

Riccardo Ferrante

## La cultura giuridica nell'Alto Adriatico: commercio, diritto e istituzioni tra XVIII e XIX secolo

ABSTRACT: The article examines some contributions of the legal and political culture from Trieste (XVIII/XIX Century) about port, “porto franco”, commerce and insurances (Zinzendorf, Pittoni, Giuliani, Gabbiati, Rossetti, Metrà...).

KEY WORDS: Legal culture, porto franco, commerce, insurance, Trieste, XVIII century, XIX century

Il tema della portualità, e del traffico mercantile marittimo, visto nel suo sviluppo storico, è stato tradizionalmente oggetto di ricerche attente, sia sul fronte storico-economico, che storico-giuridico e storico-istituzionale. Ovviamente si è trattato di ricerche che hanno riguardato le maggiori piazze commerciali-marittime mediterranee e dell'area italiana in particolare<sup>1</sup>. Lo studio dell'organizzazione economica e di quella istituzionale ha poi subito una particolare piegatura là dove l'istituzione del porto franco è stata un passaggio nodale in alcune fasi dell'età moderna. Esperienze specifiche, con particolarità legate al dato contesto geo-politico; esperienze *storiche*, va sottolineato.

A Trieste, e proprio nell'ultimissimo periodo, il tema è stato rivitalizzato anche dal dibattito politico, non senza lo sforzo di un puntiglioso argomentare giuridico<sup>2</sup>. Per come fatto, pare talvolta una riesumazione scomposta, che proprio della storia fa abuso. Le tendenze indipendentistico-radicali prediligono la dimensione epico-favolistica, cioè totalmente antistorica, e il “porto franco” (che evoca libertà, specialità, ricchezza, felice alterità) si presta bene a operazioni nostalgiche, senza tener conto di un contesto (l'area mediterranea e il XXI secolo) nel frattempo totalmente mutato. La storia, va ripetuto fino allo sfinimento, è fondamentale per interpretare il presente e soprattutto il futuro, ma di per sé non torna indietro tale e quale, mai.

Criterio guida, per una storia presa sul serio, è sempre quello dello studio e del rispetto delle fonti, che possono essere anche riprese, ristudiate e diversamente interpretate, ma sempre senza pericolose proiezioni sui tempi successivi, senza imbarazzanti (per uno storico di professione) riproposizioni.

<sup>1</sup> Rimane un modello G. Doria - P. Massa Piergiovanni (curr.), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova profili organizzativi e politica gestionale (sec. XII-XVIII)*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, XXVIII (CII), fasc. I (1988).

<sup>2</sup> Emblematico in questo senso F. Querci-F. Trampus-F. Lodato, *Internazionalità e storicità del porto franco di Trieste. Centro commerciale-emporiale-transitario globale*, Trieste 2001.

Un, magari piccolo, contributo si può ad esempio dare riprendendo in esame il periodo a cavallo tra il tramonto dell'Illuminismo e il sorgere della nuova fase ottocentesca, quella delle nazioni e del diritto codificato. Proprio in quel frangente Trieste offre infatti alcuni spunti di grande rilievo, contributi di personalità che operano nelle istituzioni, nel dibattito culturale, nella prassi economica e giuridica. Nello specifico, il contesto normativo, rappresentato dal diritto commerciale marittimo e dal diritto portuale, appare in questa fase (si diceva tra Sette e Ottocento) di particolare, ma interessantissima, complessità.

Il Litorale adriatico è uno dei domini italiani in cui gli Asburgo si trovarono lungo il Settecento a dover imporre un particolare modello amministrativo, specifiche scelte di politica economica e di politica del diritto<sup>3</sup>. Nel complesso si trattò di un lungo e tormentato processo di trasformazione giuridico-istituzionale volto a collocare in modo stabile la città giuliana, e tutto il litorale alto adriatico, nel sistema statale austriaco, tra dispotismo illuminato e tradizione municipale italiana.

All'inizio del secolo XVIII la città non aveva ancora imboccato la strada di quello straordinario sviluppo economico e sociale destinato ad innescarsi di lì a poco. L'avvio fu dato dalla "sicura e libera navigazione del mare Adriatico" disposta con diploma imperiale nel 1717 e dalla istituzione del porto franco nel 1719 ("temporaneamente", e insieme a quello di Fiume); dalla piccola realtà municipale era nata la Trieste moderna – come da sempre la storiografia indica – ma la spinta definitiva venne infine dalla scelta di Maria Teresa di trasformare Trieste, anche attraverso imponenti interventi urbanistici, nel principale "emporio del riassetto hinterland centro-orientale europeo"<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Il Litorale era parte degli *Erbländer*, i "paesi ereditari". Circa il quadro generale cfr. G. Klingenstein, *Riforma e crisi: la monarchia austriaca sotto Maria Teresa e Giuseppe II. Tentativo di un'interpretazione*, in P. Schiera (cur.), *La dinamica statale austriaca nel XVIII e XIX secolo. Strutture e tendenze di storia costituzionale prima e dopo Maria Teresa*, Bologna 1981, pp. 93-125.

<sup>4</sup> A. Stella, *Il Comune di Trieste*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, XVII: *I Ducati padani, Trento e Trieste*, Torino 1979, p. 654. Cfr. E. Faber, *Litorale austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland 1700-1780*, Graz, Steiermärkisches Landesarchiv 1995; Ead., *Riforme statali nel Litorale austriaco nel secondo Settecento*, in F. Agostini (cur.), *L'area alto-adriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*, Venezia 1998, p. 423 ss.; Ead., *Territorio e amministrazione*, in R. Finzi-L. Panariti-G. Panjek (curr.), *Storia economica e sociale di Trieste*, II: *La città dei traffici 1719-1918*, Trieste 2003, pp. 21-53. Un complessivo quadro di riferimento storico-economico in G. Panjek, *Una "commercial officina" fra vie di mare e di terra*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, cit., pp. 235-348. Più in particolare sugli aspetti di tipo giuridico-istituzionale D. Torbianelli Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative a Trieste da Carlo VI a Leopoldo II*, Milano 1971, pp. 49 ss., e Ead., *L'area alto adriatica tra sovranità imperiale e autonomia locale*, Trieste 2002, pp. 46-59 e 223-234; per il periodo immediatamente precedente, cfr. R. Pavanello, *L'amministrazione giudiziaria a Trieste da Leopoldo I a Maria Teresa. I - L'età anteriore al porto franco*, Trieste 1982. Fondamentale rimane E. Apih., *La società triestina nel secolo XVIII*, Torino 1957; inoltre cfr. G. Cervani, *Aspetti della vita economica di Trieste alla fine del sec. XVIII. Una statistica di negozianti e di uomini di affari*, in Id., *La borghesia triestina nell'età del Risorgimento. Figure e problemi*, Udine 1969 (dove si veda anche "L'anima mercantile" di Trieste nella prima metà dell'Ottocento, pp. 29-59). Di Cervani, anche con riferimento a quanto sinteticamente si illustrerà in seguito, cfr. ancora *Il Litorale austriaco dal Settecento alla Costituzione di dicembre del 1867*, Udine 1979.

Quanto all'amministrazione della giustizia Giudice ordinario nel civile e nel criminale erano rispettivamente il Vicario e il Giudice dei malefici; il Tribunale d'appello era costituito dal Capitano della città, e poi – a seconda di chi avesse giudicato in primo grado – dal Vicario e dal Provvisore anziano del comune (cause decise dai Giudici e Rettori), o dai Giudici e Rettori (cause decise dal Vicario)<sup>5</sup>. Dal 1723 le cause mercantili e marittime furono sottoposte a un tribunale mercantile, di prima istanza e di secondo grado<sup>6</sup>.

Nel 1749 – con la *Erbländische Hauptverfassung* che ridisegnò il quadro amministrativo austriaco – si istituì una provincia mercantile del litorale. La città, governata da un Intendente e Capitano civile, era posta a capitale di un ampio *österreichisches Küstenland* che da Aquileia scendeva fino alle coste dalmate e comprendeva anche le città di Fiume e Segna<sup>7</sup>. L'Intendenza Commerciale, istituita originariamente nel 1731 ("Soprintendenza commerciale del Litorale austriaco"), tra il 1749 e il 1752 "venne trasformandosi da ufficio deputato alla disciplina e vigilanza del commercio e della navigazione ad organo di governo con competenze generalizzate"<sup>8</sup>. L'Intendenza commerciale, però, pur richiamandosi a una specifica attitudine locale non era stigma di autonomia, ma rispondeva direttamente a Vienna: la lesione delle libertà cittadine tradizionali era ormai evidentissima. Ecco perché il patriziato locale avrebbe tentato a più riprese di opporsi alle scelte teresiane che pure erano destinate ad essere la più straordinaria *chance* di crescita, non solo economica, che il municipio giuliano abbia mai avuto. Ed infatti, ad opera di un vivace e composito gruppo di operatori stranieri, si ebbe un rapido sviluppo dell'attività mercantile e dell'industria manifatturiera (poi arriveranno la cantieristica e le compagnie assicurative)<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> R. Pavanello, *Sugli organi giurisdizionali a Trieste nella prima metà del secolo XVIII*, in "Archeografo triestino", serie IV, XXXI-XXXIII (LXXX-LXXXI), 1969-1970, pp. 63-74; Id., *L'organizzazione giudiziaria austriaca a Trieste da Maria Teresa al 1848*, in "Archeografo triestino", serie IV, LIX/1 (CVII), 1999, p. 483 ss.; Id., *Da magistrati del comune a pubblici impiegati. L'amministrazione civica a Trieste nel Settecento tra conservazione e riforme*, in *Österreichisches Italien-Italienisches Österreich? Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges*, hrsg. B. Mazohl-Wallnig und M. Meriggi, Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1999, pp. 139-156; Id., *Tradizione storica e rinnovamento istituzionale nell'Austria del Settecento: il capitanato della città di Trieste*, in M. Cattaruzza (cur.), *Trieste, Austria, Italia tra Settecento e Novecento. Studi in onore di Elio Apib*, Udine 1996, pp. 5-56.

<sup>6</sup> Sull'attività di quest'ultimo organo giudicante, R. Pavanello, *Squarci di giurisdizione mercantile triestina del Settecento nei diari del governatore Carlo De Zinzendorf*, in "Quaderni giuliani di storia", XXXII/2 (luglio-dicembre 2011), pp. 275 ss..

<sup>7</sup> R. Pavanello, *Tradizione storica e rinnovamento istituzionale*, cit., pp. 26 ss.; circa la situazione delle fonti archivistiche per il periodo successivo all'istituzione dell'Intendenza commerciale, M.L. Iona, *La società triestina del secolo XVIII. Le fonti dell'Archivio di Stato di Trieste*, in M. Cattaruzza (cur.), *Trieste, Austria, Italia tra Settecento e Novecento*, cit., pp. 503-522.

<sup>8</sup> R. Pavanello, *Da magistrati del comune a pubblici impiegati*, cit., p. 145.

<sup>9</sup> Cfr. M. Cattaruzza, *Cittadinanza e ceto mercantile a Trieste. 1749-1850*, in *Trieste, Austria, Italia*, cit., pp. 57-84.

Fu nel 1767 che una profonda trasformazione della struttura giudiziaria portò alla soppressione del Tribunale ordinario d'appello e della magistratura dei Sindaci e alla istituzione del Tribunale civico provinciale<sup>10</sup>. Nel 1776, sciolte l'Intendenza e la provincia del Litorale, la città venne affidata a un governatore, primo dei quali Karl von Zinzendorf<sup>11</sup>. Si confermò il Capitano civile (nella persona dello stesso Governatore) e la Magistratura civica, ora "Cesareo regio magistrato pubblico, politico ed economico"<sup>12</sup>.

Dopo l'ascesa al trono di Giuseppe II Trieste non era più nella posizione di rilievo attribuitale da Maria Teresa, e anzi subì da Vienna una politica di accentramento e di germanizzazione<sup>13</sup>; Zinzendorf sarebbe rimasto ancora in città fino al 1782, favorendone comunque uno sviluppo che proseguì anche sotto il suo successore Pompeo de Brigido<sup>14</sup>.

Facendosi sostenitore di una decisa linea liberista, anche in contrasto col cancelliere Kaunitz, Zinzendorf marcò del suo pensiero – da collegarsi alla cameralistica di Sonnenfels, così importante anche per un Giuliani – l'azione dell'amministrazione triestina<sup>15</sup>. La riconoscenza della cultura triestina sarebbe stata grande; proprio Giuliani, nella sua opera del 1785 su cui si tornerà in seguito, avrebbe alzato un inno al governatore<sup>16</sup>.

Dobbiamo indirettamente anche a Zinzendorf una delle testimonianze più vivide della Trieste tardo settecentesca, e cioè le lettere che gli sono indirizzate da Pierantonio Pittoni (1730?-1807). Direttore della polizia triestina dal 1770 (e anche Capitano circolare dal 1783) indirizza il lungo carteggio a Zinzendorf a partire dal 1782, dopo che questi ha concluso il suo ufficio triestino<sup>17</sup>.

Era stato proprio Pittoni nel 1780, ben sensibile alle esigenze dell'emporio marittimo triestino e con una prospettiva culturale davvero non comune, a

<sup>10</sup> R. Pavanello, *L'organizzazione giudiziaria*, cit., p. 490.

<sup>11</sup> Su di lui, e in sintesi, cfr. *infra*.

<sup>12</sup> D. Torbianelli Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative*, pp. 121-122.

<sup>13</sup> In particolare sulla germanizzazione asburgica, E. Sestan, *Venezia Giulia. Lineamenti di una storia etnica e culturale*, Bari 1965, p. 69 ss..

<sup>14</sup> A. Stella, *Il Comune di Trieste*, cit., pp. 657-658.

<sup>15</sup> "Ciò che uomini come Zinzendorf proponevano era la versione economica del "dispotismo legale" teorizzato dai fisiocrati, e Giuseppe II non sarebbe rimasto sordo a quei richiami. (...) La libertà di commercio che egli avrebbe cercato di attuare sarebbe stata allora quella già proposta dai *Grundsätze* di Sonnenfels"; G. Negrelli, *L'illuminista diffidente. Giuseppinismo e Restaurazione nel pensiero politico di Antonio De Giuliani*, Bologna 1974, p. 17. Sui rapporti con il cancelliere, A. Trampus, *Kaunitz un das Litorale Austriaco*, cit.; in precedenza Id., *Karl von Zinzendorf tra Maria Teresa e Giuseppe II*, in "Quaderni giuliani di storia", 14 (1993), pp. 144-145.

<sup>16</sup> "Fu tutto merito del Conte Carlo di Zinzendorf d'aver dato moto ai più estesi ingrandimenti di questo Paese. L'industria fu da Lui sciolta dai laccj, che la tenevano oppressa. Fu egli che seppe far uso di quei mezzi segreti, che sono atti ad invitare il commercio. Sempre attivo, il suo spirito d'altro non si occupava, se non dei vantaggi di questa Piazza. Lo spettacolo del mare era un vasto campo alle sue riflessioni..."; il passo è tratto dalle *Riflessioni politiche* (pp. 56 - 57), su cui si rimanda *infra*.

<sup>17</sup> A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste. Lettere del Barone P. A. Pittoni (1782-1801)*, in "Archeografo triestino", serie IV, V-VI (LIV-LV), 1942-1943, pp. 3-430.

proporre a Zinzendorf l'istituzione in particolare di due insegnamenti specifici, con un professore che insegnasse nautica e uno diritto marittimo, cioè “qui expliqua la loi de Rhodes, Targa, Casaregis, les ordonnances de la marine de France”. Zinzendorf aveva annotato: “le projet me parut bon”<sup>18</sup>.

Nelle pagine del suo carteggio Pittoni riferisce i movimenti dei traffici nell'emporio triestino, lo sviluppo delle società commerciali, le nuove prospettive verso le Americhe, ma anche le ricadute causate dallo stato di belligeranza austro-turca, che da una parte spinge molti greci a spostarsi a Trieste con i loro beni e i loro stabilimenti mercantili, dall'altra mette a mal partito l'attività commerciale portuale<sup>19</sup>. Frangente in cui per altro la difesa del porto di Trieste è sufficientemente affidata a un brigantino e a due lance cannoniere<sup>20</sup>.

Ecco che ci si inoltra infine in quell'ambiente burocratico provinciale (che prende progressivamente corpo all'indomani dell'istituzione dell'Intendenza commerciale) a cui, in una realtà come quella triestina, è comunque necessario guardare<sup>21</sup>. Si tratta di una serie di funzionari, quasi esclusivamente forestieri e spesso reclutati nell'amministrazione centrale viennese<sup>22</sup>. Le loro riflessioni (anche a causa della specifica formazione basata su *Polizei- und Kameralwissenschaften*), riguardano l'amministrazione finanziaria, la politica economica, molto meno la politica del diritto. Ad ogni modo si trovano anche a dovere impostare nel dettaglio l'attività di regolamentazione locale e l'applicazione della normativa imperial-regia. Di loro precipuo interesse sono comunque i modi dello sviluppo dell'economia cittadina, secondo un liberismo di matrice illuministico-fisiocratica: quando si tratta di affrontare il delicato tema dell'usura e della sua repressione, ad esempio, si trova il modo di legittimare la disapplicazione a Trieste della normativa vigente al riguardo (la patente sulle

---

<sup>18</sup> *Europäische aufklärung zwischen Wien und Triest. Die tagenbücher des gouverneurs Karl Graf Zinzendorf, 1776-1782*, III Band, hrsg. G. Klingenstein, E. Faber, A. Trampus, Wien – Köln – Weimar, Böhlau, 2009, p. 773 (13 dicembre 1780).

<sup>19</sup> In particolare su questo A. Tamaro, *Fine Settecento a Trieste*, cit., p. 166 (lettera di Pittoni del 1 gennaio 1788) e *passim*.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 236 (lettera di Pittoni del 13 novembre 1793). Il problema era casomai che Venezia, approfittando della sua neutralità e dello stato di porto franco (in realtà limitate franchigie daziarie), approfittasse delle circostanze incrementando i propri traffici, anche a danno di Trieste; *Ibid.*, p. 236 (lettera di Pittoni del 18 maggio 1794, da Venezia), e *passim*. Sul porto franco di S. Giorgio, che sarà realizzato compiutamente agli inizi dell'Ottocento, Pittoni ritorna ripetutamente, e con preoccupazione, citando tra il resto – e in modo critico, per eccesso di inutile erudizione – uno scritto al riguardo di Agostino Carli Rubbi (*Sur le nouveaux réglemens oeconomiques de la Republique de Venise*); *Ibid.*, p. 223 (lettera di Pittoni del 30 settembre 1792), e p. 357. Un quadro, seppure di poco successivo, in cui si auspica l'introduzione piena del porto franco a Venezia, in particolare per contrastare la concorrenza dei porti di Trieste e Ancona, si ha in F. Foramiti, *I vantaggi del porto franco, discorso economico*, Venezia 1829.

<sup>21</sup> Cfr. A. Trampus, *Carriere professionali nel litorale austriaco. La formazione del funzionario in età teresiana*, in *Österreichisches Italien - Italienisches Österreich?*, cit., pp. 349-366.

<sup>22</sup> E. Faber, *Riforme statali*, cit., p. 427 ss..

usure del 1751 non sarebbe stata correttamente pubblicata), esplicitamente ricordando la particolare realtà economica locale, dove anzitutto l'amministrazione imperial-regia deve muoversi “senza ledere la libertà di commercio”<sup>23</sup>. Va certo anche letta come un'apertura al moderno che si concretizzerà anche, ad esempio, nell'esplicito – e in definitiva imprevedibile – entusiasmo di Pittoni per la Rivoluzione francese<sup>24</sup>.

Proprio in questo ambiente troviamo un'altra figura di notevole rilievo, Pasquale Ricci. Di origine livornese, la sua carriera ebbe inizio a Trieste nel 1751 con una funzione tipicamente giudiziaria, quella di Presidente del Giudizio mercantile di prima istanza<sup>25</sup>; l'anno successivo divenne Consigliere della Suprema intendenza commerciale (dal 1752 costituita in organo collegiale composto da quattro consiglieri, oltre al capitano intendente) con competenza sugli affari di commercio<sup>26</sup>. In questo contesto nel 1758 compilò il progetto per l'“Editto di marina e di navigazione mercantile prescritto nel Littorale austriaco” utilizzando esplicitamente per modelli l'*Editto di marina e navigazione mercantile toscana* del 1748, e soprattutto l'*Ordonnance de la Marine* del 1681<sup>27</sup>. Governatore *ad interim* (con la speranza di essere insediato in via definitiva<sup>28</sup>) prima dell'arrivo in città di Zinzendorf, sarebbe divenuto presidente della commissione “in publicis et oeconomicis”, il ramo più importante dell'amministrazione governale, rimanendo assai attivo nella progettazione legislativa: nelle carte del Cesareo

<sup>23</sup> La questione era stata posta a Trieste intorno al 1786. Con patente del 29 gennaio 1787 furono abolite tutte le leggi sulle usure, ma visti gli abusi una nuova disciplina al riguardo sarebbe stata fissata da Francesco II nel 1803. Nel frattempo, con aulico rescritto del 1789, era stato lanciato un concorso sul tema “Cosa sia l'usura e quale sarebbe il più efficace mezzo per impedirla senza far uso di leggi penali”; Archivio di Stato di Trieste, *Cesareo regio governo*, busta 619. Sull'Illuminismo dei funzionari triestini (il richiamo a Quesnay e alla *Encyclopédie*), cfr. M. G. Biagi, *Giuseppe Pasquale Ricci funzionario imperiale a Trieste (1751-1791). Primi risultati di una ricerca*, Pisa 1986, pp. 8-9.

<sup>24</sup> “Je suis extasié sur la constitution de la France. La fermeté de ce sénat auguste mettra bornes aussi à la tyrannie et aux despotisme sous lesquels gémissent les autres nations”, lettera del 7 settembre 1789; A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., p. 183.

<sup>25</sup> Devo la notizia all'amico R. Pavanello, che ringrazio anche qui per le molte altre indicazioni.

<sup>26</sup> D. Torbianelli Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative*, cit., pp. 51-58; più in particolare M.G. Biagi, *Giuseppe Pasquale Ricci*, cit., *passim* (dove ci si concentra in particolare sulla *Breve dissertazione sul Commercio in generale applicata agli stati ereditari*, che Ricci invia a Vienna nel 1761 insieme alla relazione commerciale sui rapporti consolari giunti all'Intendenza triestina); A. Trampus, *Carriere professionali*, cit., p. 358. Il documento relativo alla nomina di Ricci a Consigliere dell'Intendenza è pubblicato in F. Cusin, *Le condizioni giuridiche di Trieste e le riforme dell'amministrazione comunale nella prima metà del secolo XVIII*, in “Archeografo Triestino”, serie III, XVII (1932), pp. 218-219 (cfr. pp. 172-173).

<sup>27</sup> D. Torbianelli Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative*, cit., pp. 69-70. La documentazione in Archivio diplomatico del Comune di Trieste (d'ora in poi ADCT) 7. G. 15. La sovrana si riservava di intervenire ulteriormente in materia. Dalla Suprema intendenza commerciale triestina fu quindi elaborato nel 1774, e poi pubblicato da Maria Tersi, un *Editto politico di navigazione mercantile austriaca*, in sette articoli; si proponeva già la stesura di norme ulteriori in settori centralissimi come naufragio, getto, avaria, assicurazioni e cambio marittimo, stesura che il governo austriaco affidò a una commissione da nominarsi ad opera del governo provinciale per la realizzazione di un codice completo.

<sup>28</sup> A. Trampus, *Carriere professionali*, p. 363.

regio governo a Trieste sono molto frequenti i suoi “vota” sui diversi temi, che denotano tra il resto una certa conoscenza dei diversi profili di ordine giuridico<sup>29</sup>. Morì nel 1791.

Era d'altronde naturale la particolare vocazione triestina alla elaborazione legislativa in campo marittimistico, secondo una tradizione che vedrà anche in seguito, e in contesti diversi, giuristi italiani – con la loro specifica cultura giuridica, e proprio in forza di ciò chiamati ad operare – impegnati in questa attività normativa presso le grandi potenze europee<sup>30</sup>.

Nel 1785 era stata nominata a Trieste una commissione, presieduta dal governatore de Brigido, che nello stesso anno aveva pubblicato un *Progetto per l'austriaca mercantile marina*<sup>31</sup>. Proprio a questo riguardo Pittoni aveva sottolineato le difficoltà incontrate in questo settore<sup>32</sup>. Storicamente parte fondamentale del diritto marittimo era il diritto delle assicurazioni (che come noto nascono come assicurazioni marittime, e solo in seguito sviluppano rami ulteriori). Qui era entrato in campo, componente della commissione come rappresentante del “corpo mercantile di questa piazza”, Giacomo Gabbiati, dottore in diritto e patrizio triestino, impegnato come attuario di borsa e particolarmente attivo, appunto, nel magmatico sviluppo delle società assicuratrici triestine di quella fase (intorno al 1779 tenta il salto istituzionale, attraverso una nomina a console a Livorno, ma senza successo); è lui – avvocato in ambito commercialistico, autore di scritti processuali dati alle stampe – a presentare alla commissione un interessante *Progetto di legislazione circa le assicurazioni* arricchito da un importante apparato di “rimarche”<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> Tra il resto fu autore nel 1762 di un dettagliato rapporto sull'Istria: collegamenti stradali, commercio, manifatture, configurazione del suolo, sistema di giurisdizione, amministrazione, imposte, rapporti di sudditanza, ecc.; E. Faber, *Riforme statali*, cit., p. 435.

<sup>30</sup> Così sarà per il sassarese Domenico Alberto Azuni, prima, e per il genovese Luigi Corvetto, poi nella elaborazione del secondo libro del *Code de commerce napoléonico* (dove il modello, come noto, è ancora una volta l'*Ordonnance* colbertina del 1681).

<sup>31</sup> ADCT, 19. A. 13. D. Torbianelli Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative*, cit., pp. 67-69; M. R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, in Ead., *Percorsi del diritto tra Austria e Italia (secoli XVII-XX)*, Milano 2006, pp. 189-191. Cfr. M. G. Biagi, *Giuseppe Pasquale Ricci*, cit., pp. 24-26; F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, Trieste, Trani, 1914, pp. 177 ss. (dove si pubblica gran parte del progetto Ricci), e *passim*. Al tentativo di codificazione triestina del 1784/1785 fa riferimento anche Giuliani nelle pagine in cui, come già accennato, auspica la realizzazione a Trieste di un codice marittimo; *Panorama politico della città di Trieste*, inedito del 1803-1805, in *Scritti inediti*, cit. *infra*, p. 284.

<sup>32</sup> “Les lois civiles sont portées par un législateur, qui connoit peut-être les lois romaines, mais point le commerce: l'augmentation du commerce et de la navigation, qui n'a pas été connue des Romains, a fait naître des nouvelles contractations, dont le droit romain ne parle pas. Telles sont les assurances, il cambio marittimo etc.”; lettera a Zinzendorf del 21 Gennaio 1788; A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., pp. 166-167. Nel 1790 fece anche riferimento a una commissione da formarsi per intervenire in questo settore (e anche qui non mancò il consueto accento polemico antiromanistico); lettera del 25 aprile 1790; *ibid.*, p. 193.

<sup>33</sup> ADCT, 19. A. 17. Su Giacomo Francesco Maria Gabbiati (o Gabiati), 1744-1795, cfr. *Europäische aufklärung zwischen Wien und Triest*, cit., *ad indicem*. L'autore, e soprattutto il testo, ha meritato uno studio specifico con cui in genere si è analizzato il tentativo di codificazione del diritto marittimo a Trieste

Come detto, l'incarico triestino di Zinzendorf si era concluso nel 1782. In quello stesso anno furono soppressi la Reggenza dell'Austria interiore e gli altri tribunali d'appello, e venne invece istituito il Generale giudizio d'appellazione e criminale superiore, con sede a Klagenfurt (il terzo grado, la revisione, spettava al Supremo dicastero di giustizia). L'anno dopo, unito a Trieste il governo delle contee di Gorizia e Gradisca, si istituì il Giudizio civico e provinciale di Gorizia, Gradisca e Trieste, che – composto dal governatore e quattro consiglieri, cinque dal 1786 – assumeva le competenze del Tribunale civico e provinciale (soppresso, come era stato soppresso il Capitanato della città) e del Tribunale mercantile d'appello, che soppresso come tale nel '82, si sarebbe dovuto mantenere solo come prima istanza di giudizio; nel penale rimaneva in carica il Giudice dei malefici, e la sua curia, con l'obbligo di inviare i processi e le proposte di sentenza al Tribunale d'appello di Klagenfurt<sup>34</sup>.

Era stata inizialmente proprio la peculiarità marittima del Tribunale mercantile triestino, segnalata dagli operatori locali appoggiati dal Governatore, a consigliare al sovrano di non trasferire in Carinzia il giudizio mercantile d'appello, che ad ogni modo in breve (appunto nel 1783) sarebbe passato al Giudizio civico provinciale, attrezzato allo scopo di due assessori mercanti. Nel 1806, a fronte di un rafforzamento del tribunale di prima istanza, la seconda istanza sarebbe stata infine incorporata al tribunale di appello dell'Austria interiore di Klagenfurt: il dicastero di giustizia di Vienna era infine riuscito a portare a termine il progetto fallito più di vent'anni prima<sup>35</sup>.

Con la “restaurazione” leopoldina la città riuscì a recuperare alcuni profili di autonomia amministrativa, col ripristino, almeno formale, di alcune prerogative del suo Consiglio dei patrizi<sup>36</sup>. Per converso Gorizia e Gradisca, e il territorio isontino, vennero staccate dalla circoscrizione amministrativa e giudiziaria di Trieste<sup>37</sup>.

Nel 1791 si intervenne con una profonda riforma dell'amministrazione della giustizia e si istituì il C. R. Giudizio civico provinciale di Trieste, con competenza di appello in materia mercantile e di primo grado in tutti gli altri giudizi<sup>38</sup>. Nel 1797 anche Trieste sarebbe stata coinvolta nell'ondata

---

alla fine del '700 nel contesto europeo ed italiano (e vi si rinvia interamente per i profili trattati; su Gabbiati pp. 10 ss.): F. Furfaro, *Verso la codificazione del diritto marittimo mediterraneo: nel cantiere dell'Alto adriatico di fine Settecento*, in “Historia et ius”, 12/2017, paper 7.

<sup>34</sup> R. Pavanello, *L'organizzazione giudiziaria*, cit., pp. 492-494; Id., *L'amministrazione civica a Trieste*, pp. 148-150. Per la giustizia penale in questo periodo cfr. E. Fraulini, *La giustizia criminale a Trieste tra il 1778 e il 1785*, in AT, serie IV, XXV-XXVI (LXXIV-LXXV), 1963-1964, pp. 37 ss..

<sup>35</sup> R. Pavanello, *Squarci di giurisdizione mercantile triestina*, cit., pp. 281-283.

<sup>36</sup> A. Stella, *Il Comune di Trieste*, cit., pp. 658-659. Cfr. P. Kandler, *Storia del Consiglio dei patrizi di Trieste dall'anno 1382 all'anno 1809 con documenti*, Trieste 1972 (Trieste, Lloyd austriaco, 1858), pp. 233 ss..

<sup>37</sup> R. Pavanello, *L'organizzazione giudiziaria*, cit., p. 497.

<sup>38</sup> Quando avesse giudicato in appello dalle decisioni del Tribunale cambiiale mercantile e consolato del mare, la presidenza era assunta dal governatore, negli altri casi da un Preside (uno dei consiglieri, di nomina regia), cui veniva attribuito anche il “presidio” del Magistrato politico. D. Torbianelli



rivoluzionaria portata dall'esercito di Bonaparte in Italia, e ne sarebbero seguiti periodi di dominazione francese intervallati da ritorni dell'Austria<sup>39</sup>: si tratta – tra il resto – di una situazione con ovvi elementi di complessità dal punto di vista storico-giuridico<sup>40</sup>.

In generale la vita culturale triestina del Settecento si svolse a un livello modesto; problematico individuare le tracce di cultura giuridica in particolare<sup>41</sup>. Va ad ogni modo sottolineato come dall'alto adriatico si muovano intellettuali, se pur rari, con notevole apertura europea.

Primeggia senza dubbio il capodistriano Gian Rinaldo Carli (1720-1795). È stato infatti considerato parte integrante di quella ristretta schiera di intellettuali che operano nelle diverse realtà italiane mettendo le proprie competenze al servizio del riformismo settecentesco, quali Bernardo Tanucci, Pompeo Neri, Beltrame Cristiani<sup>42</sup>. I suoi interessi si indirizzarono però verso il settore economico e comunque resta soprattutto il fatto che dalla natia Istria si sia spostato direttamente in Lombardia e senza avere mai ruolo alcuno nelle vicende triestine. Trovò modo, in una certa fase, anche di insegnare nello Studio di Padova “arte nautica”<sup>43</sup>.

Ecco dunque che, propriamente triestino, il personaggio di maggior spessore è Antonio De Giuliani (1755-1835)<sup>44</sup>. Compie i propri studi giuridici a Vienna,

---

Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative*, cit., pp. 122-125.

<sup>39</sup> L. Tassini, *Il Governo francese a Trieste (1797-1814)*, in “Archeografo triestino”, serie IV, VIII-XIX, 1945, pp. 435-487; G. Quarantotti, *Trieste e l'Istria nell'età napoleonica*, Firenze 1954.

<sup>40</sup> S. Solimano, *Il governo della complessità. Riflessioni in margine alla politica del diritto asburgica e napoleonica in Adriatico (1808-1871)*, in corso di stampa negli atti del convegno P. Caroni-R. Ferrante (curr.), *La codificazione del diritto fra il Danubio e l'Adriatico. Per i duecento anni dall'entrata in vigore dell'ABGB (1812-2012)*, Trieste 25-27 ottobre 2012, Torino 2015.

<sup>41</sup> Cfr. M.R. Di Simone, *Sull'influenza della cultura giuridica austriaca nel Litorale tra Sette e Ottocento*, in “Clio”, XXV, 1, gennaio-marzo 1990, pp. 33-48.

<sup>42</sup> L'accostamento a questi nomi è di E. Sestan (*Il riformismo settecentesco in Italia*), ripreso da F. Venturi, in *Illuministi italiani*, III, Milano 1958, p. 423; cfr. . Da ultimo, cfr. A. Trampus, *Illuminismo e spirito riformatore nei rapporti tra Gianrinaldo Carli e Pompeo Neri*, in “Atti e memorie della Società istriana di Archeologia e Storia patria”, n.s., XXXVII, 1989, pp. 85-96. Dello stesso autore ampio è l'impegno di ricerca su questo personaggio e sulla cultura settecentesca altoadriatica: innanzi tutto *Tradizione storica e rinnovamento politico. La cultura nel litorale austriaco e nell'Istria tra Settecento e Ottocento*, Gorizia 1990, e - a cura di Trampus - *Gianrinaldo Carli e la cultura europea del suo tempo*, Trieste 2004; in precedenza: “L'uomo libero” di Carli, Beccaria e riformatori del Settecento, in “Archeografo triestino”, s. IV, XLIX (1989), pp. 197-216; *Tra l'Arcadia e l'Illuminismo. Per una storia della cultura giuliana nel Settecento*, in “Quaderni istriani”, 3/4 (1990), 11-24; *L'Illuminismo e la “nuova politica” nel tardo settecento italiano: l'uomo libero di Gianrinaldo Carli*, in “Rivista storica italiana”, CVI/1 (1994), pp. 42-114; *Die Gründung einer neuen Stadt. Aufbruchsstimmung im Triest des 18. Jahrhunderts*, in “Das achtzehnte Jahrhundert un Österreich”, 11 (1996), pp. 47-54; M. Girardi - P. Dal Col (curr.), *I privilegi antichi e le libertà moderne: la cultura triestina tra Settecento e Ottocento*, in *Attorno al palcoscenico*, Bologna 2001, pp. 1-38.

<sup>43</sup> E. Apih, *Rinnovamento e Illuminismo nel '700 italiano. La formazione culturale di Gian Rinaldo Carli*, Trieste 1973, pp. 77 ss.

<sup>44</sup> La fortuna di Giuliani prende avvio con la ripubblicazione di due sue opere a cura e con introduzione di B. Croce in *La cagione riposta delle decadenze e delle rivoluzioni*, Bari 1934; in seguito stralci delle sue opere vennero inseriti da F. Venturi in *Illuministi italiani. III*, cit.; dopo ulteriori interventi sul

dove ha modo di incontrare sia Carl Anton Martini che Joseph von Sonnenfels, e dove si laurea nel 1780. Rientrato a Trieste si avvia alla professione forense per entrare poi nei ranghi dell'amministrazione giudiziaria presso il Giudizio civico e provinciale. È in realtà un'esperienza di breve durata: si dimette nel 1785 proprio mentre il suo impegno di riflessione teorica si sta concretizzando con la pubblicazione della sua prima opera: *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste* (Vienna 1785).

La Trieste del secondo Settecento è un laboratorio di libero sviluppo mercantile e industriale, dove l'amministrazione asburgica, con minore o maggiore consapevolezza culturale, tenta di realizzare i postulati di stampo fisiocratico. Nonostante la formazione giuridica anche la successiva analisi di Giuliani si concentra dunque quasi esclusivamente sui temi di scienza dello Stato e di politica economica, secondo un'impostazione che gli viene da Sonnenfels e aderendo in gran parte alla visione complessiva giuseppina<sup>45</sup>.

Certo le *Riflessioni* del 1785 rappresentano una importante messa a punto della situazione dell'emporio triestino e in genere del suo porto; ci appare come l'interpretazione di un illuminista settecentesco ben addentro alle questioni locali.

Giuliani parte da dati geo-naturalistici, ma che attengono strettamente alla navigazione: il porto di Trieste ha “un'entrata aperta e libera non imbarazzata da scogli, isole, o banchi di sabbia, vantaggio assai raro, che certamente non saprebbero vantare i porti della Dalmazia vicini al burrascoso Carnero, la cui sola etimologia deve intimidire il navigante (Carnero perché carnivoro, ossia distruggitore di carne umana)”<sup>46</sup>. Vi si entra e vi si esce con qualsiasi vento, la “profondità è rara e merita considerazione, perché in vicinanza alla riva può accostarsi qualunque più grosso vascello da guerra”<sup>47</sup>. La stessa “*Borra* come vento di terra solleva bensì, ma non agita il mare”<sup>48</sup>; anzi porta evidenti vantaggi all'igiene – alla *polizia* – cittadina, e portuale in particolare<sup>49</sup>.

---

personaggio, C. Pagnini, anteponeandone una ricca introduzione, ha curato la pubblicazione dei suoi *Scritti inediti*, Milano 1969; cfr. G. Negrelli (autore anche della relativa voce nel *Dizionario biografico degli italiani*), *L'Illuminista diffidente*, cit.; M. Di Simone, *Sull'influenza della cultura giuridica austriaca nel Litorale*, cit., pp. 36-40.

<sup>45</sup> *La vertigine attuale dell'Europa*, Vienna, Stamp. I. Alberti, 1790; *Saggio politico sulle vicissitudini inevitabili delle società civili*, Vienna, Stamp. I. Alberti, 1791; *Riflessioni politiche sopra i debiti e i crediti, considerati in rapporto alla legislazione e alle rivoluzioni civili*, Vienna, Appresso I. Alberti, 1792; *Alla convenzione nazionale di Parigi*, 1793.

<sup>46</sup> *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste*, Vienna, Stamp. Fratelli Gay, 1785, pp. 18 – 19.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>49</sup> “Ella viene spesso al soccorso della Polizia, ed effettua quello che non sarebbero in stato di effettuare le più vigilanti disposizioni, cioè di ripulire in un momento la Città lordata da fanghi molesti, che la renderebbero impraticabile. La *Borra* è un vento secco, che non è niente nocivo alla salute”; *Ibid.*, p. 34.

I temi della portualità e della navigazione, letti in chiave mercantilista, diventano centrali: “Niente di più interessante che la navigazione per uno Stato, che ritrovasi ad avere del superfluo, e ch’è al caso di farne l’esportazione per mare”; allora anche “un picciolo Seno per quanto ristretto egli siasi, presenta sempre una vasta comunicazione con le più lontane contrade”<sup>50</sup>. Si parte dalla “pesca che in tutti i tempi familiarizzò gl’uomini col mare e altresì l’unica scuola, che fornisce dei marinari al commercio, ed il commercio li fornisce in ogni caso allo Stato”: essa va rafforzata perché al momento debolissima se non assente<sup>51</sup>.

Più direttamente si dovrebbe favorire in questo porto...

la costruzione delle navi, il carenaggio e raddobbo delle medesime; per far nascere tutte le arti che hanno rapporto con la navigazione (...) e formare un popolo di costruttori, di calafattori e di altri artefici, il movimento de’ quali dona sempre un aspetto assai imponente ad una città, che in allora ricca di tutto riceve tanto maggiori guadagni, quanto minore è la necessità di ricorrere altrove.

Trieste sconta dunque ancora a fine Settecento un ritardo notevole rispetto a non poche altre realtà costiere mediterranee se è ancora necessario sottolineare, con il tono del puro auspicio, che...

non v’è cosa, che dia un’opinione più decisiva di una Città commerciante, quanto la nobile prospettiva di un porto maestoso, che offre al navigante ogni migliore accoglimento, e lo invita al suo ritorno<sup>52</sup>.

Ecco che allora – ricordando la grandezza, anche portuale, delle città dell’antichità Grecia – Giuliani riflette che

sarebbe forse consigliabile che Trieste venisse dichiarata una città libera. Lo spirito di libertà e d’indipendenza fu quello, che con passi accelerati condusse lontano tutte le nazioni trafficanti. A questo stesso spirito dovettero i loro progressi le città anseatiche.

Ma Giuliani ben comprende quale sia stata la storia della sua città, di quel piccolo municipio che si è donato all’Austria, e quali siano necessariamente i limiti di una tale aspirazione<sup>53</sup>.

In concreto:

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 65.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 69. Essa era in realtà esercitata dagli sloveni delle comunità extracittadine; B. Volpi Lisiak, *La pesca*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, cit., pp. 483-583.

<sup>52</sup> A. de Giuliani, *Riflessioni politiche*, cit., pp. 76-78. Cfr. W. Drobesh, *Il ruolo di Trieste tra i porti marittimi e fluviali austriaci (1719 – 1918)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, cit., pp. 349-367.

<sup>53</sup> “L’autore non intende quivi di spiegarsi a favore di una costituzione diversa da quella, nella quale egli chiamasi felice di essere nato. Egli non ha in vista se non una libertà, che senza separare i cittadini dal loro sovrano sapesse interessarsi al bene comune, e lasciasse loro l’arbitrio di provvedere da sé medesimi a quei bisogni, ch’essi sono i primi a conoscere i più indispensabili”; A. de Giuliani, *Riflessioni politiche*, cit., pp. 78-79.

si è desiderata più volte a Trieste l'introduzione di un banco provvisto di fondi. Onde supplire al difetto molto sensibile del danaro, che è il segno di tutti i valori. (...) un'operazione per cui sarebbesi moltiplicato il prodotto dell'attività degli uomini. (...) il commercio non si aumenta se non coll'aumentarsi del danaro.

Giuliani sottolinea su questo il grande ritardo della piazza triestina e ciò che questo comporta: dalla sproporzione tra chi ricerca denaro e quanti sono disposti a darne “nascono le più barbare usure, e le leggi tentano inutilmente di mettervi un freno”. Per attirare capitali stranieri è in più necessario un “banco di assicurazione” che possa fornire a loro strumenti di garanzia<sup>54</sup>. Il tema è di straordinaria attualità e se ne sta occupando direttamente il governatore Zinzendorf<sup>55</sup>.

La tradizione in questo campo era in effetti complessa e malcerta. Il quadro – schematico ma chiaro – lo avrebbe dato la voce *Trieste del Mentore perfetto dei tribunali* edito nel 1797 (su cui si tornerà in seguito). La prima società assicuratrice era stata la Camera vecchia d'assicurazione (o anche “vecchia compagnia”) eretta nel 1766 (o forse addirittura prima, e dunque riordinata in quell'anno); la seconda era il Banco d'assicurazioni e di cambi marittimi, istituita nel 1786, e poi – distinta dal Banco – la Camera d'assicurazioni, istituita solo l'anno dopo; in seguito la Società greca d'assicurazioni, istituita nel 1789; del 1794 è infine la Unione d'assicuratori. Tutte, a leggere il repertorio geoeconomico di Andrea Metrà, godono di ottima reputazione (“savvia amministrazione”, “buona fede e correttezza colla quale soddisfano agli assunti rischi in caso di sinistri”) e solide finanze, tanto che le loro azioni hanno facilmente mercato. Il loro contributo a vivacizzare il commercio triestino sarebbe fondamentale<sup>56</sup>.

Ma tornando a Giuliani, sul piano più generale a suo parere il commercio col Levante è destinato ad incrementarsi (a scapito del commercio per le Indie orientali passando dal capo di Buona Speranza, per troppa concorrenza, e per le troppe difficoltà legate anche alle “leggi proibitive” circa le manifatture da

<sup>54</sup> *Ibid.*, pp. 89-92. Su questi temi Giuliani sarebbe tornato di lì a poco, con accenti molto simili, in *Riflessioni politiche sopra i debiti e i crediti considerati in rapporto alla legislazione e alle rivoluzioni civili*, Vienne, Appresso I. Alberti, 1792 (in particolare pp. 14 ss.).

<sup>55</sup> *Europäische aufklärung zwischen Wien und Triest. Die tagenbücher des gouverneurs Karl Graf Zinzendorf, 1776-1782*, IV Band, hrsgb. G. Klingenstein, E. Faber, A. Trampus, p. 584-585 (coi rinvii alle pagine del diario).

<sup>56</sup> A. Metrà, *Il mentore perfetto de' negozianti, ovvero guida sicura de' medesimi*, V, Trieste, Wage, Fleis e comp., 1797, p. 332. In seguito Antonio Rossetti avrebbe ritenuto opportuno pubblicare, ad uso della piazza triestina, in cinque volumi, W. Benecke, *Sistema delle assicurazioni e del cambio marittimo dedotto dalle leggi ed usi degli Asburgo e delle principali nazioni commercianti d'Europa, non che della natura dell'oggetto ad uso degli assicuratori, dei negozianti e dei giureconsulti*, Trieste 1828. In generale cfr. F. Basilio, *Le assicurazioni marittime a Trieste e il Centro di riunione degli assicuratori*, Trieste 1911, pp. 27 ss.; Id., *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, Trieste, Trani, 1914 (in particolare in appendice, alle pp. 308-309, l'istituzione del 1779). Cfr. L. Panariti, *Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (sec. XVIII – XIX)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, cit., pp. 369-458 (con importanti riferimenti al pensiero del già citato Pasquale Ricci).

importare), il Mediterraneo sarà nuovamente centrale, e un ruolo speciale sarà riservato all'Adriatico<sup>57</sup>.

Ma è il fattore tempo a essere determinante: “l'economia del tempo, deve tendere a raddoppiare l'effetto (...). [Il negoziante] promuove i suoi interessi se non coll'essere sempre assiduo, e sempre instancabile”. I rallentamenti derivano invece da “un vizio interno di pubblica amministrazione”; in particolare gli “stabilimenti delle Dogane sono d'un grande impaccio al commercio”<sup>58</sup>. Ciò comporta anche un aumento dei noli, che grava sul prezzo della merce, quando già la situazione delle vie di comunicazione è difficile (manca, in particolare, un fiume navigabile).

Ecco che per accorciare le distanze sarebbe necessario “far correre la Posta [tra Vienna e Trieste] in tre giorni. (...) Sessanta leghe si corrono comodamente in tre giorni”, mentre ora ce ne vogliono cinque. E basti pensare all'importanza di Vienna come “piazza di cambio”, quando si sa che da tempo “il cambio si è sostituito al trasporto, ed alla circolazione dei metalli, che altro non sono che una rappresentazione della merce”. La lettera di cambio si perfeziona con l'accettazione, ed ecco che chiudere la trattativa in sei, anziché dieci gironi, sarebbe “quasi una raddoppiata attività”<sup>59</sup>.

Ma oltre al ricorrente problema del credito – che a Trieste manca – l'altro tema centrale, che Giuliani riprende da una risalente e consolidata tradizione della cultura mercantile, è quello della amministrazione della giustizia, e della sua specialità nel campo commerciale: “Gli oggetti dei negozianti non possono essere suscettibili di certe formalità. Una decisione sospesa porta seco la sospensione dei suoi affari”. D'altronde nelle piazze commerciali la “confidenza” (altro *topos* classico, la *fiducia* come fattore fondamentale per il commercio) “è maggiore o minore secondo l'opinione che si ha delle differenti amministrazioni giustiziali”<sup>60</sup>. Ma ora, dopo che in passato si

travagliò a semplificare le manipolazioni dei tribunali, ed a correggere tutte le inutili materialità, queste materialità si trovano vieppiù moltiplicate con maggior perdita di tempo, con maggiori dispendj, e con maggiore cofusione<sup>61</sup>.

In conclusione, ancora negli anni Ottanta del Settecento, per Giuliani,

<sup>57</sup> A. de Giuliani, *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste*, cit., pp. 102 - 107.

<sup>58</sup> “Una grande perdita di tempo è inseparabile da una complicata amministrazione. Le merci prima di arrivare al loro destino sono soggette a delle perquisizioni che interrompono la loro circolazione. Le Dogane si veggono spesso ingombrate di carri, che da un giorno all'altro attendono in vano la loro spedizione”. *Ibid.*, p. 109.

<sup>59</sup> “Si consideri ancora, che i ritorni delle cambiali non accettate sarebbero più pronti; dunque le speculazioni sopra gl'inganni, e sopra i fallimenti più difficili, e più rare, dunque la buona fede più assicurata, e il credito in maggior considerazione” *Ibid.*, p. 116.

<sup>60</sup> Ancora: “La pubblica confidenza ha una stretta relazione con la semplicità delle leggi, e delle procedure giudiziali”; *Ibid.*, pp. 117-118.

<sup>61</sup> *Ibid.*, pp. 118-119.

Trieste si può dire che sia ancora nel suo nascere. (...) Troppo varj sono i rapporti che concorrono a formare una piazza di commercio: ed i rapporti che favoriscono una città marittima sono presso di noi ancora troppo ignorati<sup>62</sup>.

Anche nel campo del diritto e delle istituzioni giudiziarie i suoi interessi sono determinati dalla visione di un “paese mercantile”<sup>63</sup>: la giurisdizione speciale mercantile – parla del Consolato particolare di cambio – istituita per rendere “celere [la] terminazione delle differenze che insorgono tra li negozianti” ha perso il suo scopo “a forza di addizionali regolamenti”. Il giudice, dovendo adeguarsi alla volontà del legislatore, è diventato “schiavo dell’ordine”: peggio, “una esatta letterale osservanza di rigorose istruzioni lo mette al coperto di tutte le responsabilità, e lo salva dai rimproveri anche della propria coscienza”. Qui il pensiero del Giuliani, la critica del diritto legislativo anche perché rende il giurista irresponsabile, risulta assai più moderna, in qualche modo anticipatrice del filone anticodicistico che si svilupperà ovviamente solo in una fase successiva. Rimane il fatto che poco dopo lo stesso Giuliani rivendica la “necessità di un codice marittimo”: sarà l’impresa cui si dedicherà Domenico Rossetti.

Questa prima opera di Giuliani – pienamente interna all’eclettismo della cultura austriaca del tempo, tra mercantilismo e fisiocrazia - apparì convincente e utile a Giuseppe II. Al giovane giurista, che fino ad allora aveva mosso di malavoglia i primi passi nella pratica legale e poi era entrato come funzionario al Giudizio civico provinciale, venne finanziato un viaggio di studio nei vari porti del Mediterraneo (viaggio che interromperà prima del previsto nel 1787), per replicare dunque su più ampia scala l’analisi politico-economica compiuta per lo scalo triestino<sup>64</sup>.

Pubblicata a fine Settecento è un’altra opera assai utile per valutare la situazione economico-istituzionale delle varie piazze mercantili, e affidabile in particolare per Trieste, dove è stata edita. Si tratta – già ricordato in precedenza – de’ *Il mentore perfetto de’ negozianti*, opera di Andrea Metrà iniziata nel 1793 e completata quattro anni dopo, e proprio nel quinto e ultimo volume – quello riportante la lunga voce *Trieste* – col contributo di un personaggio di grande rilievo per la storia della cultura giuridica quale Domenico Alberto Azuni<sup>65</sup>. Ancora una volta il punto di svolta per i traffici è fatto risalire al 1719, ma poi soprattutto agli anni 1752-53 quando il porto fu sensibilmente ingrandito. L’ultima rilevazione sulla movimentazione navi (6750 in ingresso e 7280 in uscita) è significativamente del 1790, per “l’incaglio generale in cui si trova il

<sup>62</sup> *Ibid.*, pp. 121-122.

<sup>63</sup> *Panorama politico della città di Trieste*, inedito del 1803-1805, in *Scritti inediti*, cit., p. 280.

<sup>64</sup> G. Negrelli, *L’illuminista diffidente*, cit., pp. 52-54, e *passim*.

<sup>65</sup> A. Metrà, *Il mentore perfetto de’ negozianti, ovvero guida sicura de’ medesimi*, V, cit.; un estratto dal quinto volume del *Mentore perfetto dei negozianti*, in G. Cervani, *Aspetti della vita economica di Trieste alla fine del sec. XVIII*, Udine 1969; sulla presenza e l’attività di Azuni a Trieste tra 1796 e il 1797, L. Berlinguer, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827)*, Milano 1966, pp. 160-165 e 255.

commercio marittimo attese le circostanze della guerra che cominciò dopo tale epoca, e che disgraziatamente è ancora accesa in Europa”<sup>66</sup>.

Subito dopo la parentesi francese, è Domenico Rossetti – “patrizio ed avvocato triestino” (1774-1882), e membro del locale “tribunale delle prede” – a dedicarsi nello specifico alle tematiche della portualità con la sua *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste*<sup>67</sup>. Si fa perno sulla storia dell’emporio marittimo, del suo porto, per gettare le positive basi documentarie di una visione romantica (totalmente assente in un Giuliani), che profila una città in fiore, che “godette sempre di un proprio privilegiato sistema di governo”<sup>68</sup>. Anzi ci si pone l’obbiettivo di dimostrare che molte delle franchigie attribuite alla istituzione del porto franco fossero in realtà precedenti, alcune a datare dallo stesso 1382, anno della dedizione all’Austria.

La sua ricostruzione vuole essere assai puntuale. La patente del 1719 accordava privilegi e franchigie, ma immediatamente dopo Carlo VI concedeva alla Compagnia orientale il monopolio per il traffico all’ingrosso col Levante: Rossetti riconosce come misure del genere “siano generalmente pregiudiziali al commercio”, ma nel caso specifico ricorda la necessità cogente di “incoraggiare la mercatura e la industria in uno stato, in cui erano poco meno che mancanti del tutto”<sup>69</sup>. Una prospettiva di taglio prettamente mercantilista (con nuove “privative” concesse negli anni successivi in campo cantieristico) – in sintonia con lo spirito dei tempi, nell’Austria dei primi decenni del XVIII secolo – che ovviamente avrebbe virato, tutt’al contrario, verso la fisiocrazia lungo la seconda parte del secolo<sup>70</sup>. Insomma, già in allora (quando Rossetti scrive), se viste correttamente, misure economico-commerciali da contestualizzare storicamente e di cui sfatare il mito<sup>71</sup>.

La legge cambiaria e quella cambiaria giudiziaria del 1722 erano state applicate anche a Trieste in quanto “ramo affatto nuovo di legislazione”,

---

<sup>66</sup> A. Metrà, *Il mentore perfetto de’ negozianti*, cit., p. 336.

<sup>67</sup> D. Rossetti, *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste dall’anno 949 fino all’anno 1814*, Venezia, Picotti, 1815. Una curiosità, però emblematica: la copia di quest’opera conservata presso la Bayerische Staatsbibliothek riporta la dedica manoscritta di Rossetti ad Antonio de Giuliani. Per rimanere nella tradizione della cultura triestina, la successiva messa a punto del tema fu in P. Kandler, *Emporio e porto franco di Trieste: scritta dal procuratore civico ad ordine speciale del Consiglio municipale*, Trieste 1864.

<sup>68</sup> D. Rossetti, *Meditazione storico-analitica*, cit., p. 10.

<sup>69</sup> *Ibid.*, pp. 147 -149. Per inquadrare le norme del 1719, G. Panjek, *Una “commercial officina” fra vie di mare e di terra*, cit. pp. 238 ss..

<sup>70</sup> Cfr. G. Bussolin, *Della imperiale privilegiata compagnia orientale nel secolo scorso e del Lloyd Austro-Ungarico nel secolo presente*, Trieste 1882; su un’esperienza successiva, ma nel quadro complessivo, G. Gilbert, *Il mercante, il banchiere e l’imperatrice. L’avventura coloniale della Compagnia Asiatica di Trieste*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, cit., pp. 3-20.

<sup>71</sup> I monopoli attribuiti erano un palese elemento di ambiguità, infatti “si trattava di un porto-franco appena aperto, e che per conseguenza veniva in parte nuovamente chiuso per tutti gli oggetti, sui quali codesti privilegi estendevansi”; D. Rossetti, *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste*, cit., pp. 151-152.

volendo con questo sottolineare Rossetti che le norme locali in materia mercantile, quelle della tradizione statutaria cittadina, non erano state intaccate<sup>72</sup>. Nuove franchigie per Trieste e Fiume erano state disposte nel 1725, in modo tale da prevedere esenzioni daziarie e allo stesso tempo nuove infrastrutture funzionali al porto: “strade commerciali”, un nuovo lazzeretto, magazzini. Con ciò anche nuovi strumenti legislativi e giurisdizionali: un regolamento delle contumacie sanitarie e una pronta amministrazione della giustizia. Nel 1729 si era concesso, alla città e non al solo porto, un privilegio di fiera, per l'intero mese di agosto. Nel 1731 si erano avuti nuovi interventi sui dazi di transito a Trieste, rendendoli ancora più vantaggiosi e regolandoli meglio. Maria Teresa “si occupò più nel vegliare ed osservare che nell'operare direttamente per Trieste [ed] essa lasciò al commercio il libero suo corso”, ma non mancarono interventi specifici. Oltre ai ripetuti interventi di esenzione dai dazi di transito, nel 1744 istituì il Capitanato del porto (“il buon governo generalmente, e in ispecie poi la polizia marittima, e la sicurezza del porto richiedono questo istituto”)<sup>73</sup>. Nel 1751 “per maggior sicurezza del porto” si costruì “il molo grande del lazzeretto di S. Carlo”<sup>74</sup>.

Solo nel 1751 si ebbe il primo regolamento dei sensali, con ciò indicando in questa fase un reale avvio di attività commerciale; nello stesso anno consentendo ai “greci illirici” la libertà di culto si aprì la città alla sistematica apertura dei loro “stabilimenti”; si edificò la nuova dogana e l'ufficio di sanità e si istituì la prima scuola di nautica. Nel 1755 si ebbe il “primo stabilimento di una borsa mercantile”, con la pubblicazione del suo regolamento e nel 1756 “la scavazione del canale grande, che ora si rese necessario per li vascelli grossi”<sup>75</sup>. Nel 1758 fu istituito un regolamento di procedura per i tribunali mercantili del litorale, giurisdizione privilegiata parte integrante del regime di porto franco<sup>76</sup>. Salito al trono Giuseppe II (1780), la “privilegiata costituzione nostra” non subì modifiche<sup>77</sup>.

Il mantenimento del porto franco era fuori discussione, ma – osserva senza infingimenti Rossetti – “esclusivamente” perché il commercio a Trieste andava “conservato ed ampliato per comodo ed utilità di tutta l'austriaca Monarchia”. Adesso “che la pace universale riapre tutti gli antichi canali che pel corso di quasi 25 anni erano chiusi al commercio or dell'uno or dell'altro, or di tutti gli

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 150.

<sup>73</sup> *Ibid.*, pp. 164-166.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 169.

<sup>75</sup> *Ibid.*, pp. 170 – 172. Cfr. A. Fornasin, *La Borsa e la Camera di commercio di Trieste*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, cit., pp. 143-189; per la Scuola di matematica e nautica, affidata ai gesuiti e trasferita tra il 1774 e il 1785 a Fiume, cfr. M. R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco*, cit., pp. 196-198 (lo stesso Rossetti nel suo progetto di Codice marittimo avrebbe prospettato un sistema di formazione per la gente di mare); per il contesto generale, M. Cattaruzza, *Cittadinanza e ceto mercantile e Trieste: 1749-1850*, in *Trieste, Austria, Italia tra Settecento e Novecento*, cit., pp. 57-84.

<sup>76</sup> D. Rossetti, *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste*, cit., p. 173.

<sup>77</sup> *Ibid.*, pp. 186 ss..



esteri stati”, la situazione si confermava. Insomma, il commercio triestino “ha bisogno non solo di ampia libertà, ma ben anco di segnalata protezione”, questo certo non potrebbe avvenire se “tornasse all’antica sua indipendenza e fosse città libera come lo erano e tornano ad essere le città anseatiche”. Restava indispensabile l’egida austriaca, una potenza che poteva utilmente concludere trattati internazionali di commercio<sup>78</sup>.

Le meditazioni sono del 1815; quella avvertita necessità di rimettere anche pedantemente in ordine tutta la tradizione normativa del porto franco triestino è il chiaro frutto del clima politico europeo di quei mesi.

L’“effimero imperatore dei francesi” era caduto, ma la presenza francese a Trieste – dal 1809 al 1813 – non aveva mancato di farsi sentire<sup>79</sup>. In quella breve parentesi nel litorale si era data applicazione al *Code de commerce* (e dunque al suo secondo libro dedicato al diritto marittimo, largamente riprodotto della “colbertina” *Ordonnance de la marine*). Proprio Rossetti avrebbe ricevuto il compito di compilare una risistemazione della legislazione marittima che sostituisse quella francese: ne sortirà – nel 1835 – un progetto di codice in due libri, in realtà senza seguito<sup>80</sup>.

Quella triestina è nel complesso una cultura giuridico-istituzionale di matrice prevalentemente burocratica. Difficile trovare per essa una specifica collocazione nella grande corrente del tardo illuminismo giuridico e degli assestamenti teorici dello stato-amministrazione del primi decenni del XIX secolo. Eppure nell’appartato golfo alto-adriatico, e seppure in sedicesimo, un pugno di funzionari – e qualche uomo di cultura – riesce comunque a vivere il passaggio cruciale tra i due secoli stando nella corrente del grande pensiero europeo di quella fase. Cresciuti nel loro insieme in una *Staatswissenschaft* originariamente mercantilistica e adesso ad impronta fisiocratica, anche un Pittoni, Direttore della polizia, nel suo carteggio con Zinzendorf si occupa prevalentemente dell’ordinato svolgersi delle attività imprenditoriali, e tutto il suo sforzo di analisi è dedicato alla politica e all’economia. Come lui, anche gli altri trattano con insistenza continua il tema della “libertà di commercio” e tutti, da Giuliani a Rossetti – pur con approcci diversi – ricostruiscono motivazioni e vicende del porto franco, collegandolo certo (con l’ovvio richiamo alle città anseatiche) anche al tema del possibile *status* di “città libera” per Trieste, concludendo però con la constatazione della concreta irrealizzabilità. Ma

---

<sup>78</sup> *Ibid.*, pp. 204-209.

<sup>79</sup> E d’altronde Trieste “nei parossismi di sua [di Napoleone] potenza e fortuna era pure stata considerata come un utile punto di quella politica superficie, sulla quale andava prima meditando, poi realmente formando le fondamenta di quella mostruosa scala. Per cui voleva salire al trono colossale di una europea e universale monarchia “; *Ibid.*, p. 276.

<sup>80</sup> Il progetto è manoscritto in ADCT, 1/2. B. 28 e 1/2. B. 28 A; il primo libro fu in seguito edito, se pure con ampie modifiche: *Progetto del primo libro di codice marittimo austriaco contenente il diritto pubblico marittimo*, Vienna, Dall’imperial regia stamperia di Corte e di Stato, 1840. Di Simone, *Sull’influenza della cultura giuridica austriaca nel Litorale*, cit., p. 43 (in genere su Rossetti pp. 40-43); Id., *Un progetto di codice marittimo*, cit., pp. 85-111.

soprattutto procedono sempre con grande realismo, e come uomini del loro tempo, senza anacronistiche e fantasiose proiezioni in un passato aureo qualsiasi, ma nella salda conoscenza della storia europea e altoadriatica. Un insegnamento importante, anche questo...