove leggi del 1459 e 1460-1461 — 8. Il progressivo aumento delle competenze extraportuali — 9. La formazione della Repubblica oligarchica nel 1528 ed i primi riflessi sull'organizzazione portuale — 10. La definitiva riforma del 1588: il distacco tra «Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo» e «Padri di Comune Conservatori del Patrimonio».

1. *Il diritto portuale e la dottrina giuridica del Medioevo e della prima Età moderna.*

Lo sviluppo del diritto marittimo nel Medioevo si qualifica, tra le altre cose, per la convivenza, solo apparentemente contraddittoria, tra una "communis consuetudo", internazionalmente diffusa e rispettata, e le peculiarità dei singoli scali ed empori.

È stato sostenuto, ed io credo correttamente, che «l'esistenza di una "consuetudo maris" generale ed uniforme, alla quale fanno spesso riferimento gli statuti marittimi, non fu incompatibile con l'uso di riviera e con l'uso di porto»<sup>1</sup>; infatti, mentre le figure contrattuali e le forme della responsabilità meglio si prestano a comporre la trama di un tessuto comune, a cui le normative locali progressivamente si adeguano, sono soprattutto le prescrizioni di polizia marittima che appaiono dipendenti e determinate dalle contingenze istituzionali locali. È probabile che la emersione, cauta e ritardata, di modelli generali di regolamentazione portuale abbia avuto la conseguenza di far divenire il diritto por-

---

<sup>1</sup> R. Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, p. 89.

tuale oggetto dell'attenzione dei giuristi in un periodo che, rispetto all'approfondimento di altri aspetti del diritto del mare, può senz'altro considerarsi tardo.

Su questo tema l'eredità del diritto romano non è particolarmente vasta: il punto di partenza è una definizione di Ulpiano, secondo cui « portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur »<sup>2</sup>, che non si arricchisce particolarmente nei secoli successivi; il giurista seicentesco Carlo Targa definirà il porto « seno di mare rinchiuso nel quale si riducono e si trattengono li vascelli per sicurezza loro, e per imbarco, o sbarco di sua gente, e merci, dal quale alcuno, salvo nemici, non può per giustizia essere escluso »<sup>3</sup>.

Sempre Ulpiano aveva classificato il *vectigal portus*, cioè l'insieme dei diritti di scalo pretesi dalle autorità portuali, tra i *publica vectigalia*, ed il porto era ricompreso fra le *res publicae*<sup>4</sup>.

Riparo e sicurezza, strutture atte all'esercizio del commercio, introiti fiscali, sono quindi i tre elementi che la tradizione romana consegna alle elaborazioni dei giuristi dei secoli successivi.

Più che i temi legati alla sovranità, al funzionamento o alla fiscalità, il porto sembra sollecitare nel Medioevo riflessioni legate all'esercizio del commercio.

Come punto di partenza o di arrivo dei viaggi, oppure luogo in cui le merci si caricano, si scaricano o si depositano, il porto diviene un riferimento per l'imputazione di responsabilità, soprattutto di tipo assicurativo.

Questo angolo visuale, dal quale il porto si osserva nelle opere dei giuristi, è ancora predominante nel XVI secolo, quando si pongono le premesse per uno studio scientifico e sistematico del diritto mercantile. La pratica ha imposto la forza delle proprie esigenze che hanno creato una tradizione di studio, di cui è specchio la letteratura commercialistica: se è infatti naturale che di porto si occupi, solo in collega-

---

<sup>2</sup> D. 50.16.59.

<sup>3</sup> C. Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova 1787 (ristampa Torino 1972), p. 187.

<sup>4</sup> M. Chiaudano, *Portolanato*, in «Nuovissimo Digesto Italiano», XIII, Torino 1966, p. 311.

mento con l'assicurazione, un giurista come Santerna, autore di un volume su tale contratto<sup>5</sup> o non ne tratti specificamente la giurisprudenza della Rota civile di Genova, che si esprime sulle controversie volta a volta portate alla sua cognizione<sup>6</sup>, è meno logico che, solo nello stesso contesto assicurativo se ne occupi l'anconitano Benvenuto Stracca, autore del primo trattato organico sul diritto mercantile<sup>7</sup>.

Un'attenzione quindi parziale e settoriale, quella dei giuristi verso il diritto portuale, figlia certo di una prassi che ha maggiore interesse ad approfondire gli aspetti negoziali del diritto del mare, dal momento che l'esercizio del commercio marittimo non sembra condizionato in maniera economicamente consistente da vincoli fiscali e politici espressi nelle normative portuali ancora fortemente qualificate dalle peculiarità locali.

Sono poche ed accidentali, volte più che altro a chiarire forme di responsabilità, le citazioni del Porto nel Consolato del Mare<sup>8</sup>, di uso ormai generalizzato nel bacino del Mediterraneo, ed ancora ai primi del Settecento un giurista come Casaregis (1675 - 1735), certo fra i più importanti della sua epoca, testimonia la persistenza fra i pratici del suddetto indirizzo di studi<sup>9</sup>. Casaregis, però, pur buon conoscitore e divulgatore in altri campi delle più avanzate esperienze europee, non ha recepito che, in tema di porti, la dottrina commercialistica seicentesca ha subito nuove suggestioni teoriche ed ha marciato in una direzione differente da quella tradizionale.

---

<sup>5</sup> P. Santerna, *Tractatus perutilis et quotidianus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum*, in *De Mercatura decisiones et tractatus varii*, Lugduni 1610 (rist. Torino 1971), p. 871.

<sup>6</sup> Sulle sentenze in tema di assicurazione di questo tribunale, V. Piergiovanni, *The rise of the Genoese Civil Rota in the XVIth Century: the "Decisiones de Mercatura" concerning insurance*, in *The Courts and the Development of Commercial Law*, ed. V. Piergiovanni ("Comparative Studies in Continental and Anglo-American Legal History", Bd. 2), Berlin 1987, pp. 23-38.

<sup>7</sup> B. Stracca, *Tractatus de mercatura seu mercatore*, in *De mercatura decisiones* cit., p. 437.

<sup>8</sup> *Il Consolato del Mare colla spiegazione di G.M. Casaregis*, in J.L.M. De Casaregis, *Discursus legales de commercio*, III, Venetiis 1740, capp. 60, 99, 102, 107, 156, 197, 198, 199.

<sup>9</sup> *Ibidem*, II, d. 136, p. 43.

## 2. Le trattazioni specifiche di diritto portuale: J.F. Rethius.

I temi della sovranità sul mare, e quindi anche sui porti, il fondamento e la titolarità delle funzioni fiscali, lasciati in secondo piano, vengono prepotentemente alla ribalta in una scena internazionale che di esse ha bisogno per sostenere pretese di egemonia o per difendere tradizionali trincee di influenza economica e politica.

Intorno al 1650 il professore svedese Johannes Loccenius<sup>10</sup> e, in maniera più estesa, il professore tedesco Franz Stypmann<sup>11</sup>, inseriscono il diritto portuale nella trattazione sistematica del diritto marittimo, mentre un altro studioso tedesco, Johannis Fridericus Rethius scrive una *dissertatio* intitolata *De jure Portuum*<sup>12</sup>. L'opera è ridondante di citazioni dottrinali e di *excursus* dotti, di chiara derivazione umanistica, ma è molto utile per la completezza di informazione e l'intento sistematico in relazione alla materia trattata.

Agli elementi tradizionali della definizione del porto, cioè il luogo chiuso per il ricetto e la sicurezza delle navi e per lo scarico delle merci, si aggiunge l'atto dell'autorità che ne completa la configurazione giuridica e conferisce alle località di scalo marittimo gli *iura portus*<sup>13</sup>.

Il porto rientra tra le *res publicae*, la cui proprietà spetta ad un popolo, mentre l'uso non è riservato ma promiscuo: tale è la tradizione del diritto romano, ma i Principi, per ottenere i mezzi necessari a respingere le incursioni dei nemici e a preservare l'ordine pubblico, si sono appropriati di queste cose pubbliche e comuni e le hanno costituite in regalie<sup>14</sup>.

I Principi demandano la giurisdizione e l'amministrazione del porto a propri funzionari, ed il Rezio ricorda come non esista un comune

---

<sup>10</sup> J. Loccenius, *De iure maritimo et navali*, in *Scriptorum de iure nautico et maritimo fasciculus*, Halae Magdeburgicae 1740, p. 941 e sgg.

<sup>11</sup> F. Stypmannus, *Ius maritimum*, *ibidem*, p. 609 e sgg.

<sup>12</sup> J.F. Rethius, *De jure portuum*, in *Dissertationum Juridicarum Francofurtensium*, V, Francofurti 1746, pp. 11-27.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 12.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 16.

modello di gestione, adeguandosi ognuno alle situazioni ed alle esigenze specifiche dei singoli scali<sup>15</sup>.

I soggetti passivi sono tutti gli operatori portuali, sudditi e stranieri: questi ultimi, infatti, per il solo fatto di entrare nel porto diventano *subditi temporarii* dello Stato, ed anche le merci trasportate in un porto straniero sono soggette alla legislazione locale<sup>16</sup>.

Il principio della libertà di commercio, e quindi di approdo, pur indiscutibile in linea teorica, trova un limite nella difesa delle prerogative dello Stato e nel rispetto delle leggi locali: su tali presupposti è naturale, oltre che impedire l'approdo ai nemici ed ai loro alleati, anche scacciare i pirati, rifiutando il permesso di vendere *in loco* il frutto della loro attività<sup>17</sup>.

Il rispetto della legge del paese ospitante richiede anche atteggiamenti esteriori, quasi da cerimoniale, quali l'ammainamento delle vele e il disarmo delle macchine da guerra nel momento dell'entrata in porto: non una forma di soggezione, ma quasi un saluto alla località ospitante<sup>18</sup>.

Gli obblighi dei naviganti proseguono una volta attraccati, con una serie di controlli fiscali e di polizia: il nocchiero deve dichiarare all'autorità portuale la provenienza e la destinazione finale della nave e il tipo di merci trasportate; a riprova delle sue affermazioni egli presenterà le lettere di commiato dagli altri porti toccati o da quello di partenza ed il certificato delle merci, sulla cui base sarà calcolato il carico fiscale cui la nave dovrà sottostare.

Pur invitando i Principi a non eccedere con le tasse, e con una punta di invidia nei confronti di Olandesi ed Italiani che, a suo parere, eccellono nell'arte di inventare ingegnosi balzelli, Rezio riconosce la necessità di un carico fiscale finalizzato alla manutenzione dei porti per garantire la sicurezza ed il transito delle navi<sup>19</sup>.

La sosta in un porto può avere conseguenze anche per le merci, poi-

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 19.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 20.

ché particolari situazioni o usi locali possono impedire ai proprietari una vendita libera. Si possono dare obblighi di vendita necessaria *in loco* (lo *ius stapulae*); diritti di prelazione o protomisi in favore dei mercanti locali; diritti di rappsaglia (molto diffusi in Italia); vendita per necessità pubblica (soprattutto per prodotti alimentari)<sup>20</sup>.

Altri impedimenti, infine, riguardano le merci in uscita, sulle quali i Principi possono stabilire limitazioni o addirittura divieti<sup>21</sup>.

La dissertazione di Rezio, di cui ho riassunto le argomentazioni principali, disegna, all'interno del diritto del mare, uno spazio di autonomia per quello portuale, isolandone la peculiarità in rapporto soprattutto ai principi generali che regolano la navigazione internazionale. Rimangono impregiudicati gli spazi di autonomia dei singoli Stati ai fini della organizzazione interna delle strutture portuali, per le quali, ricorda lo stesso Autore, valgono non modelli generali ma un ordinamento adeguato alle caratteristiche dei singoli scali<sup>22</sup>.

### 3. L'« *Ordonnance de la Marine* » del 1681.

In quest'ottica, quindi, particolaristica o, se vogliamo nazionale, è da leggere la legislazione organica rappresentata in argomento, dal quarto libro della *Ordonnance de la Marine*, pubblicata in Francia nell'agosto del 1681<sup>23</sup>.

Il titolo *De la police des Ports, Côtes, Rades et Rivages de la mer*, dimostra la chiara intenzione di isolare gli aspetti della amministrazione interna, delineando magistrature, prescrivendo comportamenti e attivando controlli omogenei in tutti i porti del Regno di Francia<sup>24</sup>. È certo che in questo, come in altri campi, le *Ordonnances* hanno una grande valenza unificatoria, ma la materia portuale propone ancora la priorità

---

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>23</sup> Il testo utilizzato è R.J. Valin, *Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, II, La Rochelle 1776.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 447 e sgg.



delle peculiari esigenze dei singoli scali. Ecco, a questo proposito, il parere di Valin, il più famoso commentatore dell'ordinanza marittima:

« La police des ports et havres est un object extremement important, c'est pourquoi notre ordonnance y a fait dans ce titre, et en plusieurs autres, une sérieuse attention. Mais comme il est des ports qui, par leur disposition exigent plus de précautions et de vigilance encore que d'autres, il y a été fait des règlements particuliers, qui, antérieurs ou postérieurs à l'ordonnance, n'en doivent pas moins être exécutés, l'ordonnance n'ayant nullement entendu déroger aux premiers; mais seulement suppléer à ce qui pouvoit y avoir été omis, ni empêcher qu'il ne fut pris dans la suite d'autres précautions que celles qu'elle avoit indiquées »<sup>25</sup>.

L'*Ordonnance*, quindi, si pone come fonte suppletiva rispetto alle regolamentazioni locali, alle quali si riconosce la capacità e l'elasticità necessaria ad adeguare la normativa alle esigenze particolari dello scalo.

4. *La prima organizzazione portuale genovese: i « Salvatores Portus et Moduli ».*

Il breve *excursus* sulle linee di tendenza della dottrina giuridica in tema di diritto portuale, pur proponendo e teorizzando modelli comuni di organizzazione, rimanda, quindi, allo studio delle singole esperienze per la conoscenza delle scelte localmente adottate.

I porti italiani, tra Medioevo ed Età moderna, sono retti da norme, spesso molto antiche, arricchite e perfezionate nel corso dei secoli. La funzionalità delle magistrature rispetto alle esigenze tecniche dei singoli scali e la loro armonizzazione con l'ambiente istituzionale in cui operano, spiegano le scelte diverse che abbiamo di fronte. Un modello ad un tempo accentrato, ma anche articolato, è presente nella monarchia meridionale: a capo di ogni porto un custode, detto portulano, dipendente dal Maestro Portulano della regione; essi esercitano la polizia amministrativa del porto con il controllo delle navi, del carico, l'esazione

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 448.

fiscale, con annessa giurisdizione su tali oggetti. Come tribunale civile e penale funziona l'Ammiragliato. Progressivamente si impongono come tribunali marittimi i Consolati, ed ai portulani rimangono solo le funzioni di polizia portuale<sup>26</sup>.

A Genova, come a Venezia, le magistrature che sovrintendono al porto sono collegiali, e di quella genovese si cercherà di ricostruire le vicende.

Occorre innanzitutto premettere che la magistratura portuale genovese, che già ai suoi primordi sembra corrispondere al modello tracciato dai giuristi sopra citati, smarrisce nel corso dei secoli le sue primigenie caratteristiche.

Dal XIII secolo in avanti, essa risente della centralità della struttura portuale nella vita economica della città: sono chiamate a reggerla persone di provata esperienza, che la mantengono sempre ad un buon livello di efficienza ed affidabilità. Proprio in relazione a tali caratteristiche, la primitiva competenza si complica continuamente con l'attribuzione di mansioni non sempre collegate alla vita portuale, le quali finiscono per reagire negativamente sulla funzionalità dello scalo e della sua gestione. È necessario seguire queste vicende attraverso la legislazione relativa alla magistratura, per comprendere il percorso che ha condotto i reggitori genovesi del XVI secolo a tornare alle origini, limitando strettamente le competenze dell'Ufficio alla gestione dello scalo, in linea, quindi, con altri modelli europei e con le teorie dei giuristi.

È certo ragionevole pensare che la cura del buon funzionamento del porto sia stata un aspetto basilare della politica genovese, sin dai primordi dell'organizzazione cittadina (intorno al 1000); la documentazione a noi pervenuta non consente, però, di proporre ricostruzioni sufficientemente sicure prima del secolo XIV.

Come per tutta la storia istituzionale genovese, dobbiamo ritenere che nel *Magnum Volumen Capitulorum*, raccolto alla fine del XIII secolo, e a noi non pervenuto<sup>27</sup>, fossero regolamentate le competenze dei

---

<sup>26</sup> R. Zeno, *Il Portulano e la sua giurisdizione nell'Italia meridionale*, in « Studi in onore di Enrico Besta », III, Milano 1939, p. 156.

<sup>27</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni di storia giuridica genovese. Il medioevo*, Genova 1983, p. 63.

*Sabarbarii portus et moduli* che, da altre fonti, sappiamo operanti in questo periodo ed addetti alla cura del porto<sup>28</sup>.

Abbiamo, infatti, notizia di un magistrato con questo nome nel 1281, e sappiamo anche che la sua attività viene finanziata con una tassa sui lasciti per le opere pie<sup>29</sup>; esso è infatti subentrato, nel godimento di questo cespite, all'Opera di San Lorenzo, ma ha dovuto accollarsi le spese per la manutenzione della Cattedrale<sup>30</sup>.

Risulta peraltro che lo stesso porto, con annesso molo, ha assunto la configurazione e le prerogative dell'opera pia, per consentire un più agevole afflusso di lasciti e di finanziamenti.

Nei così detti Statuti di Pera, dei primi del 1300, la più antica compilazione genovese di diritto privato, penale e processuale, è sopravvissuto, in conseguenza di una operazione sistematica non perfettamente attuata, un capitolo dal titolo « De non compellendo pro opere Sancti Laurentii vel portus vel moduli dare pignus bandi »: si tratta di facilitazioni concesse a due enti che, per aspetti diversi, risultano di fondamentale importanza per la vita cittadina<sup>31</sup>.

##### 5. *Le leggi politiche del 1363.*

Gli anni tra la fine del XIII e l'inizio del XIV secolo vedono stabilizzarsi una serie di magistrature legate alla navigazione ed al commercio: gli Uffici di Mercanzia e di Robarìa svolgono attività legate al controllo ed alla protezione dei commerci<sup>32</sup>, mentre ai fatti della navigazione sovrintende quello di Gazarìa<sup>33</sup>. I *sabarbarii*, in questo quadro che

---

<sup>28</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova*, Genova 1913, pp. 18-19.

<sup>29</sup> *Leges Genuenses*, a cura di C. Desimoni, L.T. Belgrano, V. Poggi (*Historiae Patriae Monumenta*, XVIII), Torino 1901, coll. 31-32.

<sup>30</sup> V. Polonio, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra tre e quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII (1977), p. 41.

<sup>31</sup> *Statuti della colonia genovese di Pera*, ed. V. Promis, in « Miscellanea di storia italiana », XI (1871), pp. 524 e 567.

<sup>32</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni cit.*, pp. 89 e 91.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 85.

si va componendo, contengono la propria competenza nell'ambito della polizia e della giurisdizione sul porto<sup>34</sup>.

Dal 1340 l'attività dell'Ufficio si può seguire in maniera più precisa ed articolata attraverso i registri contabili<sup>35</sup>, ma il primo, anche se ridotto, nucleo di norme che lo riguardano si ritrova solo nel 1363.

In quest'anno è stata emanata la più antica regolamentazione pubblica genovese a noi pervenuta, dovuta alla volontà del doge Gabriele Adorno<sup>36</sup>: sono tratteggiate le magistrature più importanti, e tra esse i *Salvatores Portus et Moduli*, che hanno alcuni tratti peculiari rispetto agli altri organi dello Stato.

La prima norma, che li riguarda, parte da una premessa generale secondo la quale, quando l'azione del legislatore ha di mira obiettivi di pubblica utilità, è necessario creare condizioni di favore agli operatori che debbono perseguirli.

L'interesse generale è certo presente nell'azione dei *Salvatores* e, per facilitare il loro compito, sono stati predisposti alcuni percorsi procedurali favorevoli.

L'attività dei magistrati si svolge in due direzioni: essi sono deputati *ad custodiam et salvamentum portus*, e sono inoltre tenuti *ad exactionem quantitatum debitarum officio*<sup>37</sup>.

Il primo capo di competenza, cioè la custodia e la salvaguardia del porto, non appare approfondito analiticamente: diritti e doveri degli utenti del porto sono ormai consuetudinariamente fissati, ed il legislatore sente la necessità di ribadire solo tre punti. Per prima cosa si dà ai *Salvatores* "*potestatem inquirendi, procedendi, multandi, condemnandi*" nei confronti di chiunque tenga fuori della propria casa sabbia, sassi, legname o altro materiale che *per viam venti vel pluvie vel male custodie* possa defluire in porto con il rischio di riempirlo: una at-

---

<sup>34</sup> V. Polonio, *L'amministrazione* cit., p. 41 e G.G. Musso, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova* (Ministero per i beni culturali e ambientali, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, LXXXIV), Roma 1975, p. 204 e sgg.

<sup>35</sup> V. Polonio, *L'amministrazione* cit., pp. 156-161.

<sup>36</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni* cit., pp. 111-122.

<sup>37</sup> *Leges Genuenses* cit., cap. 85, col. 333.

tività amministrativa, quindi, articolata nel rilievo dell'infrazione e nella comminazione della sanzione. Questa può essere evitata dal privato solo quando il magistrato, a proprio arbitrio, abbia concesso un termine per l'eliminazione della situazione di pericolo.

Un altro intervento riguarda i fossati antistanti il porto, che devono essere separati dai campi coltivati da un muro costruito a cura e spese dei proprietari di questi ultimi. Gli inadempienti saranno passibili di pena pecuniaria, la cui entità può essere variata dai *Salvatores*, a proprio arbitrio, *considerata condicione persone et modo et causa recusacionis et inobedientie* <sup>38</sup>.

Sempre nell'ambito della salvaguardia dell'ordine interno del porto rientra la competenza giurisdizionale *inter patronos pro dampnis sibi invicem in portu datis*, che non deve interferire però con l'attività dell'Ufficio di Gazaria: il procedimento è sommario e non ammette appello <sup>39</sup>.

Il secondo ed ultimo aspetto della competenza dei *Salvatores*, contemplato dalle norme del 1363, è relativo alle modalità di esazione delle somme dovute, a diverso titolo, alla magistratura, che le utilizzerà per perseguire i propri scopi istituzionali <sup>40</sup>. La procedura di esecuzione contro i debitori si mette in moto su presupposti anche molto labili: è sufficiente che l'Ufficio ritenga la somma dovuta *de iure, vel de consuetudine vel secundum conscientiam*. Il *favor* per la magistratura si risolve in una procedura esecutiva molto rapida, priva di formalità, a cui sono tenuti a collaborare tutti i magistrati dello Stato, anche in deroga alle normali regole processuali previste dagli Statuti a garanzia dei convenuti.

D'altra parte la necessità di sovvenire celermente, oltre che continuamente, alle esigenze dell'Ufficio, emerge da altre due norme che ad esso assegnano rispettivamente gli introiti fiscali sui lupanari e le multe per l'inosservanza della pace fra le fazioni <sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> *Ibidem*, cap. 11, col. 337.

<sup>39</sup> *Ibidem*, cap. 86, col. 335.

<sup>40</sup> *Ibidem*, cap. 85, col. 333.

<sup>41</sup> *Ibidem*, 88 e cap. 89, col. 336.



È previsto anche un obbligo per i *Salvatores*, ed è quello del rendiconto finanziario mensile e di quello annuale, ma, come è stato notato, nelle leggi del 1363 non è specificato a chi vada presentato<sup>42</sup>; fino al 1388 sappiamo, da altra documentazione, che esso è portato al controllo dei *Visitatores*, ufficio della organizzazione privata del debito pubblico, e non dei *Magistri rationales*, che sovrintendono ai conti delle altre magistrature comunali. Personalmente non sono propenso a ritenere che si tratti di uno spossessamento di prerogative pubbliche, ma piuttosto del portato di una organizzazione statale, che diventerà tradizionale per Genova, la quale integra, in maniera molto peculiare, le strutture del debito pubblico nel Comune<sup>43</sup>.

6. *La riforma del Boucicault (1403 - 1406) e la denominazione "Padri del Comune"*.

La riforma patrocinata dal Governatore francese Boucicault nel 1403-1406, che ha costituito un fondamentale momento ordinatorio nelle articolazioni minori dello Stato genovese, riorganizzando piuttosto che innovando i materiali legislativi precedenti, non poteva tralasciare la magistratura portuale<sup>44</sup>.

In realtà, al di là delle competenze, tutte preesistenti, una novità è costituita dall'integrazione della denominazione tradizionale della magistratura, che, d'ora in avanti, si chiamerà *Patres Communis Salvatores Portus et Moduli*<sup>45</sup>.

I riformatori del 1403 non si danno cura di spiegare le ragioni dell'aggiunta "Padri del Comune" che, tra l'altro, nel giro di un cinquan-

---

<sup>42</sup> V. Polonio, *L'amministrazione* cit., p. 43.

<sup>43</sup> Su questo tema, V. Piergiovanni, *Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica raccolti da G. Tarello», XII/1 (1983), pp. 3-46.

<sup>44</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni* cit., p. 143 ss.

<sup>45</sup> *Leges genuenses* cit., coll. 963-976. Gli stessi testi sono in C. Desimoni, *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica Genovese*, Genova 1886, pp. 3-20 (da ora in poi, *Statuto*).

tennio, finirà per soppiantare quella più antica per rimanere l'unica denominazione della magistratura.

Nel capitolo iniziale sulla competenza, il nuovo nome è accostato al vecchio: è facile, ma forse non è sbagliato, ritenere che la nuova denominazione, peraltro ricca di dotte assonanze e reminiscenze, voglia in qualche modo richiamare alla memoria storica della città il legame tradizionale e particolare con il porto, vero simbolo della sua prosperità, ed associarlo alla magistratura che ne cura la manutenzione ed il miglioramento.

Rispetto alle leggi del 1363, scompare il riferimento alla giurisdizione per le controversie relative ai danneggiamenti, in genere urti di navi, all'interno del porto, che rimane all'Ufficio di Gazarla. Viene ripreso, invece, il testo sulla competenza<sup>46</sup>, ma risulta quasi un inutile doppione di un nuovo e più aggiornato decreto, che riprende la materia.

Quest'ultima norma inizia con un invito agli Ufficiali eletti ad adoperare il denaro assegnato loro dal Comune per il compimento di tutte le opere utili e necessarie alla migliore funzionalità delle strutture portuali: viene imposto di esigere e recuperare quanto è dovuto all'Ufficio, a qualsiasi titolo, soprattutto per donazioni, fedecommissi, legati o altre disposizioni *mortis causa*. Spetterà ai Padri del Comune procedere contro coloro che impediscono il corretto funzionamento o che danneggiano il porto, il molo o la darsena con navi o altro: essi possono multare i colpevoli e mandare le sentenze ad esecuzione. Le loro pronunce, infatti, non sono soggette ad alcun tipo di revisione, e gli Ufficiali che le hanno emanate non possono essere sindacati e condannati, a meno che si siano macchiati di comportamenti dolosi<sup>47</sup>.

La competenza sul territorio portuale si allarga, fuori dei ristretti confini dello scalo, a comprendere un potere di intervento su tutto quanto possa danneggiarlo: viene imposto di controllare la pulizia delle strade, per evitare che i rifiuti accumulati finiscano in porto<sup>48</sup>; particolare attenzione è prestata alle fognature, da far purgare almeno due volte

---

<sup>46</sup> *Leges Genuenses* cit., col. 967.

<sup>47</sup> *Ibidem*, col. 963.

<sup>48</sup> *Ibidem*, col. 966.

l'anno<sup>49</sup>; occorre vigilare sul buono stato del materiale da costruzione delle case adiacenti<sup>50</sup>; infine deve essere recuperato e gestito tutto quanto, in spazi e diritti, attorno al porto, spetti al Comune<sup>51</sup>.

In questo stesso spirito è da leggere l'aggiunta, alle competenze dell'Ufficio, della cura dell'acquedotto comunale, inesauribile fonte di litigi e frequente oggetto di legiferazione per gli anni successivi: in ogni caso un impegno costante e non sempre facile per la magistratura<sup>52</sup>.

Anche la pesca nel porto è regolata dai Padri del Comune, ma le autorizzazioni concesse devono essere portate a conoscenza degli organi supremi dello Stato<sup>53</sup>.

Si definisce anche una competenza di controllo su tutte le scritture contabili che prevedono entrate spettanti al Comune: si fissano le modalità di intervento nei confronti dei debitori pubblici, o di chi detenga senza giusto titolo denaro del Comune, o, infine, di chi abbia frodato lo Stato: in questi casi i Padri del Comune, a maggioranza, possono condannare e procedere all'esecuzione nei confronti di privati o di pubblici ufficiali<sup>54</sup>.

L'attività svolta può creare contrasti ed inimicizie, ed è per questo che, mentre ai Padri del Comune vengono concesse garanzie di tipo personale, i loro procedimenti divengono praticamente inattaccabili: si stabilisce, infatti, che i suddetti magistrati non possono subire danni o molestie, in giudizio e fuori, in conseguenza dell'attività d'ufficio; i loro processi, poi, si qualificano per la snellezza e la sommarietà, con decisioni prese *secundum puram et rectam veritatem ac eorum rectas conscientias, habendo maxime respectum ad Deum et veritatem quomodocumque repertam*; contro di esse non è mai possibile appello o altro rimedio di fronte allo stesso o ad altro magistrato dello Stato<sup>55</sup>.

---

<sup>49</sup> *Ibidem*, col. 966.

<sup>50</sup> *Ibidem*, col. 966.

<sup>51</sup> *Ibidem*, col. 967.

<sup>52</sup> *Ibidem*, col. 967.

<sup>53</sup> *Ibidem*, col. 972.

<sup>54</sup> *Ibidem*, coll. 964-965.

<sup>55</sup> *Ibidem*, col. 965.



Alla fine dell'esame delle caratteristiche più salienti della normativa emanata nel 1403, risulta evidente la diversità dei fini che i Padri del Comune devono perseguire, ed emerge l'interessante configurazione di un organo tecnico, con funzioni amministrative e giurisdizionali in uno specifico campo d'azione, individuato sia come territorio, cioè l'area portuale comprensiva degli spazi antistanti allo stesso e di strutture, come l'acquedotto, che con esso sono a vario titolo collegate, sia come persone sottoposte a controllo, identificabili negli addetti ai lavori portuali e negli utenti dello scalo; c'è poi un secondo aspetto della competenza, che fonda una diversa potestà di giurisdizione, di controllo e di iniziativa nei confronti di altri magistrati, al fine di individuare e rivendicare le entrate dello Stato.

Solo una volta espletate queste attività, del tutto estranee alle tecniche portuali, i due campi di competenza tornano ad incontrarsi, in quanto i fondi recuperati sono destinati a finanziare la manutenzione e lo sviluppo dello scalo.

Rimane, comunque, la singolarità di una magistratura che, pur non essendo parte del vertice dello Stato, opera al proprio interno una sintesi di elementi eterogenei, che sembra più tipica degli organi che determinano la politica dello Stato.

#### 7. *Le nuove leggi del 1459 e 1460-61.*

Una nuova riforma della magistratura si ha nel 1459, quando, in conseguenza delle richieste dei Padri del Comune, che lamentano, oltre alla obsolescenza di talune norme, anche alcune carenze di previsione, il Governatore e gli Anziani affidano agli stessi magistrati in carica un compito di revisione<sup>56</sup>.

Il risultato finale comprende, oltre ai capitoli già raccolti nel 1403, una decina di nuovi testi, che formalizzano normativamente alcune attività già svolte dall'Ufficio e chiariscono le modalità di acquisizione di nuovi cespiti finanziari.

---

<sup>56</sup> *Statuto*, cap. V, p. 3.

Si ribadisce, infatti, l'obbligo per tutti i magistrati, compresi i Consoli delle Arti, di denunciare ai Padri del Comune le pene pecuniarie comminate, onde consentire agli stessi di mettere in atto le procedure sommarie per incassare la parte loro spettante<sup>57</sup>.

Sono riportati poi i *Capitula Postriboli*, con minuziosa previsione delle regole fiscali e di ordine pubblico che presiedono a questo insediamento, sito ai limiti della città e i cui introiti rimangono ai Padri del Comune<sup>58</sup>.

Di grande interesse, per completare analiticamente la conoscenza della competenza della magistratura, sono poi le regole relative alle tasse di entrata e di uscita dal porto<sup>59</sup>; alle modalità dello *iactus*<sup>60</sup>; agli obblighi di cessione di parte del carico di grano, che l'Ufficio provvederà direttamente a vendere, per le navi che trasportano il cereale a Genova<sup>61</sup>; al dovere dei Padri del Comune di procedere alla confisca di vele e timoni decisa da qualche altro magistrato<sup>62</sup>.

L'opera di formalizzazione delle Regole della magistratura si completa nei due anni successivi (1460-61) con nuove norme e con il recupero di altre più vecchie, che erano state accantonate.

L'occasione specifica sembra derivata da una grande tempesta che ha colpito il porto ed ha reso necessari una pulizia dei fondali ed altri interventi straordinari: si dà facoltà ai Padri del Comune, oltre che di precettare navi ed equipaggi presenti in porto, per liberarlo dai navigli sommersi, di sostenere anche le spese necessarie, attingendo alle proprie disponibilità oppure rivolgendosi al Governatore ed agli Anziani perché provvedano diversamente<sup>63</sup>.

La conseguenza più grave della tempesta è stato il danneggiamento del molo, alla cui funzionalità tutta la cittadinanza si mostra interes-

---

<sup>57</sup> *Statuto*, cap. XVIII, p. 23.

<sup>58</sup> *Statuto*, cap. XXIV, p. 27.

<sup>59</sup> *Statuto*, cap. XVIII, p. 22.

<sup>60</sup> *Statuto*, cap. XVIII, p. 22.

<sup>61</sup> *Statuto*, cap. XVI, p. 21.

<sup>62</sup> *Statuto*, cap. XX, p. 24.

<sup>63</sup> *Statuto*, cap. XXIX, p. 38.

sata: si tiene, infatti, una assemblea a cui partecipano, con il Governatore e gli Anziani, l'Ufficio di Moneta e quelli di Provisione e di San Giorgio. Nella discussione si ripropone ancora una volta un topos tradizionale della riflessione politica genovese, secondo cui l'avarizia della terra ligure fa sì che lo sbocco economico naturale per i Genovesi sia il mare: è necessario, quindi, curare al meglio le strutture portuali e, se può essere utile, ci si deve rivolgere per consulenza ad ingegneri stranieri. Un giureconsulto, Battista di Goano<sup>64</sup>, propone, infine, una soluzione più immediatamente accessibile, che consiste nell'aggiungere ai Padri del Comune altri quattro ufficiali con il compito specifico di pulire il porto, ricostruire il molo e, soprattutto, reperire i fondi necessari alla bisogna.

La proposta viene approvata ed i nuovi eletti si preoccupano di rispolverare vecchi provvedimenti finanziari che, opportunamente riapplicati, servono ad accrescere le entrate, e quindi, le possibilità di spesa, della magistratura<sup>65</sup>.

#### 8. *Il progressivo aumento delle competenze extraportuali.*

Nei decenni successivi un momento significativo nella produzione normativa riguardante i Padri del Comune si coglie negli ultimi quindici anni del secolo XV, soprattutto con i Dogati del Cardinale Paolo di Campofregoso e di Agostino Adorno.

È proprio il Doge Cardinale che tende ad allargare le competenze della magistratura, assegnandole mansioni non sempre in linea con la sua attività tradizionale, soprattutto in campo suntuario.

Con un primo decreto del febbraio 1487, "contra sponsos", il Doge intende limitare i convivi ed i donativi: ai contravventori saranno applicate pene, esatte dai Padri del Comune<sup>66</sup>. La novità consiste nella proposta di rivolgersi per l'incasso anche alle colonne di San Giorgio,

---

<sup>64</sup> *Statuto*, cap. XXXI, p. 39.

<sup>65</sup> *Statuto*, capp. XXXIII - XXXVIII, pp. 44-48.

<sup>66</sup> *Statuto*, cap. XLIX, p. 54.

ed i Protettori sono costretti ad accettare questa nuova regolamentazione.

La materia è comunque vasta e complessa e si costituisce anche una commissione che la approfondisca: la risposta si ha qualche mese dopo, con la riaffermazione del divieto di pompe eccessive, che i Padri del Comune possono reprimere valendosi di un procedimento sommario e con esecuzione *etiam manu regia et militari*. La singolarità del provvedimento consiste nell'aggiunta personale da parte del Cardinale Doge di una pena canonica di estrema gravità, la *excommunicatio latae sententiae* <sup>67</sup>.

Questa doppia natura del reggitore e prelado genovese si volge però anche contro persone e prerogative ecclesiastiche: i Padri del Comune dovranno esigere le pene comminate a chi abbia violato il divieto di donazioni a chierici e monache <sup>68</sup>. Dal suo successore, il Doge Agostino Adorno, viene anche previsto il divieto di cedere terre, case o altri beni monastici e di fare spese eccessive nelle cerimonie di investitura di novizi <sup>69</sup>.

Ancora i Padri del Comune, oltre ad occuparsi di porto, molo, acquedotto, spese ed entrate, devono occuparsi delle tasse dei dottori giuristi e dei medici <sup>70</sup>; di pene per chi ospita servi fuggitivi <sup>71</sup>; di contrasegni obbligatori per gli Ebrei <sup>72</sup>; di lunghezza dei procedimenti giudiziari con pene per i giudici <sup>73</sup>; delle spese per l'organo di San Lorenzo <sup>74</sup>; delle coltivazioni addossate alle mura <sup>75</sup>; dei cartolari dell'Ufficio di Moneta <sup>76</sup>; della collocazione delle botteghe e dei banchi degli artigiani (soprattutto controllati sono i farmacisti, che dispensano medicine

---

<sup>67</sup> *Statuto*, cap. LI, p. 71.

<sup>68</sup> *Statuto*, cap. C, p. 165.

<sup>69</sup> *Statuto*, cap. LIV, p. 78.

<sup>70</sup> *Statuto*, cap. XLVIII, p. 67 e cap. XLIX, p. 68.

<sup>71</sup> *Statuto*, cap. LXXV, p. 132.

<sup>72</sup> *Statuto*, cap. XCVIII, p. 161.

<sup>73</sup> *Statuto*, cap. LVI, p. 84.

<sup>74</sup> *Statuto*, cap. LVIII, p. 90.

<sup>75</sup> *Statuto*, cap. LX, p. 92.

<sup>76</sup> *Statuto*, cap. LXXIII, p. 130.

spesso inutili o dannose)<sup>77</sup>; delle nuove costruzioni urbane<sup>78</sup>.

Il decreto più importante, relativo alla primigenia attività istituzionale della magistratura, riguarda la Darsena: nel 1488, il Cardinale Doge Paolo di Campofregoso, ritenendo la Darsena mal governata, cioè senza il debito amore e la diligenza necessaria, al punto da rischiare la distruzione e da togliere decoro e utili allo Stato, crede opportuno che essa *cura et diligentia restauretur et perficiatur*<sup>79</sup>. Il compito spetterà ai Padri del Comune *quibus rerum communium specialis cura demandata est et quorum in rempublicam studia et officia apud omnes spectatissima sunt*.

Nel 1503 i Padri del Comune chiedono una maggiorazione di entrate proprio per ben ottemperare al compito della manutenzione della Darsena<sup>80</sup>.

E proprio nelle parole del Doge Cardinale, sopra riportate, si può meglio leggere l'evoluzione della magistratura, il cui prestigio tecnico e professionale, garantito da una attività ormai quasi biscolare, la porta ad essere un punto di riferimento istituzionale, di affidabilità e sicurezza per i reggitori dello Stato, che continuano ad investirla di compiti in settori lontani dalla sua attività istituzionale.

È forse questo il periodo di maggiore splendore della magistratura, i cui membri, in un decreto del Senato del 1518, vengono addirittura definiti *Patres Patriae*<sup>81</sup>.

Anche il sistema di elezione, che prevede la sostituzione annuale di un membro, è stato studiato, come afferma un decreto del 1510, per non arrecare danni, per inesperienza, alle opere iniziate ed ai diritti del Comune<sup>82</sup>.

---

<sup>77</sup> *Statuto*, capp. XCIV e XCV, p. 160 e cap. XCIC, p. 164.

<sup>78</sup> *Statuto*, cap. LXXXVI, p. 148 e cap. LXXXVIII, p. 150.

<sup>79</sup> *Statuto*, cap. LII, p. 75.

<sup>80</sup> *Statuto*, cap. CII, p. 168.

<sup>81</sup> *Statuto*, cap. CX, p. 181 e p. XXXI.

<sup>82</sup> *Statuto*, cap. CVI, p. 175.

9. *La formazione della Repubblica oligarchica nel 1528 ed i primi riflessi sull'organizzazione portuale.*

Dalla entrata in vigore delle nuove leggi costituzionali del 1528 al 1572, anno della prima consistente riforma della magistratura, la normativa riguardante i Padri del Comune non sembra mutare la tendenza che li vede come un organo di polizia urbana oltre che portuale.

Molteplici sono, anche in questo periodo, le norme finalizzate a meglio regolamentare l'urbanistica cittadina, che si trova in una fase di grande sviluppo<sup>83</sup>.

Sembra anche di poter rilevare uno sviluppo di competenze extra-urbane, in quanto vediamo i Padri del Comune chiamati a regolamentare le occupazioni di spazi sul litorale<sup>84</sup> (ed in questi casi si costituiscono in tribunale, incamerando la metà delle pene comminate); o di orti nella piana del Bisagno<sup>85</sup>; o delle case costruite a Vado che, in evidente odio a Savona, hanno l'obbligo di innalzare lo stemma genovese<sup>86</sup>.

Solo tre norme sembrano contrastare la tendenza all'accumulo delle competenze, operando nel senso di sollevare gli ufficiali dalle troppe incombenze. La prima, del 1539, ritiene opportuno, per non distoglierli troppo dalle cure del porto, sottrarre ai Padri del Comune le cause delle Arti, che diventano di competenza dei Sindacatori minori<sup>87</sup>. La diminuzione di potere in questo campo non deve essere gradita ai magistrati che, nel 1547, ottengono di essere giudici nel valutare sia la correttezza delle elezioni dei Consoli delle Arti che l'esistenza dei requisiti di ammissione degli aspiranti alle Arti medesime<sup>88</sup>.

---

<sup>83</sup> E. Poleggi, *Strada Nuova. Una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968, p. 43 e sgg.

<sup>84</sup> *Statuto*, cap. CLXVIII, p. 264.

<sup>85</sup> *Statuto*, cap. CLXIX, p. 266.

<sup>86</sup> *Statuto*, cap. CLXXII, p. 268.

<sup>87</sup> *Statuto*, cap. CXLII, p. 228.

<sup>88</sup> *Statuto*, cap. CLIX, p. 252.

Una seconda norma, del 1545, toglie alla magistratura la competenza sui postriboli, che passa al Collegio dei Procuratori<sup>89</sup>.

Una terza norma, infine, del 1571, elimina una prassi ritenuta illegale, facendo divieto ai Padri del Comune di disporre di somme investite in luoghi di San Giorgio senza una preventiva autorizzazione del Senato<sup>90</sup>.

Dal 1572 al 1588 si assiste, per la magistratura, ad una fase di riforme, che si allinea ad un processo di maggiore modernità e funzionalità della macchina amministrativa di tutto lo Stato Genovese<sup>91</sup>.

Nel 1572 i Padri del Comune si presentano dinanzi ai Serenissimi Collegi

« esponendo che per manifesta prova conoscano che per molte cure che hanno, et per la quantità delle occupazioni che per giornata li sopraionano per la conservatione et ampliacione del molo et porto, far nettar ponti e gabbioli per provvedere che li terreni, zetti, et altre immonditie della città siano condotti et portati alli dovuti tempi nelli luoghi soliti et destinati, perché la città sia astricata, il condotto in ogni tempo abbondare di aqua alli cannoni, perché quella ne' tempi di bisogni non sia presa e defraudata. Per procurare che il solo et aere publico delle strade et piazze publiche che non sia da particolari impedito. E perché le spese che alla giornata si fanno per le sopraddette cose potessero esser ben ordinate et curate, e perché li debitori di tasse toccanti a pagare a quei tali et altre cose fussero diligentemente riscosse et eseguite, cose principalissime per le quali il loro magistrato de Padri del Comune è stato instituito, et molti altri particolari ad esso spettanti, converrebbe finalmente non potendo il magistrato solo di tre attendere a tanto carico, sotto benigna correctione sempre di loro Signorie Ill.me far elettione di tre prestantissimi cittadini che sieme con loro il tutto potessero ben eseguire secondo li infrascritti capitoli per loro presentati... »<sup>92</sup>.

Il carico di lavoro è quindi divenuto eccessivo e, come si vede dal-

---

<sup>89</sup> *Statuto*, cap. CLIII, p. 246.

<sup>90</sup> *Statuto*, cap. CXCIV, p. 300.

<sup>91</sup> V. Piergiovanni, *Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo*, in « Studi Genuensi », 4 (1986), pp. 23-37.

<sup>92</sup> *Statuto*, p. 305.

la descrizione delle maggiori incombenze presentate dagli ufficiali, la cura del porto sembra solo uno dei compiti principali.

I Collegi approvano la proposta, ma contestualmente operano un primo intervento di razionalizzazione, deliberando

«... che esso magistrato da sei repartirà le cure in questo modo, due di essi per sei mesi attenderanno alla scrittura, cura delle spese et sborso di tasse, et essigentia de debitori, conservatione de stabili et mobili spettanti al Comune tanto nella città quanto in tutto il suo distretto, et loro dipendenze...»<sup>93</sup>.

Non appartiene alla stessa logica razionalizzatrice, invece, un provvedimento del 1576 che, malgrado l'istituzione della Rota, conserva l'autorità criminale ad alcune magistrature, tra cui i Padri del Comune.

È stato ben ricostruito da Savelli il contesto del contrasto politico che vede il Senato impegnato a depotenziare la Rota criminale con pretestuose motivazioni<sup>94</sup>: si afferma, ad esempio, che lasciare un certo tipo di cause alla cognizione dei giudici rotali

«apporteria grandissima confusione et impedimento al maneggio et governo del Stato et particolarmente di quelli uffici et Magistrati, essendo tutte le cose che si trattano dinanzi da essi di natura che non comportano longhezza o rigore di libelli et di processi, come bisogneria che osservassero li giudici criminali, ma conviene che siano eseguite colli termini et forme delle regole di essi uffici et Magistrati...»<sup>95</sup>.

Si tratta certo di un provvedimento importante, che sarà ribadito nel 1653, quando si riterrà opportuno portare il giudizio su alcune malversazioni dinanzi ai Padri del Comune piuttosto che alla Rota criminale<sup>96</sup>, ma esso è frutto di un contrasto politico-istituzionale e non di un disegno di riorganizzazione burocratica.

---

<sup>93</sup> *Statuto*, p. 306.

<sup>94</sup> R. Savelli, *Potere e giustizia. Documenti per la storia della Rota criminale a Genova alla fine del '500*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica raccolti da G. Tarello», V (1975), p. 71.

<sup>95</sup> *Statuto*, cap. CCXIX, p. 323.

<sup>96</sup> *Statuto*, cap. CCXCVI, p. 425.



10. *La definitiva riforma del 1588: il distacco tra « Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo » e « Padri di Comune Conservatori del Patrimonio ».*

La logica razionalizzatrice è sottesa, invece, alla riforma più importante e definitiva, nel senso che rimarrà in vita sino alla fine della Repubblica, e ha luogo nel 1588<sup>97</sup>.

Ancora una volta le ragioni della inefficienza della Magistratura, oberata da troppi compiti, vengono poste alla base di una richiesta di riforma che, al contrario che in passato, non si pensa di tacitare con il semplice aumento del numero degli ufficiali.

Nel testo che accompagna la proposta di riforma, si ricorda l'importanza del porto e la situazione ormai deteriorata al punto che

«...da tempo in qua per le immonditie, gietti et altro che in detto porto si ritrovano, è ridotto a tale che a pena un vassello di qualche portata per il poco fondo vi ha luogo, e che di più per ogni fortuna di mare si può temere della perdita de vasselli che in essi concorrono, per il che, se a ciò non vien dato il dovuto riparo, senza dubbio che si ridurrà del tutto a imperfettione. E se ben a' Magnifici Padri di Comune è data cura per la evacuatione e mantenimento di esso niente di meno essendo essi occupati in altre cose di non poco rilievo non ponno continuamente, come bisognerebbe, attendere alla opera suddetta...»<sup>98</sup>.

La soluzione proposta è la creazione di una nuova magistratura che si prenda carico di tutta una serie di incombenze che, al momento, impediscono ai Padri del Comune di perseguire i loro compiti primigeni e più importanti per la economia cittadina.

È necessario quindi « Riformare il magistrato de Padri di Comune dividendo le cure et esso magistrato riducendo in due... »<sup>99</sup>; il primo si denominerà, tornando all'antico, « Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo », mentre il secondo prenderà il nome di « Padri di Comune Conservatori del Patrimonio ».

---

<sup>97</sup> *Statuto*, cap. CCXLIX, p. 364.

<sup>98</sup> *Ibidem*, p. 369.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p. 364.

Dopo qualche secolo, quindi, si ricostruisce una magistratura portuale, e attorno ad essa si ricompongono anche i contenuti di una competenza specifica, che val la pena di riportare.

In primo luogo la gestione e la manutenzione ordinaria del porto e delle sue adiacenze: si dice nel testo che ai nuovi Conservatori

«...resti appoggiata la cava di Carignano, di dove si levano le pietre per la reparatione del mole, il pontone, il porto, mole e darsina; parimenti la purgatione di esso porto darsina e spiaggette, et similmente l'evacuazioni de gabbioli, ristoratione di esso così nella città come fuori ne fossati ed altri luoghi, che rispondono nel porto e derivano dalle valli e ville convicine; purgar la terra e luoghi convicini di gietti immonditie et altre materie, che ponno nuocere al porto, così dentro come fuori con i suoi dipendenti, con la solita autorità giurisdittione e balia competente a' detti Padri di Comune Conservatori del Porto e mole così per le leggi come per le consuetudini...»<sup>100</sup>.

In secondo luogo i Conservatori si devono preoccupare degli interventi straordinari:

«...Spetti anco a detti Padri di Comune conservatori del porto e mole, a maggior chiarezza, cura d'ogni e qualunque purgatione et evacuazione che occorresse fosse necessario farsi così del porto come della darsina, fabbrica dei ponti del mare, et altre passionate ossia palificate che per conservatione del porto vogliono di tempo in tempo farsi, i quali habbiano la sola autorità da incatenare navi et altri navigli così nel porto come nella giurisdittione, conforme in tutto agli ordini e consuetudini della città...»<sup>101</sup>.

Devono poi provvedere «...alla custodia e spesa della lanterna o sia torre di Capo di Faro...»<sup>102</sup>.

Spetta ai Conservatori controllare che «...si vigili che li gietti che se portano per mare siano portati e sbarcati verso la spiaggia di S. Pier d'Arena oltra a' termini statuiti tra la Coscia e la casa che si chiama del Commune, et che il custode servi gl'ordini e usi le diligenze solite...»<sup>103</sup>.

---

<sup>100</sup> *Ibidem.*

<sup>101</sup> *Ibidem.*

<sup>102</sup> *Ibidem*, p. 365.

<sup>103</sup> *Ibidem.*

Rimane anche di loro competenza

«...dar licenza a' patroni delle navi e navigli di risarcire essi loro vasselli secondo che alla giornata occorresse così nel porto come fuori, o denegargliela, servati però sempre i decreti e gli ordini della magnifica Camera, e detti patroni costringere ad assicurare e dar li soliti pegni in Camera, così per quanto fossero debitori come per la osservazione degli ordini di Camera, e parimente farli ricuperare, cioè depositare così dai padroni delle fabbriche come da' mulattieri, barcaruoli, operarii, lavoratori, mastri di cazzuola e simili sorte di persone, et altri chi maneggiano gietti nella città e fuori, e massime nel porto, da chi maneggia gietti, savorre, immonditie, et altre cose simili per l'osservazione degli ordini come sopra, per la somma che dichiarassero ... »<sup>104</sup>.

Il potere di polizia della magistratura giunge poi a «...fermare et impedire fabriche et fare altri ordini per divertire il danno del porto si come far potevano a loro giudizio ... »<sup>105</sup>.

Viene, infine, a complemento di tutto quanto detto, ribadito che

«...Et per dare ordine et esecuzione alle cose suddette per la conservazione del porto, mole, e fabrica di esso con suoi dipendenti et emergenti come sopra, habbi tutta autorità facultà giuriditione che per gli ordini e per le antiche consuetudini competono e spettano, spettavano e competevano a magnifici Padri di Comune che hora sono et far quelle gride et ordini che fossero necessari secondo il solito ... »<sup>106</sup>.

Si ricompone, quindi, con questa legge, un insieme di competenze strettamente legate all'attività portuale. Nella stessa norma, come si è detto, si crea il Magistrato dei «Padri di Comune Conservatori del Patrimonio », ai quali resta affidato

«... tutto il resto che al presente ha il magistrato di Padri di Commune, così delle cose ordinarie che per natura dell'ufficio ordinate per leggi statuti e consuetudini, come delle delegate e del patrimonio stesso spettanti in qual si voglia modo a essa magnifica camera, così de luoghi delle compere di San Georgio come de beni stabili, debitori e qual si voglia altra cosa che spettasse o vero appartenesse a esso magistrato; a tale che detti Conservatori del

---

<sup>104</sup> *Ibidem.*

<sup>105</sup> *Ibidem.*

<sup>106</sup> *Ibidem.*

porto e mole solamente s'intromettono in le cose sopra assignate a loro carico, e tutto il resto spetti a prefati Conservatori del Patrimonio, e così di far pagare ogni spesa che alla giornata occorrerà farsi per detto magistrato de conservatori del Porto e mole, e che da esso gli fosse fatto mandato. Poi che detto Magistrato del Patrimonio havrà cura di tutto il maneggio del denaro, così in Camera come fuori, di qual si vogli introito suffragio e sovventione che fossero fatte a beneficio di detta Camera, le quali cose tutte spettino al detto magistrato dei Conservatori del patrimonio che di tutto terrà conto e scrittura . . . »<sup>107</sup>.

Con questa riforma, che introduce un elemento di razionalizzazione in un settore fondamentale per l'economia genovese, e che si colloca in un periodo nel quale lo Stato si arricchisce di una serie di articolazioni istituzionali che tendono a controllare gli aspetti più rilevanti della vita pubblica, la vicenda della magistratura portuale può dirsi conclusa.

Nei due secoli successivi, essa continuerà la sua attività ordinaria, regolamentata definitivamente da tale legge.

L'opera di depurazione da tutte le incrostazioni e competenze extra-portuali, che si erano sovrapposte nel tempo, se ne limita il rilievo politico, riporta però la magistratura genovese in ambiti operativi che sono tipici dei consimili organi presenti in altre nazioni europee, e fa ritenere valide ed estensibili anche ad essa le considerazioni teoriche e generali, di cui si è detto all'inizio, elaborate dai giuristi del tempo in tema di diritto portuale.

---

<sup>107</sup> *Ibidem*, p. 366.