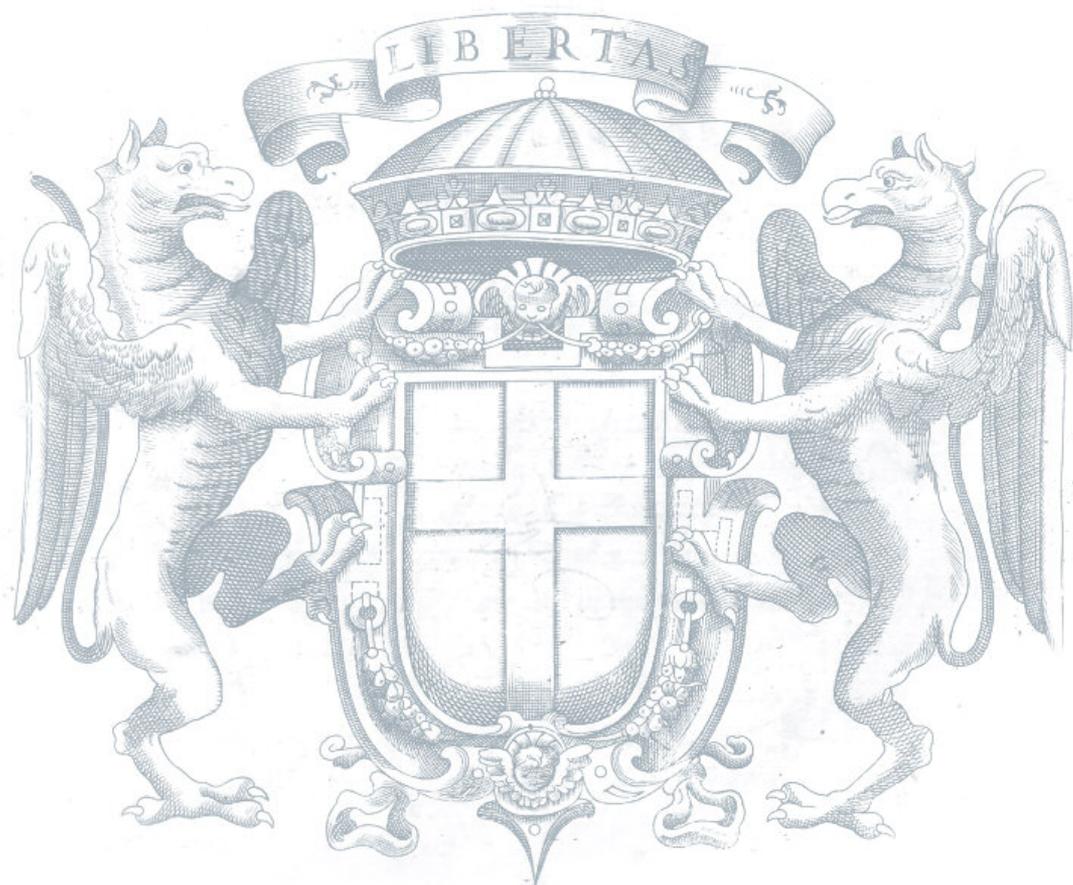


Le avarie marittime a Genova: dall'archivio alla rete

CREAZIONE DI UN DATABASE INTERNAZIONALE



Indice

1. Le fonti archivistiche sulle avarie marittime
conservate presso l'Archivio di Stato di Genova p. 1
2. Il lavoro del prof. Giuseppe Felloni
e la creazione di un database cartaceo p. 7
3. Le pratiche di avaria presentate
nel porto di Genova dal 1589 al 1797 p. 13
4. Il progetto ERC: l'informatizzazione dei dati e la realizzazione
di un database internazionale liberamente accessibile on line p. 17

1. Le fonti archivistiche sulle avarie marittime conservate presso l'Archivio di Stato di Genova

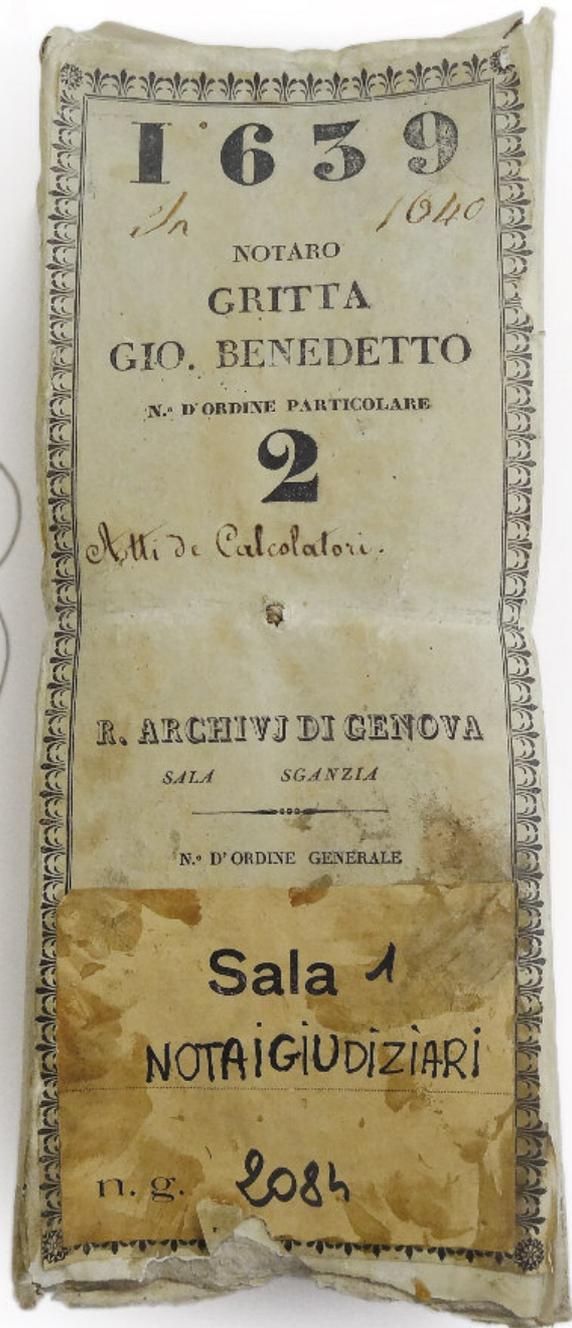
Il professor Giuseppe Felloni fu tra i primi storici, negli anni '80, a riconoscere l'importanza dello studio delle pratiche di avaria generale per la storia marittima, europea ma non solo.

Grazie a questo strumento è infatti possibile indagare quantitativamente fenomeni di importanza capitale per la storiografia, come i flussi dei commerci marittimi, i prezzi di trasporto, i costi di costruzione, d'armamento e d'esercizio delle navi, gli utili ed i problemi finanziari delle aziende marittime.

Le pratiche di avaria generale registrate nel porto di Genova, uno dei più importanti scali del Mediterraneo dell'epoca preindustriale, sono oggi conservate presso l'Archivio di Stato di Genova (<http://www.archiviodistatogenova.beniculturali.it/>) e coprono il periodo dal 1589 alla caduta della Repubblica alla fine del XVIII secolo.

Archivio di Stato di Genova <i>Fonti archivistiche</i>	n° di inventario	Descrizione	Anni
Notai Giudiziari	627-640	Orazio Fazio	1589-1608
Notai Giudiziari	1643-1645	Gio Agostino Gritta	1608-1613
Notai Giudiziari	1646	Gio Agostino Gritta	1614
Notai Giudiziari	2083-2088	Gio Batta Gritta	1636-1663
Conservatori del Mare	277-286	Denunce di avaria presentate all'estero	1639-1699
Conservatori del Mare	286-338, 361-366	Denunce di avaria presentate all'estero e a Genova	1700-1796
Conservatori del Mare	376-377	Calcoli di avaria	1695-1714

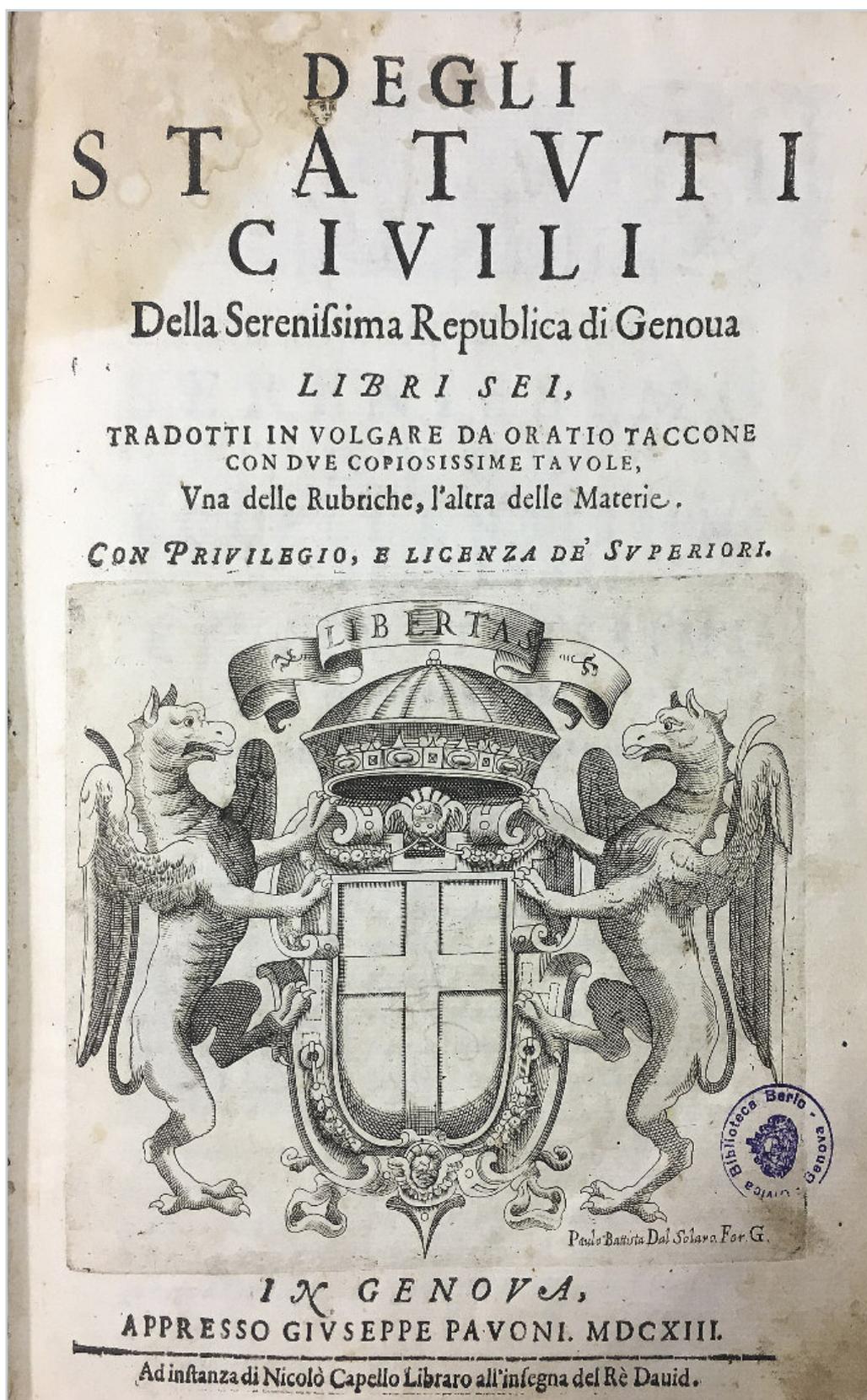
Notai Giudiziari. Tutti gli atti giudiziari dal 1377 al XIX secolo sono conservati in queste filze. Un notaio era incaricato dalla *Rota Civile* o dai *Conservatori del Mare* della redazione di una pratica di avaria, dall'ordine di esecuzione al calcolo e alle percentuali di contribuzione. Ogni notaio conservava i documenti nel proprio archivio. Alcuni di essi si specializzarono in avarie marittime e i loro documenti sono raccolti sotto il nome di Atti dei Calcolatori.



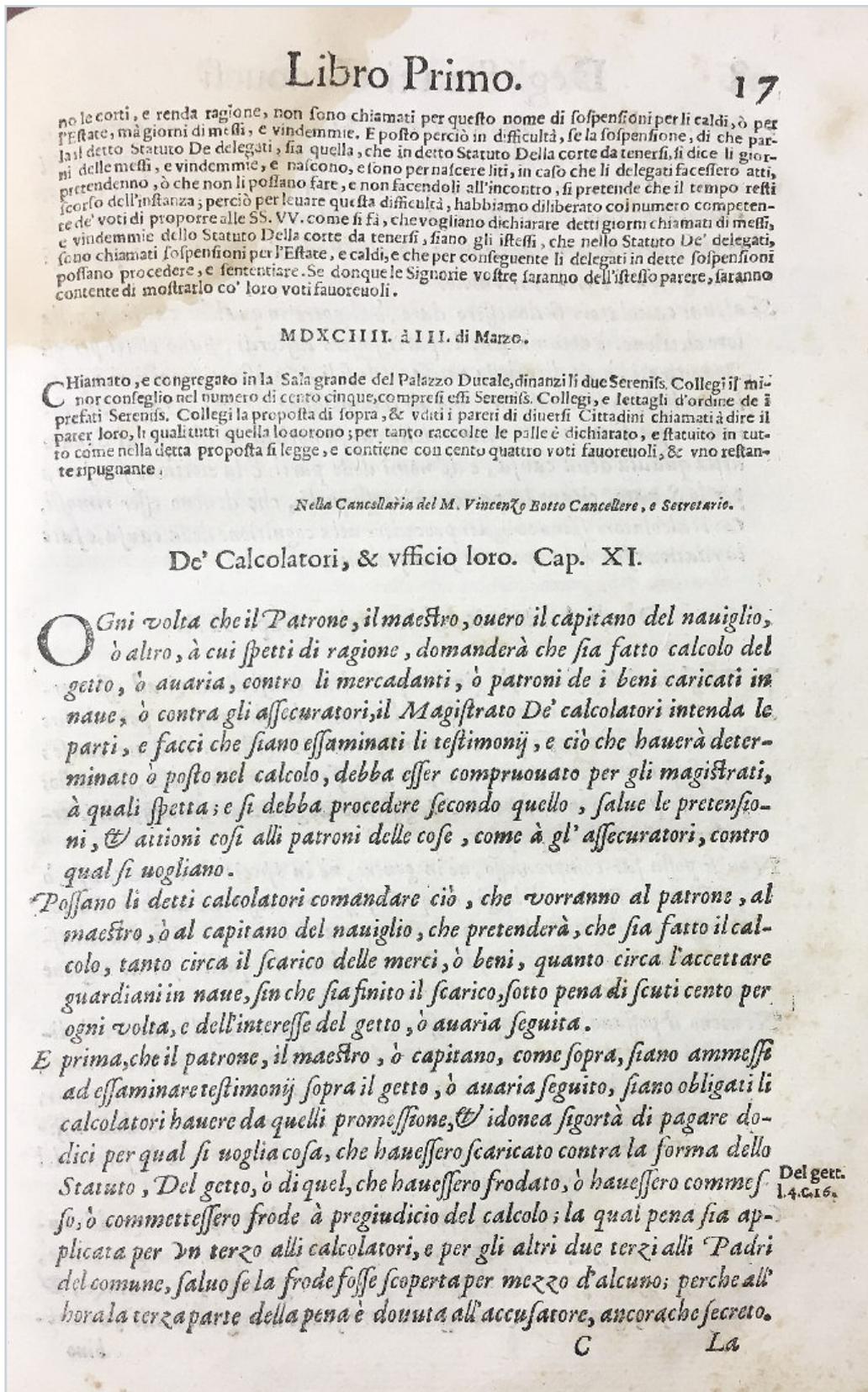


Conservatori del Mare. Giudice delle questioni civili e penali in materia marittima, con funzioni anche di natura amministrativa e legislativa in materia di navigazione. Il capitano della nave che aveva subito danni conseguenti ad un'avaria doveva presentare la denuncia presso di loro. Il cancelliere incaricato nominava poi i calcolatori per lo svolgimento della pratica.

Gli Statuti della Repubblica, pubblicati nel 1589 in latino e nel 1613 in volgare, più volte rinnovati nel corso del tempo, includono al loro interno la regolamentazione delle pratiche di avaria.



Il cap. XI regola i compiti e le incombenze dei calcolatori incaricati di valutare i danni e il valore della nave, del carico e dei noli, per poi effettuare la ripartizione.



Il capitolo XVI illustra le ragioni e le modalità per effettuare il getto del carico nel corso della navigazione.

Libro Quarto.

139

Del getto, e forma, che si deue tenere in quello. Cap. XVI.

IL Padrone, ò Prefetto di qualsiuoglia Nauiglio, il quale si elegga per la tempesta contraria, ò per altra giusta cagione, far getto per la salute del Nauiglio, e del suo inuentario, e degli huomini, e delle merci, sia tenuto inanzi il getto d'alcuna cosa, far consulta con tutti gli vfficiali del Nauiglio, e de' mercadanti, che sono in quello, e se le due terze parti de' predetti concorriranno in fare il getto per lo detto saluamento, in tal caso siano eletti tre consoli; due de' quali siano de' detti vfficiali, & vno de' detti mercadanti; e non essendoui mercadanti, due siano degli vfficiali di prora, & vno degli vfficiali di poppa; li quali tre consoli habbino autorità di gittare in mare quel che loro parrà necessario per la salute del restante.

Tutto ciò, che sarà stato deliberato per la consulta sudetta, e tutto quel che d'ordine delli detti Consoli sarà stato gettato, si debba scriuere, e notare per lo scriuano del Nauiglio nel suo libro in presenza de' detti Consoli con le loro sottoscritioni, se sapranno scriuere.

Tutti i getti (offeruate le predette solennità) ò il valore de' medesimi getti ceda à danno, e si debba diuidere secondo il denaro, e la lira, frà il Nauiglio, noli, merci, & ogn'altre cose esistenti nel detto Nauiglio nel tempo del getto, compresi i denari, oro, argento, gioie, schiaui, maschi, e femine, caualli, e gli altri animali esistenti nel Nauiglio di passaggio.

Seguito il getto, non sia lecito al padrone, ò prefetto del Nauiglio, ne ad alcuno per lui caricare in detto viaggio alcuna cosa in qualsiuoglia luogo, ò scala, eccetto solamente le vertouaglie per vso, e necessità del Nauiglio, merci sottili, e casse de' passeggeri, saluo quando il getto fosse stato fatto prima, che il Nauiglio si fosse partito dal caricatore, ò dal porto doue hauesse caricato, nel qual caso, sia lecito caricare in tutto il Nauiglio, saluo se il Nauiglio, ò nell'andare, ò nel ritornare douesse scaricare alcune merci in alcun luogo; perche all'hora sia lecito nel luogo dello scaricato caricare tanto, quanto sarà stato scaricato: non possa però caricarsi nel luogo del getto fatto; e se il Padrone caricasse, ò facesse caricare alcuna cosa in luogo del getto, sia tenuto à sodisfare tutto il danno in caso di nuouo getto; & i noli del carico come sopra spettino per la terza parte à gli assicuratori, e per lo restante alli conseruatori di mare.

Niun Padrone, ò Prefetto seguito il getto, possa nel viaggio scaricare alcuna cosa, saluo ne' luoghi à quali le merci, ò le altre cose caricate fossero state destinate, con le polize di carico; e ne i detti luoghi non possè-

2. Il lavoro del prof. Giuseppe Felloni e la creazione di un database cartaceo

Per oltre un decennio il professor Giuseppe Felloni, docente di Storia economica del Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova, lavorò su questi documenti ideando un formato di scheda cartacea al fine di catalogare ogni caso di avaria in modo uniforme. Il suo obiettivo primario era di rendere fruibile una così consistente mole di dati per una analisi approfondita di tutti gli aspetti legati al commercio marittimo facente capo al porto di Genova, in un'ottica di lungo periodo.

È stato un lavoro molto impegnativo, che nel corso degli anni ha visto coinvolti anche alcuni allievi del professore, oltre che lui stesso (di molte schede si può riconoscere la grafia originale). Con tale metodologia sono stati catalogati circa 3.000 documenti inerenti le denunce e i calcoli di avaria marittima presentati presso le autorità genovesi, conservati nei fondi archivistici dei Notai Giudiziari e dei Conservatori del Mare, dando origine ad altrettante schede cartacee. L'importanza di questo lavoro è tale che il Centro di studi e documentazione di Storia economica "Archivio Doria", presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova, ha creato un apposito fondo Felloni dove conservare il lavoro di schedatura avviato dal professore. Si tratta di 16 scatole di materiale, dove, oltre alle schede relative alle avarie marittime, sono conservate fotocopie di documenti originali e schedature di altre fonti archivistiche complementari allo studio in oggetto, quali ad esempio i contratti di noleggio e di cambio marittimo stipulati nel medesimo periodo.

Nonostante l'ampiezza di questa catalogazione, si tratta solo di un inizio. Il "pionieristico" database su schede cartacee e le indicazioni del professore hanno permesso di risparmiare anni di lavoro e hanno indicato un metodo per la raccolta dei dati e per il loro utilizzo.

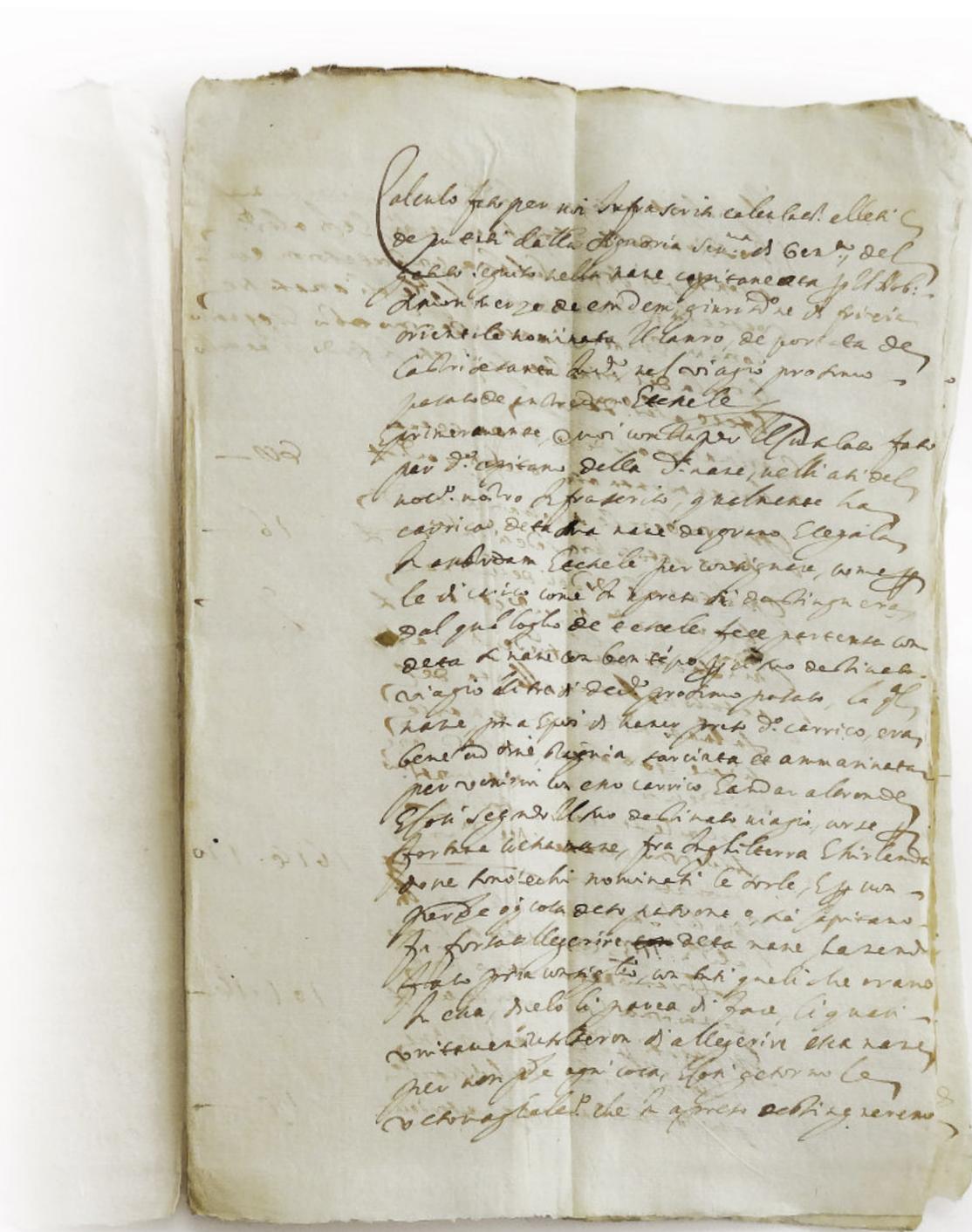


Una pratica di avaria è composta essenzialmente da un testimoniale, redatto dal capitano che racconta quali furono i problemi incontrati durante la navigazione che determinarono il verificarsi di un evento calamitoso. Esso è corredato da un calcolo ufficiale redatto a Genova dalla magistratura competente (i *Conservatori del Mare*). Nel calcolo viene presentato il valore della nave, della merce caricata e dei noli pagati, oltre che dei danni subiti a seguito dell'evento occorso, al fine di effettuare il riparto degli stessi in maniera proporzionale fra tutti i soggetti coinvolti nella spedizione. Si tratta di documenti complessi e ricchi di informazioni, a cui spesso sono affiancate note o allegati di vario genere.

Centro di studi e documentazione di Storia economica "Archivio Doria", Fondo Felloni, Pratiche di avaria

Scheda Felloni, Notai Giudiziari, 630, n.4 fronte

Avaria generale presentata alla Rota Civile di Genova il 17 febbraio 1592. Nave capitanata da Simon Sverze di Emden (in Germania) in viaggio da Amsterdam verso Genova con un carico di grano e segale. A causa di una tempesta la nave viene spinta in una zona di secche tra l'Inghilterra e l'Irlanda, dove si incaglia. Viene gettata una parte del carico per liberarsi e poter riprendere il viaggio.



CALCOLO DI AVARIA

COMUNE di PER SCAMPARE A: Ordinato con decreto del _____
 PARTICOLARE () PER CAUSA DI: commesso a _____
 TEMPESTA (), INCENDIO (), PRE- sotto la direzione di _____
 DA (), ARRESTO (), REQUI- sottoscritto da _____ il _____
 SIONE (), NAUFRAGIO (), INVE- presentato a della Rota Civile il 17 febbraio 1592
 STIMENTO (), ROTTURA (). approv. e pubbl. da _____ il 18 " "

Tipo della nave: naue portata: lasti 70 mila Equipaggio: _____
 Nome: Il lauro
 Capitano patrone: Simon Suerze di Emden
 Descrizione generica del viaggio e del carico: da Amstendam, con grano e segale per Genova

Porti di scalo	Ragione della sosta	Data di arrivo	Data di partenza
<u>Tenche</u>			<u>3 XII 1591</u>

Origine dell'avaria: per timore di (3), a causa di (4) tempesta (2); incendio (); attacco () cattura () da parte di pirati (), corsari (), nemici (); difesa della nave (); arresto () navigazione convogliata () per ordine di principe (); requisizione al servizio di principe (); naufragio (); investimento (4) (4) nelle secche dette "Le soele" tra l'Inghilterra e l'Irlanda
 Natura dell'avaria: immissione d'acqua (); aggettamento (); getto (5), danni (), perdita () del carico; getto (), abbandono (), danni (), perdita () del corpo, attrezzi, corredi ed armamenti della nave; rilascio forzato per riparazioni straordinarie (), per cattura (), per ordine di principe (); rilascio volontario per scampare a tempesta (), a pirati (), a corsari (), a nemici (); cambio marittimo ();

Consolato Testimoniale fatto	Presentazione	Apert. e pubbl.	Approvazione
in <u>Genova</u> il _____	<u>19 1 1592</u>		<u>1592</u>
in _____ il _____			
in _____ il _____			
in _____ il _____			

Valori espressi in Lire mon. gen. di banco fuori banco corr. Pezzi da reali 8

MASSA PASSIVA (RISICO)	Val. contr.	Val. non contr.	Valore totale
1) CORPO, ATTR., CORR. ED ARMAM. DELLA NAVE	<u>3 200</u>		
In condizioni normali			
Nelle condizioni d'arrivo a Genova			
Apparati gettati o perduti prima dell'arrivo a Genova			
2) NOLI			
- di lasti <u>11 1/2</u> di grano, <u>firmato a reali 18</u>			
<u>per ogni sacco di 215 sacchi</u>	<u>283 10 00</u>		
- di sacchi <u>14</u> di grano a <u>reali 18</u>			
<u>per sacco</u>	<u>12 12 00</u>		
3) CARICO			
- <u>grano caric. in Amstendam da Ber-</u>			
<u>tholdo Calizzano d'ordine di Decio Do-</u>			
<u>ria, aut. Velus e Orfeo Amato da</u>			
<u>consegnarsi a Decio Doria in Genova:</u>			
<u>sacchi 315 contenenti lasti 11 1/2</u>	<u>4 477 16 03</u>		
- <u>grano caric. in Amstendam in tutto</u>			

Scheda Felloni, Notai Giudiziari, 630, n.4 retro

Il valore totale di nave, noli e carico ammonta a 16515 lire. I costi e le perdite per il carico e l'attrezzatura gettata e le spese amministrative ammontano a 1841 lire. Nella scheda sono inoltre registrati i valori dettagliati della merce caricata, dei danni subiti e delle varie spese sostenute.



	Val. contrib.	Val. non contr.	Valore totale
come sopra: Lotti 10 alla rinfusa	3 893 15 00		
- regalo caric. in Amsterdam in tutto come sopra: Lotti 30 alla rinfusa	4 462 10 00		
- nuovo caric. in Amsterdam da Bernardo Calizzano da consegnarsi a sua madre Maria in Genova: pacchi 14 contenenti univa $9\frac{1}{2}$, equi- partite a Lotti $\frac{1}{3} + \frac{1}{4} + (\frac{1}{3} + \frac{1}{4})$	185 08 06		
4) CORREDI E PROVVISI DELL'EQUIPAGGIO			
5) TOTALE (1 + 2 + 3 + 4)	16 515 11 09		

MASSA ATTIVA (GETTITO DANNI E SPESE)	Importo	Periodo in giorni	Importo ad anno
- valore del carico gettato: sacchi 113 di grasso (incluso il valore dei sacchi)	1715 15 10		
- valore di altri carichi gettati:	73		
- spesa per pezzi, ustori, ecc.	52 10		
/			
TOTALE	1841 05 10		

EQUIVALENZE METROLOGICHE ED OSSERVAZIONI

Scudo 1 dioro in oro = lire 407.06

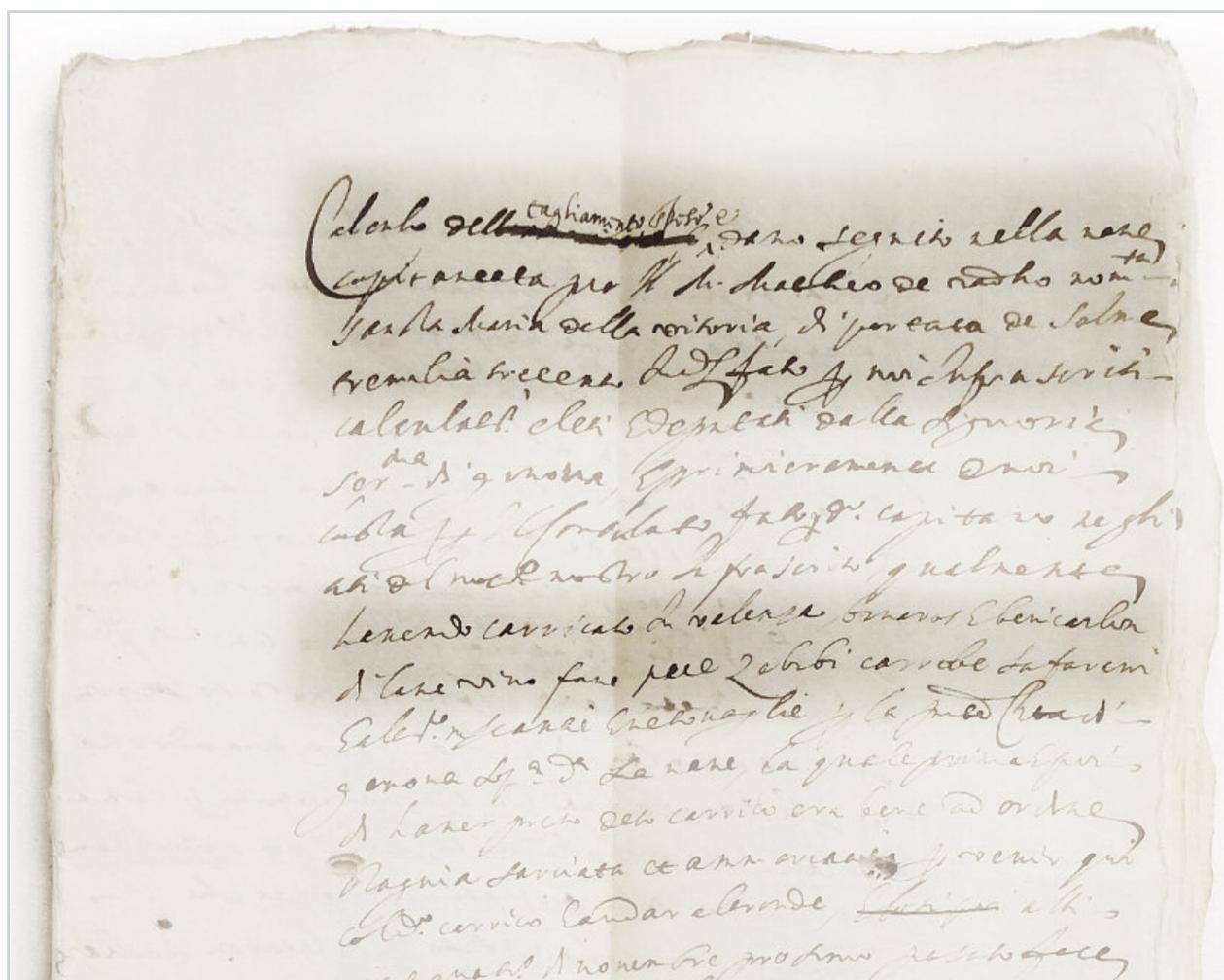
Fonti: A.S.C.G., Mag. dell'Abbondanza, n° _____, doc. n° _____
 A.S.G., Notai giudiziari, sala _____, scansia _____, n° gen. **630**, n° part. _____
 Notaio _____, pratica n° **4**
 A.S.G., Conservatori del Mare, n° _____, pratica n° _____

Redazione del _____ di _____

3. Le pratiche di avaria presentate nel porto di Genova dal 1589 al 1797

ASG, Notai Giudiziari, 630, pratica n.6

“Calcolo del tagliamento e danno seguiti nella nave capitanata per il detto Matteo de Rado nominata Santa Maria della Vittoria, di portata de salme 3.300 [...] caricato di Valenza, Binaros e Benicarlos di [...] vino, fave, pece, zebibi, carrobe [...]”

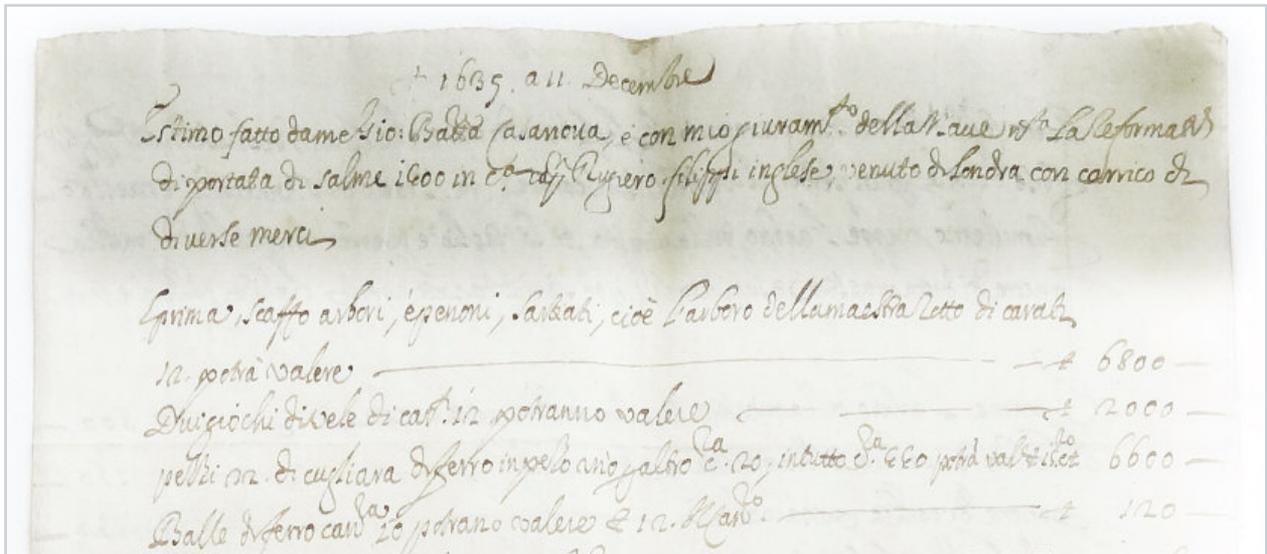


Testimoniale, ossia denuncia presentata di fronte alle autorità competenti, contenente la descrizione degli eventi dannosi occorsi durante un viaggio dalla Spagna verso Genova, con un carico di provviste alimentari di vario tipo. A Maiorca vengono arrestati lo scrivano e due marinai per motivi che non vengono dichiarati esplicitamente all'interno della denuncia. Dopo aver pagato per il rilascio di questi ultimi, il 27 novembre 1591 il capitano ordina il taglio della gomina per liberare l'ancora e abbandonare rapidamente il porto per sfuggire ad un tentativo di cattura. La nave arriva a Genova senza ulteriori problemi. I danni e le spese derivanti da tali eventi ammontano a 1013 lire, il valore del carico è di 40884 lire.

ASG, Notai Giudiziari, 2084, pratica n. 94

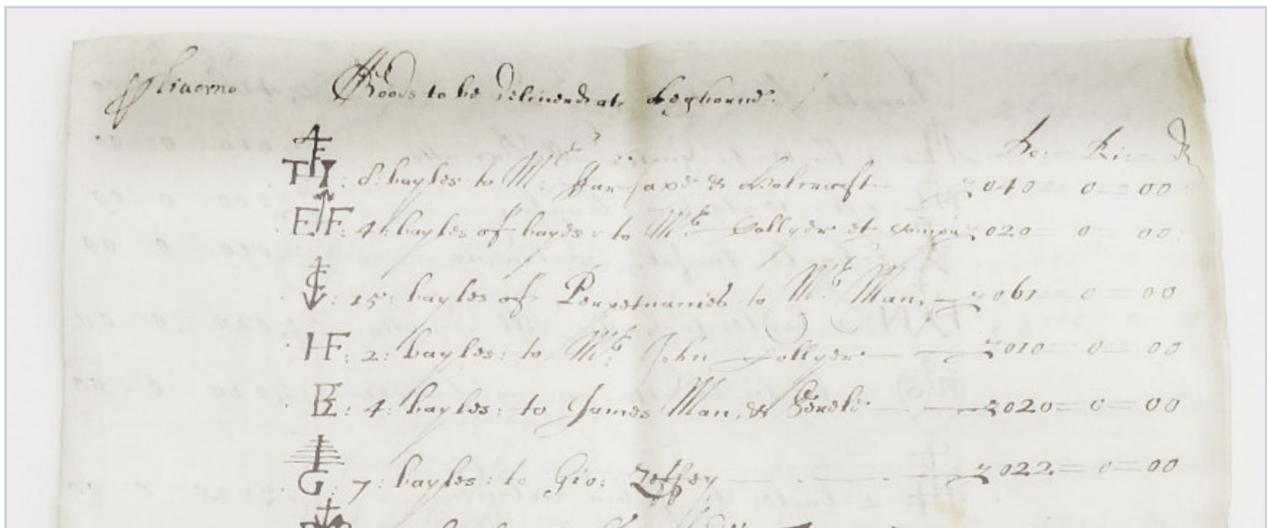
1635 a 11 dicembre

“Estimo fatto da me Gio. Batta Casanova, e con mio giuramento della nave intitolata La Reformas di portata di salme 1400 in circa capitanata per Ruggiero Filippi inglese, venuto di Londra con carico di diverse merci. [...]”.



Per Livorno Goods to be delivered at Leghorn

[Elenco con lo stemma identificativo di ogni mercante coinvolto nella spedizione, tipologia, quantità e valore della merce imbarcata]



Testimoniale e calcolo di un viaggio dall’isola di Wight per Alicante, Genova e Livorno, con un carico di merci diverse. Il capitano è inglese, la nave spagnola. Il maltempo costringe la nave a fermarsi a Malaga il 25 ottobre 1639. La nave arriva a Genova il 25 dicembre. I danni e le spese derivanti da tali eventi ammontano a 20597 lire.

ASG, Conservatori del Mare, 364, pratica n. 1

[timbro genovese] 1764 a 31 gennaio in Genova

“Calcolo, a ripartimento dell’avaria de danni, e spese occorse per il trattenimento sofferto il capitano Francesco Diederico Glasoff danese con la di lui nave intitolata Dorotea in Alghesiry [...] nel di lui viaggio che con detta nave, carico di merci diverse diretta posta per Genova, a parte per Livorno [...]”.



“Lire 94646.14.6. Somma capitale degli interessati di Genova, sopra cui l’avaria a lire 14.1.10 % importa lire 13337.6.3 da quali dedotte 6633.15.3/ che riviene a lire 6.13.10/12 per %. Le spese in massa da suddetti interessati al reclamo restano lire 7003.11.

Le quali proporzionatamente divise spetta ad ognuno come segue [...]”.

L. 94646.14.6. Somma Capitale dell'Interessati di Genova, sopra cui l'avaria a 14.1.10 % importa L. 13337.6.3 da quali dedotte L. 6633.15.3/ che riviene a L. 6.13.10.112 %/ se spese in massa da suddetti interessati al reclamo restano L. 7003.11. Le quali proporzionatamente divise spetta ad ognuno, come segue

	Capitale	Avanzata	Deduz. (o sia)	Si deve
	L. 14.1.10. %	Sconto per il pagare	ridanno a	L. 7.7.11. %
			L. 6.13.10. %	di %.
Nadal, & Comp.	11500.	1620.11.	769.11.82	850.19.4.
Boisier	7959.8.9.	1121.12.4.	532.12.8.	588.19.8.
Scacaluga	6164.	868.12.2.	412.9.10.	456.2.4.
Fontana	3498.17.6.	493.1.	234.2.8.	258.18.4.
M...	3100.17.6.	450.12.4.	214.2.8.	226.15.8.

“Calcolo dell’avaria generale della nave Dorotea capitanata Francesco Diederico Glasoff, ripartita fra il corpo, attrezzi, e noli di detta nave e carico della medesima, spettante agli seguenti signori di Genova e Livorno [...]”.

Calcolo dell'avaria generale della Nave Dorotea Cap. Francesco Diederico Glasoff Danese, ripartita fra il corpo, attrezzi, e Noli di detta Nave e carico della medesima, spettante agli seguenti Signori di Genova e Livorno.

Interessati di Genova	
M ^{re} Stefano Sciacaluga e Figli p 1072 - a l. 5. 15.	6164. - - -
M ^{re} Giuseppe Lamande p 1391. 3 - a l. 5. 15.	7950. 8. 9
M ^{re} Natal Conton e Godier p 2000 - a l. 5. 15.	11500. - - -
M ^{re} Gio: Battista Fontana p 608. 10 - a l. 5. 15.	3498. 17. 6
M ^{re} Maumary e Deilland p 256. 10 - a l. 5. 15.	3159. 17. 6
M ^{re} Gasparo Camier p 1600 - a l. 5. 15.	26150. - - -
M ^{re} Carlo Dell'Isola p 3314 - a l. 5. 15.	19055. 10. -
M ^{re} Gio: Battista Romanelli p 321. 10 - a l. 5. 15.	1848. 12. 6
M ^{re} Pietro Aubert Lombardi p 1826 - a l. 5. 15.	10459. 10. -
M ^{re} Salvo Marone p 161. 15 - a l. 5. 15.	2635. 7. -
M ^{re} Sant'Antonio Delaigue p 313. 15 - a l. 5. 15.	1815. 11. 3
	<u>94646. 14. 6</u>
Interessati di Livorno	
M ^{re} Anselmo Achivola p 14917. 9 - a l. 5. 15.	85775. 6. 9
M ^{re} Stefano Bertoja p 528. 14. 15 - a l. 5. 15.	3040. 2. 4
M ^{re} Simone Jacobi Bonarini p 261. 16 - a l. 5. 15.	2635. 7. -
M ^{re} Dell'Aquila e Mediglieri p 1163. 12. 10 - a l. 5. 15.	6690. 18. 9
M ^{re} Clemente Bini p 330. 20 - a l. 5. 15.	66015. 15. -
	<u>101177. 12. 10</u>
Ammortare della Nave p 3000 - a l. 5. 15.	17250. - - -
M ^{re} de' Noli p 783 - a l. 5. 15.	4157. 5. -
	<u>280231. 12. 4</u>

Testimoniale e calcolo di un viaggio da Hull, in Inghilterra, verso Genova e Livorno, con un carico di merci varie. La nave viene catturata dai corsari spagnoli nello stretto di Gibilterra il 17 maggio 1762 e trattenuta ad Algeciras fino al 4 novembre. Da qui riprende il viaggio per Genova, dopo aver pagato per il rilascio, dove arriva il 26 gennaio del 1764. I danni e le spese derivanti da tali eventi ammontano a 39.400 lire, il valore del carico è di 279.573 lire.

4. Il progetto ERC: l'informatizzazione dei dati e la realizzazione di un database internazionale liberamente accessibile on line

Il lavoro incentrato sulle fonti genovesi ha contribuito all'avvio di uno studio comparato ed è attualmente parte integrante di un progetto di ricerca europeo di carattere interdisciplinare guidato dalla prof. Maria Fusaro (University of Exeter, UK), intitolato *Average - Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)* (ERC Consolidator Grant 2017-2022 - n.724544), in cui è coinvolto un team di studiosi specialisti in storia economica, legale e marittima. Nel corso del convegno internazionale previsto a Genova nel maggio del 2019 gli studiosi partecipanti al progetto ed ospiti di fama internazionale si confronteranno sul tema in oggetto e presenteranno i primi risultati del lavoro svolto. Il Convegno si terrà presso l'Archivio di Stato di Genova e sarà corredato da una mostra documentaria volta a porre in evidenza la rilevanza scientifica di tali fonti per l'avanzamento delle conoscenze nell'ambito della storia economica e marittima.

Il team di studiosi facenti capo al progetto ha costruito un database all'interno del quale sono attualmente in fase di caricamento tutti i dati inerenti le avarie marittime in un'ottica di continuità rispetto al processo di catalogazione avviato dal professore. Lo schema da lui ideato è stato infatti sviluppato e integrato da ulteriori e più dettagliati campi di indagine per ampliare lo studio in ambito interdisciplinare e comparativo, al fine di includere e raffrontare la documentazione genovese con quella disponibile presso le altre sedi coinvolte nel progetto (tra cui Pisa, Livorno, Venezia, Parigi, Siviglia, Londra, Amsterdam, Malta).

The screenshot shows a web application interface for a voyage database. At the top, there are search fields for 'Search Date' and 'Search User', along with 'Search' and 'Show All Records' buttons. Below this is a section titled 'About the Voyage:' containing a text area for 'Descrizione generica del viaggio:' with the value 'Carico di grano roccella da Sciacca a Genova', and a dropdown for 'Vessel:' with the value 'san Nicoló, Galleon, Patrone nob. Pietro di Michele di Brovid'. A 'Specific Information:' section contains a tabbed interface with tabs for 'Legs', 'Risk - Corpo della nave', 'Risk - Noli', 'Risk - Carico', 'Risk - Equipaggio', 'Risk - Totale', 'Testimoniale', 'Averages', and 'Sources'. The 'Legs' tab is active, displaying a table with columns: ID, Porti di scalo, Ragione della sosta, Data di arrivo, Sosta, Data di partenza, and Forced Order. Two legs are visible: ID 50042 from Sciacca (porto di carico) on 24/02/1590, and ID 50043 from Trapani (carico altra merce) on 03/03/1590. Each leg has fields for 'Loc.' and 'Source'. At the bottom, there is a 'Record: 1 of 1' indicator and a 'Filtered Search' button.

ID	Porti di scalo	Ragione della sosta	Data di arrivo	Sosta	Data di partenza	Forced Order
50042	Sciacca	porto di carico	=		24/02/1590	
50043	Trapani	carico altra merce	<		03/03/1590	

Alla fine di questo progetto il database sarà reso liberamente accessibile on line attraverso il portale dell'Università di Exeter (capofila del progetto ERC), con potenzialità enormi per la ricerca storica in ambito economico, marittimo e finanziario. Attualmente il team di studiosi sta lavorando su una versione offline in continuo aggiornamento, in funzione delle esigenze che emergono man mano che si procede con l'inserimento dei dati. Con riferimento alle fonti genovesi, si sta attualmente procedendo a informatizzare i dati rilevati dal professor Felloni con le schede cartacee e si proseguirà poi, per la parte mancante, con l'informatizzazione dei dati estratti dai documenti originali conservati presso l'Archivio di Stato.

Genova, 5 dicembre 2018

*Prof. Luisa Piccinno - Dott. Antonio Iodice
Dipartimento di Economia,
Università degli Studi di Genova*