

SULLA REALTÀ DELL'ASSICURAZIONE
NEI TRASPORTI MARITTIMI (*)
(SECOLI XIV-XV)

In Italia il problema storico dell'assicurazione — mi riferisco a quella delle origini, cioè all'assicurazione nei trasporti marittimi, seguita ben presto da quella nelle vie interne — ha avuto sempre pochi cultori, sia dal lato degli interessi dello storico-giuridico, sia da quelli dello storico-economico, che non se ne è occupato quasi mai.

L'ultimo impegno, che fortunatamente ha dato notevoli risultati, risale — sempre occupandomi degli studiosi italiani — al 1884: con il volume realizzato da Enrico Bensa (« Il contratto di assicurazione del Medioevo »), avvalendosi dei numerosi atti notarili sull'argomento, esistenti nell'Archivio di Stato di Genova, e di pochi testi fiorentini, di data anteriore; successivamente, questo studioso lavorò a lungo nell'Archivio Datini di Prato, ricavandone il poderoso studio « Francesco di Marco da Prato. Notizie e documenti sulla mercatura italiana del secolo XIV », Milano 1928, dove indugia sui documenti assicurativi, senza però riprenderli per un inquadramento nello studio precedente, il quale avrebbe tratto molto vantaggio da quei testi datiniani, interponendosi essi fra quelli genovesi, compresi, infatti, tra il 1347 e la metà del secolo XV (i testi Datini vanno dal 1363 al 1410). In tempi più recenti, si è occupato di storia delle assicurazioni, e precisamente dei secoli iniziali di tale istituto, Giovanni Cassandro, con un articolo in questa Rivista 1959, I, 16, pubblicato anche nella « Enciclopedia

(*) Queste pagine si presentano senza note e senza la dovuta documentazione poiché furono predisposte per una conferenza dal compianto ed illustre Maestro di storia dell'economia, recentemente scomparso.

del Diritto ». Egli vede l'assicurazione come un frutto del *mos mercatorum* del basso Medioevo, e respingendo le tesi — che si affacciano ripetutamente quando si tratta di risalire alle origini di istituzioni giuridiche — delle radici in istituti affini del diritto romano. Questo valente studioso non si è preoccupato di luoghi e date delle manifestazioni iniziali del fenomeno assicurativo, ma ha esaminato il problema di fondo, se cioè sia il caso di parlare di assicurazione per un'epoca così remota, come il secolo XIV, considerando gli elementi essenziali della relativa tematica, fra cui il predominante *interesse assecurari* e la netta distinzione dalla « scommessa ».

Avanzando, poi, verso il secolo XVI, Cassandro ha esaminato, da par suo, la giurisprudenza e la dottrina.

Per completare il quadro della situazione storiografica concernente l'assicurazione, bisogna chiamare in causa Guido Astuti, vero specialista della storia del diritto commerciale italiano, il quale non si è espresso con opere scritte, ma in relazioni e in interventi a congressi, sostenendo che non si può parlare, almeno per i secoli XIV e XV, di vera e propria assicurazione (rimango sempre nel campo dei trasporti), trattandosi, invece, di « scommesse », che si estendono, poi, ad abbracciare, quale oggetto del rischio, la vita umana, ma non alla stregua della mortalità naturale (ad esempio, si parla — e sono dati che ho ripreso io da varia documentazione — di un'assicurazione sul papa Eugenio IV per la sua sopravvivenza di 2 o 3 anni, di assicurazione della talaltra personalità sino ad una data battaglia; si passa, poi, ad « assicurare » una certa somma collegandola ad eventi diversi ed addirittura impensabili, come l'esito del palio di Ferrara, ecc.). Questo grande studioso ha presentato tali sue idee, seppure di sfuggita, in una relazione tenuta al Congresso internazionale di storia marittima di Venezia, nel 1962, ed io opposi le concezioni che vengo ad illustrare.

Come per altri istituti del diritto commerciale, maturati via via che si appalesavano le esigenze di regolare le vicende economiche, a mio modo di vedere bisogna collocare il problema di insieme sotto i seguenti interrogativi: qual'è stata la reale portata dell'istituto medesimo? Per quale parte esso corrisponde alle fattezze moderne — o per lo meno ad analoghi istituti odierni — avendo superato un lungo cammino ed essendo digià bene ed inconfondibilmente delineato? E, ovviamente, se esso era provvisto di tutti gli elementi che lo caratterizzano e lo rendono solido?

Tutto ciò, sempre tenendoci aderenti all'ambiente dove sono maturati i

motivi della creazione e dell'applicazione delle norme che hanno determinato l'istituto medesimo.

Per contribuire a risolvere il nocciolo di questo problema — la « realtà », ripeto, dell'atto assicurativo di quei tempi — con tutto quanto trae seco, bisognerebbe posare l'attenzione su questi aspetti principali ed essenziali:

a) l'esistenza dell'*interesse assicurari*, che definisce la vera assicurazione e la isola dalla scommessa;

b) in derivazione da ciò, le scaturigini dell'operazione assicurativa ed i particolari contrattuali;

c) la consistenza della indispensabile base della valutazione del rischio.

Finché noi conteniamo le nostre attenzioni e considerazioni nell'atto assicurativo in sé e per sé non potremo pervenire alla risoluzione del problema che ho messo sotto esame: l'atto assicurativo costituisce, infatti, un atto accessorio (detto anche terziario) rispetto a quello principale, l'operazione di scambio, per la quale si può presentare l'occasione di coprire il rischio del trasporto della merce con l'assicurazione. Entrando subito nel vivo della questione, pertanto, l'interesse ad assicurare verrà appurato quando noi saremo riusciti a stabilire la connessione tra atto accessorio ed atto principale, stabilendo precisamente il perché e il come l'operazione mercantile ha provocato questo « ausilio » a sua protezione e a salvaguardia della relativa somma di ricchezza investitavi.

Tutto ciò non si può riconoscere dai singoli contratti di assicurazione: neppure da quelli in forma aperta e completa, redatti per scrittura privata e dei quali dirò. Né si può desumerlo dagli speciali conti che rinveniamo nei libri maggiori — intitolati « sicurtà » — i quali presentano nella loro sezione « avere » tutti i premi riscossi e in quella « dare » i danni sopportati (con i premi stornati).

È, invece, indispensabile procurarsi dei documenti dove siano contemplati simultaneamente i due atti, ed in ispecie quello assicurativo strettamente aderente alla partita di merci, esposta al rischio di perdita, nella circostanza del completamento e definizione della stessa operazione principale, mediante il trasporto.

Lo storico del diritto — così come gli altri storici che vogliano

occuparsi di tali problemi — potrà trovare soddisfazione piena a tale esigenza della problematica assicurativa attraverso la disponibilità di un documento che promana dall'ambiente dove è maturato e si è svolto l'atto — quello mercantile — che ha suscitato l'atto ausiliario dell'assicurazione (come pure — è superfluo che lo dica, ma mi piace dirlo per mostrare come le operazioni possano richiedere assecondamento di atti minori — l'intervento creditizio): insomma, bisogna sempre riportarsi alla sorgente dei vari fenomeni e seguirli nelle loro molteplici vicende, tra cui i fattori che servivano a facilitarne e sostenerne il corso, con un migliore e più sicuro rendimento. Il documento incontrovertibile a questo fine è il libro maggiore e, precisamente, i suoi conti dedicati ai singoli lotti di merci, dove sono narrate, appunto, tutte le vicende di esse, partendo persino dal momento in cui un bene viene definito (ad esempio, la lana dal momento in cui è tosata, distaccandola dalla pecora) e fino ad arrivare alla immissione al consumo, intromettendosi talvolta il prolungato stadio della trasformazione industriale (sempre per restare nell'esempio della lana, considerando, di quei conti, seppure in libri diversi per quanto è attinente al processo industriale, ogni più minuto dettaglio). Esattamente, bisogna fermare l'attenzione nella sezione « dare » dei numerosi conti intestati alle merci, dove viene riportata la sequela dei costi, che identificano ogni momento dell'atto mercantile e di quanto esso ha richiesto: cominciando dal costo dell'acquisto e passando alle serie dei costi fiscali di entrata e di uscita, di carica e discarica a bordo di vari mezzi di trasporto (per ora mi limito al trasporto marittimo), al trasporto in sé e per sé (indicando il nolo e, tra i fattori di ausilio, le somme pagate ai « balestrieri » e ad altri armati per difendere la nave), i costi di mediazione (senserie e provvigioni), ecc. La stessa materia, anche più minutamente analizzata, si rinviene nei libri denominati « memoriali », quando la compera o la vendita è stata compiuta a termine; vi è solo la differenza formale, della intestazione del conto riservata alla persona fornitrice o al cliente, senza che ciò riduca o alteri il cammino della nostra indagine.

Molto spesso, almeno dalla seconda metà del secolo XIV, in quelle serie dei costi — e, non a caso, proprio dopo l'enunciazione del nolo pagato — si rinviene il termine « sicurtà » (e per i tempi precedenti « rischio »), con la sua misura monetaria: ebbene, tutti questi costi, che sono, infatti, accessori, aderiscono al costo della merce (che è l'espressione economica, quantitativa dell'atto di compera della merce) e in ispecie si

riferiscono all'avvenimento della sua circolazione o trasporto, nella quale circostanza la merce stessa è stata esposta al rischio di perdita. In questi casi, dunque, non può sussistere alcun dubbio sulla realtà della operazione assicurativa e, quindi, del vero « interesse » di assicurare che hanno avuto i soggetti dell'atto principale di scambio — tanto il venditore, quanto il compratore — a salvaguardarne l'oggetto.

Se si fosse trattato di « scommessa », la sua registrazione — come ho constatato molte volte — si sarebbe concretata, sì, nel libro maggiore, ma nei conti « sicurtà », quale elemento — per il premio riscosso — di profitto dell'impresa; però, mai tale valore sarebbe stato immedesimato nella serie di costi accessori propri della operazione di traslazione della merce e, perciò, dell'operazione che ha esposto la merce stessa al rischio di perdita.

I più antichi saggi di registrazione del premio di assicurazione nella serie dei costi accessori rimonta all'anno 1319 ed ha avuto la sua sede nel libro maggiore della Compagnia di Calimala di Francesco del Bene, di Firenze; conti, che concernono la totalità dei costi accessori dai Paesi di provenienza dei panni di lana (Fiandre, Brabante e Champagne) a Firenze, con il segmento marittimo Marsiglia-Porto Pisano, nell'ambito del quale è registrato il « rischio », ossia il premio sborsato in tale evenienza (non importa se in alcuni casi esso è confuso con il nolo: scrivendo esattamente « per nolo e rischio »; il che fornisce semmai allo studioso un appiglio per chiarire la graduale formazione e affermazione dell'atto assicurativo). Ma lo stesso Bensa, che pubblicò tre di questi conti, non dette risalto all'importanza della rivelazione ed essa è rimasta sconosciuta quasi a tutti, tranne alcuni richiami che a quelle pagine hanno fatto altri studiosi i quali, però, non essendo degli storici del diritto o dell'economia non si sono preoccupati della importanza di quel testo per risolvere definitivamente il problema della concretezza assicurativa del basso Medioevo nel campo dei trasporti marittimi.

Dopo il 1320, a parte i frammentari libri dei Peruzzi (che mancano proprio dei conti dedicati alle merci) e un accenno analogo in un piccolo « memoriale » fiorentino tenuto a Venezia dalla compagnia di Duccio di Banchello (siamo nel 1336), la documentazione ricompare a partire dal 1363, con i « memoriali » e i « libri maggiori » dell'Archivio Datini di Prato: e da quel momento, disponiamo di migliaia di conti dove troviamo la più chiara registrazione dell'assicurazione, inquadrata nel sistema dei costi accessori di un'operazione mercantile: A partire dal 1383, sempre l'Archivio

Datini ci fornisce un ulteriore tipo di documento, che serve tanto bene ai nostri obiettivi: gli estratti-conto, i quali comprendono la materia delle registrazioni nei « memoriali » (da cui, per riepilogo, nei libri maggiori), essendo stati ripresi dai memoriali stessi o avendo costituito la fonte delle scritture di essi.

Libri maggiori, memoriali ed estratti-conto (questi ultimi, dalla metà del secolo XV non alimentavano più il memoriale, ma venivano ricopiati in partenza o all'arrivo nei registri promiscui denominati « ricordanze »), rispecchiano, dunque, la vita delle imprese e, perciò, le operazioni da esse compiute con tutti i loro particolari, inclusi quelli di ausilio: fra cui l'assicurazione rigorosamente agganciata all'atto mercantile e, perciò, esprimente l'interesse che l'ha sollecitata e resa operante.

Quanto sopra vale anche per i trasporti in acque interne e terrestri, i cui più antichi saggi di assicurazione ho trovato a partire dall'anno 1382. Vi è da osservare, tuttavia, che l'assicurazione nelle vie interne era piuttosto rara, giacché i Comuni attraversati dalle strade terrestri e quelli lambiti dai corsi d'acqua, tenendo molto ad essere praticati dai relativi traffici, svolgevano un'opera di polizia della viabilità, che eliminava quasi ogni rischio, non suscitando, perciò, l'assicurazione. Soltanto quando si addensavano pericoli vistosi e incontrollabili (ad esempio, le scorrerie delle milizie di Giovanni Acuto, nel basso Valdarno, o quelle di Facino Cane, nel Piemonte) o quando si trattava di merci che avrebbero potuto destare molto appetito nei predoni (quelle che raccoglievano in piccolo volume un alto valore), allora non si faceva a meno dell'assicurazione.

Analogamente, per i trasporti marittimi non si ricorreva all'assicurazione quando la nave offriva tutte le garanzie di resistere ai « pericoli umani e divinali » (così si legge in una polizza siciliana della metà del secolo XV), com'è il caso dei servizi delle galee di Stato veneziane, che erano bene armate e molto agili a sfuggire ai pericoli dei corsari e delle tempeste, potendosi avvalere di una vigorosa apparecchiatura remiera, in aggiunta o per ripianare le lacune di quella velica.

Prima di chiudere queste considerazioni, ritornando ai conti più remoti, quelli del 1319, la combinata menzione « nolo e rischio » ci fa intendere che in quell'epoca si aveva unicità di soggetto per le due operazioni — l'atto di noleggio e l'atto assicurativo — giustificandola con la circostanza che il rischio si manifestava all'espletamento del servizio che aveva prodotto l'armatore, il quale, con un compenso addizionale (appunto, il « rischio »),

rispondeva anche dei danni che fossero occorsi alla merce oltre quanto fosse dipeso dallo svolgimento del servizio di sua principale e originaria competenza. In seguito, i due atti si dissocieranno e quello assicurativo acquisterà la sua autonomia. Già nelle scritture di quegli stessi libri, per due volte troviamo la registrazione del « rischio » in maniera autonoma.

Poiché stiamo utilizzando le scritture contabili, fornirò alcuni particolari che servono a far luce sulla rappresentazione della scommessa. Ho chiarito come l'assicurazione viene rappresentata nei conti delle merci, includendola nelle serie dei costi accessori del loro acquisto ed in ispecie del loro trasporto. Questa è l'assicurazione vista dal lato « passivo », cioè quando essa deve gravare, con il suo costo, negli investimenti dell'impresa. E quando si tratta dell'assicurazione « attiva » — vale a dire allorché l'impresa agisce da assicuratore e il premio relativo costituisce per essa un fattore di profitto — dove è possibile reperirla? Allo scopo ci vengono incontro i già ricordati conti di « sicurtà », con la loro sezione « avere », ossia con quel segno contabile che contraddistingue tutte le variazioni positive di profitto (mentre nel « dare » — l'ho pure detto — figurano gli elementi negativi dell'operazione, fra i quali dominano i sinistri liquidati).

Dal secolo XV cominciamo ad incontrare — proprio nell'« avere » di tali conti — delle registrazioni che fanno pensare ad assicurazioni sulla vita (sui Papi, sovrani, ecc.): ma sono queste le « scommesse », e noi non dobbiamo farci trarre in inganno, anche se esse sono comprese fra le partite che rimandano alle effettive assicurazioni sui trasporti. Questi conti concernono, infatti, i profitti da tali impegni speculativi ed era, quindi, logico che vi si includessero anche i premi delle scommesse.

Quando la scommessa è osservata dal lato « passivo » (presso l'assicurato) — anche per questa operazione si aveva il duplice lato, ovviamente — in quale conto essa andava a fissarsi? Non certamente nei conti delle merci, che avevano piena autonomia di dati attorno ad ogni lotto di merci, ma in altri conti « sicurtà », dove era preminente la sezione « dare ». Talvolta il conto « sicurtà » era unico e vi si ritrovavano, pertanto, in commistione, fattori positivi del reddito (in « avere », aggiungendosi ai premi attivi — per assicurazioni effettive e per scommesse — le somme vinte alle scommesse stesse) e negativi (in « dare »: con gli storni dei premi e i danni liquidati per sicurtà, le somme pagate per le scommesse perdute e i premi delle scommesse « passive »).

Questa promiscuità di registrazioni — insisto — non deve far pensare

a confusione fra scommessa e assicurazione: l'essenziale è che l'assicurazione si riveli fondata e reale nella condizione della sua aderenza all'atto mercantile, che è l'assicurazione vista dal lato « passivo »: ed è in quella sede che si può annidare l'interesse di assicurare, e non dal lato « attivo », non preoccupandosi l'assicuratore di distinguere se l'assicurato agiva a scopo assicurativo o a scopo speculativo.

Attraverso questa preziosa documentazione — indubbiamente di portata decisiva per risolvere il problema — siamo in grado di individuare nettamente le scaturigini dell'operazione assicurativa: andando addirittura oltre di essa, con la possibilità di riconoscere la merce dal momento in cui essa entra in movimento e va ad esporsi a rischi vari di perdita; ciò perché — devo ripeterlo — le registrazioni ci portano all'atto di acquisto della merce.

Un altro elemento ritengo che contribuisca alla solidità di questa soluzione del problema. L'obbligazione contratta con la « scommessa » si risolve con il pagamento della somma pattuita, in maniera molto semplice e senza soffrire di limitazioni e lungaggini, non ammettendo eccezioni, di là dalla condizione precisa del verificarsi dell'evento contemplato nell'accordo. Mentre, per l'assicurazione, al verificarsi dell'evento, si apre il procedimento di « liquidazione del danno », che riporta esplicitamente alla natura e consistenza del rischio, che era stato preso in considerazione per la necessità — e, quindi, l'« interesse » — di salvaguardare la ricchezza impegnata nell'atto mercantile. È questa un'operazione piuttosto complessa, perché vi concorrono molti elementi per le attribuzioni delle responsabilità e la misura del valore da risarcire: e la rilevanza di tutto ciò è provata dal fatto che gli accordi contrattuali prevedono i dettagli essenziali di questa operazione.

Una differenza profonda — starei per dire abissale — emerge, dunque, dalla considerazione del momento finale e risolutivo della scommessa e della assicurazione: anche perché la scommessa, essendo un giuoco, esige snellezza di adempimenti, mentre l'assicurazione, tutta immedesimata con il complicato atto di trasporto e quello mercantile, smuove tanti fattori che in sede di adempimento devono essere vagliati e ricomposti nell'insieme, non preoccupandosi delle lungaggini procedurali.

Un'ulteriore prova che l'assicurato aveva tutto l'« interesse » nel compiere questa operazione si trova nella accurata precisazione del rischio da coprire e in modo — d'altronde — da rendere più agevole e sicuro

l'adempimento dell'obbligazione da parte dell'assicuratore, al verificarsi del danno parziale o del sinistro totale. Queste differenziazioni contrattuali sono più marcate nelle « polizze » maggiormente progredite, e massimamente in quelle affidate alle scritture private. È noto che a Genova, ancora a metà del secolo XV, i contratti di assicurazione — come quasi tutte le operazioni commerciali di un certo rilievo — venivano affidati al notaio, che redigeva un atto molto breve, senza soffermarsi sui dettagli, con il rinvio, sempre sottinteso, alla consuetudine: soltanto quando quest'ultima veniva superata, si indicavano i termini dell'eccedenza, con ciò dimostrando che il solito « interesse » doveva essere rispettato pienamente. Un esempio di questa dilatazione del rischio da abbracciare da parte dell'assicuratore si ritrova nei rogiti del notaio Branca Bagnara (dal 1427), là dove è stabilito che gli assicuratori risponderanno del rischio *ad (formam) florentinam*; particolare, questo, che si era affermato antecedentemente, secondo quanto ho appreso dalla lettera che nel 1398 ha scritto una società fiorentina stabilita a Genova. In uno degli atti della stessa serie apprendiamo che con tale clausola si intendeva che il rischio contemplasse anche i danni subiti dalla merce a bordo *de fracida, de marcio, de goasto et de barateria de padrone*, cioè per tutti i deperimenti merceologici e per i furti del capitano della nave (rientrando in questo soggetto l'intero equipaggio).

Simili accuratezza e sottigliezza nella definizione del rischio non si ritrovano certo negli accordi di « scommessa ».

All'assicurazione medievale, secondo taluni studiosi, sarebbe mancato un altro pilastro notevole: la possibilità della valutazione del rischio. Questa posizione si controbatte sollecitamente, solo che si leggano alcuni brani di lettere scritte da imprese di vaste e medie dimensioni, circostanza, quest'ultima, che dava maggiore respiro alle informazioni accalcantisi nelle lettere che si spedivano o in quelle che venivano ricevute. Nella corrispondenza commerciale, se non altro a partire dalla metà del Trecento, come possiamo accertare con tutta fondatezza, essendo essa sopravvissuta in gran copia (nel solo Archivio Datini di Prato disponiamo di 126 mila lettere commerciali), noi constatiamo l'assiduo richiamo di tutto quanto concerne il servizio della navigazione: si comincia con il menzionare e osservare un gran numero di navi, con l'indicarne il tipo, equipaggio, capacità e (senza dire della nazionalità dell'armatore o del capitano) della sua resistenza ai pericoli del mare e dell'uomo; i viaggi espletati, con le tappe e le durate; le merci trasportate e i noli richiesti (questi sono

elementi secondari, tuttavia); la validità del capitano; il movimento dei corsari, con indicazioni delle superfici di mare e degli archi costieri in cui agivano; sul clima, sul numero dei sinistri accaduti, ecc.: insomma, un quadro completo, dove pullulano tutti gli elementi che compongono il rischio più esteso, fino ad arrivare, come è apparso, a giudicare dalla figura del capitano, da cui dipendono, con la sua onestà a bordo, la capacità di guidare la nave in ogni momento ed in ispecie nelle difficoltà delle intemperie e degli attacchi nemici. Tutti questi dati e notizie — con numerosi suggerimenti — venivano forniti incessantemente e ogni impresa le ribaltava verso le imprese consorelle e corrispondenti, distendendo una rete informativa quanto mai suggestiva ed efficiente.

Non di rado, quando venivano esposti a rischio carichi forti — con fortissimi « interessi », dunque! — tanto gli assicuratori quanto gli assicurati prendevano dei provvedimenti per constatare la localizzazione e consistenza dei rischi: così, nel 1398, avendo i fiorentini almeno i tre quinti del carico di cinque navi veneziane in partenza da Southampton per il Mediterraneo e sapendo che nelle insenature profonde della Galizia si occultava un branco di corsari, fanno leva sulla società Datini di Barcellona, perché mandi un messaggero speciale a La Coruña, per riferire su questo addensamento di navi pirate.

Anche se non disponessimo dei carteggi e, quindi, di tutti questi dati così rilevanti, dedurremmo, non soltanto che il rischio veniva valutato, ma con la maggiore accuratezza, dalla cognizione della pronunciata variabilità dei premi, sugli stessi itinerari ad esempio, fra la Catalogna e l'alto Tirreno (Porto Pisano e Genova) in un intervallo di trenta anni ho visto i premi oscillare da un quarto per cento fino al venticinque per cento, cioè una variabilità da uno a cento. Una società fiorentina non intendeva assicurare la nave ed il suo carico del veneziano Benedetto Bon, in partenza da Famagosta, nel 1385, perché era accuratamente ragguagliata sul notevole movimento dei corsari attorno all'isola; per insistenza da più parti, fu costretta ad accettare l'impegno, imponendo però un premio dell'ottantacinque per cento: appena la nave lasciò quel porto, essa fu assalita dai pirati, depredata e, quindi, incendiata.

Tutto questo che io ho detto ricade entro l'anno che chiude il secolo XIV e credo che dimostri come l'istituto assicurativo si fosse non soltanto affermato in quell'epoca: esso si era costituito tutti i piloni basilari della sua struttura, con pienezza di rifiniture. Ed è per questa ragione che,

ritrasmessisi i suoi elementi contrattuali (dalle più antiche polizze di Pisa e Firenze, che conosciamo a partire dal 1379) nella polizza-madre dei Lloyd's di Londra (del 1776), da quest'ultima essi si sono diffusi e trapiantati nelle polizze di quasi tutti i Paesi del mondo. E non posso chiudere la mia esposizione senza un'altra nota di commento: che ancora una volta, la soluzione degli elementi fondamentali di grossi istituti e problemi giuridici, della massima delicatezza e quasi sempre decisivi, ci viene offerta dall'ausilio di una documentazione quasi impensata, ma che ha il grande pregio di essere la documentazione germogliata nell'ambiente dove sono maturati, si sono sviluppati e si sono esplicitati i fatti che hanno richiesto e ottenuto la loro particolare irregimentazione giuridica. In questo caso, tutta la soluzione è specialmente affidata ai registri contabili, muovendo dal particolare dell'aggancio del premio assicurativo al costo principale del bene ed arrivando a quello della pronunciata variabilità dei premi stessi.